



Projet

d'aménagement et
de développement durable



Syndicat Mixte
du SCoT
Grand Douaisis

Livre 2. **Projet d'Aménagement et de Développement Durable**

Introduction

Constats et enjeux généraux

Partie 1. Le projet du SCoT : construire une nouvelle attractivité.....151

Chapitre 1.1 Un scénario de croissance151

Chapitre 1.2 ... qui induit des efforts différenciés dans chacun des grands secteurs du Grand Douaisis.....151

Chapitre 1.3 ... qui suppose de construire une nouvelle attractivité pour le territoire du Grand Douaisis.....152

Partie 2. Une armature urbaine renouvelée et attractive autour d'espaces à maîtriser, à inventer, à préserver.....153

Chapitre 2.1 L'armature urbaine : vecteur d'identité et de cohésion.....155

Le rôle moteur de la ville de Douai et de son agglomération.....155

Le bi-pôle Somain-Aniche.....155

L'Orchésis et la Pévèle (le secteur nord).....158

Les pôles intermédiaires (Flines-lez-Raches/Marchiennes, Arleux/Cantin, Montigny-en-Ostrevent/Pecquencourt).....158

Chapitre 2.2 Des formes urbaines correspondant aux nouveaux besoins.....161

Les formes urbaines.....161

Organisation spatiale et lieu de vie.....161

Chapitre 2.3 Equilibre entre espaces non urbanisés et espaces urbanisés.....164

Des espaces à préserver.....164

Des espaces à maîtriser.....164

Partie 3. Déclinaison thématique des objectifs stratégiques.....	166
Chapitre 3.1 Un développement économique nouveau.....	166
Diversifier les activités du Grand Douaisis pour un nouveau dynamisme économique.....	166
et promouvoir des pôles d'excellence	166
Pour conforter les secteurs existants.....	167
Pour développer de nouveaux secteurs.....	168
Les conséquences foncières de la stratégie de développement économique.....	169
Chapitre 3.2 Vers un urbanisme durable.....	171
Chapitre 3.3 Un renforcement des commerces et des services.....	173
Chapitre 3.4 Un optimisation des transports collectifs et des infrastructures.....	175
Le Transport en commun en site propre.....	175
Le TER.....	175
Les liaisons nord-sud et est-ouest (continuité de l'A21).....	175
La liaison Douaisis-Orchésis.....	175
Le transport de marchandises.....	177
Valoriser et développer la voie d'eau.....	177
Le trafic automobile et le stationnement.....	177
Chapitre 3.5 L'environnement au coeur des projets.....	178
Les espaces naturels.....	178
La valorisation des paysages.....	178
La prévention des risques.....	178
La ressource en eau.....	180
La gestion des déchets.....	180
Les énergies renouvelables et la lutte contre le réchauffement climatique.....	180
Partie 4. Une synergie avec l'environnement du Grand Douaisis.....	181

Le cadre réglementaire

Code de l'Urbanisme - Article R122-2-1

Le Projet d'aménagement et de développement durable :

- représente au plan formel la plus importante innovation introduite par la Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, publiée au Journal Officiel du 14 décembre 2000, dite « Solidarité et Renouvellement Urbains - SRU ». Cette disposition a été complétée par la Loi Urbanisme et Habitat de juillet 2003 et notamment par le Décret n°2004-531 du 9 juin 2004 art.1 publié au Journal Officiel du 13 juin 2004.

- est le document pivot du SCoT. Il présente le projet partagé par les collectivités pour l'aménagement, le développement et la protection de l'environnement de leur territoire. Il s'agit d'un document « politique » qui exprime les objectifs stratégiques retenus.

L'article L. 122-1 de la Loi SRU intégré dans le Code de l'urbanisme dispose en effet que :

« Les schémas de cohérence [...] présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. »

« Pour mettre en oeuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, [...] , les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. »

Le Projet d'aménagement et de développement durable du SCoT Grand Douaisis est donc conçu comme un document stratégique, de portée générale, qui exprime des objectifs de l'action publique en matière d'aménagement et de développement, qui expose la méthode utilisée pour fixer ces objectifs, dont le détail et, le cas échéant, la localisation et les phases de réalisation, sont déterminées par le Document d'Orientations Générales qui en constitue le prolongement immédiat et qui est opposable aux tiers.

La cohérence entre documents sectoriels qui est un des objectifs du SCoT, doit en effet être appliquée au SCoT lui-même et à son élaboration : la cohérence entre les conclusions du diagnostic, de l'état initial de l'environnement, les objectifs du PADD et les prescriptions du Document d'Orientations Générales constitue un élément essentiel de l'élaboration, mais également de l'effectivité du SCoT comme document d'urbanisme et le PADD est conçu dans cette optique.

Il faut noter, enfin, que le schéma de cohérence territoriale et son PADD respectent le principe de subsidiarité : il définit les grandes orientations et donne un cadre aux communes et intercommunalités pour élaborer leurs documents d'urbanisme et leurs documents sectoriels.

C'est dans cet esprit qu'a été élaboré le PADD du SCoT Grand Douaisis, à la suite, notamment du travail réalisé dans plusieurs ateliers par les élus du Syndicat mixte, au cours desquels le scénario qui constitue la base du plan et les objectifs qui en sont le corollaire ont été validés.

CONSTATS ET ENJEUX

➤ Un déficit d'attractivité souligné par une perte de population alors même que les besoins en logements restent prégnants en raison du renouvellement, de la décohabitation et du desserrement.

Un mode de développement économique imposé

Le Grand Douaisis a réussi sa reconversion et a bénéficié dans la dernière période d'une embellie remarquable par rapport à la région. Mais ses activités ne présentent encore qu'une faible diversité économique.

Le secteur industriel continue à ne produire que des biens de moyenne technologie.

Différents facteurs se sont conjugués pour parvenir à ce résultat : le niveau de formation de la main d'oeuvre, sa compétitivité, la place du territoire dans les déplacements et les réseaux économiques européens, la reconversion économique dite de « l'après-mines ».

En définitive, la réalité économique a été subie par les habitants. Le résultat en a été un manque de diversité sociale, aboutissant à une image peu valorisée du territoire et à un taux de départs important (solde migratoire négatif).

Dés lors, l'enjeu du développement réside dans la capacité du territoire à « tourner la page » et à édifier une économie capable de qualifier sa main-d'oeuvre, d'éviter la banalisation industrielle, et de développer les services.

Un risque de spécialisation des territoires

Les campagnes, les zones urbaines et périurbaines présentent des situations sociales différenciées, avec des poches préoccupantes de pauvreté, même si ces disparités ont plutôt régressé dans la dernière période en raison de l'amélioration de la situation économique. Cependant, il existe un risque :

- d'une concentration des activités rémunératrices à Douai et dans sa périphérie (développement du tertiaire, activités industrielles modernes),
- dans le nord, d'une progression incontrôlée de la périurbanisation sous la pression lilloise,
- d'une spécialisation exclusivement rurale du sud pouvant induire des problèmes d'accueil des jeunes, les agriculteurs ne constituant qu'une faible part de la population,
- d'une paupérisation du secteur Est.

Ces évolutions peuvent se précipiter et aboutir à des évolutions rapides de la population totale et de la population active de chacun des secteurs du périmètre du SCoT. **L'enjeu** est donc de trouver les moyens d'un projet d'ensemble, susceptibles de mobiliser le territoire dans une perspective de **convergence des différents secteurs**.

Une saturation des infrastructures de transports

Le rythme d'accroissement de la fréquentation des infrastructures de transport (routiers notamment) est tel qu'il sera sans doute impossible de continuer sans modifier profondément le mode de développement. L'enjeu sur ce plan réside dans la possibilité de combiner un développement économique vigoureux et un niveau acceptable de transports et de déplacements.

Un environnement riche à protéger et à valoriser

Les séquelles de « l'âge industriel » ancien, alliées au « cycle de l'eau » difficile à maîtriser, ont affecté le Grand Douaisis. Mais les paysages, les zones humides, le PNR, le patrimoine paysager et bâti, les coeurs de ville, représentent des atouts importants, qui distinguent le territoire et autorisent une valorisation importante. L'enjeu du SCoT, pour ce qui concerne l'environnement mais aussi le cadre de vie est d'allier la valorisation des atouts du territoire au traitement des difficultés particulièrement pénalisantes provenant du passé récent.

Le projet du SCoT : Construire une nouvelle attractivité

Chapitre 1.1.

Un scénario de croissance ...

L'objectif du SCoT Grand Douaisis est avant tout d'enrayer le départ des habitants, afin qu'au minimum, les flux de départs et d'arrivées des habitants puissent s'équilibrer, voire devenir légèrement positifs, permettant une augmentation mesurée de la population.

Le scénario retenu dans le cadre des travaux préparatoires du PADD vise une augmentation de la population de l'ordre de 25.000 personnes en 25 ans (échelle d'une génération), permettant d'atteindre **275.000 habitants** d'ici 2025-2030.

Ce chiffre correspond à l'équivalent quantitatif de l'accroissement lié au seul solde naturel (naissances - décès), l'objectif étant de parvenir à un solde migratoire nul (autant d'arrivées que de départs sur l'ensemble de la période), alors qu'aujourd'hui ce solde migratoire est négatif (plus de départs que d'arrivées).

Chapitre 1.2.

... qui induit des efforts différenciés dans chacun des grands secteurs du Grand Douaisis

Un tel scénario de croissance aboutit à une augmentation moyenne de la population sur le territoire du SCoT (tous secteurs confondus) d'ici à 2030, de **+ 11 % de population**.

Mais l'histoire récente et la réalité actuelle de chacun des secteurs (nord, sud, est et ouest) ne sont pas identiques et, pour parvenir à ce résultat, il faut mettre en place des moyens différenciés tout en analysant plus finement (avec une maille d'analyse plus réduite) ces secteurs.

Dans la Pévèle, au nord du territoire, dont la ville prin-

cipale est Orchies, la demande résidentielle et la pression foncière sont très fortes en provenance de la métropole lilloise. Spontanément, le rythme de croissance sera plus élevé que ne le prévoit le scénario retenu. L'objectif majeur est donc de mettre en place une politique d'urbanisation maîtrisée, afin de ne pas accentuer les effets négatifs de la périurbanisation qui entraîne une banalisation des paysages, l'étalement urbain et un éloignement du domicile par rapport au lieu d'emploi, créant une augmentation des flux de véhicules sur les routes et autoroutes.

La maîtrise de la croissance urbaine du nord du Grand Douaisis est justifiée non seulement par les objectifs généraux d'équilibre du territoire, mais encore par les exigences de la préservation de l'environnement et du cadre de vie.

Dans le sud du territoire, Arleuis et Val de Sensée, les problématiques de protection de l'environnement, alliées à une moindre pression foncière et à une organisation urbaine plus concentrée du territoire, conduisent à **des objectifs plus mesurés, centrés sur le renforcement des bourgs existants** pour répondre notamment aux besoins de service et de logement pour les jeunes ménages.

L'arc urbain central du Grand Douaisis, allant du pôle de Douai à Somain et Aniche est caractérisé par une densité spécifique le long de la RD 645 (ex RN 45) et de l'A21. Il occupe, du point de vue des objectifs généraux du SCoT, une place cruciale dans la modification des tendances « naturelles » détectées. Les modalités d'évolution ne sont cependant pas les mêmes dans Douai et sa proche couronne, dans le secteur de Montigny-Pecquencourt et autour du bipôle Somain-Aniche.

Une croissance de population de 11 % suppose une dynamisation importante dans l'est du secteur, sans doute facilitée par le fait que le nombre de logements obsolètes à détruire est moins important que par le passé. D'autre part, les besoins liés au desserrement sont extrêmement importants, et l'objectif de + 11 % de population suppose un effort concentré puisqu'il faut, pour y parvenir, augmen-

ter le nombre des ménages, donc des logements, d'une proportion nettement plus élevée (de l'ordre de 15 % à l'horizon 2030).

Dans Douai et sa proche couronne, les besoins de desserrement sont moins marqués. Néanmoins, au regard des potentialités foncières, la question centrale est celle de l'utilisation rationnelle des espaces disponibles dans et autour de la ville-centre et du Transport en Commun en Site Propre. L'objectif est de valoriser le foncier disponible en densifiant les constructions, en particulier autour des stations de TCSP et des gares TER.

