Lille Métropole

Conseil de développement

Avis
du Conseil de développement de Lille Métropole

sur le « Diagnostic pour le projet de Scot Lille Métropole »

Avis adopté en séance plénière du Conseil de développement, le 28 mars 2011

Lille Métropole

Conseil de développement

Sommaire

Préambule

Le Conseil intègre ses travaux passés mais aussi récents pour la réflexion prospective en cours avec l'élaboration du Scot. Ainsi en est-il de :

Avis du Conseil de développement sur

le PDU (nov 2010)

l'habitat (nov 2008)

la mobilité et les transports (avril 2009)

le développement durable (novembre 2009)

le développement économique (mai 2009 à mars 2010),

Contribution du Conseil de développement au grand débat sur "Aménagement : métropole 2030" (janvier 2010)

Le présent avis du Conseil sur le diagnostic préalable à l'élaboration du Scot, s'appuie sur les contributions de ses membres, sur le travail de l'Atelier SCOT, sur des échanges, notamment avec les instances de démocratie participative des territoires voisins (cf. annexes).

La lecture du diagnostic a conduit naturellement le Conseil de développement vers des propositions pour le PADD, tout comme l'amorce déjà le document du 22 octobre 2010 dans lequel nous considérons le diagnostic et les questions et orientations qui en découlent.

I - Les convictions prioritaires du Conseil de développement

Première conviction :

MIEUX SE POSITIONNER DANS LE RESEAU DES METROPOLES EUROPEENNES

La métropole doit r**enforcer sa place dans le réseau des métropoles européennes**, en particulier en Europe du Nord Ouest, où elle doit contribuer par les valeurs qu'elle porte (renouvellement urbain, vivre ensemble…) à la construction à la ville européenne de demain. Ceci pose l'enjeu du rayonnement et de l'attractivité de la métropole : universités-recherche, accessibilité, cadre de vie…
C'est un enjeu majeur de développement qu'il lui faudra savoir saisir, un enjeu qui s'inscrit dans toutes les thématiques abordées et dans leur interdépendance. Il est urgent de concrétiser, via la **construction et la mise en œuvre concrète de sa vision stratégique,** sur la base d'un diagnostic reposant sur les faits et des études objectives.

Deuxième conviction :

INTEGRER DAVANTAGE LE SCOT DANS UN TERRITOIRE PLUS VASTE

Le diagnostic et les orientations doivent davantage **prendre en considération l'insertion du territoire du SCOT dans un territoire plus vaste et transfrontalie**r. Ceci vaut pour tous les domaines traités (démographie et habitat, développement économique, université et recherche, mobilité et transports, questions environnementales – eau, air, corridors écologiques-,…). Ceci implique une concertation approfondie avec les territoires voisins dans une coopération inter-SCOT. Toute réflexion doit être menée à l'échelle d'un territoire pertinent pour ses habitants, ses consomm'acteurs, ses acteurs économiques et sociaux: celui de **l'Aire euro-métropolitaine de Lille.** Ceci implique la **recherche de cohérence avec le SRADT** en cours d'actualisation, ou avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) Pour plus de cohérence territoriale dans les documents de planification, l'arrondissement devra s'organiser dans le cadre de **la récente réforme des collectivités territoriales** qui renforce le rôle des métropoles.

Troisième conviction :

MIEUX INTEGRER LES DISPARITES INTERNES AU TERRITOIRE

Elles existent en termes de revenus, de niveau de formation, de participation économique et sociale au sein de la population. Ainsi, cela permettrait de prendre en considération la réalité socio-économique du territoire. Viser l'excellence doit aussi permettre d'améliorer la situation de TOUS. Ceci doit se retrouver dans l'habitat, la formation, le développement économique, l'emploi et la mobilité, au travers de réponses diversifiées répondant à la multiplicité des situations.

Quatrième conviction :

FAIRE DE NOTRE HISTOIRE UN ATOUT

L'héritage historique de notre métropole, dans le cadre d'une grande région industrielle en mutation, impose la nécessité absolue d'une part de **gérer les risques**, d'autre part de **préserver et de revaloriser l'environnement et le cadre de vie** pour répondre aux besoins des habitants.
C'est aussi une opportunité et un **facteur de compétitivité** par rapport aux autres métropoles, avec les expériences innovantes que le territoire a su développer et qu'il s'agit de conforter dans un tissu économique structuré.
Par ailleurs, prendre en compte l'héritage historique de la métropole dans son « épaisseur », c'est aussi prendre en compte la diversité des habitants porteurs de cette histoire.

Cinquième conviction :

ARTICULER ORGANISATION URBAINE ET MOBILITE

L'organisation urbaine, enjeu majeur d'un Scot, se décline autour du système « dynamique démographique – habitat – mobilité – emploi et développement économique ». Ce système se déploie à l'échelle du territoire élargi d'un grand bassin de vie, au-delà des périmètres administratifs,
Au cœur de ce système, la mobilité des personnes et des marchandises joue un rôle central (relations rapides et cadencées de transports en commun, billettique commune, diversité des modes de transports…). Elle doit se concevoir **d'une manière durable** (perspective de la lutte contre le changement climatique et de l'épuisement de certaines ressources). Le réseau de transport constitue la colonne vertébrale de l'organisation urbaine autour de laquelle se construit la ville dense et intense.
Le Conseil de développement attire également l'attention sur les retards en matière d'investissements qu'il convient de combler par une approche multi-réseaux des transports.

Sixième conviction :

PREVOIR LE SUIVI ET L'ADAPATATION DU SCOT

Le choix des modalités et méthodes de suivi et d'adaptation-révision du Scot est capital.

Les modalités de suivi impliquent la mise en place d'une gouvernance partagée, réactive et ouverte à l'échelle du territoire eurométropolitain. Ceci se décide au moment de l'élaboration du Scot, sur des critères en partie tirés du diagnostic.
Le choix de ces modalités doit permettre d'adapter les objectifs en fonction des évolutions factuelles liées à des **incertitudes** réelles à ce jour, notamment celles relatives aux évolutions démographiques. Il suppose également la prise en compte des conditions de réalisation (coût et contraintes financières, phasage des projets). **La gestion du temps au niveau de la société civile impose une meilleure articulation des éléments et une bonne explicitation des étapes**.
Par ailleurs, la démarche impose la **mise en cohérence du Scot** avec les autres documents stratégiques (Plan climat, PLH, SAGE, etc.).

Septième conviction :

CONCERTER LES ACTEURS DU TERRITOIRE ET LES HABITANTS

L'élaboration du Scot implique une **forte participation et une mobilisation des acteurs et des habitants,** aux différentes échelles de territoire, dans le périmètre du SCOT comme avec les territoires voisins. D'où l'importance de l'information et de la concertation.
Les axes d'orientations doivent permettre de **fédérer la population** autour d'une ambition commune du territoire et de construire une d**émarche de projet** répondant à une vision partagée du développement de notre métropole.

II - Avis global sur le diagnostic

- **Le Diagnostic constitue un travail très riche et questionnant**. Les pages d'introduction sont particulièrement appréciées dans la mesure où elles traduisent bien que l'espace vécu n'est pas en adéquation avec l'espace administratif et qu'il est nécessaire de se tourner aussi vers ses voisins. Le Conseil de développement souligne aussi l'identification des principaux enjeux en conclusion de chaque chapitre thématique.

- **Davantage de transversalité** dans les chapitres aurait renforcé la cohérence bien identifiée dans les pages introductives. Le territoire et ses habitants fonctionnent de manière systémique où toutes les thématiques doivent être mises en lien, en interaction, même si l'écriture nécessite une certaine redondance.Le Conseil de développement aurait ainsi préféré une organisation non cloisonnée du diagnostic.

- **Un rappel des éléments de contextualisation plus larges** (changement climatique, fin du pétrole pas cher, développement des échanges et mondialisation,...) et des changements institutionnels (réforme des collectivités territoriales, réglementation européenne…) permettrait de mieux identifier les enjeux.

- **Il serait utile d'approfondir la comparaison des évolutions avec d'autres agglomérations** et sur plus longue période, et de mieux identifier les facteurs explicatifs des évolutions observées.

- A l'avenir, l'observation pourrait être mieux organisée à l'échelle de l'aire euro-métropolitaine ; la cartographie du diagnostic traduit le manque de connaissances de nos voisins, surtout Belges, qui aujourd'hui ne permet pas suffisamment de faire des comparaisons à données égales.

Lille Métropole

Conseil de développement

Annexe 1

L'avis du Conseil sur les thématiques du document « Diagnostic » du 22 octobre 2010

Démographie et habitat

Avis sur le diagnostic	Approfondir la réflexion et les débats sur les **déficits permanents migratoires** de la métropole et sur les raisons qui relèvent de l'insuffisance d'emplois (essentiellement pour les plus jeunes et les plus formés) et de réponses insatisfaisantes en matière de logement (migrations résidentielles hors région et vers les territoires voisins). Les priorités à définir et les politiques à conduire en dépendent. Porter une attention particulière, à la **diversification actuelle et future des besoins et des populations** (vieillissement, disparité des revenus et des structures familiales …) et la diversification nécessaire de l'offre (accession sociale) adaptée à la diversité des territoires. Il est nécessaire également de **veiller à l'impact de certaines évolutions**. A titre d'exemples: augmentation des prix des logements en centres villes, découpe des grands logements en petits logements (qui crée des difficultés de cohabitation, éloigne les familles, et qui coûte cher)
Questionnements du Conseil de développement	- Les deux **scénarios démographiques** : à quelles conditions le scénario "regain d'attractivité" est-il possible, sur lequel des deux déficits rappelés (migrations résidentielles dans les territoires voisins, migrations hors région), et quelles politiques implique-t-il? Quelle cohérence avec les scénarios des territoires voisins surtout pour un scénario de regain d'attractivité qui viserait la limitation des migrations résidentielles? A l'échelle de la partie française de l'Aire métropolitaine de Lille, la somme des objectifs démographiques fixés dans les SCOT n'est pas en cohérence avec les tendances de l'évolution démographique régionale.
Eléments à introduire dans les orientations	Dans le scénario de regain d'attractivité tout particulièrement, les besoins en logements sont très importants et impliquent un **plan d'urgence**. Pour éviter les défauts et les lenteurs de mise en œuvre des décisions, le Conseil demande à ce qu'une méthode soit définie collectivement (secteurs public et privé) pour : o Mutualiser les savoir-faire, o Concrétiser réellement et rapidement ensemble, les objectifs communs avec une diversification des réponses. Il s'agit d'accélérer une nouvelle gouvernance du type de celle préconisée par le Conseil de développement avec la proposition de « Conférence permanente métropolitaine de l'habiter ». La métropole doit se réapproprier **une politique foncière puissante** qui pèse sur les transformations de l'offre, et donc mettre en œuvre des moyens conséquents sur le long terme. - Il s'agit de trouver le juste équilibre entre le besoin de densifier la ville, la qualité des espaces et le respect de l'urbanisme des villes. - Définir collectivement les bons niveaux de services correspondant aux différents types d'espaces : villes centres, villes relais, espaces périurbains, bourgs ruraux, …..

Economie et agriculture

Avis sur le diagnostic	- Il convient de prendre en compte l'urbanisme commercial car il influera nécessairement sur l'organisation des transports, la mobilité des hommes et des marchandises et les conditions d'urbanisation *(cf loi en préparation – lecture au sénat le 31 mars 2011 – avec 3 volets : implantation de grandes surfaces en centre ville ; zones où il faudra autorisation au-delà de 1000m² ; zones n'autorisant pas les grandes surfaces).* - Mieux prendre en compte l**e phénomène d'uniformisation et de dévitalisation** qui gagne les centres-villes, qui fait disparaître les lieux de socialisation et qui ne répond pas aux besoins de services de proximité, ces besoins étant pourtant accrus avec les évolutions sociétales en cours. - Il est indispensable de faire figurer l**es ambitions « Université »** dans le diagnostic et mettre en avant la force du dossier Campus pour faire évoluer le développement économique du territoire élargi. - Tenir compte de l'étude en cours sur les motivations des clients de Belgique venant en France.
Questionnements du Conseil de développement	- Quid du **rôle des TPE, PME** et des artisans et de la place qu'on leur accorde dans l'**aménagement et l'urbanisation du territoire** ? - Pourquoi les écarts avec les autres agglomérations françaises se maintiennent-ils ? Toutefois, travailler à la diminution de l'écart différentiel de chômage entre la métropole et la moyenne nationale implique de considérer toutes les catégories d'emploi, dont les emplois moins qualifiés, et l'accès à l'emploi pour ceux qui en sont éloignés : l'importance du taux de chômage, la faiblesse de la qualification d'une partie de la population font craindre l'accroissement des distorsions au sein de la population.
Eléments à introduire dans les orientations	1. **Utiliser la recherche comme effet levier** : faire s'installer des grands équipements en fédérant les appuis potentiels ; un lobby est nécessaire à l'échelle de l'Aire euro –métropolitaine. Il convient donc de **travailler avec les territoires voisins français et belges** pour le développement de l'université de la recherche, des pôles d'excellence. Il s'agit aussi de prendre en compte le contexte régional : le déficit d'emploi de haute qualification et la nécessité d'attirer de nouveaux laboratoires. C'est prendre en compte l'enjeu d'attractivité du territoire. 2. **Favoriser l'équilibre entre formations et emplois proposés dans le « grand » territoire**. La métropole doit se placer dans une stratégie européenne de formations et d'emploi : elle doit savoir se vendre et adapter formations et emplois proposés. Il s'agit d'intégrer la diversification des emplois (secteurs, qualification) pour répondre à la diversité des besoins et des niveaux de qualification.

	3. **Développer le secteur tourisme comme vecteur d'attractivité et d'image de marque**. L'ambition culturelle et touristique de la métropole est à écrire ! Les équipements culturels et touristiques manquent dans le diagnostic alors que, par exemple, le NPC est la région de France où l'on a le plus grand nombre de grands musées. Ici encore les dimensions eurométropolitaine et régionale sont incontournables. 4. **Respecter et encourager le rôle des agriculteurs en tant que** : > garants de la qualité de l'environnement. > acteurs dans l'animation loisirs du paysage Préserver **l'agriculture périurbaine** pour favoriser les circuits courts, tout en sachant que la surface agricole utile de Lille métropole n'est pas suffisante pour nourrir la métropole. 5. Pour le **foncier économique,** nécessité d'intégrer ce qui existe ou se prépare sur les territoires voisins (versant Sud, Tournaisis,...).

Les équipements

Avis sur le diagnostic	- L'**aménagement numérique*** du territoire constitue un enjeu d'aménagement lié aux services aux habitants et aux acteurs économiques qui peut être proposé et qui pourrait être comparable à celui des transports. L'aménagement numérique doit être « un service public ».
Questionnements du Conseil de développement	- Comment articuler les réponses de proximité et les grands équipements structurants ? - Comment mettre davantage en réseau ?
Eléments à introduire dans les orientations	Envisager la création des **grands équipements structurants** dans un périmètre plus vaste que celui du SCOT : cela implique de prévoir la **mise en réseau** de ces équipements intra-communauté et avec les territoires voisins. Par exemple : une grande médiathèque. « Grands équipements » signifie une **capacité d'accueil et d'ingénierie** à prévoir en conséquence (résidences hôtelières, transports,…).

Le Conseil de développement sera saisi sur l'Aménagement numérique en 2011.

La qualité de l'environnement

Avis sur le diagnostic	- Lier la réflexion de l'aménagement du territoire aux c**onséquences sur le climat général** et ses changements avérés. - **La dynamique de l'eau** n'est pas assez mise en valeur. C'est respecter le bassin versant naturel formé par la dynamique de l'eau (de surface et souterraine) : il correspond pratiquement à l'Aire euro-métropolitaine de Lille. Le Conseil recommande ainsi que les choix qui seront faits en matière d'aménagement ne soient pas contraires à cette dynamique naturelle. - Mieux prendre en compte **les sites et sols pollués** qu'il conviendra de libérer pour l'activité économique et d'habitation (coordination avec l'Etablissement Public Foncier du NPDC).
Questionnements du Conseil de développement	Quelle valorisation économique des nouveaux savoir-faire (développés par exemple dans la reconquête des friches, etc.)? Quelle prise en compte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui seront fixés dans le **Plan climat communautaire** en 2012 ? Quid des **indicateurs de bien-être** (définis par le rapport de la commission **Stiglitz de sept.09)** dans la dimension « environnementale » du territoire ? Comment assurer sur le long terme la sécurisation de la ressource en eau de la métropole lilloise ? Qu'est ce que cela implique en matière de choix d'aménagement ?
Eléments à introduire dans les orientations	- Nécessaire **reconquête des friches** ; dépollution des friches même si cela représente des investissements lourds : mettre en œuvre des systèmes adaptés sur le plan opérationnel et juridique. (A noter : l'existence d'une commission « friches» à LMCU, et le rôle de l'EPF sur cette question) . - Anticiper la **gestion des risques industriels** liés à l'histoire de notre territoire. - Revitaliser certaines **zones humides** - **Reforestation** / « mise en parc » (cf The national Forest http://www.nationalforest.org/) - Accélérer la **Trame verte et Bleue**

Les déplacements et transports

Avis sur le diagnostic	Le diagnostic devrait pouvoir présenter les résultats de l'étude en cours avec l'Agence de développement et d'urbanisme sur le ferroviaire (TGV). Important d'avoir une photographie actuelle de la hiérarchie entre les différentes liaisons de transports et les pôles de transports (cf en annexe : carte des déplacements domicile travail dans le Bassin minier réalisée par la Mission Bassin Minier) Distinguer les dessertes internes à l'agglomération et les relations avec l'extérieur. Insister sur les **déplacements doux.**
Questionnements du Conseil de développement	Le Conseil de développement s'interroge sur l'ambition d'**organiser la mobilité à l'échelle de l'Aire métropolitaine.** Ceci implique de décongestionner le réseau autoroutier (trafic saturé), de développer considérablement les transports en commun dans la métropole et avec les territoires voisins (ce qui nécessite une meilleure coordination entre les Autorités Organisatrices de Transports), de réaliser des pôles d'échanges de capacité suffisante et bien situés permettant une utilisation facile des transports en commun. Inquiétude par rapport au risque ressenti d'**amoindrissement de la position de Lille dans les schémas de développement européen des trains à grande vitesse**. Les infrastructures vont-elles suffire pour répondre aux enjeux à venir à l'international ? Qu'est-ce qu'un aéroport, une gare du 21ème siècle ? Comment **intégrer la future existence du Canal Seine Nord** comme un élément de développement du territoire (et prévoir alors les équipements et aménagements ad hoc : ports par exemple) ? Comment est articulé le **développement des zones d'activités** et **zones d'emplois** avec les **transports en commun** ? Il s'agit de faciliter les déplacements domicile-travail. La réponse à cette question doit être introduite dans les orientations. Comment rattraper les retards en termes d'investissements pour répondre aux différentes mobilités ? Faut-il se refuser une réflexion sur l'utilisation du péage autoroutier comme outil de régulation (permettant une tarification différenciée selon les usages, le covoiturage, la nature du trafic) ? A la clé, il pourrait y avoir des ressources pour l'entretien du réseau, voire une contribution pour les modes de transports alternatifs.
Eléments à introduire dans les orientations	Il est fondamental de placer **la réflexion sur mobilité-transports au cœur** de la réflexion sur démographie-habitat et développement économique: les développements doivent se situer en fonction des transports collectifs existants ou à venir. Il est indispensable de penser la diversité et l'adaptabilité des modes de transport, et de situer dans ce cadre les questionnements spécifiques à chacun d'eux.

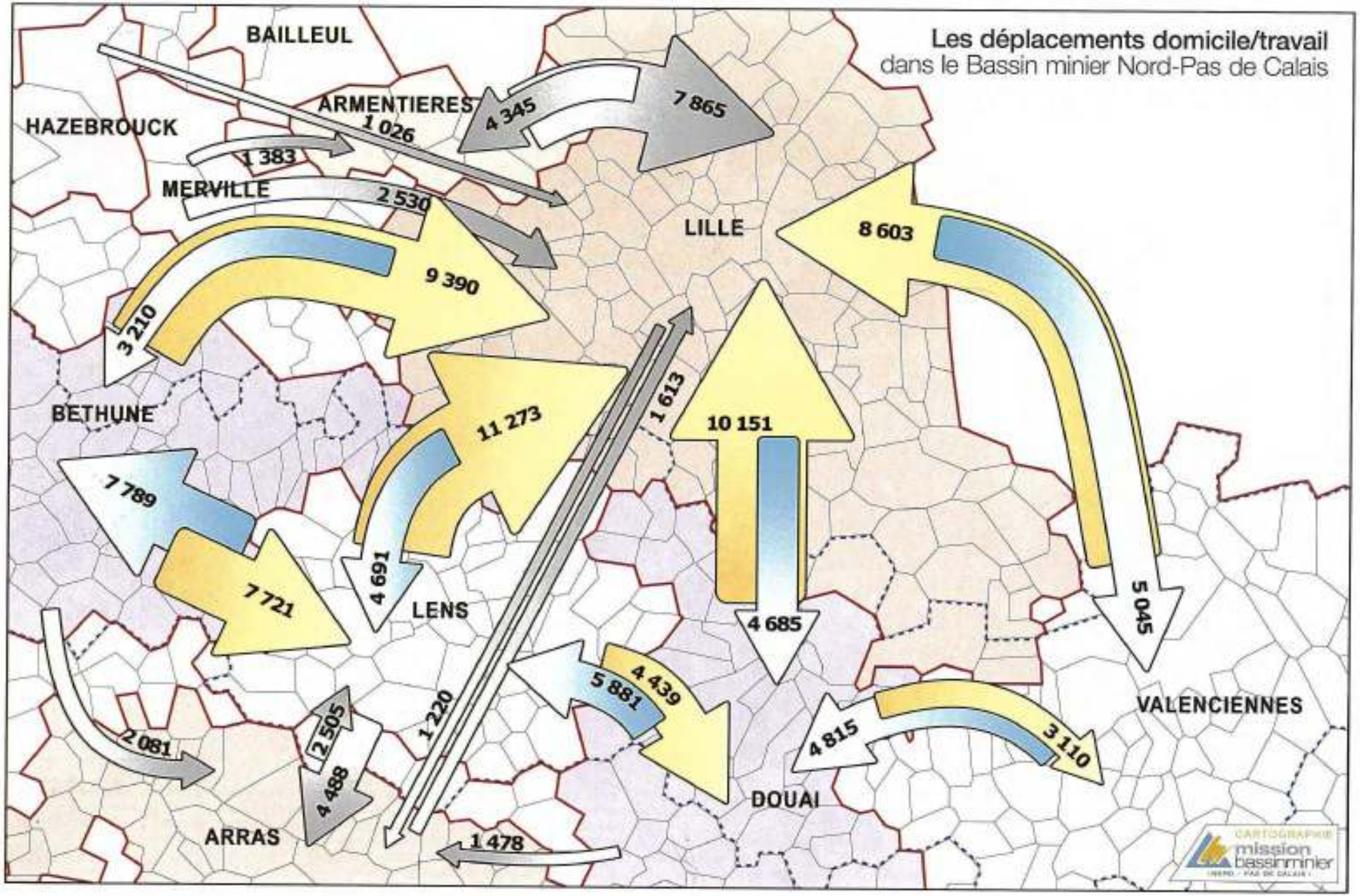
	- Le **contournement sud-est** : D'un côté, sa réalisation pourrait permettre une plus grande fluidité du trafic aux portes de Lille et générer un développement économique important (zones d'activités…). Cependant, elle génèrerait sans doute également des nuisances. Il est donc important d'avoir une information plus précise sur le tracé et ses impacts (écologiques, économiques, sociaux) pour alimenter le débat et construire un avis sur sa pertinence. - Sur la question d'une éventuelle **« troisième gare »** : le Conseil de développement demande un débat ouvert et transparent sur le sujet afin que la société civile puisse appréhender les impacts sur le territoire et les territoires voisins. - **Le Conseil souhaite que soit prévue dans le SCOT une amélioration décisive des liaisons (rapidité et cadencement)** entre la métropole et l'arc sud de Lille pour un développement du « grand » territoire. Il est aussi nécessaire de favoriser le cadencement réel des lignes actuelles (maintenir et améliorer ces lignes qui peuvent aussi jouer les « rabatteurs » pour gare TGV de Lille, et l'aéroport). Il est nécessaire de cadencer davantage les trains dès aujourd'hui. Dans ce cas, il pourrait être intéressant de profiter d'une desserte cadencée entre la métropole et l'arc sud pour relier l'aéroport par un transport en commun. Il y a une **obligation de résultat rapide** sur les déplacements et notamment avec le bassin minier au regard de l'engorgement routier. - Pour toutes ces questions, le Conseil rappelle l**'exigence d'une concertation** approfondie avec les territoires voisins et la région, d'une meilleure gouvernance pour ne pas rater les opportunités de développement, pour des choix cohérents, et pour affecter au mieux les moyens financiers rares alors que les coûts de nouvelles infrastructures sont très élevés.

Lille Métropole

Conseil de développement

Annexe 2

Carte des déplacements domicile travail dans le Bassin minier réalisée par la Mission Bassin Minier


Les déplacements domicile/travail
dans le Bassin minier Nord-Pas de Calais
BAILLEUL
ARMENTIERES
HAZEBROUCK
MERVILLE
LILLE
BETHUNE
LENS
ARRAS
DOUAI
VALENCIENNES
1 026
4 345
7 865
1 383
2 530
9 390
3 210
8 603
11 273
1 613
10 151
7 789
7 721
4 691
4 685
5 045
5 881
4 439
2 081
2 505
4 488
1 220
4 815
3 110
1 478
CARTOGRAPHIE
mission bassin minier

Lille Métropole

Conseil de développement

Annexe 3

Avis des instances de la société civile des territoires voisins

Arras, le 2 mars 2011

Avis sur le Diagnostic en préalable du SCOT Lille Métropole

Dessiner et construire le territoire de demain est un dossier dont la société civile doit se préoccuper dès aujourd'hui.

Associer les Conseils de Développement des territoires voisins à l'avis du Conseil de Développement de Lille Métropole sur le diagnostic SCOT Lille Métropole est une démarche constructive pour laquelle la co-production doit être la méthode de travail à privilégier.

Concernant le diagnostic SCOT Lille Métropole et plus largement la Région Nord – Pas de Calais, trois points sont à relever :

- Dans un objectif de développement économique et de rayonnement métropolitain, il s'avère important de soutenir les pôles de compétitivité et les pôles d'excellence, ce qui est le cas concernant le territoire de l'Arrageois et du Cambrésis avec le Pôle d'Excellence Régional Agroalimentaire.
De manière générale, il est primordial d'apporter un appui et d'instaurer une véritable coordination entre les différents acteurs intervenant dans le champ du maintien et du développement des PME-PMI et des grandes entreprises. Il en est de même pour le devenir des filières agricoles dont l'enjeu est de produire plus, produire mieux, tout en protégeant la planète.

- Afin de préparer au mieux le développement économique de demain, le territoire doit d'ores et déjà s'impliquer pour favoriser l'émergence d'un pôle universitaire attractif et dynamique qui bénéficierait à terme d'un véritable rayonnement international. Pour cela, l'Université doit se fonder sur un maillage dense avec les territoires voisins.

- La réflexion doit également porter sur la question de la mobilité et de l'offre de transports, notamment ferroviaires.
Accueillir un projet de gare européenne à Arras constituerait la porte d'entrée sud de la Région Nord – Pas-de-Calais. Les TGV à destination de Londres et de Bruxelles offriraient la possibilité de s'arrêter à chaque million d'habitant.
Rendre accessible notre Région est un challenge dont doit se saisir la société civile qui doit travailler de concert avec les élus pour renforcer et conforter la Région comme un véritable carrefour européen.
Néanmoins, il faut également accorder une place importante aux besoins des habitants de la Région et leur proposer une offre de transports en commun pour rendre leur ville de résidence accessible, pour que les villes soient accessibles les unes des autres et pour réduire à terme le temps de trajet domicile – travail. Il s'agit de relier les habitants entre eux par la nécessité d'optimiser simultanément l'ensemble des modes de transports. Il en est de même pour le Canal Seine Nord Europe qui impactera notre territoire notamment en terme d'emplois et de flux.

Dans l'élaboration des SCOT, l'objectif est de construire une stratégie active, commune et partagée pour construire les atouts du territoire de demain.

Le Président du Conseil de Développement
« Arras Pays d'Artois »

Jean-Marie PRESTAUX

Conseil de développement « Arras Pays d'Artois »
3 rue Frédéric Degeorge – BP 10345 – 62026 Arras Cedex
Chargée de mission : Bénédicte MOLIN
Tél. : 03.21.21.86.83 – Email : b.molin@cu-arras.org

Avis sur le diagnostic du SCOT de LILLE-METROPOLE – février 2011

Il faut d'abord saluer d'emblée l'initiative très positive et appréciée d'une consultation des Conseils de Développement voisins par le Conseil de Développement de LILLE-METROPOLE.

Il faut aussi souligner la qualité du document de diagnostic du SCOT, tant par sa présentation agréable que par son contenu accessible pour un exercice de genre. Les cartes sont claires et parlantes, les synthèses « *les enjeux du SCOT* » à la fin de chaque chapitre sont pédagogiques.

Comme il s'agît d'un diagnostic, il est difficile de formuler des avis sur le contenu dans la mesure où il s'agit d'un état des lieux assez exhaustif d'ailleurs.

Plusieurs orientations se dégagent du diagnostic et ont notre aval :

- Au niveau du logement, l'idée de la reconquête de la ville sur elle-même comme enjeu majeur
- Le souci de synergie, notamment économique, avec les territoires voisins.
- L'importance donnée à la conservation des espaces agricoles face à l'urbanisation
- La maîtrise des flux, notamment routiers qui amène une réflexion d'ensemble sur la mobilité et les déplacements
- La qualité environnementale (air, eau, pollutions...) comme enjeu essentiel pour demain.

Toutefois l'exercice du SCOT porte en lui-même ses propres limites dans la mesure où il évalue l'ensemble des paramètres sur le seul territoire de LILLE-METROPOLE.

Or la croissance de LILLE-METROPOLE a des incidences très fortes sur les territoires voisins, notamment dans le domaine de l'habitat. Depuis longtemps, l'agglomération exporte ses résidents sur les territoires voisins qui sont concernés par la péri-urbanisation et ses effets qu'ils soient positifs, comme la fin de l'exode rural ou non souhaités.

Dans le domaine des transports, l'accès à la Métropole a des effets récurrents sur tout le système de transports des territoires voisins.

Ces deux exemples soulignent la limite du diagnostic qui renvoie une image précise de la situation dans le territoire de la Métropole mais qui méconnaît les effets périphériques importants générés par la croissance de l'agglomération et exportés dans les territoires voisins.

C'est pourquoi la notion d'INTER-SCOT que le diagnostic propose, trouverait toute sa justification s'il était élargi à l'ensemble des territoires concernés, et singulièrement au notre.

Dans la mesure pourtant où les choix ne seraient pas imposés par la Métropole.

Le président du Conseil de Développement

Raymond DENDIEVEL

OBSERVATIONS TECHNIQUES SUR LE DIAGNOTIC DU SCOT « LILLE MÉTROPOLE »

A/ LES ASPECTS « LILLE MÉTROPOLE ET FLANDRE INTÉRIEURE »

« Des partenariats pour un développement plus cohérent »

Le Diagnostic évoque en page 11 « **l'Aire métropolitaine de Lille** ». La carte de la page 9 rappelle que le territoire du SCOT de la Flandre Intérieure (qui est aussi celui du Pays Cœur de Flandre) en fait partie. Il faut toutefois rappeler que la Flandre Intérieure n'étant pas membre de l'association qui porte l'Aire métropolitaine, on ne peut pas considérer cette structure, aujourd'hui, comme le lieu d'une véritable concertation.

Pourtant, comme le souligne le Diagnostic, les échanges entre SCOT voisins sont indispensables. Il faut toutefois noter que la difficulté de cette coordination résulte surtout de calendriers différents faisant cohabiter des SCOT approuvés et des SCOT en cours d'élaboration. C'est pourquoi il est indiqué, à juste titre, que « *beaucoup peut être fait dans le cadre de la mise en œuvre* » (page 17) et qu'il est possible, le cas échéant, de déboucher sur des *« modifications ou révisions coordonnées »* de SCOT approuvés.

En pratique cette coordination devrait porter au moins sur les grands projets d'infrastructures, le partage et l'interprétation d'informations communes sur la démographie et la mobilité *(*situation actuelle, évolution et prospective*)*. Il faut par exemple veiller à ce que dans deux SCOT voisins, un flux correspondant à une entrée pour l'un et à une sortie pour l'autre soit quantifié et analysé de la même façon. En ce sens l'évocation de **l'interSCOT « terre du Nord** » est intéressante. Cette démarche d'échanges volontaires entre 4 SCOT (le SCOT de l'Artois, le SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin, le SCOT du Grand Douaisis, et le SCOT de la Région d'Arras) permet de mieux prendre en compte l'interdépendance entre territoires voisins.

Le Diagnostic observe que « *développer les synergies avec les territoires voisins de l'arrondissement permettrait de renforcer la cohérence du développement économique à grande échelle. Cet objectif peut bénéficier des cadres de coopération existants : Eurométropole, aire métropolitaine et interScot » (page 67).* Si l'on ne peut que partager cet objectif, il faut aussi constater qu'il n'y a pas de lieu de concertation avec la Flandre Intérieure et qu'une partie du développement économique concerne les PLDE et non le SCOT.

« L'enjeu de l'attractivité » (page 18 et 19)

Le développement touristique (page 19) est présenté comme un résultat : *« tous les facteurs touristiques ci-dessus expliquent la croissance touristique de la Métropole et des infrastructures d'accueil ».* Or on peut aussi dire que la capacité d'accueil est également un facteur d'attractivité et que la richesse touristique des territoires voisins, dont la Flandre Intérieure, sont aussi des facteurs d'attractivité pour la Métropole. Le développement touristique de la Métropole, mais aussi celui de la région Nord-Pas-de-Calais et de son versant belge participe aussi à l'enjeu de l'attractivité.

« Les Déplacements » (page 101)

Le document évoque (page 115) le projet de réouverture de la ligne Armentières-Lestrem. Il faudrait préciser qu'elle s'inscrit dans une liaison avec Lille. Il conviendrait également de préciser la nature de la liaison Lille-Bailleul. S'agit-il d'un projet de nouvelle ligne le long de l'autoroute ?

le Diagnostic rappelle que « *la métropolisation du territoire et le développement des échanges à longues distances (pour les voyageurs et les marchandises) imposent de penser l'organisation des transports et son évolution à un échelle dépassant celle de l'aire métropolitaine a minima. La Conférence permanente de la mobilité de l'aire métropolitaine, proposée par Lille Métropole Communauté urbaine, serait un outil précieux pour cette réflexion collective* ». (page 117)

Cette nécessité d'un système de transport global est illustrée par ce constat « *le développement des pôles d'échanges dans l'arrondissement et au-delà, sera un enjeu important pour favoriser le passage de l'automobile aux autres modes de transport* ». (Page 117). C'est l'un des objectifs d'un document d'étape sur le transport en Flandre intérieure. Adopté le 21 octobre dernier par le Conseil de Développement du Pays Cœur de Flandre. Ses préconisations contribuent aux objectifs précisés dans le Diagnostic et ils justifient une concertation. C'est dans cet esprit qu'il a été transmis, entre autre, à *Lille Métropole Communauté urbaine*, à son Conseil de Développement et à l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, afin que le document final prenne en compte la coordination avec les territoires voisins.

B/ SANS LIENS DIRECTS AVEC LA FLANDRE INTÉRIEURE

Nous n'avons pas à juger les aspects du diagnostic « interne » au SCOT de l'Arrondissement de Lille, trois observations pourtant.