Chapitre 1.3. ... qui suppose de construire une nouvelle attractivité pour le territoire du Grand Douaisis

L'objectif de croissance démographique voulu par le SCoT doit s'accompagner de la mise en oeuvre des autres objectifs favorisant **une attractivité nouvelle du Grand Douaisis et contribuant à l'amélioration de l'image du territoire.**

Cette ambition de croissance et cette attractivité passent par :

- ↗ une offre qualitative : cadre de vie, habitat, moyens de déplacement, emplois, loisirs, commerces et services ;
- ↗ la mise en place de moyens pour renforcer cette attractivité auprès des habitants, des entreprises et des gens qui y travaillent ;
- ↗ un développement équilibré de tous les secteurs du territoire.

Or, le diagnostic et l'état initial de l'environnement du SCoT ont montré les risques encourus par le territoire à moyen terme.

Pour faire face à ces risques, le SCoT Grand Douaisis affirme une **volonté de rupture avec un mode de développement subi et d'engagement dans un développement qualitatif véritablement choisi.**

Cette rupture souhaitée suppose :

- ↗ un **mode de développement économique plus diversifié** porteur d'une identité au-delà du seul secteur automobile ;
- ↗ une plus grande prise en compte des **nuisances**

environnementales (pollutions, ...) et de ses impacts sur la santé ;

- ↗ de s'appuyer sur les atouts identifiés du territoire, en particulier son cadre de vie, la proximité de la métropole lilloise et l'importance d'un réseau de communication particulièrement développé.

Ainsi, la **nécessaire attractivité du territoire** constitue une combinaison complexe de facteurs qui doivent **concourir à un développement équilibré et diversifié du territoire.**

Elle dépend notamment de :

- ↗ la diversité des profils socioprofessionnels des habitants, qui renvoie à la diversité des emplois sur place et au développement de l'économie résidentielle intégrant les services à la personne ;
- ↗ la capacité du territoire à offrir une typologie de l'habitat suffisamment diversifiée pour répondre aux besoins et aspirations de chaque catégorie de population.

Le SCoT Grand Douaisis se projette vers l'avenir en proposant un renouveau du territoire, après avoir franchi une étape difficile de reconversion de l'après-mines.

Une armature urbaine renouvelée et attractive autour d'espaces à maîtriser, à inventer, à préserver

Dans un contexte où la diversité des paysages naturels et bâtis représente un atout déterminant, la gestion de l'espace au sein du Grand Douaisis constitue un vecteur clé de l'attractivité du territoire.

Mieux asseoir l'identité du Grand Douaisis suppose d'organiser et de structurer l'armature urbaine, c'est-à-dire de mieux définir la vocation de chaque pôle urbain.

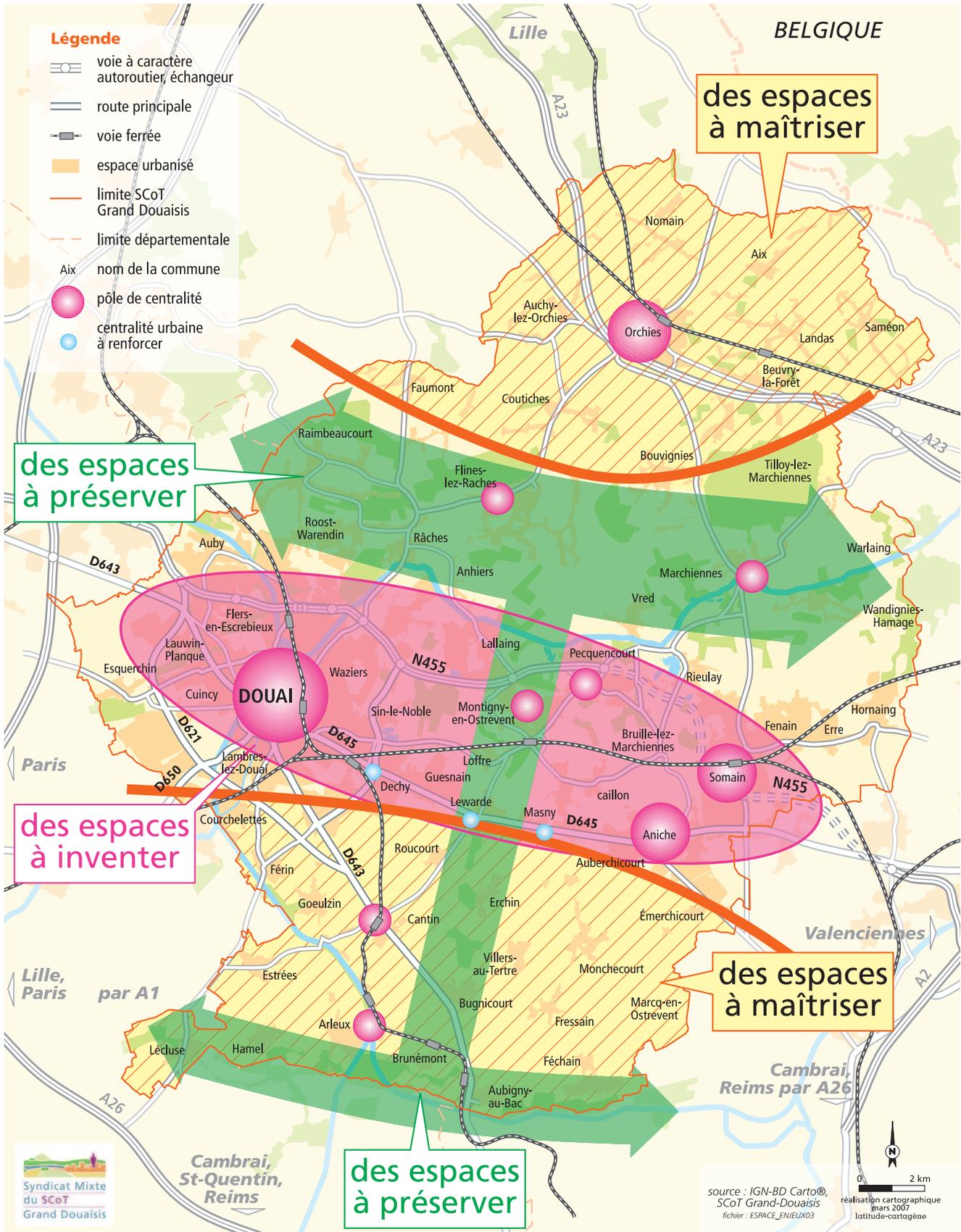
Cet objectif nécessite de **renforcer la structure urbaine de ces pôles**, de créer des liens et des échanges, de réaliser des « coutures » urbaines au sein d'espaces sans rythme et mal définis, d'éviter une diffusion anarchique de l'urbanisation sans lien avec les pôles de services.

Les **formes urbaines et l'organisation spatiale** doivent à la fois concourir au renforcement de l'identité et correspondre à de nouveaux modes de vie dans lesquels les déplacements alternatifs à la voiture sont une composante majeure.

L'équilibre entre espaces urbanisés et espaces non urbanisés constitue un enjeu majeur pour sauvegarder cet atout essentiel que constitue le paysage au sein duquel espaces agricoles, espaces boisés, zones humides, vals et cours d'eau confèrent une diversité remarquable. Cet équilibre nécessite préservation et mise en valeur pour participer au développement du territoire.

Ces secteurs, fonctionnant autour de pôles, peuvent être des espaces à inventer, des **espaces à maîtriser ou des espaces à préserver**.

LES ESPACES À ENJEU



Chapitre 2.1.

L'armature urbaine : vecteur d'identité et de cohésion

Une organisation spatiale donnant toute sa place aux différents pôles structurants constitue le cœur de la stratégie du SCoT.

Il s'agit d'affirmer une identité spécifique du territoire en valorisant la diversité de ses espaces, tout en limitant le risque de cloisonnement des différents secteurs.

De ce point de vue, l'attractivité du territoire passe par une qualification précise de sa partie centrale, de son organisation et de ses fonctionnalités. Dans ce cadre, l'évolution des moyens de transport - et notamment le TCSP - constitue une opportunité pour une dynamisation du secteur médian qui doit jouer pour tout le territoire, un rôle stratégique de développement.

2.1.1. Le rôle moteur de la ville de Douai et de son agglomération

L'organisation du territoire repose tout d'abord sur le rôle moteur que doivent jouer la ville de Douai et son agglomération à l'échelle de l'ensemble du périmètre du SCoT.

Douai est non seulement le pôle urbain le plus important, mais encore le seul pôle où peuvent se développer certaines fonctions supérieures : activités à forte valeur ajoutée, enseignement et recherche, pôle culturel, ...

A cet égard, le renforcement de l'attractivité du centre-ville de Douai constitue une orientation stratégique majeure tant sur le plan commercial, résidentiel et culturel que sur le plan économique.

Ce renforcement trouve son incarnation dans une stratégie globale de développement durable basée sur plusieurs opérations d'aménagement visant d'une part à reconfigurer l'espace public autour du TCSP, et d'autre part à conforter le pôle urbain en construisant des quartiers d'urbanisme durable à l'image du Raquet.

Au-delà de cette opération qui en terme d'image permet de conforter la position de ville centre, l'enjeu majeur de développement réside dans un couloir de développement urbain

allant du « Raquet » au Sud à « Frais Marais » au Nord, en passant par l'ensemble « espace gare ». Ce couloir de développement concerne l'ensemble de la partie Est de la ville-centre. Son tissu urbain est entièrement aggloméré à celui des communes voisines. Ce périmètre ainsi que ces enjeux font partie d'un secteur jugé stratégique : le secteur de Douai-Est.

En effet, les capacités potentielles (disponibilités foncières directes mais aussi capacités de mutation et de renouvellement de fonciers publics et parapublics) et la position géographique de ces sites constituent une opportunité pour créer de nouveaux quartiers complets alliant habitat, services, commerces et activités au cœur de l'agglomération. Ce secteur, jugé stratégique, fera l'objet de modalités spécifiques pour l'application des orientations générales.

2.1.2. Le bi-pôle Somain-Aniche

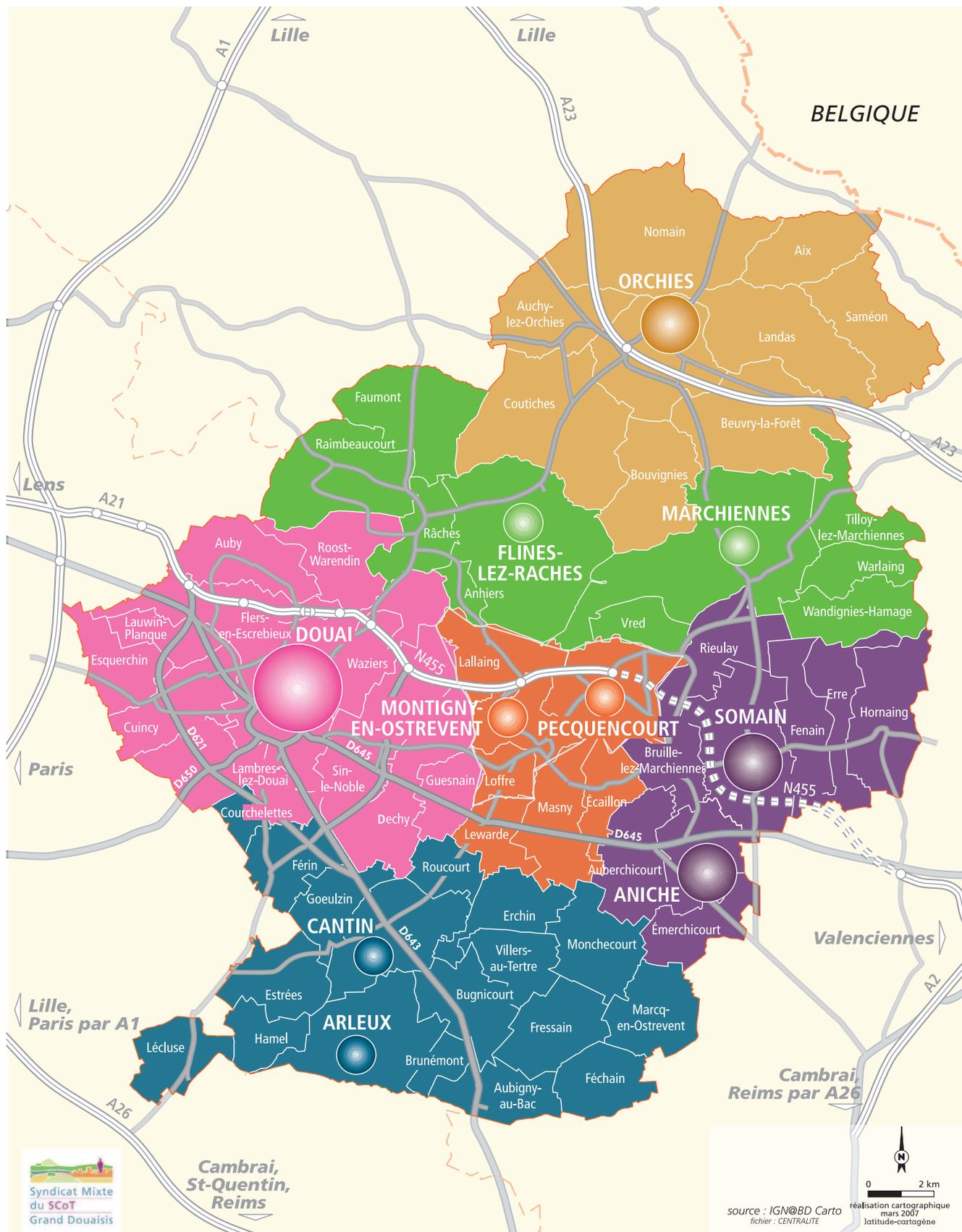
C'est dans le cadre d'un renforcement du rôle moteur de Douai qu'un pôle d'équilibre constitué des villes de Somain et d'Aniche **peut s'affirmer et se développer.**

Cet objectif suppose d'améliorer les liens fonctionnels Est-ouest entre le bipôle de Somain-Aniche et le pôle majeur de Douai, en s'appuyant notamment sur le futur transport en commun en site propre et sur son prolongement jusqu'au pôle TER de Somain.