- Le déficit migratoire des cadres est expliqué (page 16) «*pour partie par un niveau de rémunération plus faible que dans d'autres villes et régions, Île-de-France en particulier*». Une note relativise cette affirmation par le retour d'étudiants. Mais plus loin, (page 48) il est rappelé que *« la part des cadres reste relativement limitée parmi les emplois* » … *4 points de moins que la moyenne des dix plus grandes agglomérations française »*. On peut donc se demander si ce déficit ne s'explique pas aussi par l'insuffisance des emplois offerts aux diplômés des grandes écoles.

- Le transport fluvial n'est évoqué qu'en quelques mots et par la carte de la page 122. On peut de demander, compte tenu des enjeux du Canal Seine-Nord-Europe, le diagnostic ne devrait pas insister, par exemple, sur la cohérence entre le gabarit de la Lys et de la Deûle avec celui adopté en Flandre Belge (Les ponts à Courtrai ont été reconstruits à 7 mètres)…

- Une erreur matérielle ? à quoi correspond « Aire sur la Lys », écrit sous Nieppe, sur la carte de la page 56.

Le Président de la commission économie et infrastructures

Alain D'ORGEVILLE

17 février 2011

Wallonie Picarde
conseil de développement

Wallonie picarde

Synthèse des remarques émises par le Conseil de Développement de Wallonie Picarde au sujet du diagnostic du SCOT de Lille Métropole – Février 2011

Globalement, le document présenté nous semble bien tenir compte de la réalité transfrontalière de la Métropole lilloise. Cependant nous soulevons les remarques suivantes :

Partie 2 – Une économie en mutation tournée vers l'excellence

La partie dédiée au pôle universitaire ne prend pas suffisamment en considération le manque de partenariats entre les milieux académiques métropolitaines et les nombreuses institutions d'enseignement supérieur présentes en Wallonie picarde. Il conviendrait d'intégrer cette carence au diagnostic dans l'optique d'une politique de maillage territorial eurométropolitaine qui interviendrait dans un contexte de redéploiement de l'enseignement supérieur en Wallonie picarde et d'implantation de formations universitaires de niveau master. Il en va de même pour ce qui concerne les partenariats en terme de pôles de compétitivité/d'excellence.

La faiblesse criante de l'attractivité des universités lilloises vis-à-vis des étudiants wallons est également à souligner. Comment expliquer qu'un pôle universitaire de la taille de celui de Lille Métropole compte si peu d'étudiants wallons picards alors qu'ils habitent à un jet de pierre, qu'ils parlent la même langue et que l'université la plus proche en Wallonie se trouve actuellement à 50 Km de Tournai ?

En matière de foncier économique, le diagnostique devrait intégrer les réalités des territoires voisins, notamment en ce qui concerne la disponibilité foncière et les projets de zones d'activités en cours ou identifiés.

Partie 5 – Des pratiques de déplacement qui changent, une mobilité dépendante de la route

La problématique du détournement du trafic poids lourds en provenance du sud de la Métropole par l'A17 en territoire wallon n'est que timidement évoquée et ne met pas en lumière les conséquences négatives de cette décision unilatérale sur le réseau routier wallon. Cette problématique devrait être développée.

Le manque de liaisons en transports en commun avec la Wallonie picarde, singulièrement vers Tournai, nous semble également insuffisamment souligné.

Il conviendrait en effet de mettre davantage en évidence la déficience du maillage vers cette partie du territoire dans une optique prospective, particulièrement dans un contexte où les zone d'activités de Tournai emploient un nombre considérable de Français. Il faut rencontrer les enjeux en la matière. De leur côté, les pouvoirs publics wallons se préparent à mener une politique

Conseil de Développement de Wallonie picarde c/o asbl Wallonie picarde
rue de l'Echauffourée, 1 (Centre d'Affaires du Risquons-Tout) - 7700 Mouscron
Tel : 0032.(0)56/56.13.37 - Fax : 0032.(0)56/56.13.39 - info@wapi2025.be

d'amélioration qualitative de la dessert des zones d'activités par les transports en commun, et de création de réseaux de mobilité douce en leur sein.

Par ailleurs, la future zone d'activités Tournai Eurométropole jouxtera la frontière française dans le prolongement de Tournai Ouest et de la Haute Borne. Destinée à accueillir un pôle d'excellence, elle se devra d'être correctement desservie par les transports en commun. La prolongation des lignes de métro depuis 4 Cantons par le biais d'un tram-train trouve tout son sens dans ce contexte. Nous sommes d'avis qu'il convient d'intégrer cette réalité dès la phase de diagnostic du SCOT.

Le maillage entre LMCU et La Wallonie picarde est également à compléter en matière de mobilité douce.
En effet, si certains itinéraires transfrontaliers de randonnée ont déjà été créés, beaucoup sont encore inexistants ou inachevés. En outre, les réseaux de randonnée cycliste existants des trois régions ne sont pas connectés, rendant ainsi difficile, voire impossible le franchissement des frontières régionales au sein de l'Eurométropole.

Ainsi, les villes de Lille, Kortrijk et Tournai ne sont actuellement pas reliées par des itinéraires dédiés aux modes de déplacement doux.

Le balisage des promenades et randonnées pédestre, équestres et cyclistes est spécifique à chaque opérateur dans l'Eurométropole bien qu'il évolue dans le cadre de certaines coopérations transfrontalières. Par ailleurs, le balisage entre les trois réseaux est incohérent, voire inexistant à de nombreux endroits. La lisibilité du réseau cyclable eurométropolitain en est dès lors grandement affaiblie, ce qui constitue une barrière dissuasive qui impacte négativement une utilisation touristique ou récréative à usage transfrontalier. En effet, les cyclotouristes et usagers ont encore tendance à ressentir la frontière comme un obstacle géographique et culturel.

Cette carence du réseau de voies vertes à l'échelle de l'Eurométropole se répercute bien évidemment sur les liaisons internationales dédiées aux modes de déplacement doux. En effet, l'absence de liaison entre Lille et Bruxelles fait figure de chaînon manquant dans les grands itinéraires de randonnée qui traversent l'Europe, en l'occurrence le réseau Eurovélo, dont un itinéraire (l'Eurovélo 5) reliera Londres à Brindisi via Lille, Bruxelles et Luxembourg. L'établissement de connexions entre Lille et la Wallonie picarde doit lui aussi participer à faire de la Métropole un maillon fort de ce réseau européen.

Nous estimons que le diagnostic du SCOT de LMCU développe trop peu ce constat.

TRANS FORUM
FEIT ZUID-WEST - VLAAMSE REGIERINGS IN DE RUISNETWORKS LIHT

Transforum asbl.

Courtrai, le 2 mars 2011

Avis Transforum asbl SCoT 20110302:
Un avis est sollicité au sujet de cinq thèmes indiqués ci-dessous.

Introduction :

En tant qu'association de la société civile dans le sud de la Flandre occidentale, l'asbl Transforum attache une importance fondamentale au **développement d'une Eurométropole aux ambitions internationales marquées.** C'est pourquoi il nous apparaît important que ces ambitions internationales marquées soient également exprimées dans le SCoT. L'accessibilité de l'Eurométropole, en particulier, continue à nous inquiéter, même après lecture du SCoT. Dans ce contexte, le maintien de **l'Eurométropole comme carrefour logistique du transport des marchandises** (par la route, la voie d'eau et la voie ferrée) est un défi non moins important que le maintien de l'attrait des villes et de l'accessibilité pour **le transport des personnes, touristes comme hommes d'affaires (train, TGV, voitures particulières).**

Logement :

Accorder l'attention nécessaire à une politique sociale et de logement inclusive, y compris dans la périphérie : le SCoT met l'accent sur l'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'habitat dans la métropole, ainsi que sur le renforcement de son attrait. C'est à juste titre qu'une attention est également accordée au maintien d'un « mix social ». Il sera toutefois impossible d'éviter le développement plus poussé des phénomènes de dualisation et de gentrification[1] en direction des zones « meilleur marché », peut-être aussi en direction de la Flandre ou de la zone frontalière. Cette

[1] Gentrification : déplacement des habitants existants suite à une pression exercée par de nouveaux habitants, souvent à cause d'une hausse des prix sur le marché du logement (les personnes aux revenus bas sont remplacées par des personnes aux revenus plus élevés) ; certaines dynamiques socioculturelles peuvent également entraîner la gentrification.

Transforum vzw.
Zetel: Pres. Kennedypark 10
8500 Kortrijk

Secretariaat:
p/a Ann Nollet: ann.nollet@kuleuven-kortrijk.be
E. Sabbelaan 53, 8500 Kortrijk
T: 056 24 61 31 F: 056 24 69 95

West-Vlaanderen

omettre de prêter attention au trafic de marchandises intense dans le sens Nord-Sud, trafic que cet axe Sud-Est ne permettra pas d'absorber complètement. **Il est également recommandé d'optimiser et de développer les infrastructures de transport existantes en les adaptant aux besoins du trafic de marchandises interne intense au sein de l'Eurométropole.** Nous soulignons en particulier l'importance du pont sur la Lys à hauteur du zoning industriel Menin-Ouest/Wervik. Une telle liaison interrives n'est peut-être pas prioritaire au microniveau pour le trafic local, mais au macroniveau elle nous semble essentielle pour répondre aux besoins du trafic de marchandises interne.

Il importe également de réaliser une harmonisation entre les divers centres logistiques de l'Eurométropole, en fonction de leurs complémentarités. **L'amélioration de l'accessibilité et la rénovation du LAR à Reklem demeurent des projets économiques indispensables.** Parallèlement à l'optimisation des infrastructures de transport, la spécialisation des centres logistiques constitue également un instrument pour diriger les flux de transport.

Qualité du cadre de vie

Transforum souscrit parfaitement aux choix proposés par le SCoT en vue d'améliorer la qualité du cadre de vie. L'option notamment d'augmenter de manière durable la perméabilité du tissu rural et urbain, en combinaison avec l'amélioration de la qualité écologique, contribuera également à la qualité du cadre de vie et à la cohésion de la zone eurométropolitaine. Toutefois, une condition essentielle de réussite sera que l'augmentation de la perméabilité ne soit pas réalisée exclusivement en se basant sur les demandes urbaines, ce qui engendrerait le risque de voir une série de demandes de la population urbaine (loisirs, nature,…) exportées vers l'espace ouvert, où elles entreraient en concurrence avec le secteur agraire et la conservation de la nature. Par ailleurs, il importe que les zones périphériques puissent bénéficier suffisamment des qualités urbaines (p.ex. mobilité, largeur de bande Internet, zones d'activités économiques,…). **La gestion de nos ressources communes, notamment les ressources en eau, mais aussi l'implantation d'éoliennes** ou la réalisation d'autres projets d'énergies durables, constituent une préoccupation commune et requièrent une harmonisation particulière afin de garantir l'avenir des secteurs primaire et secondaire, en combinaison avec la modernisation de ces secteurs.

Economie:

Pour l'implantation et l'exploitation d'infrastructures de bonne qualité aux abords immédiats de la frontière (en l'occurrence des établissements de soins, des infrastructures sportives), il serait recommandé de continuer à développer l'outil constitué par les **accords de coopération** (par. ex. ZOAST). La mise en place de **réseaux pour les infrastructures sportives et culturelles** permettra aussi d'ouvrir des perspectives pour une exploitation rentable.

Les **initiatives de coopération** existantes en matière d'enseignement avec notre université (KULAK) et nos écoles supérieures (KATHO et HOWEST) pourront être davantage développées, entre autres avec les écoles supérieures françaises, afin d'**optimiser les formations de Bachelor**. La disponibilité d'une offre de Bachelors abondante et de bonne qualité est d'une grande importance pour l'économie dans l'Eurométropole, et surtout pour les PME.

Pour terminer nous souhaitons souligner **la nécessité de réaliser pour 2030, dans le cadre du réaménagement du poste frontière à Rekkem-Ferrain, un projet emblématique et de grande qualité architecturale, traduisant l'ambition de la métropole lilloise d'être « une vitrine de l'Eurométropole »**. Nous suggérons, par exemple, outre un centre de services transfrontalier pour l'Eurométropole, un « hub » septentrional pour des produits destinés aux marchés de proximité orientés sur les villes, par exemple l'agriculture à circuit court de commercialisation (cf. p. 78 SCoT) en/ou **un centre pour la promotion des spécialités régionales de l'Eurométropole.** [4]

Transforum asbl _ Courtrai, 04/03/2011

Pour Philippe Vlerick, Président,

Marie-Claire Van Der Stichele -de Jaegere, Vice-président.

[4] cf. le centre des visiteurs du viaduc de Millau, où Michel Grot exploite un Take Away gastronomique et où l'ensemble de la région du Tarn est vantée dans toutes ses facettes (gastronomiques comme économiques).

Transforum vzw,
Zetel: Pres. Kennedypark 10
8500 Kortrijk

Secretariaat:
p/a Ann Nollet: ann.nollet@kuleuven-kortrijk.be
E. Sabbelaan 53, 8500 Kortrijk
T: 056 24 61 31 F: 056 24 69 93

CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS PEVELOIS DANS LE CADRE DE L'ELABORATION DU DIAGNOSTIC DU SCOT DE LILLE METROPOLE

- AVRIL 2011 –

Conseil de développement du Pays Pévèlois
Sous la présidence de M. Christian MAILLE

Association du Pays Pévèlois
7, rue Grande Campagne
59242 TEMPLEUVE
Tél : 03 20 59 30 76 - Fax : 03 20 59 39 90 - E-mail : pays.pevelois@orange.fr
Blog : http://payspevelois.hautetfort.com/

Contribution élaborée par les membres du groupe de travail « Foncier » et les membres du bureau du Conseil de développement

Le Conseil de développement du Pays Pévèlois, composé d'une cinquantaine de membres actifs, contribue, depuis 2008, à la mise en œuvre de la charte du Pays Pévèlois. Quatre groupes de travail : Agriculture / Foncier et SCOT de Lille Métropole / Transport et mobilité / Culture se réunissent régulièrement afin de proposer des actions à l'échelle du Pays Pévèlois et d'accompagner les élus du Pays dans leurs prises de décisions.

Il est important de rappeler, en préambule à cette contribution, le périmètre du Pays Pévèlois (Cf. Carte page 3). Le Pays Pévèlois est composé de cinq Communautés de Communes et d'une commune isolée, Pont-à-Marcq : La Communauté de Communes du Pays de Pévèle et la Commmunauté de Communes du Carembault inscrites dans le périmètre du futur SCOT de Lille Métropole, la Communauté de Communes du Cœur de Pévèle et la Communauté de Communes Espace en Pévèle inscrites dans le périmètre du SCOT du Grand Douaisis, la Communauté de Communes Rurales de la Vallée de la Scarpe inscrite, quant à elle, dans le périmètre du futur SCOT du Valenciennois également en cours d'élaboration. Ainsi le Pays Pévèlois est concerné par trois SCOT, deux en cours d'élaboration et celui du Grand Douaisis approuvé en décembre 2007. Il convient de souligner également l'inscription des Communautés de Communes Espace en Pévèle, Cœur de Pévèle et Rurales de la Vallée de la Scarpe au sein du Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut.

En raison de la position géographique particulière du Pays et de l'implication des intercommunalités dans trois SCOT différents, le Conseil de développement du Pays Pévèlois a souhaité, dès sa création, apporter ses contributions dans le cadre de l'élaboration des SCOT et ce aux différents stades de leur élaboration.

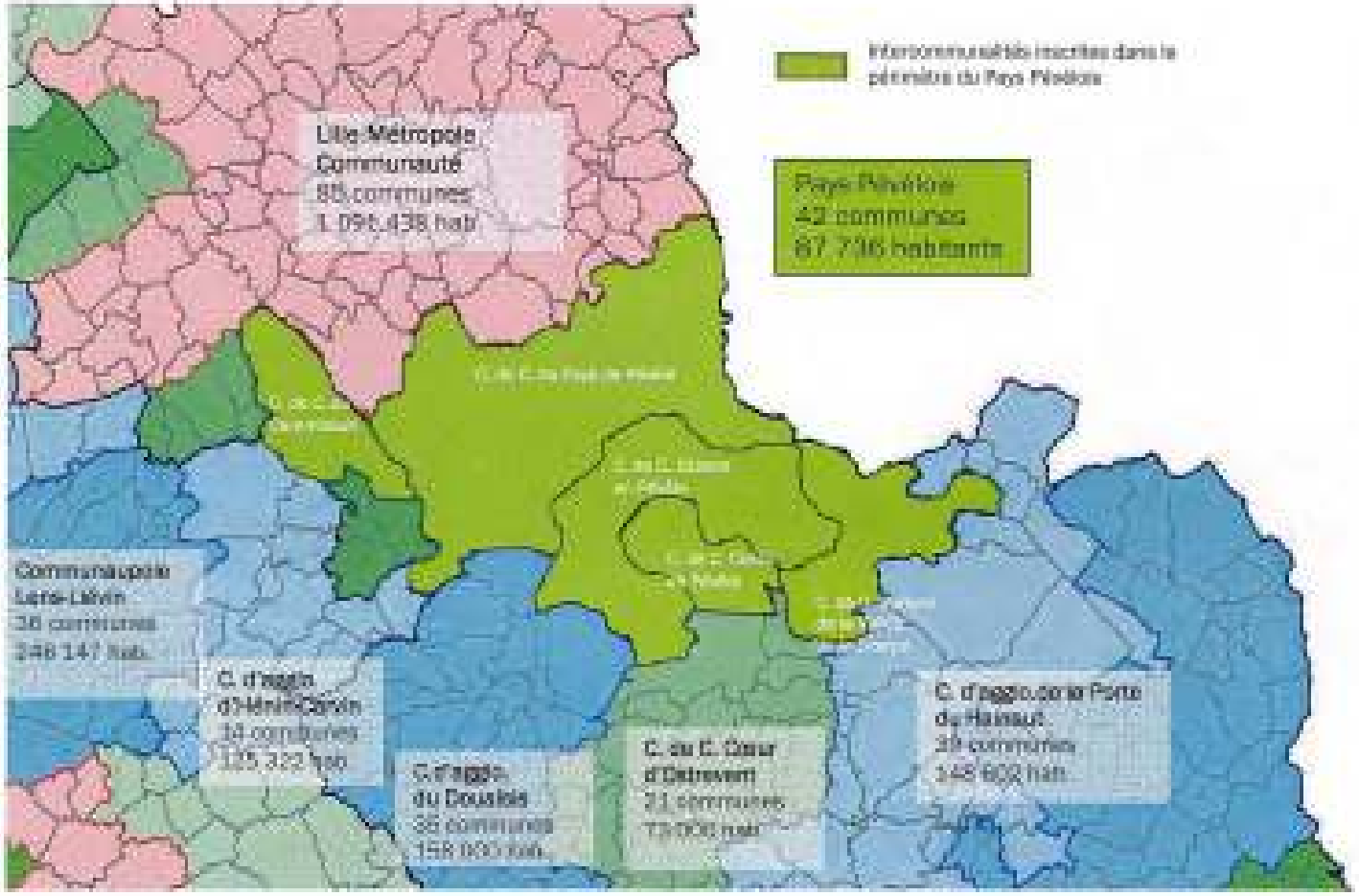
La contribution qui vous est présentée a pour objectif de développer les enjeux qui paraissent importants pour le Pays Pévèlois.
En l'état, le Conseil de développement n'a pas trouvé opportun de porter un regard critique sur l'ensemble des éléments cartographiques et quantitatifs présentés, dans le diagnostic. Cependant, les membres du Conseil de développement ont souhaité apporter leur vision de leur territoire, « celle du Pays Pévèlois », et ainsi préciser les enjeux qui leur paraissent indispensables à prendre en compte à cette étape de l'élaboration du SCOT. Ainsi, pour chaque enjeu décliné dans le diagnostic, le Conseil de développement met en regard « **Les enjeux pour le Pays Pévèlois** ».

Enfin, nous nous permettons de vous rappeler les nombreux rapports et études produits par l'Association du Pays Pévèlois qu'il serait intéressant de prendre en compte afin d'enrichir les différentes réflexions émises dans le cadre de l'élaboration du SCOT de Lille Métropole :

- Etat des lieux, 1ère phase du diagnostic foncier du Pays, 2010, cabinets d'études « Etudes et Cartographie » et « Page9 »
- Diagnostic économique du Pays Pévèlois, 2010, Sébastien DEVIERS
- Stratégie du Plan Local de Développement Economique du Pays Pévèlois 2011 – 2013, 2010, Sébastien DEVIERS
- La vente directe en Pays Pévèlois, situation et perspectives de développement, 2010, Sophie WAUQUIER
- Inventaire qualitatif des circuits de randonnée pédestre en Pays Pévèlois, 2010, Marie LAGOUGE
- Etat des lieux de l'offre culturelle en Pays Pévèlois : ses acteurs, ses structures et pôles de diffusion, 2010, Marie-Laure GEAY
- Etat des lieux de la filière équine pévèloise et des potentiels de développement local, 2009, Ombeline BARON

Ces documents ont été élaborés avec les élus du Pays, les partenaires institutionnels et les membres du Conseil de développement également investis dans les différentes actions du Pays.

Organisation intercommunale du Pays Pévèlois et des territoires voisins



Communauté de Communes du Carembault (12 024 hab.)

Communauté de Communes du Pays de Pévèle (29 889 hab.)

Communauté de Communes Espace en Pévèle (13 024 hab.)

Communauté de Communes du Coeur de Pévèle (11 214 hab.)

Communauté de Communes Flandre de la Vallée de la Scarpe (9 009 hab.)

Commune de Pont-à-Marcq 2 586 hab.

Source : INSEE, RGP, 2008

Organisation communale intercommunale du Pays Pévèlois

Communauté de Communes du Carembault

Communauté de Communes du Pays de Pévèle

Communauté de Communes Rurales de la Vallée de la Scarpe

Communauté de Communes Espace en Pévèle

Communauté de Communes du Cœur de Pévèle

Commune de Pont-à-Marcq

1. Henin
2. Gondecourt
3. Cherny
4. Phalempin
5. Camphin-en-Carembault
6. La Neuville

7. Attiches
8. Avelin
9. Ennevelin
10. Tourmignies
11. Mérignies
12. Mons-en-Pévèle
13. Monchaux
14. Bersée
15. Cappelle-en-Pévèle
16. Templeuve
17. Lesquin
18. Genech
19. Cysoing
20. Cobrieux
21. Bourghelles
22. Camphin-en-Pévèle
23. Wannehain
24. Bachy
25. Mouchin

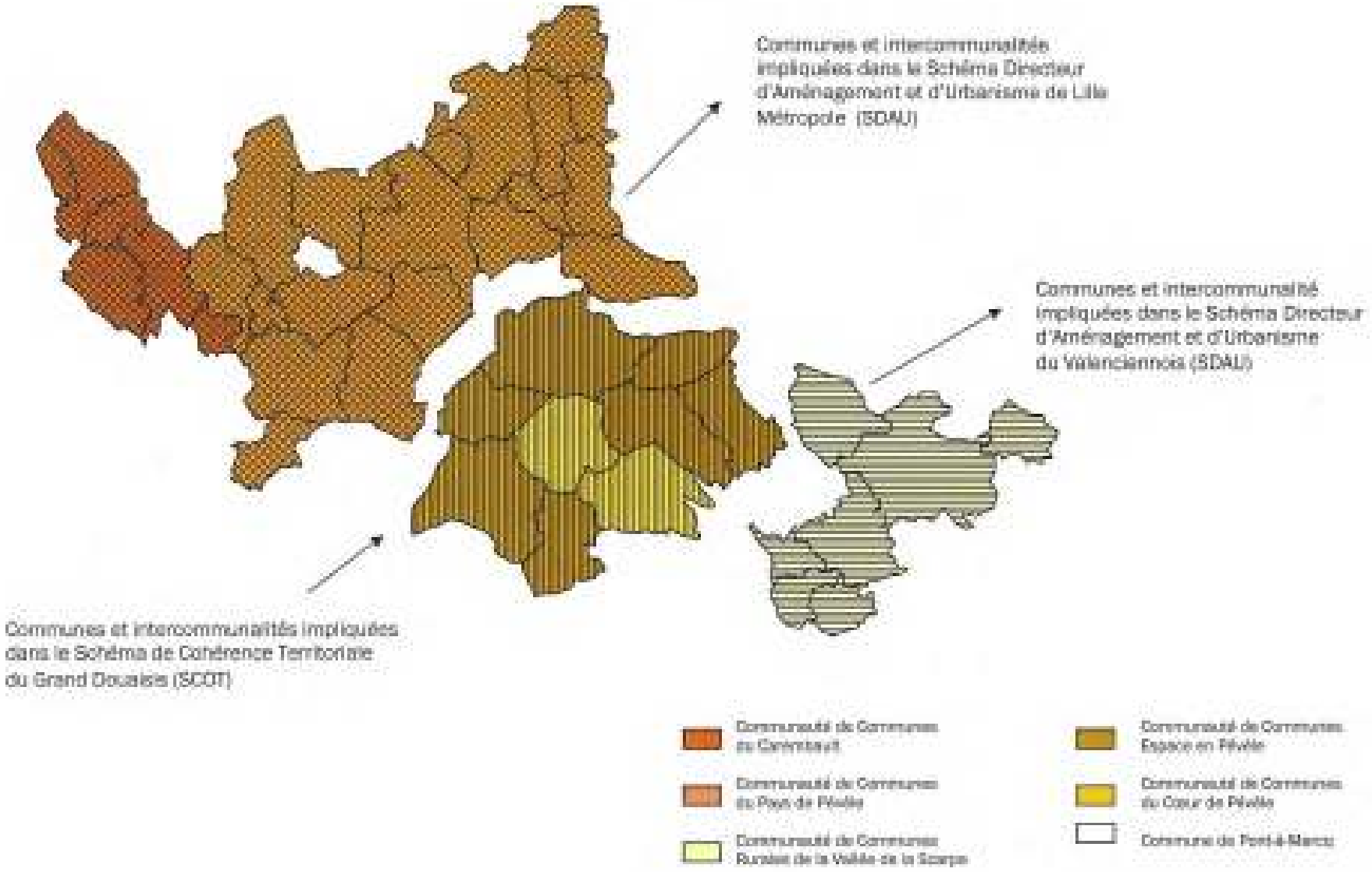
26. Nomain
27. Ascq-les-Orchies
28. Landas
29. Sameon
30. Auchy-les-Orchies
31. Coutiches
32. Bouvignies

33. Orchies
34. Bouvy-la-Forêt

35. Rumegies
36. Lecelles
37. Thun-Saint-Amand
38. Roeux
39. Sars-et-Rosières
40. Brillon
41. Bousignies

42. Pont-à-Marcq

L'implication des communes du Pays Pévèlois dans les outils de planification (SCOT et SDAU)



ENJEU N°1 : Diagnostic du SCOT de Lille Métropole

UNE DEMOGRAPHIE STABLE, UN MARCHE DE L'HABITAT TENDU, DES INEGALITES SOCIALES PERSISTANTES

Texte extrait du diagnostic du SCOT de Lille Métropole

La comparaison entre les deux scénarios d'évolution démographique et de besoins en logements souligne l'importance du **renforcement de l'attractivité du territoire**.
La qualité du parc résidentiel est un élément fort de cette attractivité pour les nouveaux arrivants venus d'autres régions, mais aussi pour réduire les mouvements résidentiels vers la périphérie proche.
L'enjeu est de concevoir et réaliser des opérations d'habitat plus denses, mais offrant une grande qualité de vie et d'environnement (primauté des logements, espaces libres privés et publics, services de proximité, accessibilité aux transports publics...). Parmi les solutions à envisager, la maison de ville apparaît intéressante pour concilier l'attraction de la maison individuelle et la densité ; cette typologie, inscrite dans **l'histoire urbaine du territoire**, pourrait être réinterprétée dans un esprit contemporain.
Le SCOT devra créer les conditions permettant de produire une offre de logements **suffisamment abondante pour éviter la rareté, facteur de hausse des coûts**. Cela passe en particulier par la maîtrise du foncier, la constitution de réserves et le recyclage de terrains urbains désaffectés ou sous-utilisés.
Le développement de **l'offre locative sociale** à destination des catégories modestes et moyennes reste un enjeu prioritaire.
Il est également prioritaire de mettre en œuvre une politique ciblée et territorialisée d'accession sociale et de lutte contre la découpe.
La reconquête de la ville sur elle-même demeure un objectif majeur qui s'applique notamment au renouvellement de l'habitat.
Le SCOT devra revoir la géographie prioritaire pour tenir compte des difficultés urbaines et sociales. Il devra inciter à poursuivre les efforts de désenclavement et de transformation d'image. Il devra favoriser la mixité sociale dans tous les types de quartiers, en particulier dans les communes les moins dotées en logements sociaux.
Une bonne adaptation de la typologie des logements aux évolutions des caractéristiques de la population (petits ménages, vieillissement...) devra être recherchée, ainsi que le développement de certaines offres spécifiques (étudiants, jeunes, personnes âgées...).
Le SCOT devra promouvoir le développement de **l'habitat durable**, pour la construction neuve comme pour la réhabilitation, afin de lutter contre la précarité énergétique et, plus largement, pour répondre aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre et de sobriété énergétique.
Les écarts entre les deux scénarios d'évolution démographique impliquent une prise en compte des incertitudes concernant les évolutions futures. Ils montrent l'importance d'une progressivité dans la mise en œuvre du SCOT et du besoin d'outils de suivi : il faudra inventer un mode de réévaluation périodique des besoins pour le développement, en particulier des besoins fonciers.

LES ENJEUX POUR LE PAYS PEVELOIS

Les difficultés à trouver un logement au sein du territoire sont réelles. L'attractivité du territoire, l'évolution à la hausse du prix du foncier, les problèmes de déplacement - Domicile / Travail - dus à l'éloignement du lieu de travail sont trois facteurs à prendre en compte. Il paraît primordial dans ce contexte de prendre également en considération les objectifs des communes et des communautés de communes tant en matière d'habitat qu'en matière de développement économique. (Cf. Enjeu n°2 sur le développement économique)

Il convient donc sur le territoire du Pays Pévélois :

1- **D'être capable de constituer un parcours résidentiel allant du locatif à l'accession.**
L'offre de logements doit répondre aux différentes attentes et différents moments de la vie aussi bien en location qu'en accession. (Exemples : Logements adaptés aux personnes âgées, logements pour les jeunes et les jeunes ménages). Il convient donc de permettre au territoire de répondre à la volonté des élus locaux d'accueillir des jeunes ménages sources de vitalité des villages. Cela sera notamment possible par le développement des transports collectifs au sein même du territoire et par la mise en relation avec les transports urbains développés en périphérie de celui-ci. « La théorie des trois T » doit s'appliquer : Toit – Transport – Travail

2- **D'encourager la mixité intergénérationnelle dans les opérations de logement**

3- **De privilégier les opérations de réhabilitation et de rénovation intégrant la qualité environnementale et l'accès aux services ;**
L'enjeu consacré au marché de l'habitat et à l'accueil de nouvelles populations doit s'inscrire dans le respect des spécificités : Les opérations d'habitat respecteront les caractéristiques architecturales des villages afin d'éviter les cloisonnements et de préserver le caractère familial et rural de nos campagnes.

4- **D'oser développer de nouvelles formes urbaines ainsi que de nouvelles opérations immobilières** soucieuses de respecter les trois enjeux préalablement cités (Exemples : Logements pour les étudiants type Campus vert, écoquartier)

5- **L'ensemble de ces préoccupations doivent inévitablement intégrer les besoins en termes de transport collectif et d'emploi au niveau local.**

ENJEU N°2 : Diagnostic du SCOT de Lille Métropole
UNE ECONOMIE EN MUTATION TOURNEE VERS L'EXCELLENCE

Texte extrait du diagnostic du SCOT de Lille Métropole

La stratégie ambitieuse d'innovation et de développement de filières porteuses doit être poursuivie pour renforcer la position de l'économie métropolitaine dans la concurrence nationale et internationale. En même temps, le SCOT devra veiller à la préservation des équilibres :

- équilibre entre les types d'activités, par la modernisation de la composante industrielle, par une attention particulière accordée à l'agriculture qui exploite et entretient plus de la moitié du territoire de l'arrondissement ;
- équilibre territorial, dans les limites de Lille Métropole Communauté urbaine, mais aussi à l'échelle de l'arrondissement dans son ensemble, en prenant en compte les objectifs des Communautés de communes et commune.

Développer les synergies avec les territoires voisins de l'arrondissement permettrait de renforcer la cohérence du développement économique à grande échelle. Cet objectif peut bénéficier des cadres de coopération existants : Euralille métropole, aire métropolitaine et interSCOT.

La priorité donnée aux pôles d'excellence actuels mérite d'être préservée.

Leur réussite contribue au renforcement de l'image de la métropole lilloise et le gardien d'importantes capacités d'accueil, vivier de densification.

Une meilleure organisation territoriale des projets tertiaires devra être recherchée en privilégiant les implantations en ville, bien desservies par les transports en commun. L'intérêt de nouveaux pôles pour accueillir les principaux programmes sera étudié.

L'émergence d'une grande université métropolitaine constitue un enjeu central. Le SCOT pourrait porter dans ce but un grand projet : « université et métropole ».

La qualité urbaine et environnementale des aménagements à vocation économique doit être améliorée. L'objectif doit devenir la réalisation de parcs d'activités durables, prenant notamment en compte dès leur conception, la desserte par les transports collectifs pour les employés et de la desserte multimodale pour les marchandises.

La quantification des besoins de locaux et de terrains est un exercice difficile en raison des nombreuses incertitudes sur la démographie, les taux d'activité ou l'évolution de l'économie.

Le SCOT devra permettre de disposer à l'horizon 2030 des espaces de développement nécessaires. Il devra surtout assurer des flux fonciers et immobiliers réguliers et bien dimensionnés pour l'économie.

La prise en compte des possibilités offertes dans le bâti existant, par la réversion de locaux anciens et l'utilisation des terrains disponibles, sera recherchée pour limiter la consommation d'espace. La destination future des emprises affectées à l'économie par le schéma directeur, mais qui n'ont pas été inscrites dans les PLU, sera réexaminée.

Comme cela a déjà évoqué pour la construction des logements, une progressivité doit être prévue pour l'utilisation des emprises dédiées à l'économie. Le SCOT devra proposer un mode de suivi des évolutions et de réévaluation périodique des besoins.

LES ENJEUX POUR LE PAYS PEVELOIS

Le Pays Pévèlois a validé son Plan Local de Développement Economique (PLDE) pour la période 2011 – 2013. La prise en compte du PLDE du Pays nous paraît incontournable dans l'équilibre territorial souhaité et la recherche de synergies avec les territoires voisins.

Réalisé en 2010 en partenariat avec le Conseil Régional Nord-Pas de Calais, ce plan a permis la mobilisation des partenaires locaux pour répondre au défi actuel de la maîtrise du développement du territoire et de la nécessité de le maîtriser.

Grâce à la qualité des échanges et à l'implication des partenaires, le territoire a défini une stratégie organisée en 4 axes :

Axe 1 : Construire l'écosystème de l'entreprenariat en Pays Pévèlois / *Poser les bases du développement économique du Pays*
Axe 2 : Faire du Pays Pévèlois, le Pays des villages durables / *Assurer la vitalité économique des centres bourgs*
Axe 3 : Inscrire nos filières dans des filières d'excellence respectueuses de l'environnement / *Accompagner les filières*
Axe 4 : Préserver le Pays Pévèlois, pays de la qualité de vie au travail / *Gagner en compétitivité par le bien-être au travail*

Au-delà des axes stratégiques du PLDE, les actions portées par le Pays Pévélois en 2011 en matière de développement économique visent 4 objectifs transversaux et complémentaires :

1-Répondre aux attentes des collectivités locales du Pays Pévélois
2-Identifier et répondre aux besoins des entreprises pévéloises
3-Construire les bases d'une politique économique cohérente à l'échelle du Pays Pévélois
4-Faire vivre la dynamique partenariale du PLDE

Autres enjeux identifiés sur le Pays Pévélois :

1- **L'accueil de nouvelles entreprises et le développement de nouveaux locaux à vocation économique** doivent s'inscrire dans une réflexion transversale et concertée permettant de répondre à deux principaux enjeux :

- Favoriser l'accueil d'entreprises sur le territoire contribuant au développement de l'emploi local soit au sein de petits parcs d'activités de nature différente des parcs urbains voire périurbain.
- Développer l'aide à l'installation de créateurs pévélois susceptibles de s'implanter localement, de recruter au local et de s'ancrer durablement sur le territoire.