La structuration spatiale du bipôle Somain-Aniche s'appuie sur deux entités urbaines distinctes, autour de Somain d'une part, et d'Aniche d'autre part, le cœur de ce bipôle étant réservé à de l'activité économique qu'il s'agira de développer en lien avec la gare de triage.

Les projets de développement d'un quartier d'habitat durable « le Terroir des deux villes » entre Somain et Fenain, et de redéploiement du quartier des Cheminots en lien avec le pôle d'échanges de Somain et un futur complexe sportif sont de nature à renforcer l'attractivité du secteur somainois. Les projets autour du futur axe du TCSP, le long de la RD 645 (ex RN 45), dans le centre-ville d'Aniche, et dans le quartier du Champ de la Nation sont de nature à améliorer l'attractivité du secteur anichoïse.

LES PÔLES DE CENTRALITÉ DU SCOT GRAND DOUAISIS



SECTEUR STRATÉGIQUE DE DOUAI-EST

Légende

-  couloir de développement
-  limite SCoT Grand Douaisis
-  espace urbanisé
-  principal milieu naturel sensible
-  espace boisé
-  principal élément de la trame naturelle et paysagère
-  autoroute
-  route principale
-  voie ferrée, pôle d'échange
-  TCSP en cours de réalisation
-  TCSP en projet
-  projet de golf
-  enjeux économiques
-  enjeux urbains
-  enjeux environnementaux
-  enjeux culturels et de loisirs



Lambres-lez-Douai



réalisation cartographique mars 2007
 latitude-cartagène
 source : SCoT Grand Douaisis
 fichier : DOUAI-EST02

Le développement de ce bipôle est conditionné par l'amélioration de la desserte de l'ensemble du pôle en transports urbains, et par un développement qualitatif de l'espace interstitiel (aménagement paysager, liaisons douces, mixité fonctionnelle, équipements).

L'implantation d'équipements structurants dans ce secteur pourrait participer au développement des sports et des loisirs en lien sur plusieurs sites (Rieulay, Aniche, Somain) et/ou au renforcement du secteur culturel.

Au regard de l'ensemble de ces enjeux, le secteur du bipôle Somain-Aniche est jugé stratégique. Il fera l'objet de modalités spécifiques pour l'application des orientations générales.

2.1.3. L'Orchésis et la Pévèle (le secteur nord)

Dans une perspective de limitation des effets négatifs de la périurbanisation lilloise (création d'un espace d'ortoir où toutes les activités liées au travail et aux loisirs seraient principalement consommées à Lille), le renforcement et le développement d'Orchies sont une condition de la structuration du nord du territoire.

Au coeur d'une région agricole particulièrement dynamique, le pôle d'Orchies peut assumer un développement maîtrisé permettant de répondre aux besoins inhérents à sa fonction de pôle de centralité, mais également de permettre l'affirmation du rôle de l'agriculture dans l'économie et la gestion du territoire, par la mise en valeur des productions agricoles locales à fort rendement, et, notamment, le développement des filières courtes.

Au regard de l'ensemble de ces enjeux, le secteur de l'Orchésis-Pévèle est jugé stratégique. Il fera l'objet de modalités spécifiques pour l'application des orientations générales.

2.1.4. Les pôles intermédiaires (Flines-lez-Raches/Marchiennes, Arleux/Cantin, Montigny-en-Ostrevent/Pecquencourt)

Dans le cadre de ce maillage général, des pôles intermédiaires de services et d'emplois doivent permettre d'offrir les services de base (commerces, enseignements, santé, animations culturelles, sportives, ...) à la population et participer ainsi au maillage du territoire.

Les pôles de Flines-lez-Raches et de Marchiennes doivent être confortés afin d'améliorer le niveau de services à la population, notamment en lien avec le développement des services à la personne.

Au sein de l'aire urbaine centrale, le pôle de Montigny-en-Ostrevent/Pecquencourt doit s'organiser autour de la gare de Montigny-en-Ostrevent, en tirant partie d'une identité « ville dans le parc », et en intégrant le parc d'activités Barrois à la fois vecteur de développement économique et d'urbanisme durable intégré.

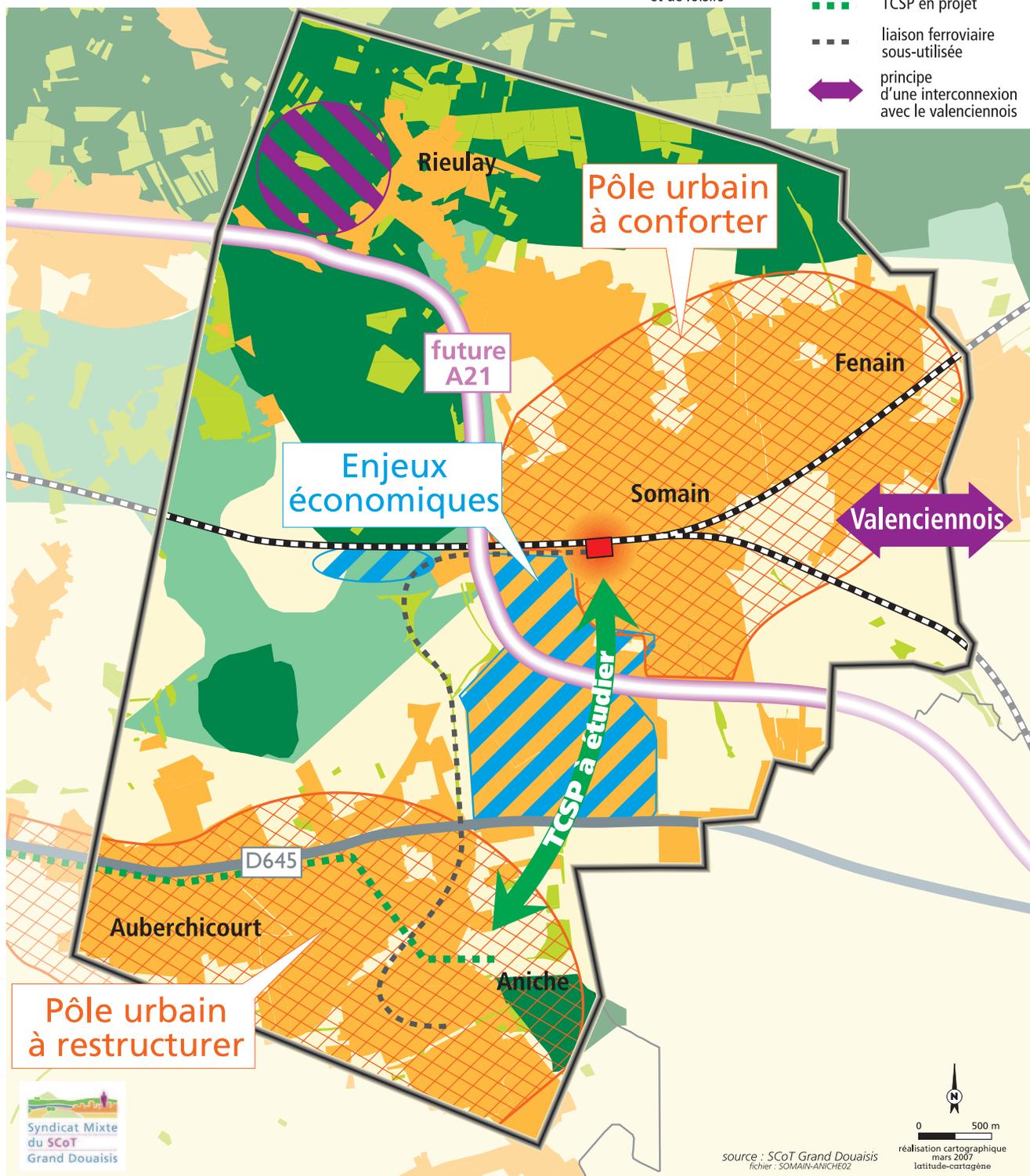
Le long de la RD 645 (ex RN 45) et en lien avec le futur TCSP, les centralités urbaines doivent être renforcées (habitat, commerces, services) afin de rythmer davantage le tissu urbain.

Au regard de l'ensemble de ces enjeux, le secteur de Montigny-en-Ostrevent/Pecquencourt est jugé stratégique. Il fera l'objet de modalités spécifiques pour l'application des orientations générales.

Les pôles d'Arleux et de Cantin constituent des éléments de structuration du Sud du Douaisis. Desservis par la ligne TER Douai-Cambrai dont le doublement est prévu dans le Schéma Régional des Transports, et bénéficiant des lignes de rabattement Taxitub, le renforcement de ces deux communes doit permettre l'amélioration des services à la population. Le développement économique lié à la voie d'eau offre des opportunités de développement de l'emploi dans ce secteur.

SECTEUR STRATÉGIQUE DU BI-PÔLE SOMAIN-ANICHE

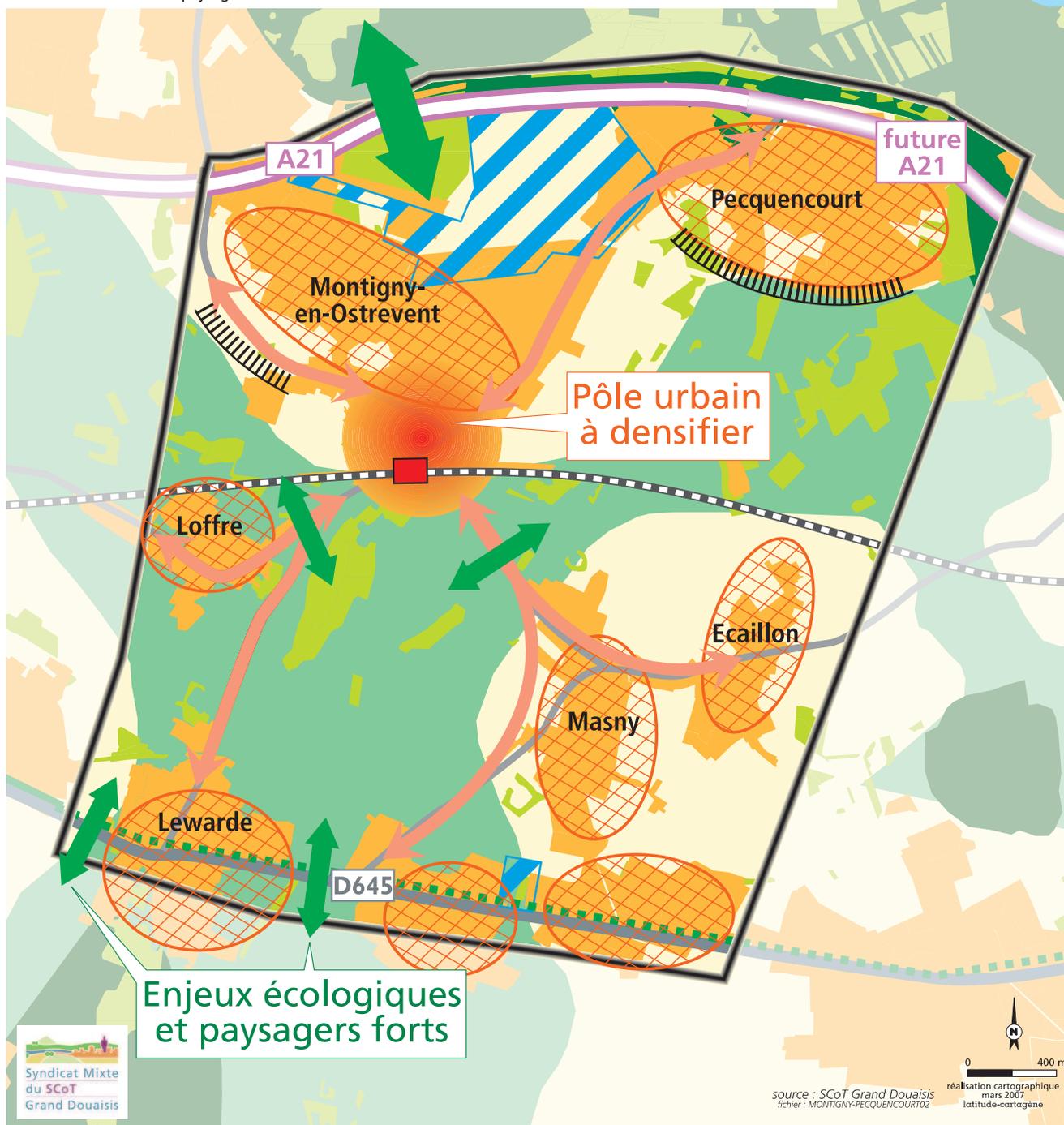
- contour du secteur stratégique
- limite SCoT Grand Douaisis
- espace urbanisé
- principal milieu naturel sensible
- espace boisé
- élément de la trame naturelle et paysagère
- ▨ pôle urbain
- ▨ pôle économique
- ▨ enjeux culturels et de loisirs
- autoroute
- route principale
- voie ferrée, pôle d'échange
- TCSP en projet
- liaison ferroviaire sous-utilisée
- principe d'une interconnexion avec le valenciennois