D'où l'importance de réfléchir à la mise en place d'un parcours « Accueil d'entreprises » cohérent (Couveuse, pépinière, hôtel) sur le Pays Pévélois.

2- **Développer les coopérations entre les industries locales (dont les semenciers, la recherche et la formation**, afin de viser l'excellence et de faire partager les savoir-faire. Ces coopérations pourraient s'inscrire dans le grand projet : « Université et métropole » identifié dans le diagnostic.

ENJEU N°3 : Diagnostic du SCOT de Lille Métropole

L'AGRICULTURE, UNE ACTIVITE STRUCTURANTE CONFRONTEE A DE PROFONDES MUTATIONS ET PRESSIONS

Texte extrait du diagnostic du SCOT de Lille Métropole

La protection des espaces agricoles, déjà affirmée par le schéma directeur de 2002, reste tout à fait d'actualité pour le SCOT et nécessite d'être renforcée. La métropole lilloise a la chance de disposer d'espaces agricoles proches et importants qui structurent le territoire et articulent étroitement le rural et l'urbain, mais la très grande urbaine entraîne une poursuite de l'artificialisation des sols au détriment, surtout, du foncier agricole.

La recherche de synergies entre la ville et son environnement périurbain et rural constitue un enjeu fort pour construire une vision partagée, dynamique et durable de l'agriculture périurbaine.

Une meilleure préservation de l'agriculture passe d'abord par la définition de principes guidant l'urbanisation et économisant le foncier :

- maîtrise d'ensemble de l'étalement urbain : lutte contre le mitage et l'urbanisation diffuse,
- optimisation de l'occupation du sol à travers des objectifs de densité,
- priorité donnée au renouvellement urbain, etc.

Le renforcement de la protection, notamment dans les secteurs où la pression foncière est la plus forte, pourrait se traduire dans le SCOT par la définition de limites physiques précises de l'urbanisation, une protection « à la parcelle » pouvant constituer une réponse pour certains espaces agricoles menacés.

Un plus grand équilibre entre les besoins agricoles et les objectifs de protection de l'environnement devra être trouvé.

L'augmentation de la biodiversité des espaces agricoles, par maintien ou création de corridors biologiques, l'utilisation de techniques agricoles respectueuses de l'environnement, de la ressource en eau de la métropole, et économies en produits phytosanitaires devront être favorisées, notamment dans les champs captants du sud de l'agglomération.

Une bonne compatibilité entre les fonctions de loisirs des espaces périurbains et l'activité agricole devra être recherchée.

Par ailleurs, le développement d'une économie agricole de proximité à travers les filières d'alimentation en circuit court, et à haute valeur ajoutée constitue un enjeu économique et une opportunité pour le développement de l'agriculture périurbaine.

Enfin, le rôle de l'agriculture dans la formation des paysages de la métropole, donc dans la protection de ceux-ci, ne doit pas être ignoré. Le monde agricole devra être un acteur majeur de l'élaboration du schéma directeur des paysages, déclinaison envisagée du futur SCOT.

LES ENJEUX POUR LE PAYS PEVELOIS

Il paraît important de présenter l'agriculture dans sa diversité : le maraîchage, l'élevage, la polyculture, les semenciers et les projets de diversification (unité de méthanisation, vente directe de produits locaux, filière équine) sont autant d'activités présentes sur le territoire concourant à cette diversité.

L'agriculture pévéloise, aux bâtiments et infrastructures typés, est à multiples facettes : elle doit être prise en compte et doit perdurer.

Cependant, les moyens à mettre en œuvre ne seront pas les mêmes si l'on souhaite préserver cette diversité ou encourager les regroupements des exploitations proposant une agriculture traditionnelle.

Les tendances viseraient à encourager la diversification des exploitations et l'installation de nouvelles exploitations, ceci afin de générer de nouvelles sources de revenu et de préserver cette activité garante de la mise en valeur et de l'entretien du territoire.

Il est donc urgent de protéger l'espace agricole, fait de champs ouvert et pour partie bocager, ainsi que les bâtiments et infrastructures existants pour permettre aux jeunes de s'installer sans crainte et aux moins jeunes d'investir en vue de nouvelles activités et services plus « rentables ».

Les mesures de protection de ces espaces doivent également :

- Contribuer à une meilleure cohabitation entre le monde résidentiel et le monde agricole
- Conjuguer la préservation des espaces agricoles sur le long terme et le développement des nouvelles fonctions existantes.

Diverses activités méritent d'être relevées contribuant également au développement d'une économie agricole de proximité :

- Les activités autour du cheval : les centres équestres, les pensions de chevaux, les éleveurs
- Les activités récréatives et pédagogiques : les fermes pédagogiques
- Les hébergements au sein des exploitations : le réseau campus vert, les gîtes de France
- La pratique de la randonnée familiale, de loisir et sportive

L'enjeu autour du développement d'une économie agricole de proximité à travers des filières d'alimentation en circuit court paraît être une véritable source de diversification à condition que les initiatives soient portées par les agriculteurs du territoire dans un respect de la qualité des produits et des relations entre producteurs et consommateurs.

Enfin, l'enjeu autour de la protection des paysages nous paraît primordial. Cependant, il convient de préciser que les paysages du Pays Pévélois sont constitués de plusieurs éléments au-delà des terres agricoles comme : les chemins, le patrimoine bâti, le patrimoine vernaculaire et le patrimoine naturel. Sur ce point, il nous paraît important de préserver, développer et valoriser le caractère patrimonial des chemins et d'en assurer leur maillage.

ENJEU N°4 : Diagnostic du SCOT de Lille Métropole

UN TERRITOIRE EQUIPE

Texte extrait du diagnostic du SCOT de Lille Métropole

Equipements scolaires

L'enjeu, pour le SCOT, est d'assurer la cohérence des interventions - créations et réhabilitations - avec les opérations d'aménagement urbain et la qualité d'intégration des équipements dans la ville existante.

Equipements culturels et sportifs

Avec les projets en cours et à l'étude, auxquels s'ajoutent les réservoirs de l'Eurométropole et de l'aire métropolitaine, la métropole apparaît bien couverte par les grands équipements. La mise en réseau des équipements culturels et/ou sportifs est un objectif affiché par Lille Métropole Communauté urbaine et certaines Communautés de communes. Au-delà de cette mutualisation, le SCOT pourra proposer des compléments au maillage actuel d'équipements métropolitains.

Equipements commerciaux

Les lois récentes renforcent le rôle du SCOT et du PLU dans la planification des implantations commerciales. Le SCOT devra mieux maîtriser le développement pour répondre aux objectifs de limitation de l'étalement urbain et de « ville intense » : renforcement du commerce dans les centres urbains et les quartiers, limitation des implantations dans les centres commerciaux et linéaires périphériques, adéquation avec la desserte en transports en commun. La qualité architecturale, paysagère et environnementale des équipements commerciaux devra être améliorée grâce à des exigences renforcées de prise en compte du développement durable.

Aménagement numérique

Le SCOT devra proposer une stratégie à l'échelle de l'agglomération, appuyée sur les études et les initiatives des collectivités territoriales, pour mettre en phase couverture numérique et projet de développement du territoire.

LES ENJEUX POUR LE PAYS PEVELOIS

1. Le déploiement du Très Haut Débit

Il convient, dans un premier temps, de poursuivre la résorption des zones d'ombre sur l'ensemble du territoire, travail de coopérations engagé dès 2009 sur l'ensemble du Pays puis, dans un deuxième temps, d'accompagner le territoire au passage au Très Haut Débit / Fibre optique.

Cela nécessite d'accompagner les collectivités locales (communes et EPCI) dans l'aménagement numérique de leur territoire afin de, collectivement, pouvoir anticiper, rationaliser et optimiser le déploiement du Très Haut Débit. Il est important d'identifier les différents projets pouvant faire l'objet de pose de fourreaux (infrastructures dites passives permettant, le cas échéant, d'alimenter le secteur concerné en fibre optique). Exemples de projets : les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), les zones d'activités, les lotissements, les nouveaux équipements publics. Cet accompagnement pourra se faire dans le cadre du schéma de déploiement du Très Haut Débit initié par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais et la Préfecture de Région en partenariat avec les Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais.

L'enjeu du Très Haut Débit est important et nécessaire afin d'encourager par exemple le développement du télétravail et de rendre le territoire encore plus attractif. Un pré diagnostic des installations de fibres optiques sur le territoire pévélois, tous opérateurs confondus, a d'ailleurs été réalisé dès décembre 2008 par Pévèle 2000.

2. L'implantation équilibrée et rationnelle des différents équipements afin d'assurer leur pérennité

Il conviendrait également d'identifier et de cartographier l'ensemble des équipements culturels et de loisirs de notre territoire et d'envisager leur connexion avec les équipements « métropolitains » repérés, ceci afin d'appréhender leur complémentarité et d'assurer leur pérennité. Cf. Inventaire culturel mené par le Pays Pévélois en 2010).

3. Les établissements scolaires de qualité présents sur le territoire comme par exemples : L'Institut de Genech pour la section agricole, le collège « La Providence » pour l'hôtellerie et la restauration, le lycée Charlotte Perriand de Genech méritent d'être identifiés. En effet, les établissements scolaires contribuent à l'attractivité du territoire et peuvent, eux aussi, être complémentaires à l'offre de formation métropolitaine.

4. **Le développement d'équipements pour les personnes âgées** au regard du vieillissement de la population doit être envisagé notamment les équipements de santé oubliés dans le diagnostic du SCOT de Lille Métropole. Pour plus d'efficacité, il semble primordial d'assurer le maillage des équipements et la mise en réseau des acteurs. .

5. **La planification des implantations commerciales doit prendre en compte** les dynamiques en œuvre dans les communes et les intercommunalités, et ce, au regard notamment des opérations soutenues dans les démarches FISAC engagées au sein de la Communauté de Communes du Pays de Pévèle puis à l'échelle du Pays Pévélois.

ENJEU N°5 : Diagnostic du SCOT de Lille Métropole

DES PRATIQUES DE DEPLACEMENT QUI CHANGENT, UNE MOBILITE DEPENDANTE DE LA ROUTE

Texte extrait du diagnostic du SCOT de Lille Métropole

Les années 2000 ont été marquées par des évolutions nouvelles de la mobilité, réduisant la part de l'automobile au profit des transports en commun. Mais l'organisation spatiale et le fonctionnement de la métropole sont encore très largement dominés par le mode routier. Le SCOT devra définir des objectifs de mobilité. Il pourra s'appuyer pour cela sur le scénario retenu par le projet de PDU de Lille Métropole Communauté urbaine. Même si ce scénario n'est pas réalisé en 2020, il peut constituer une base de travail pour l'horizon du SCOT.

Un des grands enjeux du SCOT sera de promouvoir un développement urbain durable, qui réduise la dépendance à l'automobile. L'implantation de l'habitat, des équipements, des services et des activités sur des sites desservis par les transports collectifs devra être favorisée. La mixité des fonctions devra être recherchée pour faciliter la mobilité à courte distance, plus propice à l'usage de la marche à pied ou du vélo. L'augmentation de la densité dans les secteurs desservis par les transports collectifs constituera un outil pour maîtriser l'étalement urbain et fabriquer la « ville intense ». Les densités préconisées devront tenir compte de la qualité de dessserte et de la diversité des caractéristiques des territoires de l'arrondissement.

La notion de « ville intense » devra également être adaptée à l'extérieur de la Communauté urbaine. La cohérence entre développement urbain et desserte des espaces périurbains nécessitera de trouver des solutions spécifiques: création de pôles secondaires autour des gares, optimisation du rabattement, optimisation des transports publics, etc.

La métropolisation du territoire et le développement des échanges à longue distance (pour les voyageurs et les marchandises) imposent de penser l'organisation des transports et son évolution à une échelle dépassant l'arrondissement, celle de l'aire métropolitaine à minima. La Conférence permanente de la mobilité de l'aire métropolitaine, proposée par Lille Métropole Communauté urbaine, serait un outil précieux pour cette réflexion collective.

Dans le domaine des transports collectifs, le SCOT devra proposer une structure du réseau, prolongeant jusqu'à 2030 les projets actuellement portés par les collectivités locales pour l'horizon 2020. Le développement des pôles d'échanges, dans l'arrondissement et au-delà, sera un enjeu important pour favoriser le passage de l'automobile aux autres modes de transport.

La poursuite de l'accroissement des trafics de transit et d'échanges et les perspectives de prolongation de ces tendances posent la question de l'organisation future du réseau routier, dans un contexte de réduction du trafic interne à l'agglomération. Le SCOT précisera en particulier les conditions d'intégration du contournement nord-est de la métropole prévu au schéma directeur, en lien avec le PDU et avec le Schéma national des infrastructures de transport. Le SCOT devra également prendre position sur les échangeurs autoroutiers. Autre enjeu du SCOT : favoriser le report du transport de marchandises, essentiellement routier actuellement, vers le fer et la voie d'eau, en s'appuyant notamment sur les deux projets majeurs que représentent le canal Seine Nord et l'autoroute ferroviaire Atlantique Paris/Dourges - Irun/Bayonne. La question posée est aussi celle de l'aménagement de sites logistiques de desserte de l'agglomération, répartis sur le territoire, se bordant des voies fluviales ou ferroviaires.

Le SCOT s'attachera également au renforcement de l'accessibilité nationale et internationale de la métropole. Dans ce domaine, la desserte à grande vitesse de Lille, nœud du réseau européen, est un atout majeur qui viendrait renforcer encore l'extension des réseaux et le recours accru aux déplacements par le train. Le SCOT devra répondre aux besoins résultant de ces évolutions.

LES ENJEUX POUR LE PAYS PEVELOIS

L'amélioration de l'offre de transport et le développement des infrastructures sont des enjeux importants pour le développement futur du territoire qu'il convient de conjuguer avec le développement de l'habitat et le développement des parcs d'activités.

Les enjeux qu'il convient de rappeler :

1- **Améliorer la lisibilité et l'utilisation de l'offre actuelle**
La position du Pays Pévélois l'oblige à rendre cohérentes des liaisons de transport entre les 3 SCOT urbains.

2- **Développer la densité de l'offre de transport** (Réseau de bus départemental) tout en améliorant les cadencements et renforcer le rabattement en transport collectif sur les principales gares et pôles d'attraction.

3- **Favoriser les rabattements car-fer sur les gares situées en périphérie du territoire.**

4- **Expérimenter puis développer de nouveaux modes de transport collectif** afin de relier les communes les moins desservies aux principales gares et pôles d'attraction. (Navette en ligne fixe ou virtuelle suivant la demande).

5- **Développer un schéma de déplacement doux** et prévoir les aménagements adéquats afin d'améliorer plus particulièrement les déplacements internes au territoire.

6- **Expérimenter puis développer des initiatives alternatives**

Exemples :

- Utiliser les parcs d'activités pour développer des initiatives intéressantes en terme de déplacement alternatif : covoiturage et plan de déplacement interentreprises.
- Expérimenter puis développer l'opération VAP « Voisins en Auto Partagée » mise en place sur la commune de Cobrieux en mars 2011.

7- **Etudier l'ensemble des impacts du projet de contournement sud-est de Lille et des futurs échangeurs.**

- Démontrer les effets de ces nouvelles infrastructures sur le trafic routier existant et leurs réelles efficacités.
- Réfléchir également au développement des transports en commun dans la partie nord du Pays, étant donné que la seule construction de nouvelles infrastructures routières et autoroutières ne pourra pas limiter efficacement l'engorgement des axes autoroutiers.
- Etudier les conséquences de ces projets sur l'habitat, l'économie locale et l'environnement, fort d'exemples connus tel l'engorgement de l'autoroute A1 liés à la concentration d'implantations comme le CHR.

ENJEU N°6 : Diagnostic du SCOT de Lille Métropole
LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT : UN ENJEU MAJEUR

Texte extrait du diagnostic du SCOT de Lille Métropole

L'économie d'espace et la préservation des espaces naturels, agricoles et des paysages devront être des lignes de force du futur SCOT. Cela implique une meilleure maîtrise de l'étalement urbain, corollaire de la « ville intense », la protection accrue des espaces présentant un intérêt écologique ou paysager et la poursuite d'un développement ambitieux des espaces de nature et loisirs dans les villes et en-dehors, autour de la mise en œuvre de la trame bleue et verte en particulier.

Dans ce cadre, la limitation de l'artificialisation des sols, la création ou la restructuration des corridors écologiques et l'augmentation de la perméabilité entre milieux agricoles et urbains, permettront de maintenir la biodiversité et d'assurer le bon fonctionnement des écosystèmes.

L'intervention sur le paysage peut être un vecteur important pour renforcer l'attractivité de la métropole : révéler et stimuler les paysages constituera un enjeu majeur du SCOT. Un schéma directeur spécifique portera l'ambition d'inventer une « métropole paysage ».

La qualité des espaces publics, la résorption des coupures urbaines restent également des priorités.

La qualité de l'eau, souterraine comme de surface, demeure un enjeu essentiel pour la métropole. Le SCOT devra reprendre et préciser les orientations et prescriptions du SDAGE et des SAGE, ainsi que l'objectif d'amélioration des systèmes d'assainissement. Pour préserver la ressource et améliorer l'état des nappes et cours d'eau, il devra favoriser les usages du sol, urbanisme et agriculture, « aqua-compatibles ».

L'importance et la complexité des enjeux liés à l'eau - qualité de la ressource et des eaux de surface, risques d'inondation - et leurs liens avec les aménagements d'espaces urbains et naturels, pourraient justifier l'élaboration d'un schéma spécifique, du type du Schéma directeur de l'eau de la ville de Lille, qui serait une déclinaison du SCOT sur ce sujet.

Autres enjeux majeurs, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et l'adaptation aux changements climatiques apparaissent étroitement liés aux modes de transport utilisés et aux choix d'organisation spatiale.

Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre et de polluants de l'air. Le SCOT devra donc contribuer à la maîtrise des déplacements en privilégiant la desserte par les transports collectifs, la mixité fonctionnelle, et le développement des modes alternatifs à la route, pour les personnes comme pour les marchandises. Il devra inciter à l'amélioration de la performance énergétique des constructions nouvelles et existantes, en veillant cependant à ce que l'optimisation thermique des bâtiments n'occulte pas la dimension architecturale et paysagère. Le SCOT devra préconiser une utilisation plus rationnelle de l'énergie, pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, et une valorisation optimale des ressources énergétiques renouvelables locales. Pour améliorer la qualité de vie, la santé et la sécurité des habitants, le SCOT devra également s'attacher à une meilleure prise en compte des risques et à la réduction des nuisances et pollutions de toutes natures, en privilégiant les mesures préventives. La dépollution des sols constitue notamment un enjeu important de santé publique, en même temps qu'une clé pour le renouvellement urbain.

Les propositions d'aménagement d'espaces urbains, d'espaces ouverts ou d'infrastructures du SCOT intégreront l'ensemble de ces enjeux dans une approche de développement durable, prenant en compte leurs impacts environnementaux.

LES ENJEUX POUR LE PAYS PEVELOIS

Les membres du Conseil de développement du Pays ne souhaitent pas apporter de compléments jugeant les enjeux détaillés ci-dessus correspondre aux principaux enjeux du Pays Pévèlois. Néanmoins un rappel s'impose : en Pays Pévèlois l'eau est une constante. Présente en surface, elle occupe aussi largement le milieu et le fond de cette cuvette géologique argilo sableuse, ce qui lui confère de grandes qualités à préserver. Ce Pays, à Mérignies, quasiment au pied du Mont, véritable inversion de relief, est d'ailleurs le centre d'exploitation d'une eau reconnue et commercialisée.

ENJEU N°7 : Diagnostic du SCOT de Lille Métropole
UNE MAITRISE DE L'ORGANISATION SPATIALE A RENFORCER

Texte extrait du diagnostic du SCOT de Lille Métropole

La prise en compte des objectifs de développement durable et de qualité environnementale, et les principes de la « ville intense » amènent à renforcer ou à revoir certaines options du Schéma directeur de 2002.

La reconquête de la ville sur elle-même demeure une priorité. Le SCOT devra recentrer et intensifier les objectifs de renouvellement et de recyclage des territoires en friche ou sous-occupés (délaissés urbains...) de la ville existante. Il devra réguler la géographie prioritaire pour tenir compte des aménagements réalisés et prévus. La préservation des ressources, notamment de l'espace agricole et naturel, constituera une ligne de force du SCOT qui devra fixer des objectifs d'effets limitant la consommation de l'espace, comme le demande la loi Grenelle 2. Cela passe par la définition d'outils de mesure et de contrôle de l'étalement urbain mieux adaptés à la réalité. L'élaboration du SCOT appelle le réexamen de la destination des zones d'extension urbaine à usage économique et multifonctionnelles inscrites au schéma directeur de 2002 et qui n'ont pas été traduites dans les PLU. Pour définir les futures possibilités d'extension urbaine, le SCOT devra tenir compte des capacités d'aménagement offertes par le tissu urbain existant.

Economiser l'espace apporte une organisation spatiale plus compacte qui peut en trouver par la définition de densités minimales, tenant compte de la desserte par les transports en commun, et adaptées à la diversité des territoires de la métropole.

Le SCOT devra proposer un développement plus « polarisé ». Le rôle particulier des pôles d'excellence mérite d'y être réaffirmé, parce que leurs programmes sont très loin d'être achevés, mais aussi parce que leur aménagement associe densité, mixité et accessibilité. En outre, des opportunités de densification y demeurent. Leur liste pourrait être complétée par de nouveaux pôles que le SCOT devra préciser.

Le SCOT devra également chercher à mieux concentrer le développement au-delà de ces pôles, tant dans l'agglomération que dans les territoires plus périphériques. Le choix de zones urbanisables plus réduites peut être un moyen d'y parvenir, parce qu'il facilite la mixité des fonctions et des formes, et permet de créer un effet de seuil favorable à la ville intense.

Au-delà de l'agglomération principale, le SCOT devra décliner la notion de ville intense pour favoriser un développement urbain moins dispersé, mieux appuyé sur le tissu urbain des villes et villages existants, et particulièrement sur les points forts de la desserte par les transports collectifs.

Le SCOT devra favoriser la mixité des fonctions urbaines et promouvoir un développement à haute qualité environnementale et urbaine, pour construire « l'écométropole » de demain et valoriser les sites et les paysages métropolitains.

LES ENJEUX POUR LE PAYS PEVELOIS

1- Une densité spécifique au territoire rural

Il paraît primordial au regard des nombreuses particularités géographiques composant le territoire métropolitain de définir une « Densité spécifique à notre environnement rural » répondant aux principaux enjeux préalablement détaillés dans le diagnostic. En effet, imposer une même densité urbaine ou périurbaine au milieu rural pévélois largement constitué de hameaux, ne manquerait pas de le dénaturer et de bafouer le respect de la diversité rappelé en préambule des travaux du Syndicat mixte du SCOT de Lille, par sa présidente.

2- La prise en compte des caractéristiques architecturales et paysagères des villages

La densification urbaine doit prendre en compte les caractéristiques architecturales et paysagères des villages afin d'éviter toute dénaturation des centres-bourgs et de l'esprit « Village ». Cependant, on peut penser que la densification en centre-bourg peut permettre de redonner vie au village, de redécouvrir le centre du village en associant économie de proximité, les services locaux et les logements.

Il nous paraît fondamental de parler de « Village durable » à côté du concept de « Ville intense » défendu dans le diagnostic. Ainsi l'ensemble des enjeux cités et relevés par le Conseil de développement auront un sens, et ce, dans le respect des spécificités locales.

TRANS FORUM

HET ZUID-WEST -VLAAMSE MIDDENVELD IN DE EUROMETROPOOL LILLE

Transforum vzw.

Kortrijk, 2 maart 2011

Advies Transforum vzw. scot 2011/0302:
Advies wordt gevraagd rond vijf thema's zoals hieronder weergegeven

Inleiding:

Als vereniging van het middenveld in het zuiden van West-Vlaanderen, staat voor Transforum vzw. de **ontwikkeling van de Eurometropool met een sterke internationale ambitie** voorop. Daarom vinden wij het belangrijk dat die sterke internationale ambitie in ook het scot tot uiting komt. Vooral de toegankelijkheid van de Eurometropool blijft ons, ook na lezing van de scot, zorgen baren. De **Eurometropool behouden als logistiek kruispunt voor goederenvervoer** (via de weg, het water en het spoor), is daarbij even belangrijk als het behoud van de stedelijke aantrekkelijkheid en toegankelijkheid **voor personenvervoer gericht naar zowel toeristen als zakenlui (Trein, TGV, personenwagens)** .

Huisvesting:

Aandacht voor een inclusief sociaal- en huisvestingsbeleid, ook in de periferie: De focus van de scot ligt op de verbetering van de woon- en leefkwaliteit van de metropool en de versterking van de aantrekkingskracht ervan. Terecht heeft men ook oog voor het behoud van een 'sociale mix'. Toch zal men nooit verdere dualisering en gentrificatie[1] kunnen vermijden naar 'goedkopere' gebieden, mogelijks ook richting Vlaanderen of de grensstreek. Dit hoeft op zich niet problematisch te zijn maar stelt wel bijzondere uitdagingen naar tewerkstelling, mobiliteit (omdat we kunnen verwachten dat deze mensen nog functioneel verbonden blijven met Lille Métropole), maar ook naar integratie (taal), zorgvoorzieningen en ev. een sociale kost. Een opvolging van gentrificatie-effecten en de maatregelen om deze op te vangen, niet alleen in het centrum maar ook in de periferie, zijn aangewezen. **De versterking van de binnenstedelijke woonfuncties wordt verkozen boven de oprichting van nieuwe "cités dortoirs".**

[1] Gentrificatie: verdringing van bestaande inwoners door nieuwe, dikwijls ontstaan stijging van de prijzen in de huiszenmarkt (hogere inkomens worden verdrongen door hogere inkomens), maar ook socio-culturele dynamieken kunnen gentrificatie veroorzaken.

Transforum vzw.
Zetel: Pres. Kennedypark 10
8500 Kortrijk

Secretariaat:
p/a Ann Nollet: ann.nollet@kuleuven-kortrijk.be
E. Sabbelaan 53, 8500 Kortrijk
T: 056 24 61 31 F: 056 24 69 95

Met de steun van West-Vlaanderen

Kwaliteit van de leefomgeving

Transforum kan zich volledig inschrijven in de keuzes die de scot voorstelt om de kwaliteit van de leefomgeving verder te verbeteren. Vooral de optie om de permeabiliteit van het ruraal en het stedelijk weefsel op een duurzame manier te verhogen zal naast de verbetering van de ecologische kwaliteit, ook bijdragen tot de leefkwaliteit en de cohesie van het gebied van de Eurometropool. Een belangrijke voorwaarde tot slagen is evenwel dat de verhoging van de permeabiliteit niet alleen vanuit een stedelijke vraag wordt ingevuld. Zo niet, riskeren we verschillende claims vanuit de stad (recreatie, natuur) naar de open ruimte te exporteren waar ze in concurrentie komen met de agrarische sector en het natuurbehoud. Daarnaast moeten ook de perifere gebieden op voldoende wijze van de stedelijke kwaliteiten kunnen genieten (cf. mobiliteit, it-bandbreedte, ondernemersruimte…). **De zorg voor onze gemeenschappelijke hulpbronnen, water in het bijzonder maar ook de inplanting van windmolens** of andere duurzame energieprojecten, is voor de toekomst van de primaire en de secundaire sector, samen met de modernisering ervan, een gezamenlijke zorg en vraagt bijzondere afstemming.

Economie:

Transforum stelt met genoegen vast dat ook verder in de secundaire sector geïnvesteerd wordt en dat voor de inplanting uitgekeken wordt naar grotere schalen zoals de Eurometropool. Ook voor de uitbouw van de tertiaire sector en de ontwikkeling van het KMO-weefsel kunnen synergieën nagestreefd worden. Transforum schrijft zich ook in de evolutie van de landbouw zoals door de scot geschetst wordt en het belang van de vrijwaring van het landbouwareaal.

Daarnaast volgende bijzondere aandachtspunten vanuit Vlaanderen:

- **het vinden van getalenteerd personeel** blijft in de Eurometropool één van de belangrijkste bezorgdheden van onze ondernemers voor de toekomst[7]. Grensoverschrijdende activering van de actieve bevolking in de grensregio's is absolut noodzakelijk, willen we aan de toekomstige arbeidsbehoefte van onze ondernemingen kunnen voldoen. Met het wegvallen van het voordelig fiscaal grensarbeidersstatuut voor Franse grensarbeiders, zullen onze overheden en sociale partners langs beide zijden van de grens verdere initiatieven moeten ontwikkelen om de job- en arbeidsmarkt beter op elkaar af te stemmen. Verder inzetten op de kennis van de talen in de Eurometropool zal belangrijk blijven om de verschillende arbeidsmarkten te optimaliseren.

- **synergieën tussen de expertisecentra**: we ondersteunen de optie om synergieën na te streven tussen de' pôles de compétitivité' in de metropool van Lille[8] met onze bestaande kennis-en expertisecentra (LED's, competentiepolen Flanders Inshape en Flanders Plastic Vision), de research –of expertiseclusters binnen de West-Vlaamse campussen van hogescholen en universiteit en de nieuwe kennispolen zoals deze rond educatieve technologie, zorg/gezondheid/technologie, nieuwe materialen en gaming/3D interactieve technologie.

---

[7] Dit blijkt uit een enquête van Voka West-Vlaanderen bij 400 West-Vlaamse bedrijven eind 2010.

[8] I-Trans: logistiek langs de weg; Up-Tex: textiel van de toekomst; PICOM: distributie en e-commerce; NSL: voeding en gezondheid (biotechnologie en farmacie) ; MAUD: Duurzame materialen; TEAM²: milieutechnologie en recyclage.

Transforum vzw.
Zetel: Pres. Kennedypark 10
8500 Kortrijk

Secretariaat:
p/a Ann Nollet: ann.nollet@kuleuven-kortrijk.be
E. Sabbelaan 53, 8500 Kortrijk
T: 056 24 61 31 F: 056 24 69 95

West-Vlaanderen

- verder **afstemmen van de stedelijke gebieden in Vlaanderen met deze van Noord Frankrijk**, zowel op het vlak van infrastructuur, huisvesting als mobiliteit. Ook met betrekking tot de realisatie en vernieuwing van bedrijventerreinen, in het bijzonder in het onmiddellijke grensgebied, is nog ruimte voor optimalisatie mogelijk.

- **optimaliseren van de logistieke sector op niveau van de Eurometropool** door kwaliteitsvolle en complementaire centra te ontwikkelen.

Infrastructuur (scholen, verzorgingsinstellingen, sport, cultuur, ict…)

Voor de inplanting en exploitatie van kwaliteitsvolle infrastructuur in de onmiddellijke buurt van de grens (i.e. zorginstellingen, sportinfrastructuur) ware het aangewezen om het instrument van **samenwerkingsakkoorden** (bv. GTGZ(NL) / ZOAST(Fr)) verder uit te bouwen. Ook het opzetten van **netwerken voor zowel sport- als culturele infrastructuur** opent perspectieven voor een kosteneffectieve exploitatie.

De bestaande **samenwerkingsinitiatieven rond onderwijs** met onze universiteit (KULAK) en Hogescholen (KATHO en HOWEST) kunnen verder ontwikkeld worden met, onder andere, de "les écoles supérieures" **om de "bachelor" opleidingen te optimaliseren.** Voor de economie in de Eurometropool en de KMO's in het bijzonder is de beschikbaarheid over een ruim en kwalitatief bachelor-aanbod zeer belangrijk.

Tenslotte wensen te wijzen op de noodzaak om, voor de **herinrichting van de grensovergang Rekkem-Ferrain , een emblematische en kwaliteitsvol architecturaal project uit te werken dat de ambitie voor metropool van Lille, een 'Etalage van de Eurometropool' voor 2030 kan belichamen.** Als suggestie kan gedacht worden, naast een grensoverschrijdend dienstencentrum voor de Eurometropool, aan een noordelijke 'hub' voor producten met nabije stedelijk georiënteerde markten, bij voorbeeld de korte ketenlandbouw (cf p. 78 sect) en/of een **centrum voor de promotie van de regionale specialismen** van de Eurometropool. [4]

Transforum vzw. _ Kortrijk, 04/03/2011

Voor Philippe Vlerick, Voorzitter,

Marie-Claire Van Der Stichele -de Jaegere, Ondervoorzitter.

[4] cf. bezoekerscentrum van de viaduct van Millau waar Michel Guz een gastronomische take-away exploiteert en waar de hele zone van de Tharn in al haar facetten (zowel gastronomisch als economisch) aangepezen wordt.

Lille Métropole

Conseil de développement

Annexe 4

Contributions de membres du Conseil de Développement

Claudie BOSSUT
Sésame Autisme Nord-Pas de Calais

Suite à cette présentation qui montre une stagnation voire un déclin en certains domaines de notre arrondissement dans la mise en perspective avec d'autres grandes agglomérations françaises, le Conseil de développement se trouve conforter dans ses préconisations essentielles.
A savoir :

• La nécessité d'un InterSCOT (déjà amorcé) pour mettre en cohérence les politiques dans les différents territoires
- pour la programmation de l'habitat afin d'éviter la périurbanisation et l'emprise sur les terrains à vocation agricole,
- pour préserver et gérer les ressources en eau,
- pour l'amélioration du paysage,
- pour organiser les plans transports (PDU ...): bien circuler en ville mais aussi gérer les flux entrants et sortants de l'agglomération,
- pour jouer la complémentarité en matière de développement économique,
- pour mettre en évidence les incohérences en matière de prévisions démographiques,
- …
Et au-delà d'un interSCOT, l'ouverture aux autres régions et pays voisins: nous sommes au temps de la mondialisation !

• Le Développement durable dans toutes ses composantes: humaine, sociale, économique, culturelle, environnementale ... doit être le critère d'appréciation des politiques du SCOT.

• Le souci de l'attractivité doit être également sous-jacent à toutes ces démarches.
L'exode des jeunes diplômés est significatif sur ce problème d'attractivité.

• L'information de tous les citoyens sur le SCOT doit se faire de façon simple et pédagogique pour faire participer le maximum d'habitants de la métropole: élus, réseaux sociaux et économiques, jeunes .... Cette démarche a été décrite par la commission « Communication ».

• La nécessité d'un suivi et d'une possibilité de réajustement de la mise en œuvre du SCOT au fil du temps.

N.B: un sondage Sofres - Voix du Nord vient de paraître sur la satisfaction des gens du Nord par rapport à leur région. C'est globalement positif avec des variables suivant les secteurs ... compte tenu des difficultés économiques et de l'environnement! C'est bien la preuve que le travail et la qualité de vie sont des éléments attractifs ...

Octobre 2010.

Daniel DESPINOY
Confédération Nationale du Logement- fédération du Nord

Réactions à la présentation du diagnostic du SCOT présenté par Nathan STARKMAN.

• **<u>La mobilité</u>** : la carence de l'irrigation du diffus.

Il faudrait une sorte de SEL (système d'échanges locaux) spécialisé dans la gestion du covoiturage. Mais le système serait tellement complexe à gérer que le bénévolat n'y suffirait sans doute pas ; s'il y faut des salariés, comment les rétribuer ?

Je cite « Le Monde » du 22/09/2010 : « le covoiturage a pourtant besoin d'une régulation des pouvoirs publics, pour résoudre les incertitudes juridiques, fiscales et d'assurance que pose encore cette pratique – et pour mettre en contact conducteurs et passagers. »

• **<u>Recherche et développement</u>** :

Les entreprises et les universités doivent envisager de bâtir des projets communs – au-delà des programmes prévus institutionnellement.

• En effet, à côté du volontarisme et de la mise en œuvre de projets dûment réfléchis, il faut laisser quelque place aux opportunités… et à la « trouvaille » qui pourrait déboucher sur une nouvelle activité économique.