SECTEUR STRATÉGIQUE DE MONTIGNY-PECQUENCOURT

Légende

	contour du secteur stratégique		pôle urbain		autoroute
	limite SCoT Grand Douaisis		front urbain à stabiliser		route principale
	espace urbanisé		enjeux économiques		départementale
	principal milieu naturel sensible		couverture d'urbanisation		voie ferrée, pôle d'échange
	espace boisé		rabattement vers gare TER		TCSP en projet
	élément de la trame naturelle et paysagère				



Chapitre 2.2. Des formes urbaines correspondant aux nouveaux besoins

2.2.1. Les formes urbaines

La croissance des différents secteurs débouche sur une organisation urbaine qui affirme les pôles de centralité du Grand Douaisis. Mais l'extension de l'urbanisation, tant résidentielle qu'économique et commerciale, surtout dans la zone centrale, suppose que soient précisées les formes urbaines applicables aux pôles nouveaux et aux extensions des pôles anciens.

L'arc urbain central est caractérisé par un tissu urbain peu dense, souvent linéaire sans centralités affirmées (« villages-rues » ou « villes-rues » auxquels se sont agrégés des cités minières sans lien avec les bourgs historiques). L'attractivité générale de certains de ces secteurs est à renforcer comme en témoignent les évolutions négatives de leur démographie.

La rupture avec cette tendance négative suppose un développement innovant et maîtrisé de l'urbanisation autour de la RD 645 (ex RN 45) qui modifie la pratique du territoire :

- ↗ **créer de la densité sur de nouvelles centralités autour de certaines stations du TCSP ;**
- ↗ **permettre l'émergence depuis le centre-ville de Douai d'une nouvelle urbanité sur la base d'une accessibilité accrue et fiable au travers du TCSP.**

Le tracé du TCSP acquiert dans ce cadre un intérêt stratégique pour tout le territoire, en étant le vecteur d'une urbanisation comportant des pôles nouveaux. Il en va de même des gares TER (notamment celle de Montigny-en-Ostrevent).

Il convient d'adapter les formes urbaines aux sites en favorisant autour de ces pôles (certaines stations du TCSP et gares TER) une densité plus forte, cohérente avec cette fonction urbaine, comportant des logements de densités intermédiaires (semi individuels/petits collectifs), des maisons de ville. Ces pôles nouveaux devront allier habitat diversifié (en termes de typologie, de modes de financement, de publics visés), commerces, services et emplois, dans le cadre d'un aménagement d'ensemble de qualité pour des habitants souhaitant un mode de vie plus urbain.

Cette recherche de densité est seule susceptible de dynamiser l'économie résidentielle, ainsi que le maintien ou la création de commerces de proximité et le développement de transports collectifs.

En revanche, une organisation traditionnelle du bâti et une offre de maisons individuelles plus organisée et plus dense que par le passé doit être prévue dans les espaces intermédiaires et autour des centralités secondaires, car il s'agit de répondre à une demande affirmée et de conserver une identité et une typicité architecturale garantes de l'attractivité globale du territoire.

2.2.2. Organisation spatiale et lieu de vie

Une organisation spatiale cohérente constitue la conséquence nécessaire d'un nouveau mode de développement.

Elle doit avoir pour objectif de faire du Grand Douaisis un lieu de vie à part entière qui permette d'habiter, de travailler, de se cultiver et de se détendre au sein d'un territoire à l'environnement préservé. Il ne s'agit évidemment pas de chercher à cantonner des populations dans l'espace territorial, mais d'offrir un cadre attractif aux populations déjà installées et aux ménages susceptibles de s'y établir.

Ce cadre attractif passe par une mixité fonctionnelle au niveau de l'ensemble du territoire, alliant notamment habitat et emploi, dans la perspective d'un relèvement du taux d'emploi devant se rapprocher de 1¹.

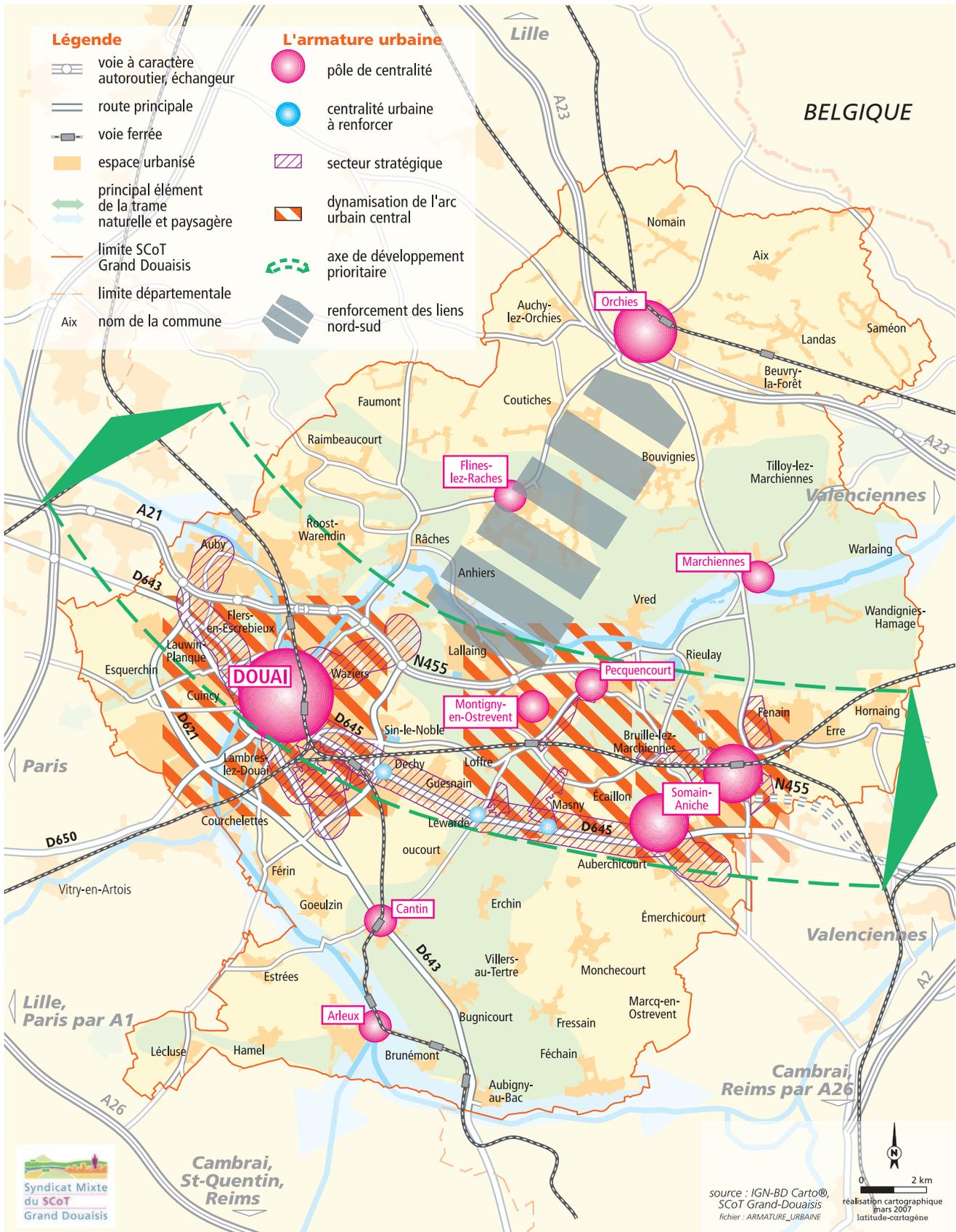
Cette organisation spatiale s'inscrit de ce fait dans :

- ↗ **le respect et la mise en valeur de la spécificité douaisienne en terme de rapport espace bâti /espace non bâti et rapport ville/campagne.** Ainsi, les aménagements à réaliser, tout comme l'organisation des pôles de centralité doivent respecter la trame bâtie spécifique des bourgs. Une de ces spécificités que l'on appelle souvent « l'ensemble flamand » est caractérisée par l'implantation des espaces bâtis le long des voies de communication, et par la présence de parcelles cultivées dans la ville (notamment en Pévèle ou à Flines-lez-Raches). Les densifications nécessaires **puisque'il ne s'agit pas ici d'aboutir à un plus grand étalement urbain doivent s'organiser dans cette trame ;**
- ↗ une perspective de **limitation des effets négatifs de la périurbanisation lilloise**, qui peut aboutir au mitage

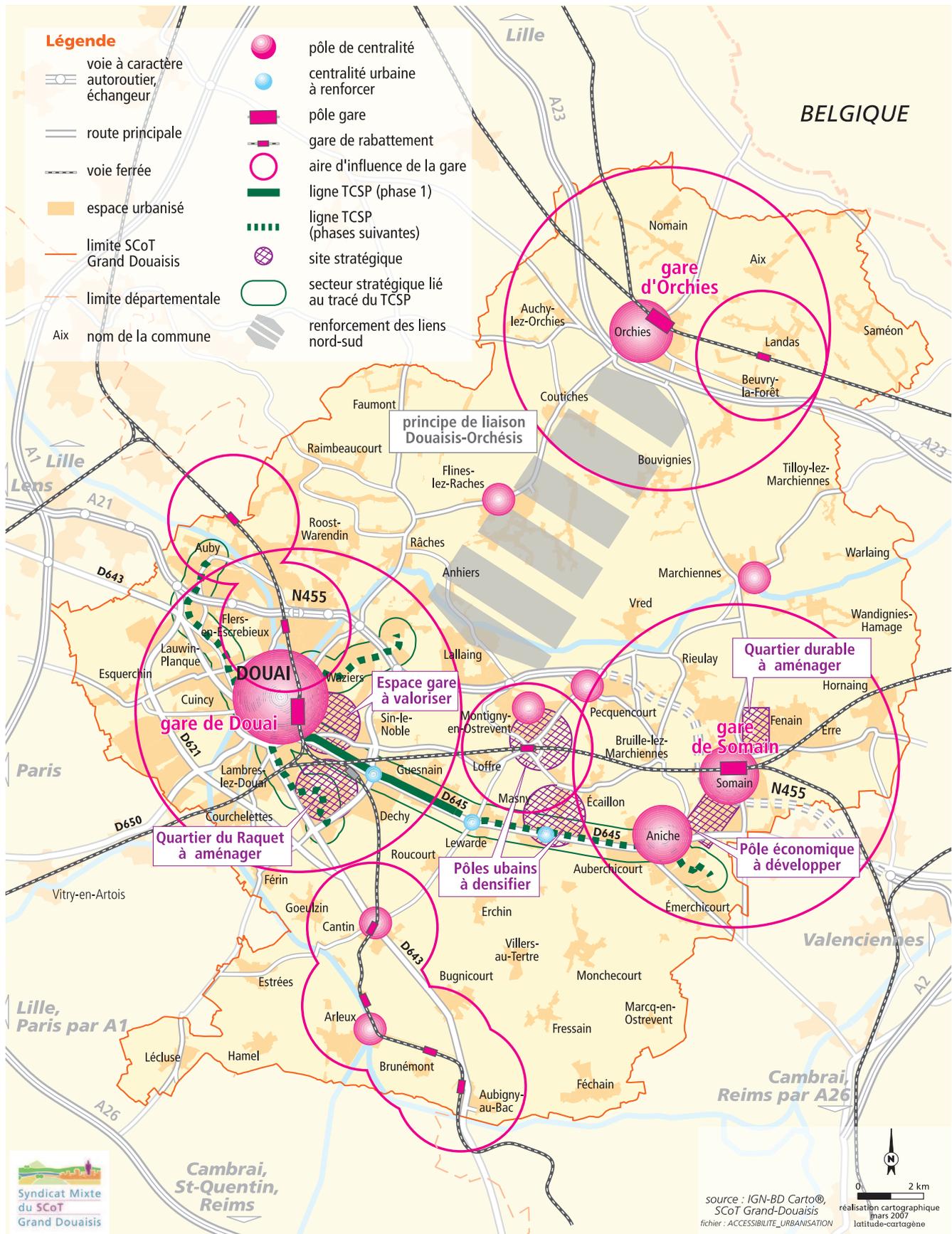
Notes :

1 : 0,90 en 1999 : il y a moins d'emplois dans le Grand Douaisis que d'actifs occupés, un grand nombre de résidents travaillant dans la métropole lilloise.