Pour utiliser au mieux ces imprévus, il serait bienvenu de constituer un fonds dédié.

• **<u>Espaces agricoles, espaces naturels</u>** :

Il faudrait traiter les deux types de façon concomitante
En outre, il est souhaitable d'étendre les surfaces traitées de façon « raisonnable » et plus encore celles cultivées de manière « biologique ».

• Le « territoire » agricole est de plus en plus le support d'activités de loisirs des citadins – restauration, hébergement, découverte des activités de la ferme, de ses produits… - Et les espaces, dits naturels, façonnés par l'homme, ne sauraient s'étendre sans concertation avec le monde agricole.

Amel ESSALEMY
Collège des personnes physiques

La majeure partie du diagnostic a porté sur l'attractivité du territoire et le phénomène de métropolisation qui s'accentue dans notre région. Mais les conséquences de ce phénomène ont été sous-entendues.
Qu'implique le processus de métropolisation sur notre territoire? Du point de vue de l'habitat? De l'économie? De la préservation de l'agriculture? Du déplacement?
C'est une question qui est, évidemment, très large.

Concernant l'économie, je regrette qu'on n'est pas abordé les projets tels que l'Union, Euratechnologies ou encore Euralille 2. Ce sont autant de projets d'aménagement phares qui concilient notre identité locale avec les enjeux de demain, notamment les enjeux d'habitat et économiques.
Par exemple, le quartier de l'Union accueillera un centre de textile performant et de haute technologie qui accueillera, j'espère, des scientifiques de toute l'Europe, pour réfléchir sur le textile de demain.
Cette attractivité sera-t-elle satisfaire les enjeux économiques, notamment par rapport à l'emploi?

Une remarque qui m'a interpellée lors des échanges a été qu'est-ce que la ville intense, durable? A-t-elle la même signification pour tout le territoire?
Ce concept de ville intense ne doit-elle pas s'adapter en fonction des besoins des territoires, à une échelle plus locale?

Lors du diagnostic, il ne nous a pas été dit sur quoi l'étude a été réalisée. Etait-ce, à partir d'observations ou d'une base de données spécifique? Intéressant à savoir pour comparer avec les SCoT voisins.

Michel EYRAUD
Collège des personnes physiques

Remarques préliminaires :
Le document présente à mon avis d'un "plantage de décor" (contextualisation) insuffisant.
En effet, si fort justement est décrit la situation transfrontalière de la métropole et la situation de la métropole au cœur d'une Europe du Nord-Ouest, il n'est pas tiré de conséquences de cette situation en terme économique, social, culturel ou environnemental. La réalité de la concurrence entre les métropoles, la réalité d'un marché européen ont en effet des conséquences directes sur le choix des décideurs économiques ou étatiques et sur l'attractivité de notre métropole pour les cadres. La comparaison fait partie de l'instrumentation préalable au choix d'implantation et il serait donc bon que cette stimulation par des indicateurs issus du "benchmarking" entre métropoles françaises et européennes soit activée par les producteurs du diagnostic.
Nous devons prendre en compte les initiatives et les résultats atteints par des métropoles comme Lyon, Strasbourg, Cologne, Bruxelles, Bâle qui nous ressemblent un peu en taille de population, superficie, densité et ceci pour toute sorte de thématiques : urbanisme, conversion vers l'écologie, mobilité-transports, protection de l'environnement, eau,… ou encore stratégie de promotion, de métropolisation et investissements en grands équipements et infrastructures.

Sous un autre angle, les perspectives énergétiques préoccupantes ne sont pas décrites (la fin de l'ère du pétrole "bon marché") alors qu'il est évident que les incidences sur la vie sociale, économique, la mobilité seront potentiellement énormes. Par exemple, que va devenir la vie des périurbains dont le budget énergie (chauffage, consommation, transports) risque de devenir très lourd et tout cela en s'ajoutant au montant du remboursement des emprunts immobiliers contractés !

Logement :
Comme cela est identifié dans le document remis, il existe deux phénomènes qui se conjuguent pour rendre l'habitat difficilement accessible aux familles dans la métropole :
la découpe des grands appartements, l'insuffisance de construction de logements pour étudiants.
Les deux phénomènes se conjuguent pour permettre des gains importants aux loueurs et satisfaire une demande étudiante qui ne faiblit pas d'année en année. Mais la contrepartie est de contribuer à l'étalement urbain : les familles par déficit d'offre sont contraintes d'acheter ou de louer à la périphérie. Il existe une autre conséquence qui va en sens contraire de la volonté de mixité sociale affichée : les quartiers se vident d'une population stable et se paupérisent avec des populations qui ne s'identifient peu ou pas à leur ville ou métropole étant présentes à temps partiel et pour une durée courte (départ au bout de quelques années ou au bout d'un semestre !). La cohabitation entre une population stable aimant la tranquillité et une population étudiante festive n'est pas facile et même source de conflits : tapages nocturnes, incivilités diverses… Cette conséquence sociale et sociétale n'est pas identifiée dans le document.
La communauté urbaine, ayant pris une compétence dans le domaine du soutien aux universités doit faire accélérer la construction de nouvelles résidences universitaires et chercher à combler le retard pris depuis plusieurs années.

L'augmentation des effectifs étudiants des promotions d'écoles de commerce et d'ingénieurs n'a jamais été compensée par une offre équivalente de logements étudiants avec la même croissance.

Economie :
Il y aussi une haute priorité à la ré-industrialisation de la métropole et à la poursuite d'une stratégie visant le développement du tertiaire. Par rapport à Lyon, il manque 70 000 emplois dans le domaine industriel et 140 000 emplois dans le domaine des commerces et des services.
Dans une étude de l'INSEE parue en septembre 2009 "le fait entrepreneurial en NPdC" est souligné le déficit d'établissements dans certains secteurs par comparaison avec la moyenne des autres régions de France. Certes cette étude vis la région et non uniquement notre métropole. Mais elle mérite qu'on s'y arrête un peu.
Ainsi cette étude révèle la où il existe un déficit d'établissements ; ce sont les secteurs de
la construction, le conseil et l'assistance, le commerce de détail et le commerce de gros, les hôtels et les restaurants, les services opérationnels et même les activités à caractère récréatif, sportif ou culturel. Les secteurs immobiliers et santé et action sociale sont aussi sous représentés. L'enseignement de cet étude est que ces secteurs ne sont pas uniquement demandeurs de haute qualification, puisque le paradigme est que les hautes qualifications quittent la région et que les personnes faiblement ou pas qualifiées restent.
On doit aussi s'interroger sur la politique à mener pour combler le déficit d'artisans et donc attirer vers ces métiers et inciter à la création d'entreprises dans ces secteurs : chacun sait à quel point il est difficile de trouver des artisans y compris dans des métiers classiques : plomberie, chauffage, électricité, peinture…et taxis !
L'économie a besoin de R & D et l'industrie en particulier. Or les labos de recherche de la région lilloise manquent souvent de relation avec le milieu local par manque de terrains éventuels d'application.
Pour stopper l'hémorragie de diplômés qui quittent la métropole et la région, une stratégie très volontariste doit être bâtie pour attirer des centres de recherches, des centres techniques ou des labos de R & D publics et privés.
Lyon a, par exemple, avec une grande continuité politique, cherché à attirer des grands établissements attirant des professions intellectuelles supérieures ou favorisant des synergies recherche-industrie :
Interpol, Service Central d'Analyse du CNRS, Ecoles Normales Supérieures de Sciences puis de Lettres, regroupement des labos de l'IFP (Institut Français du Pétrole) à Solaize-Vernaison, …
Si la métropole doit tirer des enseignements des initiatives de Lyon, c'est à mon sens autour de la stratégie d'attirance de têtes de réseaux intellectuels (sièges d'institution internationale, sièges d'entreprise) et de recherche et simultanément de la promotion internationale de la ville auprès des investisseurs.
Il doit y avoir donc une coordination, un projet stratégique mis en œuvre en ce sens.

Deux études comparatives ont été publiées par le mensuel "Industrie & Technologies" :
La R & D dans 100 écoles d'ingénieurs, Industrie & Technologies, mai 2010 et les 100 centres de R & D qui comptent en France, Industrie & Technologies, juin 2010.

On constate à chaque fois des scores en défaveur des écoles lilloises :

	Lille		Lyon	
Critères :	Doctorants et post-doctorants	Brevets déposés depuis 2005	Doctorants et post-doctorants	Brevets déposés depuis 2005
Ecole centrale	123	10	208	29
Chimie	160	3	243	16
INSA / Polytech	120		719	42
HEI	19	2		
ISEN (L, B, T)	272	16		

Il y a donc clairement une faiblesse dans la capacité des écoles à attirer de nouvelles équipes de recherche et à se valoriser auprès des industriels régionaux ou européens proches.
Cette même faiblesse est identifiée autour des performances réalisées dans le domaine de la formation continue auprès des cadres et de la maîtrise.

Par contre, il est important de souligner la grande qualité de l'enseignement supérieur dans le domaine du management et de la gestion des entreprises qui est très largement représenté dans la région (EDHEC, Skema (ex- ESC Lille/CERAM Nice), IESEG, IAE) et dont le dynamisme en recherche et enseignement est reconnu en France et dans le monde.

Equipement : Lycées, sport, culture
La mise sur pied d'un grand équipement type "médiathèque du Grand Lille" devrait être prioritaire : c'est un équipement de première nécessité pour les universitaires et chercheurs, pour les citoyens et qui renforcera inévitablement l'attractivité de notre métropole. Son implantation et son équipement en relation avec les TIC doit être pensés en relation avec les implantations de R &D à venir sur le territoire métropolitain

Commerces :
La métropole est une des plus denses d'Europe en terme de superficies d'hypermarchés implantés. Cette formule a montré ses impacts sur l'accroissement de circulation automobile et de poids lourds, sur les émissions de gaz à effet de serre, sur les émissions de polluants nocifs pour les populations (PM, NOx, Ozone, HAP…) et souvent sur la désertification des quartiers. Les commerces de proximité ont souvent quasiment disparu avec un déficit d'emploi et ont aussi laissé la place, lié à une montée des loyers à des commerces haut de gammes et des activités moins utiles au quotidien type banques, assurances, vente de téléphonie mobile, opticiens-lunettiers, etc.…
Cette désertification des quartiers a des conséquences pour une population qui va continuer de vieillir (accessibilité obligatoire des hypers en voiture) et qui perd ainsi aussi des lieux de convivialité et de socialisation indispensable à toute société. Les emplois créés dans la grande distribution ne remplacent ni en qualité, ni en quantité ceux qui ont disparu dans le commerce de proximité.

Mobilité-transports-accessibilité :
Le SCOT va agir sur (transformer ?) la vie des métropolitains et des entreprises dans leur mobilité et dans leur choix de l'utilisation de différents modes de transport. Ce SCOT doit donc répondre à plusieurs enjeux :

- celui du défi posé par la fin de l'ère du pétrole bon marché et donc de la mobilité à base de carburants fossiles,

- celui des engagements du package européen climat-énergie de réduction par un facteur de 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 dont environ la moitié résulte de l'activité de transports,
- celui de l'égal accès aux transports notamment pour les personnes en situation de handicap dans le domaine des études, du travail, des achats ou des loisirs. Il faut également inscrire le vieillissement attendu de la population comme une donnée essentielle pour définir l'offre de mobilité en termes qualitatifs et quantitatifs.

Affronter avec courage la transition vers une autre mobilité urbaine exige de prendre une orientation claire : Continuera-t-on à prioriser la voiture ou choisira-t-on de conjuguer nouvel urbanisme et déplacements vers un mobilité basée sur les modes doux (vélo, marche) et des transports en commun de qualité accessibles à toutes les catégories de population ?

La encore la comparaison avec d'autres métropoles françaises et européennes démontre que pour atteindre les objectifs fixés de réorientation des déplacements vers les transports collectifs (20% au lieu de 10%) , les modes doux (marche, vélo) (45% contre 34%) , il faut une offre de transports urbains publics plus dense, plus fréquente et plus confortable. Il faut parallèlement déployer beaucoup d'effort pour réaliser des aménagements vélos et piétonniers de qualité.

Une étude comparative de 22 grandes villes de France publié par la revue "Que Choisir ?" en 2008 montre que Lille Métropole n'est qu'au 8ème rang pour la qualité de son réseau.

La fréquence de passage (bus, tram, métro) est double dans des villes comme Lyon, Strasbourg ou Grenoble comparativement à celle offerte par les lignes de LMCU. Nous préconisons un rattrapage rapide.

Dans un petit tableau comparatif, joint en annexe, incluant des villes européennes proches en superficie et population (Cologne, Bruxelles, Bâle), nous montrons l'écart considérable existant avec des métropoles françaises mais aussi avec des métropoles européennes. La densité du réseau ferré exprimé en nombre de stations ou de longueur de réseau est plus faible à Lille Métropole qu'à Lyon et Strasbourg. Ces dernières métropoles s'avèrent, du coup, beaucoup plus aptes à affronter le futur choc pétrolier et la fin de l'ère du "pétrole bon marché" et du "tout voiture". Lille Métropole risque donc de souffrir beaucoup plus que d'autres métropoles françaises ou européennes du choc pétrolier à venir par manque d'ambition et d'anticipation.

Le défi est d'autant plus important à relever qu'il s'agit bien d'offrir une véritable alternative à la voiture pour les métropolitains plus éloignés des centres-villes. Or c'est bien dans ces zones métropolitaines que les fréquences de bus sont les plus faibles pour cause de défaut de rentabilité lié à la faible densité urbaine. Il faut donc rompre le cercle vicieux.

Références :

1) *Le fait entrepreneurial en Nord Pas-de-Calais*, INSEE, Pages de profils, n°60, septembre 2009.
2) *100 écoles d'ingénieurs à la pointe de la recherche*, Industrie & Technologies, n°922, mai 2010, p30-34.
3) *Les 100 centres de R & D qui comptent*, Industrie & Technologies, n°923, juin 2010, p28-40.
4) *Transports urbains : 22 grandes villes au banc d'essai*, Que Choisir, mars 2008.
5) *Le palmarès des mobilités 2010*, Ville, Rail & Transports, n°508, 1er décembre 2010.

COMPARAISON RESEAUX TRANSPORTS
METROPOLITAINS FERROVIAIRES

DONNEES BRUTES

Métropole	Métro (nb lignes)	Tramway (nb lignes)	Réseau total (nb lignes)	Métro (nb stations)	Tramway (nb stations)	Réseau total (nb stations)	Métro (km total)	Tramway (km total)	Réseau total (km)
Bâle (CH)	0	13	13	0	182	182	0	131	131
Bordeaux	0	3	3	0	89	89	0	43,9	43,9
Bruxelles (B)	4	19	23	69	?	?	43,7	215	262
Cologne (D)	0	11	11	0	?	?	0	237	237
Lille	2	2	4	60	36	96	45,2	26,0	71,2
Lyon	4	4	8	42	81	123	30,5	58,0	88,5
Marseille	2	2	4	28	25	53	21,8	10,8	32,6
Strasbourg	0	5	5	0	75	75	0	53,0	53,0

INDICATEURS

Métropole	Superficie (km2)	Population	Densité population	Stations / ha	Km / ha	Stations / km
Bâle (CH)	542	435 000	802	33,5	24,2	1,38
Bordeaux	552	719 489	1303	16,1	8,0	2,01
Bruxelles (B)	241	1 114 042	4622	?	108	?
Cologne (D)	405	993 509	2451	?	59	?
Lille	611	1 123 661	1837	15,7	11,7	1,34
Lyon	521	1 277 218	2451	23,6	16,9	1,40
Marseille	605	1 048 719	1732	8,7	5,4	1,61
Strasbourg	316	474 524	1501	23,7	16,8	1,41

Décembre 2010

La dégradation du système de transports a pris ces derniers temps des allures inquiétantes. Il n'y a plus de réunion sans retard de participants : bouchons routiers, retard SNCF, train supprimé !!!, panne de métro…Cette situation appelle à des mesures urgentes qui dans ce domaine n'ont des effets qu'à moyen termes.

Une étude sur la congestion automobile dans les villes européennes a montré qu'en France, Lille était la ville la plus congestionnée après Paris. On passe 70 heures dans les bouchons à Paris, 50 à Lille, 35 à Lyon, 34 à Toulouse…La comparaison avec Lyon (voir texte de Michel Eyraud) illustre bien notre retard : beaucoup moins de TC (métro, tram, bus, de l'ordre de 50%), pas de système de vélo en libre service. Lyon a voté un budget de 1,5 milliard d'euros pour les investissements transports (essentiellement TC) dès le lendemain des élections locales et étudie actuellement un contournement autoroutier par l'ouest pour un budget de 1,7 milliard d'euros !!!

Le constat de la panne en investissements transports dans la Métropole a été fait dans le bilan du Schéma Directeur. Zéro investissement depuis l'approbation du Schéma Directeur, mis à part deux pôles d'échanges et la mise en place de la liane six mois avant l'établissement du bilan.

Il y a un caractère d'urgence sur ce point s'agissant d'un enjeu majeur du développement de la Métropole qui n'apparait pas dans l'avis du Conseil.

De même, l'avis sur le contournement Sud-est est très frileux. La position qui consiste à penser que si l'on ne fait pas le contournement Sud-est on aura plus d'argent pour les transports en commun n'est pas très réaliste. Le développement du réseau ferré permettant un transfert modal massif de la route vers le rail ne se fera pas à court termes. Peut-on refuser systématiquement les investissements payés par l'Etat alors que l'on ne sait pas comment financer les infrastructures qui relèvent de la compétence des collectivités locales. Ce n'est pas parce que l'on refusera le contournement Sud-est que l'Etat mettra cet argent sur le réseau TC régional ou métropolitain. On aura comme avec le refus d'A24 perdu une nouvelle fois un investissement majeur qui permettrai le développement de la Métropole. Il faut être conscient que les autres grandes agglomérations françaises n'ont pas ces états d'âme. Cela explique peut-être en partie pourquoi elles se développent aujourd'hui plus rapidement que nous (confère étude de Laurent Davezies)..

Blandine MENAGER
Association régionale des urbanistes du Nord-Pas de Calais-Picardie

---

A la lecture du diagnostic et pour en tirer ce qui permettra de bâtir le SCOT et notamment son Projet d'Aménagement et de Développement Durable et rédiger le document d'orientations générales il est important d'**insister en parallèle et conjointement sur tout** ce qui fera l'attractivité du territoire, son rayonnement européen voire international permettra l'épanouissement individuel et collectif dans la ville … pour en pérenniser, « durabiliser » ses effets.
Pour ce faire il faudrait réfléchir et se donner les moyens de gérer les incertitudes de l'avenir, définir une stratégie de résilience1, pour à la fois, face à l'inconnu conserver l'identité qui fait le territoire et à la fois valoriser les opportunités que dégage le changement.

l'attractivité du territoire, son rayonnement

- Réfléchir sur le comment faire pour modifier les conditions d'attractivité, car d'après le diagnostic le territoire perd encore beaucoup par les migrations (solde migratoire de plus en plus négatif)

- Les leviers que l'on peut (voire que l'on doit, pour ce faire) actionner :
  - les pôles d'excellence
  - l'Université Nord de France,
  - les grands équipements : transport (TGV, métro, Autoroutes,), sportifs, culturels , commerciaux, ...
  - ce qui fait l'identité du territoire; certains des équipements cités ci-dessus , les grands paysages, la culture, les évènements, les savoir-faire spécifiques,....

- Les éléments de stratégies que le CDD peut proposer au regard de la composition même de ses membres
  - Mettre en place une stratégie de **diversification des moteurs économiques**
  - **Mailler les acteurs économiques, Recherche et Développement et sociaux**
  - Accompagner la structuration d'une économie solidaire
  - Compléter l'équipement du territoire à la hauteur de l'international

comment envisager la question de l'épanouissement individuel et collectif dans la ville

- Reprendre ce qui a été dit sur l' « habiter » dans les travaux précédents du CDD
- Les leviers ou une méthodologie pour comprendre en profondeur ce qu'est le territoire, ce qui le caractérise et l'identifie, la manière dont les habitants s'y inscrivent et y vivent et comment ils perçoivent leur propre épanouissement, l'on pourrait proposer :
  - Un travail préalable de diagnostic quantitatif sur les éléments structurants composant la qualité de vie (ex: étude CERTU de Lyon) et qualitatif permettant de révéler l'identité du territoire (ex: Angers)
  - Une approche sur les finalités à atteindre pour l'individu comme les besoins :
    - de territorialité (habitat, quartier,)
    - de nature (espaces diversifiés),
    - de curiosité (diversifier l'aménagement)
    - d'individualité,
    - de reconnaissance
    - d'associativité/d'échanges,
    - de prise de conscience, de responsabilisation
    - de créativité et de projet,
    - d'intentionnalité (s'ancrer dans une identité, élaborer l'avenir collectivement)...

---

1 La notion de résilience appliquée au développement territorial signifie (d'après le rapport du RCT sur l'évolution du Nord Pas-de-Calais à l'horizon 2030-2050) :
- la capacité d'un territoire à absorber les chocs et à maintenir ses fonctionnalités, voire son identité
- la capacité à réduire la vulnérabilité future, voire à valoriser les opportunités induites par la situation de changement.

Les deux dimensions « attractivité » et « épanouissement individuel et collectif » apparaissent indissociables comme les deux facettes d'une même stratégie.
Les conséquences pratiques de l'interaction entre les deux tournent autour de deux aspects : d'une part la notion de souplesse/adaptabilité et d'autre part celle de la diversité des propositions répondant aux besoins de TOUS.

Parallèlement le débat sur l'aménagement et le diagnostic a fait apparaitre les incertitudes de l'avenir. Aussi le challenge du SCOT va être de gérer ces incertitudes

- o les modèles de ville qui deviennent désuets: celui du tout automobile, celui pavillon/jardin, ….
- o la prolongation des tendances Insee identifie la baisse de la population à partir de 2020-2025. Or Milan et Turin voient déjà leur population baisser mais garde une image dynamique et le sont réellement ; la baisse n'est pas forcément inquiétante. …

Définir une stratégie de résilience

- o Le challenge est de réussir à construire et imaginer des scénarios réalistes qui tiennent compte des incertitudes de l'avenir et permettent une adaptation nécessaire
- o Les leviers sur lesquels s'appuyer:
  - Formation notamment vers une plus grande souplesse et adaptabilité. (PM. Ce n'est peut être pas dans le cadre du SCOT mais la société civile peut avoir une action sur l'alternance et la valorisation des acquis)
  - Système de solidarité à réinventer: penser à de nouvelles sources de création de richesse.
  - Sobriété (à plusieurs niveaux: dans les déplacements en endiguant la périurbanisation mais aussi dans le cadre des réhabilitations des logements)
  - Gouvernance ou organisation collective à repenser
  - Ressources et savoir-faire sur lesquels s'appuyer.

EN CONCLUSION : Principes pour aborder ces deux dimensions indissociables

- **Indispensable pluridisciplinarité des réflexions qui doit se retrouver dans la manière de concevoir et de mettre en œuvre des stratégies d'aménagement de la ville et donc dans la composition des équipes techniques qui y sont associés**
-
- **La nécessaire territorialisation des approches dans le cadre d'une réflexion globale sur un territoire, une population et un contexte historique donné.**
-
- **La complémentarité géographique des approches.**

SCOT DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE
Remarques sur la phase diagnostic

1. Remarques d'ordre général sur le document.

- Je crois que l'on ne peut débuter ces remarques qu'en saluant l'immense travail accompli sous le pilotage de l'ADUL qui débouche sur un document clair, bien écrit et riche de connaissances sur l'arrondissement de Lille. Cela étant, je pense que s'agissant d'un constat, il s'agit là de la partie la plus facile du travail que constitue l'élaboration du SCOT. Ce document riche appelle forcément des remarques et des commentaires d'ordre général et particulier.

- La première remarque concerne la problématique de la cohérence. Le SCOT de l'arrondissement de LILLE est un document de prévision destiné à mettre en cohérence les différentes démarches et actions concernant le territoire métropolitain. Son champ d'application est donc l'arrondissement. Cette délimitation stricto sensu est aujourd'hui insuffisante, compte tenu du rôle spécifique que joue la métropole lilloise au niveau de l'aire métropolitaine de LILLE, de l'Eurométropole et même de la Région Nord Pas de Calais dans son ensemble. Un travail de mise en cohérence du futur SCOT avec les problématiques de développement à ces différentes échelles de territoire est donc indispensable. Une concertation spécifique est donc a mettre en place avec ses différentes instances tout au long de la démarche SCOT.

- La seconde remarque concerne la très grosse incertitude relative à l'évolution de la démographie. Le document prévoit en effet deux hypothèses assez contrastées ; l'une relative à une évolution tendancielle de la démographie, l'autre reprenant un scénario de rupture à la hausse de celle-ci. Ces 2 hypothèses différenciées montrent toute l'incertitude que les experts éprouvent pour cerner cette question de la démographie qui me semble tout à fait fondamentale pour les prévisions de développement futures, que ce soit dans le domaine de l'habitat (besoin de 2500 à 5000 logements par an), de l'agriculture, ou du dimensionnement des services de transport. Cette situation d'incertitude important est à la fois malheureuse et fondamentale sur la méthode de réalisation du SCOT et sur la gestion ensuite de ce document. Je pense en particulier qu'elle nécessitera une révision régulière du document, probablement à mi-parcours en 2020 pour recaler les hypothèses en fonction de l'existant constaté.

- La troisième remarque est un regret : le document s'attache principalement à faire une analyse d'évolution temporelle des différents domaines d'action depuis les années 90 en général. Cela me parait insuffisant. J'aurais aimé trouver une analyse des évolutions depuis 20 ans, voire depuis 40 ans c'est-à-dire des années 1970 et des démarches de l'OREAM. En effet, il me semble fondamental pour bien préparer l'avenir de connaître son passé le mieux possible et de pouvoir notamment comparer les prévisions de l'époque avec les réalisations effectivement constatées aujourd'hui.

- La quatrième remarque concerne l'équité sociale : le diagnostic indique page 93 que 16% des adultes de l'arrondissement ont des difficultés avec l'écrit. Ce chiffre est affolant. Je pense que l'on ne peut pas écrire un SCOT sans s'appuyer sur une démarche citoyenne et cette démarche citoyenne suppose une grande majorité des habitants capable d'exercer leur droit de regard sur ce qui se passe pour leur avenir et celui de leurs enfants. Il me semble donc que le SCOT devra prévoir des dispositions pour aider ces personnes et surtout faire baisser ce nombre à l'avenir (aides aux démarches administratives, école de la seconde chance, etc…)

- Enfin, le chapitre consacré à l'enseignement supérieur et à la recherche me parait insuffisant et trop léger. Par ailleurs, on n'y évoque pas les 4 projets de recherche retenus dans le cadre de l'appel à projets recherche/développement au niveau du grand emprunt. Ce point est bien sûr à compléter.

2. Remarques concernant le domaine des transports et la mobilité.

- le rôle des transports collectifs est largement abordé et plébiscité comme le grand sujet à développer dans les années à venir, que ce soit dans ses composantes voyageurs que marchandises. Chacun partage cette orientation fondamentale, notamment en terme de développement durable. Toutefois, une analyse rapide des échanges entrants/sortants de l'arrondissement montre tout le chemin qui est à parcourir : en effet, cela concerne quotidiennement aujourd'hui 350000 véhicules routiers légers par jour contre 12300 trajets en transport collectif. Le transport collectif représente donc aujourd'hui 3,4% des échanges entrants/sortants de l'arrondissement ce qui est fort modeste. Cela prouve tout l'effort financier qui est à fournir aujourd'hui pour inverser une tendance actuelle très lourde en faveur de la route et qu'il faut désormais une ambition accrue en faveur des transports collectifs au niveau des différentes politiques menées par LMCU, les Départements et la Région.

- Je trouve par ailleurs fondamental l'inversion de tendance suivante ; autrefois, on implantait les grands équipements (installations tertiaires, centres logistiques, zones d'habitat, zones de développement commercial) et on se disait que les transports collectifs viendraient plus tard, alors que désormais on souhaite réaliser ces implantations à proximité immédiate des TC existants ou en projet. C'est une inversion de tendance tout à fait fondamentale. C'est aussi une excellente façon pour lutter contre la périurbanisation et la disparition excessive de terres agricoles et des espaces verts.

- S'agissant des infrastructures routières, je pense que les immenses besoin financiers des transports collectifs à l'avenir doivent nous conduire à limiter très fortement les réalisations routières dans un contexte de ressources rares que ce soit du côté de l'Etat ou du côté des collectivités locales. S'agissant du CSEL, celui-ci figurait au SDAU de 2002 et figure aujourd'hui dans le projet de SNIT de l'Etat. Mais il me semble que la réalisation d'un nouveau SCOT doit être l'occasion de se réinterroger sur son opportunité dans ce cadre et de pas le considérer acquis d'emblée au titre d'une présence dans le SDAU de 2002..A ce titre, page 118, le fait de considérer ce CSEL comme intéressant me paraît excessif. Par ailleurs, le « chantage » de l'Etat entre la réalisation de l'échangeur de Templemars et celle du CSEL me semble inadmissible et ne doit pas être de nature à faire précipiter les décisions.

- Au niveau du TER, plusieurs projets sont évoqués. D'abord, la question du RER métropolitain. Faut-il un RER métropolitain Lille/Lesquin/Seclin/Carvin/Hénin-Beaumont qui serait ensuite prolongé jusque LENS ou faut-il se contenter d'une amélioration des infrastructures ferroviaires existantes ? Cette question doit s'appuyer sur un véritable diagnostic du réseau ferroviaire existant. Or, ce que l'on peut dire aujourd'hui, c'est que ce réseau Nord-Pas de Calais est largement saturé, en particulier sur l'axe LILLE/LIBERCOURT/DOUAI et LENS. Les difficultés d'exploitation que connaît actuellement la SNCF sont en partie due à cette saturation. Saturation largement due à la croissance importante du trafic TER depuis le début de l'aventure qui date de 1978 sur un réseau qui dans le même temps a fort peu évolué en capacité. Il me semble donc que l'option d'infrastructures nouvelles est nécessaire pour faire face aux enjeux de développements du TER dans les 20 années qui viennent.. Comme il me semble inenvisageable de créer des voies nouvelles le long des axes existants au sortir de Lille faute de place, l'idée de RER sur un corridor totalement nouveau me semble pertinente.
  On évoque ensuite page 117 la réouverture d'Armentières/Lestrem et de Bauvin/Provin/Hénin-Beaumont, où il me semble qu'une concertation spécifique devra avoir lieu avec la Région sur ces projets qui ne font pas l'objet d'engagement actuellement.

- Au niveau, du tram-train, on évoque les 2 lignes au projet de PDU : Comines/Seclin et Don-Sainghin/Baisieux. Je crois que ces projets nécessiteraient l'engagement d'études techniques rapidement notamment en terme de capacité ferroviaire des axes chargés (Lille/Seclin, situé sur l'axe Lille/Douai saturé, et Lille/Don-Sainghin, situé sur l'axe Lille/Béthune saturé également) : comment accueillir ces nouveaux services sur des infras chargées et comment réussir l'interface entre des problématiques purement ferroviaires avec les problématiques urbaines ? Par ailleurs, n'y-a-t-il pas également une problématique de tracés urbains à régler ?
- Au niveau de l'étude menée actuellement par l'ADUL sur l'avenir du nœud à grande vitesse lillois en partenariat avec l'Etat, la Région, la CCI Grand Lille, la mission Bassin Minier, LMCU RFF et la SNCF, je crois qu'il faut aller au bout de cette démarche d'étude technique avant d'afficher une option (3ème gare ou pas ?). Par ailleurs, il est à noter que des réflexions de nouvelles gares s'engagent également sur le site de Sainte-Henriette et d'Arras. Une mise en cohérence au niveau de l'AML est indispensable.

3. Remarques particulières.

- page 106 : la carte des infras LGV figure la liaison Bruxelles/Amsterdam comme un projet en cours alors que la ligne à été mise en service en 2010 et a permis des diminutions de temps de parcours de l'ordre de 50 minutes sur les trajets Lille/Amsterdam et Lille/Cologne
- Page 107, on dit que Lille Europe accueille exclusivement des TGV : il ne faut pas oublier les TERGV qui relèvent du service TER.

Janvier 2011

Anita VILLERS

Environnement et Développement Alternatif

Je suis désolée de me manifester si tard et ne pouvant pas venir demain 11 février j'ai survolé les documents que j'avais gardés et notamment les propositions des thèmes des fiches. Ce ne sont donc que quelques remarques générales avec le regard particulier d'EDA : la transversalité.
Ce qui m'a frappée de suite c'est le fait que notamment dans le § ci-dessous dont le titre mentionne **agriculture**, il n'y ait pas un mot sur ce thème alors que l'agenda 21 LMCU évoque beaucoup le maintien de foncier pour pratiquer une agriculture de proximité qui donc générera de l'emploi que cela soit pour la culture maraîchère, la transformation locale des produits pour les cantines/restaurants de collectivités, du lien via les marchés où les producteurs pourront vendre leurs produits.

EDA prépare une conférence le 14 ou le 15 avril prochain à Halluin sur le thème d'une vallée de la Lys dédiée à une agriculture de proximité, de qualité, transfrontalière, avec pourquoi pas le transport des denrées par voie fluviale : initiative qui met en jeu plusieurs autres paramètres présents dans les objectifs du scot dans les fiches dédiées telles :

transport (le fluvial n'est pas présent : j'ai beaucoup vu le TGV)

qualité de l'environnement : celle des sols n'est pas évoquée (*la commission friches évoque les friches urbaines surtout pour y refaire de l'habitat de qualité*) et pourtant elle est aussi à reconquérir. Les pratiques maraîchères envisagées via de jeunes agriculteurs (amap – membres de Terres de liens – d'Avenir 59-62…) limiteront les intrants chimiques pour produire progressivement de plus en plus bio

Economie et agriculture

- déficit d'emploi de haute qualification ; déficit de sièges sociaux (surtout industriels) : besoin d'attirer de nouveaux laboratoires.
- Travailler à la diminution de l'écart différentiel de chômage entre la métropole et la moyenne nationale
- Utiliser la Recherche comme effet levier : faire s'installer des grands équipements en fédérant les appuis potentiels ; lobby nécessaire à l'échelle de l'Aire (euro ?)métropolitaine.
- Construire une démarche projets correspondant à une vision partagée du développement de notre métropole
- Développer le secteur tourisme comme vecteur d'attractivité

La qualité de l'environnement

- nécessaire reconquête des friches ; dépollution des friches même si investissements lourds : mettre en œuvre des systèmes adaptés sur le plan opérationnel et juridique. (à noter : l'existence d'une commission « friches» à LMCU
- lier la réflexion de l'aménagement du territoire aux conséquences sur le climat général et ses changements avérés.
- Insister sur une synergie transports – développement futur
- Identifier (ou créer ?) l'inter-autorité pour trouver un autre mode de gouvernance

Autre remarque : les pratiques agricoles, le transport fluvial sont autant d'atouts répondant aux objectifs de Kyoto car limitant les rejets CO2 – j'ai participé à la commission *stratégie des territoires* ***Eurométropole*** : il était tout à fait question de cela avec en plus un regard particulier sur les conséquences des rejets de l'ancien incinérateur d'Halluin (dioxines), thème sur lequel EDA a beaucoup travaillé pour qu'un centre de recherche sur ce thème soit créé. Il semblerait qu'en 2011 **enfin** ce projet se concrétise, projet soutenu d'ailleurs par la ville de Menen. L'inter autorité Eurométropole me semble tout à fait opportune.

En ce qui concerne les équipements – je vois médiathèque : il me semble qu'au cours de nos discussions/rencontres il était question d'une mise à disposition d'une salle pour vidéo conférences : elle pourrait être dans cette médiathèque justement.

Pour les déplacements : je ne revois pas le bureau des temps qui permet l'harmonisation des modes de transports ainsi que la qualité de vie au sein du territoire.

Le 10 février 2011