L'ARMATURE URBAINE DANS LE GRAND DOUAISIS



ACCESSIBILITÉ ET URBANISATION



de l'urbanisation si elle n'est pas maîtrisée et qui tend à drainer vers Lille toutes les fonctions urbaines hors celles liées à l'habitat, en raison de la faiblesse de pôles de centralité insuffisamment attractifs et accessibles ;

↗ une logique de maîtrise des **flux de transport des personnes et des marchandises destinée à éviter la saturation des réseaux routiers et autoroutiers**. En effet, l'objectif de renforcement de l'identité douaisienne ne doit pas conduire à un isolement du territoire, mais au contraire à son ouverture. Le territoire doit participer au dynamisme métropolitain dans la mise en place de liens physiques (communications, interconnexion, modes d'urbanisation) et stratégiques (répartition des fonctions urbaines et métropolitaines, des équipements publics, ...) avec l'agglomération lilloise, le Hainaut-Valenciennois, le Lensois, le Cambrésis, ...

Chapitre 2.3. Équilibre entre espaces non urbanisés et espaces urbanisés

2.3.1 Des espaces à préserver

L'état initial de l'environnement met en avant la richesse des espaces naturels et la diversité des paysages du Grand Douaisis comme facteur d'attractivité. Il est donc indispensable de maîtriser une urbanisation qui se réaliserait aux dépens de la lisibilité du paysage, des zones naturelles répertoriées et de la ressource en eau.

Dans ce cadre, les espaces séparant certains fronts bâtis doivent être préservés afin de structurer le territoire comme autant de respirations donnant une lisibilité à l'espace : un secteur continu nord-sud traversant l'axe de la RD 645 (ex RN 45) au niveau de Lewarde est à protéger dans le cadre d'une continuité paysagère. Sa fonction est d'être un élément de structuration du paysage, un corridor biologique et de sauvegarde des terres agricoles, un lien entre les pôles de Douai et de Somain-Aniche, renforçant l'attractivité de ce secteur.

Dans ce cadre, l'organisation du développement du territoire doit permettre la protection et la mise en valeur des espaces naturels de qualité que le document d'orientations générales, le cas échéant, localisera précisément.

D'autre part, les liaisons douces doivent être développées, comme éléments de structuration des différents espaces du paysage, mais également comme éléments de loisirs et comme éléments de déplacements entre villes et villages proches.

2.3.2 Des espaces à maîtriser

Le maintien d'un équilibre entre espaces urbanisés et non urbanisés suppose, dans le contexte d'un scénario de croissance, que soient définis dans le document d'orientations générales, des **objectifs de densité, de maîtrise de l'étalement urbain et des principes de localisation des nouvelles urbanisations, propres à limiter la consommation d'espaces**.

L'affirmation du rôle de l'agriculture, au-delà de sa fonction économique, dans une véritable stratégie de promotion et de mise en valeur du paysage doit permettre de limiter une urbanisation qui consumerait trop et mal les espaces agricoles et naturels.

Dans ce cadre, une harmonie et un équilibre entre espaces urbains et espaces de production agricole doivent être recherchés **en organisant et maîtrisant les nouvelles urbanisations par un aménagement cohérent** visant :

- ↗ à favoriser la viabilité des exploitations, viabilité garante d'un niveau élevé d'activité agricole productive de qualité (division des parcelles non réfléchie, accessibilité, ...)
- ↗ à valoriser la présence des espaces agricoles pour créer un cadre de vie attractif.

Dans la perspective d'une consommation économe des espaces agricoles, il est donc nécessaire de favoriser le renouvellement urbain et l'utilisation des friches urbaines afin de maximiser le « rendement urbain » du tissu bâti existant. Les espaces à urbaniser hors du tissu urbain doivent respecter les objectifs énoncés ci-dessus, en permettant la satisfaction des besoins en logements et en activités économiques.

Si la prise en compte de l'environnement dans tous les projets d'aménagement et la priorité donnée au renouvellement urbain constituent dans un premier temps un surcoût, ces mesures contribuent à long terme à valoriser le territoire. Elles permettent également un retour sur investissement au travers d'une gestion plus équilibrée de l'espace.

La réalisation de ces objectifs appelle pour en garantir l'application, **un suivi spécifique de la consommation foncière.**

Les objectifs du PADD en lien avec :

- le développement économique,
- l'habitat,
- les commerces et services,
- les transports et déplacements,
- et l'environnement,

supposent de définir, pour chacun de ces thèmes, une politique de nature à construire une attractivité nouvelle pour le Grand Douaisis, d'évaluer les besoins qu'ils génèrent et d'en définir les conséquences cohérentes avec la stratégie d'aménagement adoptée en fonction des espaces à **préserver, à maîtriser, à inventer, ...**

Déclinaisons thématiques des objectifs stratégiques

Chapitre 3.1. Un développement économique nouveau

Le scénario de croissance choisi implique de créer un nombre d'emplois important sur le Grand Douaisis. La présence d'emplois diversifiés et en nombre suffisant est une des conditions de l'attractivité pour les gens qui souhaitent rester ou venir habiter dans le Grand Douaisis.

Ces emplois doivent également permettre de maîtriser, voire de réduire, les effets négatifs des migrations quotidiennes domicile-travail particulièrement prononcées entre le Douaisis et les territoires voisins (métropole lilloise notamment). Mais accueillir ces emplois suppose également la mise en place d'une politique de développement économique attractive tant en ce qui concerne l'environnement économique (3.1.1 à 3.1.4) que les conditions d'accueil (3.1.5).

3.1.1. Diversifier les activités du Grand Douaisis pour un nouveau dynamisme économique ...

Si l'industrie et particulièrement une industrie automobile forte ne doivent pas être remises en cause, il est important pour le territoire de permettre à des activités du secteur tertiaire de s'implanter et de se développer.

Cette diversification économique est nécessaire pour la pérennisation du secteur secondaire, qui a besoin du développement d'un véritable pôle industriel alliant différents secteurs d'activités, y compris le tertiaire. Il est en outre susceptible d'accroître la richesse en emplois - et en emplois qualifiés - des activités industrielles du Grand Douaisis.

La faiblesse des fonctions stratégiques (notamment de la recherche et du développement) et des fonctions de services (hors travail temporaire) peuvent fragiliser le tissu économique du Grand Douaisis.

Actuellement, le secteur industriel est essentiellement un secteur de production. Un environnement plus diversifié peut permettre à toutes les fonctions d'une entreprise industrielle d'être présentes dans le Grand Douaisis.

Des filières existent sur le territoire, il s'agit d'en organiser la promotion et la valorisation pour créer des emplois nouveaux, mais aussi modifier l'image du territoire et crédibiliser l'existence de pôles d'excellence économique.

Le développement des nouveaux emplois de service est facteur d'évolution globale du mode de développement du territoire, et par là même moteur d'une « image économique » profitable à toutes les activités.

Cette évolution s'appuie sur des implantations nouvelles, venues de l'extérieur du territoire, ainsi que sur le développement d'entreprises déjà présentes (artisanales, industrielles, commerciales et de service).

Elle pourra **mobiliser une main d'oeuvre industrielle qualifiée, favoriser la formation professionnelle ainsi que le maintien et l'arrivée de personnes aux qualifications plus diversifiées.**

Cette modification du « produit économique » du Grand Douaisis peut ouvrir, de surcroît, des opportunités nouvelles aux populations actuellement présentes sur le territoire.

3.1.2. Et promouvoir des pôles d'excellence ...

La diversification souhaitée provient à la fois :

- ↗ du développement d'entreprises déjà présentes mais offrant une plus grande palette de fonctions sur place ;
- ↗ de l'arrivée de nouvelles entreprises.

Elle concerne donc aussi bien les secteurs traditionnels de l'économie du Grand Douaisis que des secteurs nouveaux.

Il ne s'agit pas d'opposer l'ancien au nouveau, ni d'envisager un « remplacement » d'activités, mais bien d'ajouter des secteurs en émergence à ceux déjà implantés. Il convient de promouvoir la performance économique au travers de pôles d'excellence façonnant l'identité du territoire.

Un secteur performant et dynamique, dans les conditions actuelles de l'économie moderne, présente deux caractéristiques novatrices :

➤ un « réseau d'entreprises »

Le « réseau d'entreprises » créé un cadre de travail entre les entreprises de manière à accroître les retombées économiques en faveur des entreprises et plus particulièrement des PME sous-traitantes. Un tel réseau encourage les partenariats et les synergies et favorise la création et le développement d'activités nouvelles. D'une certaine manière, l'industrie automobile au sens large, dans le Grand Douaisis, représente l'ébauche d'un réseau d'entreprises auquel manque des fonctions stratégiques (recherche & développement, ...). **Le développement des réseaux d'entreprises, quelques soient les filières, peut donc s'appuyer sur des réalités présentes sur le territoire, pour enrichir le contenu des différentes filières économiques, en valeur ajoutée et en emplois.** Cette perspective concerne aussi bien l'industrie que les services.

➤ un complexe alliant développement productif, développement commercial, recherche et technologie

Les pôles de recherche & développement et de connaissance représentent des critères d'excellence qui fondent une ambition de développement et de promotion du territoire. La récente labellisation, par les pouvoirs publics, de « **pôles de compétitivité** » met en lumière cette liaison et cette dépendance entre développement et recherche fondamentale et appliquée, et, en particulier, entre innovation et recherche/enseignement universitaire. Dans le Grand Douaisis, la présence de l'**Ecole de Mines et de formations universitaires** - y compris l'IUFM - constitue un atout fondamental dans cette perspective : d'une façon générale, tant en formation initiale que continue, l'offre doit être élargie et les établissements d'enseignement et de recherche peuvent jouer un rôle dans cette promotion du territoire. **Cet enrichissement du contenu des filières économiques du Grand Douaisis constitue un des modes de réalisation de la diversification nécessaire :**

il s'agit de faciliter l'apparition d'une structure économique plus fluide et plus complète.

3.1.3. ... pour conforter les secteurs existants

Dans l'optique d'un développement des fonctions stratégiques et tertiaires des entreprises des secteurs existants, l'**Ecole des Mines de Douai** occupe une place spécifique, par son potentiel de recherche applicable à de nombreuses activités industrielles et à la robotique.

Jusqu'à présent, les interactions locales avec cet établissement d'enseignement supérieur et de recherche ont été limitées par la nature du tissu industriel existant.

Exemple de « I-trans » : pôle de compétitivité labellisé dans le domaine du ferroviaire

Ce projet comprend les entreprises du ferroviaire, des secteurs associés (automobile, logistique, systèmes de transport intelligent - ITS) et des pôles de recherche et de formation. L'ambition du projet est de construire le premier pôle de transport européen, avec un objectif de 13 % du marché mondial en 2015 (contre 8 % en 2004).

Au niveau du Douaisis, « I-trans » regroupe Arbel Fauvet Rail (AFR, Groupe Arbel), entreprise de 317 salariés implantée à Douai et spécialisée dans la fabrication de wagons et bogies, mais également Renault, dans le « secteurs associé » et l'Ecole des Mines de Douai comme pôle de formation.

Du point de vue du SCoT Grand Douaisis, le grand intérêt d'un tel projet, outre ses évidents avantages industriels, est de permettre un renforcement du tissu local d'entreprises et des pôles de formation, par accroissement des emplois diversifiés.

Au-delà des pôles de compétitivité, une démarche peut être développée pour réaliser, dans les secteurs classiques du territoire, une évolution économique importante.

Le développement des fonctions logistiques s'appuyant sur le canal à grand gabarit, les autoroutes et autour de la **gare de triage de Somain** est un des points d'appui dont dispose le Grand Douaisis et sur lequel un développement diversifié peut être envisagé, à condition toutefois que la localisation soit cohérente avec les objectifs de qualification de l'habitat.

Le développement de l'économie résidentielle (services à la population, commerces, loisirs, administration, ...), présente dans le territoire mais à un niveau limité, peut être favorisé en terme d'aménagement par l'organisation de pôles de centralité renforcés.

3.1.4. ... pour développer de nouveaux secteurs

Un certain nombre de secteurs à forte croissance potentielle sont déjà présents dans le Grand Douaisis, mais ne constituent pas encore une « filière ».

Du point de vue des secteurs d'activité à promouvoir, on trouve notamment :

L'eau et l'environnement

Le secteur de l'eau recèle des potentialités importantes, dans ses « process » amont et aval dont le thème est récurrent au travers de l'arc minier. L'environnement (nouveaux matériaux, traitement des pollutions, ...) constitue un « pôle en émergence » pour lequel une candidature au titre des pôles de compétitivité a été envisagée - mais non déposée - avec le Centre de Développement des Eco-Entreprises de Loos-en-Gohelle (CD2E, Pas-de-Calais).

Pour ce qui concerne la **filière « eau »**, une notoriété nationale dans le domaine des techniques d'assainissement alternatif et de la gestion écologique des cours d'eau est portée par la Communauté d'Agglomération du Douaisis (service assainissement) et l'association ADOPTA. D'autres partenaires potentiels peuvent renforcer ce pôle : Douaisis Technopole Environnement, l'Agence de l'eau Artois-Picardie et l'ADEME. Une liaison avec les pôles d'enseignement et de recherche (Université : DEA « Droit de l'Environnement » et le Lycée Agricole de Wagnonville à Douai : BTS « Gestion et Maîtrise de l'Eau ») peut être établie.

Pour ce qui concerne la **filière « environnement »**, et plus particulièrement les éco-industries, un savoir-faire a été développé autour de Douaisis Technopole Environnement (créé par la CAD, la CCI, l'Ecole des Mines de Douai, l'Université d'Artois, avec l'objectif de développer les éco-industries), le Centre National de Recherche Scientifique des Sols Pollués et le Parc naturel régional Scarpe-Escaut.

Une cinquantaine d'entreprises des éco-industries existent actuellement dans le Grand Douaisis, dans le domaine de la valorisation des déchets, du traitement de l'air et des fumées d'usine, du traitement et de la valorisation des eaux pluviales et des eaux usées, du traitement de sols pollués, de la réhabilitation de sites pollués, du désamiantage, et des contrôles de sécurité. L'Université compte deux DEA spécialisés : « Droit de l'environnement » et « Gestion des risques de l'entreprise ».

La constitution d'une véritable filière dans ce domaine, autour des éléments existants, constituerait un atout important pour le territoire, à la fois dans les basses et dans les hautes qualifications, et pour une vaste partie du périmètre du SCOT. Celle-ci pourra s'appuyer sur le Groupement d'Intérêt Scientifique récemment créé par l'Ecole des Mines de Douai.

L'agriculture et l'agro-alimentaire

L'agriculture à forte valeur ajoutée, notamment dans les productions vivrières, repose sur des productions spécifiques locales (maraîchage, chicorée, ail, ...) et sur le développement d'un savoir-faire scientifique dans la sélection des semences.

Sa sauvegarde et son développement supposent une gestion cohérente des nouvelles urbanisations. En effet, ce sont ces cultures à proximité des espaces urbains, qui sont les plus menacées par la périurbanisation.

Un pôle agro-alimentaire peut s'appuyer :

- ↗ sur l'agriculture locale,
- ↗ sur les entreprises² du secteur,
- ↗ sur le développement d'une véritable filière allant de la production à la transformation,
- ↗ sur un pôle de recherche³ déjà présent.

Le tourisme et les loisirs

Le tourisme et les loisirs, au travers de la mise en valeur du patrimoine historique, industriel, naturel et fluvial, peuvent être développés. Une stratégie lisible doit être mise en oeuvre pour tirer partie des potentiels du Grand Douaisis,

Notes :

2 : Nestlé à Cuincy : 326 salariés, Les Brasseurs de Gayant à Douai : 110 salariés, La Chicorée Leroux à Orchies, les Abattoirs de Douai, le silo d'Arleux. 3 : Gènes Diffusion à Douai (recherche génétique sur les bovins et les équidés), recherche liée aux semenciers dans l'Orchésis (principalement Lemaire-Defontaine), à La Chicorée Leroux à Orchies, Lycée agricole et horticole de Wagnonville à Douai (formation initiale et continue, atelier brasserie, recherche sur les cultures sous serre) et Lycée agricole privé de l'Abbaye d'Anchin à Pecquencourt.

qu'ils soient naturel, historique, pédagogique, ... Le développement des loisirs est destiné, notamment, aux habitants du territoire et de la région.

En revanche, la stratégie touristique doit faciliter la visite des touristes extérieurs (notamment européens, la clientèle potentielle étant pour l'essentiel une clientèle « régionale-européenne » comprenant le nord de la France, le Benelux, le sud du Royaume-Uni et le nord-ouest de l'Allemagne). Elle nécessite des réponses diversifiées en termes d'hébergements et de services (hébergement de groupes et classes, hôtel, restauration, transports, ...).

Dans cette optique, la présence du Parc naturel régional Scarpe-Escaut ou encore la multiplication d'hébergements chez l'habitant (gîtes et chambres d'hôtes) sont des atouts pour la diversification de l'offre touristique et l'image du territoire.

Une politique volontariste de développement du tourisme peut s'appuyer sur quatre axes, avec un certain nombre de points d'attache pour chaque axe :

- ↗ le tourisme de nature et de plein air
- ↗ le tourisme autour du religieux et du patrimoine immatériel⁴
- ↗ le tourisme autour des métiers et des savoir-faire⁵
- ↗ le tourisme d'affaires⁶.

Si un certain nombre d'atouts et d'équipements (paysage, patrimoine, bases de loisirs) existent dans le périmètre du SCoT, il est cependant dépourvu de « **méga-attracteurs** » **d'envergure régionale** à l'exception du Centre historique minier de Lewarde, de Gayant Expo et dans une certaine mesure du vieux Douai.

La question des infrastructures touristiques est donc essentielle, et notamment le **développement des hébergements touristiques**, qui est un objectif à moyen terme crédible et réalisable. Ce développement, dans le cadre de la construction du Louvre 2 à Lens est stratégique, les retombées en terme de flux de visiteurs attendus dépassant très largement le seul secteur du Lensois. Celui-ci doit être facilité par les communes et s'appuyer sur le développement des hébergements et gîtes ruraux, (qui constituent de surcroît une diversification agricole potentielle), le développement de l'hôtellerie en particulier dans les centres-villes.

En accompagnement à la création de cette nouvelle offre, des actions doivent être mises en place pour :

- ↗ la **professionnalisation** de l'accueil,
- ↗ **l'adaptation** de l'offre aux attentes d'une clientèle multiple de plus en plus motivée par les loisirs, et les courts séjours,
- ↗ l'utilisation massive de l'internet pour la promotion du territoire,
- ↗ la mise en réseau des acteurs et une coordination des offres.

Il convient de noter que le développement de l'hôtellerie est également nécessaire pour accompagner la stratégie de développement économique et promouvoir le tourisme d'affaire.

C'est sur la base d'une **politique volontariste d'offre** que des opérateurs touristiques de clientèle régionale incluant le Benelux et dans une certaine mesure l'Angleterre pourraient être recherchés.

3.1.5. Les conséquences foncières de la stratégie de développement économique

Le scénario de développement envisagé suppose, si l'on veut que le Grand Douaisis soit un territoire équilibré, que les gens qui y habitent puissent également y travailler.

La perspective d'augmentation de la population est de 25.000 habitants en 25 ans, dans un contexte de vieillissement de la population active.

Ce scénario volontariste nécessite la création de près de 16.000 emplois, tenant compte de :

- ↗ l'augmentation du taux d'emplois (rattrapage du retard du Douaisis),
- ↗ l'augmentation de l'emploi féminin,
- ↗ la volonté de limiter les trajets domicile-travail éloignés,
- ↗ la volonté de diversifier les emplois (tertiarisation),
- ↗ l'augmentation du nombre d'emplois « résidentiels » liés à l'augmentation de population.

A l'heure actuelle, 30% des emplois du territoire sont situés en zone d'activités.

L'objectif consiste dès lors à :

Notes :

4 : Les Géants, les Cucurbitales de Marchiennes, l'ensemble du patrimoine architectural (le Beffroi classé à l'UNESCO, l'Abbaye de Marchiennes,...), le futur Centre régional des Contes et légendes, le projet de Centre Archéologique à Râches 5 : Le Centre historique minier de Lewarde et le patrimoine minier diffus (cités minières remarquables, chevalements, terrils), événementiels autour des traditions de bouche (fête du Boeuf à Bugnicourt, fête de l'Ail à Arleux, ...), Maison de la Chicorée à Orchies, tourisme industriel (Renault Douai, les verreries d'Aniche), la future maison du développement durable à Rieulay 6 : Gayant Expo (salons, congrès, ...), présence de grandes entreprises (Renault) et administrations (tribunal...) drainant un public ponctuel de professionnels

➤ **réserver des espaces de développement économique futur**, à long terme, localisés de manière stratégique pour les projets industriels de grandes ampleurs ;

Un des objectifs stratégiques du Projet d'aménagement et de développement durable consiste à encourager la diversification de l'économie du Grand Douaisis et donc à renforcer l'offre immobilière adaptée aux différents types d'entreprises, en maintenant une politique industrielle offensive.

L'arrondissement de Douai dispose de zones d'activités importantes, témoignages de son identité industrielle. Trois grandes zones d'activités (Lauwin-Planque, Barrois à Pecquencourt et la Renaissance à Somain) sont en cours de réalisation. La pré-commercialisation rapide de ces trois secteurs nécessite néanmoins de prévoir la création de nouvelles réserves foncières stratégiques.

Par conséquent, une politique d'anticipation foncière est nécessaire afin d'une part, que le Grand Douaisis soit reconnu à l'échelle de la Région Nord - Pas-de-Calais comme terre d'accueil des grands projets industriels, et que d'autre part, elle permette d'organiser le développement futur dans les meilleures conditions vis-à-vis, notamment, du secteur agricole.

Le Grand Douaisis, territoire situé à la fois sur un noeud autoroutier, sur une autoroute ferroviaire, et au débouché du Canal Seine-Nord-Europe, est potentiellement un site d'accueil pour les entreprises logistiques, de façon complémentaire aux pôles existants (DELTA 3) et à venir (port fluvial et zone industrielle de Marquion). Ces entreprises doivent trouver leur place dans le paysage économique douaisien, de manière limitée et localisée afin de ne pas créer de nuisances supplémentaires sur les réseaux viaires et les zones d'habitat.

➤ **densifier les zones d'activités existantes**, en permettant leur requalification et en définissant des modalités d'aménagement moins consommatrices d'espace ;

➤ permettre la **création d'une offre de parcs d'activités tertiaires** très qualitatifs dans ou à proximité immédiate des principaux pôles urbains ;

Ces parcs d'activités plus proches des pôles de centralité et des services sont destinés à accueillir des PME et PMI plus fortement tertiarisées. De tels parcs comprennent

notamment des locaux mixtes activités/bureaux dans des proportions variées.

La réalisation de ces parcs doit être prioritairement localisée à proximité immédiate ou dans les pôles urbains structurants du territoire (Douai, Somain-Aniche, Orchies, mais aussi à moyen terme, à proximité des pôles de centralité autour des gares et stations de TCSP qui structureront la partie médiane du territoire et accueilleront des services). Les espaces à développer sont inclus de préférence dans les espaces urbains (friches, espaces non bâtis inclus dans le tissu urbain, espaces à renouveler). Le développement de cette offre pourrait permettre l'accueil des entreprises artisanales performantes pour lesquelles l'accès direct aux grands axes de circulation est moins indispensable.

L'objectif est de développer sur 25 ans une quinzaine de parcs allant de 1 à 5 hectares environ, sur la base d'une densité d'emplois supérieure à 40 emplois à l'hectare, pour un objectif de 1.500 à 2.500 emplois.

➤ favoriser la création d'emplois en diffus dans le tissu urbain existant (bureaux, commerces, ...), en particulier les emplois tertiaires et l'emploi résidentiel ;

La réalisation d'une ou plusieurs opérations de forte notoriété particulièrement attractives peut permettre de dynamiser une demande spontanée a priori faible. A ce titre, le potentiel d'opérations immobilières autour de la gare de Douai et de l'éco-quartier du Raquet est stratégique à l'échelle du territoire.

Au sujet des locaux commerciaux, un développement est particulièrement attendu en centre-ville, notamment pour renforcer les pôles de centralité.

Le développement du commerce est largement dépendant du développement quantitatif et qualitatif de l'habitat et des populations qui viendront s'y établir.

D'une manière générale, l'ensemble de ces objectifs vise d'une part, à offrir un emploi dans le Grand Douaisis aux populations actives du territoire qui migrent quotidiennement, et d'autre part à répondre aux besoins des nouvelles populations attendues dans le Grand Douaisis.

Ce développement nécessite de remplir préalablement les conditions de base que sont la disponibilité foncière, des accès et du raccordement aux réseaux et notamment au « haut débit ».

La diversité des produits immobiliers et financiers (ateliers relais, business parc, pépinières, hôtels d'entreprises, tertiaire de centre-ville, locatif, crédit bail, accession) et l'environnement de travail (pôle de services à l'entreprise et aux salariés, aménagement paysager) sont des conditions complémentaires à l'attractivité d'un site d'implantation des entreprises.

D'une façon générale, l'attractivité globale du territoire repose sur un « marketing territorial » efficace et sur le traitement concomitant des différents champs de l'aménagement du territoire (habiter, travailler, se divertir, se cultiver, se déplacer, ...).

Chapitre 3.2. Vers un urbanisme durable

3.2.1. Une réponse quantitative à de forts besoins en logements ...

La réalisation des objectifs démographiques du SCoT au niveau de l'ensemble du territoire nécessite la **création d'au minimum 21.000 logements supplémentaires.**

Cette politique soutenue de construction de logements doit répondre à des besoins liés :

- à l'objectif d'une population totale du périmètre du SCoT passant à 275.000 habitants en 2025-2030,
- à l'**augmentation du nombre de ménages** (+ 10,2 % au total pour les trente années des hypothèses), auquel s'ajoute le « desserrement », c'est-à-dire à la tendance à la diminution de la taille des ménages et donc du nombre moyen d'occupants par logement. Comme, sur ce plan, le Grand Douaisis est en retard sur la moyenne régionale, il y a fort à parier qu'un nombre très important de logements seront à affecter à ce « desserrement » dans les années à venir,
- à une **forte demande sociale**,
- à des **besoins de renouvellement** du parc de logement vétuste.

3.2.2. ... et également qualitative pour renforcer l'attractivité du territoire.

La politique de construction de logements doit s'inscrire pleinement dans une stratégie d'amélioration de la qualité de l'habitat et du cadre de vie.

Une réponse uniquement quantitative serait donc contradictoire avec la stratégie d'amélioration de l'attractivité du Grand Douaisis.

Cet habitat de qualité doit répondre aux attentes et aux besoins liés au mode de vie des populations, et s'insérer dans une stratégie globale d'urbanisme durable.

L'habitat durable est notamment au croisement des préoccupations sociales, économiques et environnementales.

Graphique 16 :
L'habitat durable



La **diversité des formes urbaines et de l'offre de logement** (en termes de typologie : maisons individuelles, maison de ville, petit collectif, et en termes de financement et donc de publics : accession à la propriété, locatif privé et locatif social, ...) doit éviter le risque d'une spécialisation sociale du territoire.

Une attention spécifique sera en outre portée aux **publics particuliers** pour lesquels la situation actuelle n'est pas satisfaisante : personnes âgées, jeunes, étudiants, personnes seules, gens du voyage, ... Deux programmes locaux de l'habitat sont arrêtés dans le Grand Douaisis et définissent précisément les besoins et les objectifs localisés.

3.2.3. Les conséquences foncières de la stratégie de développement de l'habitat.

L'optimisation du tissu urbain existant (en renouvellement ou en dent creuse) sera recherchée de manière prioritaire dans tout projet de développement. Cette optimisation doit nécessairement s'accompagner d'une politique foncière active à une échelle supra-communale, et par la mise en place d'une démarche prenant en compte le projet dans son environnement (transports urbains, commerces, services publics, ...).

Sur la base d'une **densité moyenne de 25 logements à l'hectare** (densité des programmes de construction à l'exclusion des équipements de proximité), les 21.000 logements nécessaires à l'horizon 2030 supposent l'**affectation de 840 hectares, dont on peut penser que 40 % peuvent être trouvés dans le tissu urbain existant et 60 %, soit 510 hectares, correspondront à une urbanisation nouvelle.**

A ces surfaces s'ajoutent les emprises nécessaires aux équipements de superstructure (commerciaux et publics) et voiries principales, estimées à 30 % des surfaces spécifiquement résidentielles. **L'augmentation de l'urbanisation totale destinée à l'habitat, donc la consommation d'espace, est alors au maximum de 700 hectares sur 25 ans pour ce qui concerne la fonction résidentielle.**

La localisation des nouveaux logements doit répondre à l'objectif d'un développement équilibré du Grand Douaisis. En effet, les objectifs de croissance induisent des actions différenciées selon les secteurs du territoire, mais ils doivent aussi permettre une meilleure structuration du territoire.

L'accessibilité (transports collectifs, liaisons cyclables, accessibilité piétonne) aux services, aux équipements et aux stations TER ou TCSP constitue une condition du développement de nouvelles opérations d'urbanisation.

➤ **Dans l'Orchésis et la Pévèle**, le développement doit être maîtrisé d'autant plus que les besoins en logements sont surtout liés à la croissance de la population (peu de besoins liés au desserrement). **Pour limiter la hausse des prix du foncier et permettre le maintien des jeunes ménages dans ces communes, cette maîtrise du développement urbain devra s'accompagner d'une politique de**

mixité sociale (accession sociale à la propriété et logements locatifs). La localisation des nouveaux logements doit également être en lien avec les objectifs de structuration du territoire et de renforcement d'Orchies en tant que pôle de service.

➤ **Dans le sud du territoire, l'Arleusis et le Val de Sensée**, les problématiques de protection de l'environnement, alliées à une moindre pression foncière et à une organisation rurale du territoire plus concentrique, conduisent à des objectifs de construction plus mesurés, centrés sur le renforcement des bourgs existants pour répondre notamment aux besoins de service et de logement pour les jeunes ménages (Arleux, Cantin, ...).

➤ L'arc urbain central est la partie du territoire où l'enjeu de restauration de l'attractivité est le plus prégnant, notamment sur la frange Est, où les besoins liés au desserrement sont importants. L'effort de construction devra donc être quantitatif mais surtout qualitatif afin de répondre aux besoins d'une population nouvelle attendue.

La création ou le renouvellement de nouveaux quartiers doit aboutir au renforcement de Douai et de sa première couronne, du pôle de Somain-Aniche, du pôle d'Orchies mais aussi permettre la structuration du territoire autour de la RD 645 (ex RN 45, axe du futur TCSP) et des pôles gare TER.

Chapitre 3.3.

Un renforcement des commerces et des services

Le renforcement et le développement des pôles de centralité conduit naturellement à une réflexion sur le développement de l'offre commerciale. Le schéma d'urbanisme commercial précise les orientations du schéma de cohérence territoriale.

Condition de l'attractivité d'un territoire, une offre de qualité doit pouvoir émerger au niveau des pôles de centralité afin de limiter l'évasion commerciale et les flux en résultant. Compte tenu des éléments de concurrence importants en termes de centres commerciaux généralistes, il importera de qualifier la demande avec précision.

Il convient cependant de prévoir un développement commercial, lié aux pôles de centralité développés ou confortés, et aux aires d'attraction des villes.

Le développement commercial du Grand Douaisis visera à renforcer le rôle régional du centre-ville commerçant de Douai et de satisfaire les besoins de la population au plus près possible des bassins de vie et des lieux d'habitation. Chaque sous-bassin qui compose le Grand Douaisis doit pouvoir fonctionner de manière autonome pour les besoins de première nécessité (alimentaire et non-alimentaire courant).

Par conséquent, plusieurs axes d'actions doivent être suivis de manière à considérer les spécificités de chaque entité.

Pour le bassin de Douai :

- Amélioration du fonctionnement commercial du centre-ville de Douai et développement majeur,
- Favoriser la restructuration du pôle de Sin le Noble sur les thèmes de l'accessibilité, de la circulation, de la localisation des magasins, de la qualité du bâti commercial,
- Confortement non-alimentaire des Centres Commerciaux Vauban, de Flers-en-Escrebieux, des Epis ,
- Lancer une réflexion élargie à propos du Pôle Vauban et offrir des potentiels de restructuration aux implantations commerciales mal localisées et/ou en difficulté,
- Les pôles périphériques ne seront pas amenés à augmenter leur influence commerciale sauf offre spécifique avec des concepts novateurs et/ou forte

croissance de population (zone du Raquet)

- Permettre l'émergence de concepts novateurs pas encore représentés dans le Grand Douaisis.

Pour le bassin d'Orchies et de la Pévèle :

- Envisager l'évolution de l'offre alimentaire sur un format supérieur afin de répondre à des besoins générés par la croissance démographique,
- Structurer une offre non alimentaire nouvelle ou existante en périphérie sur des zones déjà existantes,
- Eviter l'émergence de nouveaux points fixation commerciale pour limiter l'étalement urbain mais aussi maximiser les effets de masse commerciale et ainsi lutter contre l'évasion commerciale,
- Maintenir un commerce de centre-ville et soutenir toute actions visant à son renforcement, en particulier à Orchies.

Pour le bassin du Cœur de l'Ostrevent :

- Le projet sur Masny permet de structurer un pôle secondaire sur le bassin minier en partie centrale,
- Renforcement plus conséquent de Somain qui devient le pôle de référence pour l'ensemble du bassin,
- Développement envisageable sur certains pôles relais (Marchiennes, Pecquencourt,...) en croissance de population et / ou disposant de surfaces foncières stratégiques en renouvellement urbain mais selon une croissance commerciale maîtrisée.

Pour la vallée de la Sensée et de la Région d'Arleux :

- Renforcement du pôle structurant d'Arleux sur son bassin de chalandise,
- Logique de maintien du pôle d'Aubigny au Bac,
- Appui aux logiques de proximité et permettre un développement sur la commune de Bugnicourt.

Chapitre 3.4.

Une optimisation des transports collectifs et des infrastructures

Le développement des transports collectifs constitue un **axe stratégique du SCoT**. Il constitue un outil d'aménagement et de gestion des flux de transport des personnes. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération douaisienne a déterminé un certain nombre d'axes que le SCoT reprend à son compte et qu'il intègre dans les orientations d'aménagement que le document d'orientations générales fixera. Ce PDU ne couvrant que 38% du territoire, les grandes orientations doivent être complétées notamment au niveau des pôles de Somain-Aniche et d'Orchies.

3.4.1. Le transport en commun en site propre

Le TCSP doit constituer un moyen d'aménagement et de développement qualitatif de l'urbanisation. C'est uniquement dans cette optique que sa réalisation induira un changement des pratiques en faveur du transport collectif et que l'organisation des principaux pôles de centralité du territoire générera une attractivité accrue. Cela implique de renforcer prioritairement l'urbanisation autour des arrêts du TCSP, notamment autour des stations principales (construction de logements, équipements, services, commerces de proximité).

Le prolongement du TCSP est à étudier d'Aniche vers Somain, afin de mieux desservir le pôle d'échange de la gare TER de Somain.

3.4.2. Le TER

Le réseau TER a une fonction fondamentale dans le décroisement des marchés du travail de la région et notamment des échanges avec l'agglomération lilloise : il s'agit d'un élément majeur pour améliorer la mobilité tout en limitant le trafic automobile et ainsi renforcer l'attractivité de Douai et du Douaisis.

Les lignes Valenciennes-Orchies-Lille et de Douai vers Valenciennes, Cambrai, Arras et Lens peuvent voir leur rôle s'accroître par une urbanisation renforcée autour des principaux pôles d'échange TER : Orchies, Somain, Montigny, Cantin, Flers-en-Escrebieux. La ligne qui relie Douai à Lille peut voir son trafic augmenter par la résorption des difficultés techniques qui en limitent actuellement la capacité.

De manière générale, l'amélioration de la vitesse commerciale et du cadencement vers Lille et les principales villes de l'aire métropolitaine de Lille sont de nature à renforcer l'attractivité du Douaisis et à réduire la part modale de l'automobile.

Le projet de deuxième gare TGV au Sud de la métropole lilloise est un élément majeur à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille. Dès lors, la liaison du Douaisis vers ce nouvel équipement est stratégique pour le territoire.

Les travaux entrepris autour des principales gares du territoire participent directement à l'augmentation de la fréquentation des TER, sans parvenir pour l'heure à concurrencer l'utilisation des véhicules personnels. L'accessibilité aux gares devient dès lors un enjeu pour l'optimisation de leur usage, à laquelle s'ajoute le cadencement.

Une réflexion est d'ores et déjà engagée à l'échelle de plusieurs SCoT (du Valenciennois au Béthunois) afin de définir quels pourraient être les objectifs d'interconnexions des réseaux.

3.4.3. Les liaisons nord-sud et est-ouest (continuité de l'A21)

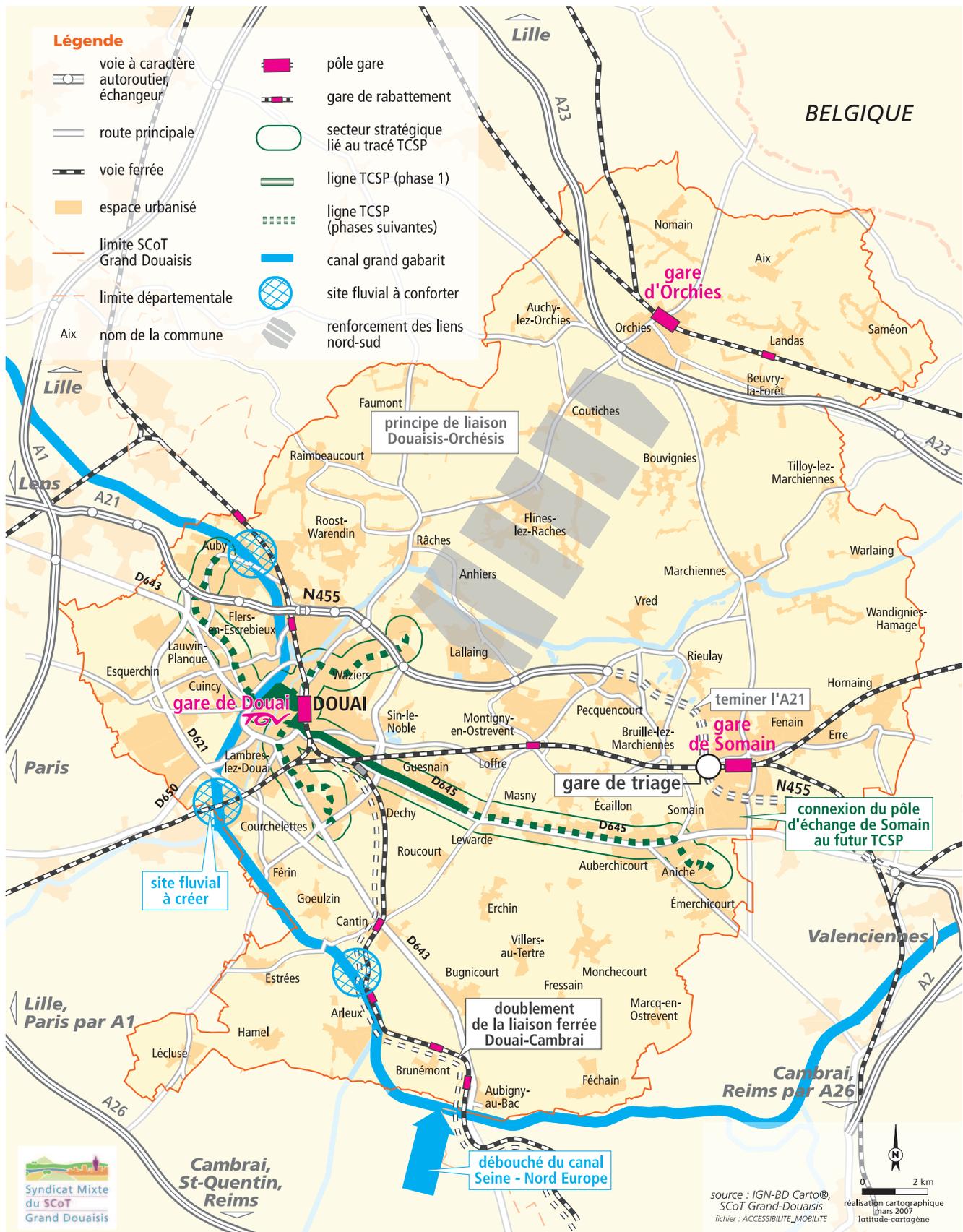
La mise en place de liaisons nord-sud doit également être étudiée tant au travers des transports en commun (lignes TER, interconnexions avec les lignes de bus) que routiers, dans la perspective d'une meilleure intégration des secteurs nord et sud à l'ensemble du territoire du SCoT. Quant à la liaison est-ouest par l'A21, le développement concomitant et équilibré des pôles de Douai et Somain-Aniche est tributaire de son achèvement à très court terme.

3.4.4. La liaison Douaisis-Orchésis

Dans ce contexte, une nouvelle liaison entre le Douaisis et l'Orchésis prend toute son importance :

Orchies, du fait des difficultés de circulation sur les RD 917-938 et RD 957 est plus proche (hors période de saturation) par la route de l'agglomération lilloise que de Douai, ce qui contribue à orienter les habitudes de déplacement vers le nord et rend difficile une pleine participation de l'Orchésis au développement du territoire.

ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ



La liaison à l'étude doit ainsi remplir plusieurs fonctions :

- relier plus efficacement Orchies au Douaisis et renforcer l'intégration du territoire du Grand Douaisis,
- contribuer à mieux relier le centre du territoire du Grand Douaisis à l'agglomération lilloise, via le pôle d'échange de la gare d'Orchies.

Cette liaison desservira le pôle multimodal d'Orchies. La création de cette liaison s'accompagnera de mesures de maîtrise de l'occupation du sol afin d'interdire un développement urbain le long de l'axe au détriment des villages.

La liaison Orchésis-Douaisis ne doit pas se réaliser au détriment de l'environnement, notamment des paysages aux franges du Parc naturel régional et de la ressource en eau.

Les deux hypothèses à l'étude sont d'une part une liaison routière départementale, et d'autre part, une liaison ferrée, telle qu'inscrite au schéma régional des transports approuvés par le conseil régional Nord - Pas-de-Calais. L'hypothèse d'un transport en commun en site propre est également à étudier.

3.4.5. Le transport de marchandises

Le canal Seine-Nord-Europe à grand gabarit et la gare de triage de Somain doivent permettre d'impulser une politique de transport de marchandises alternative au « tout camion ». La création de zones d'activités permettant une intermodalité efficace en constitue l'axe principal. Cette politique doit également tenir compte des territoires voisins pour en optimiser le fonctionnement (plateforme multimodale de Dourges, projet de zone d'activités trimodale à Marquion, ...).

3.4.6. Valoriser et développer la voie d'eau

Le territoire du Grand Douaisis dispose d'atouts en matière de savoir-faire lui permettant de porter un projet de valorisation de la voie d'eau, réellement structurant pour les années futures.

Le territoire du Grand Douaisis peut donc développer un pôle d'excellence autour de la voie d'eau, en lien avec l'arrivée prochaine du canal Seine-Nord-Europe. Afin de profiter de l'émergence du système de transport fluvial, il est nécessaire de capitaliser la présence du fluvial et d'amener à un développement durable du territoire.

La montée en puissance de la plate-forme multimodale DELTA 3 à Dourges et le projet de canal Seine-Nord-Europe tendent à renforcer le positionnement stratégique du Douaisis.

Actuellement, il n'existe pas de chantier de réparation navale dans la Région capable de répondre aux besoins des futures embarcations qui emprunteront le Canal Seine-Nord-Europe. En capitalisant le savoir-faire de son territoire, le Grand Douaisis a l'opportunité de porter un projet structurant autour de la réparation navale (filière de formation en lien avec la maintenance et la réparation fluviale).

Plusieurs sites de manutentions existent dans le Grand Douaisis (Umicore à Aubry, Unéal à Arleux, Carré à Férin, et le port public de Douai) et demandent à être optimisés.

L'un des enjeux majeurs identifiés concerne le développement de l'usage du transport fluvial par les industries locales, en particulier l'entreprise Renault-Douai, pour les transports de pièces et de produits finis.

La problématique des déchets et notamment de leur transport par voie d'eau devra être étudiée en complémentarité avec le projet d'envergure d'Écopole sur l'ancien site Meta-leurop.

Le développement du tourisme fluvial, notamment sur la Scarpe inférieure et sur le Canal du Nord, est également à porter.

3.4.7. Le trafic automobile et le stationnement

La croissance du trafic automobile et l'augmentation du taux de motorisation des ménages du territoire (aujourd'hui encore inférieure à la moyenne régionale) font peser sur le Grand Douaisis, un risque d'engorgement progressif des réseaux. L'augmentation de la population entraînera une hausse des flux entre les pôles urbains ainsi qu'avec les agglomérations voisines (principalement la métropole lilloise), du fait de l'augmentation du nombre de ménages et de celle de la mobilité professionnelle, avec la diversification des profils socio-économiques et la tertiarisation de l'économie.

L'objectif est donc de maîtriser cette tendance :

- en améliorant l'attractivité des transports collectifs, notamment par le biais du développement du transport en commun en site propre, par l'amélioration des cadences,

- ↗ en favorisant la création de parking relais en entrées de ville, aux stations de TCSP et aux abords des gares TER
- ↗ en maîtrisant l'étalement urbain et en urbanisant prioritairement les secteurs desservis par les transports en commun
- ↗ en diminuant le nombre de places de stationnement gratuit dans le centre ville de Douai et en limitant la durée des stationnements dans les autres pôles du territoire.
- ↗ en améliorant la desserte des pôles d'emplois par les transports en commun.

Chapitre 3.5. L'environnement au cœur des projets

Le Grand Douaisis bénéficie d'un environnement naturel et paysager riche et attractif, qui constitue un atout majeur pour l'amélioration de l'attractivité du territoire. L'objectif est de concilier environnement et développement, en utilisant en premier lieu les savoir-faire locaux en matière de préservation de la ressource en eau (techniques alternatives), de mise en valeur des paysages (Charte du Parc naturel régional), de qualité des zones d'activités (certification PALME, ISO 14 001, Haute Qualité Environnementale).

3.5.1. Les espaces naturels

D'après l'article L-122-1 de la Loi SRU du 13 décembre 2000, le SCoT détermine des espaces et sites naturels à protéger et peut en définir la localisation ou la délimitation. L'état initial de l'environnement a démontré que le territoire du Grand Douaisis recèle des espaces à fort potentiel écologique, malgré une urbanisation et un passé industriel très important. Afin de préserver cet atout majeur, les orientations du SCoT devront permettre de :

- ↗ protéger les espaces naturels : sites natura 2000 (ZPS et sites d'intérêt communautaire), espaces boisés classés, espaces naturels sensibles du département, ZNIEFF... Ces mesures concernent principalement les grands ensembles situés dans le périmètre du Parc naturel régional et de la Vallée de la Sensée, mais également les zones humides et espaces dispersés sur le territoire.
- ↗ définir une continuité naturelle et rurale du nord au sud du territoire qui soit à la fois :
 - corridor biologique,

- espace de maintien du paysage rural et de l'activité agricole,
- lieu de référence à la nature, avec les sites du Parc naturel régional,
- zone d'habitat des espèces rares,
- support de liaisons douces et de zones tampons.

3.5.2. La valorisation des paysages

Les paysages ruraux sont valorisés par le développement des démarches d'intégration paysagère et écologique lors de création d'infrastructures et d'équipement, l'amélioration de l'intégration paysagère des bâtiments agricoles, la préservation des composantes et des spécificités paysagères, la maîtrise des micro-boisements et des créations d'étangs clos, la protection et la valorisation des espaces boisés, la diversification des boisements et la protection des lisières.

L'amélioration ou la création de paysages urbains intégrera la nécessité de valoriser le patrimoine architectural (notamment minier) et de développer ou requalifier des espaces verts urbains. Une réflexion sur la qualité des entrées de ville devra être engagée (panneaux publicitaires, qualité des espaces publics et construction, entrées des agglomérations par des zones d'activité).

3.5.3. La prévention des risques

Territoire d'urbanisation et d'industries anciennes, la cohabitation entre habitants et sources de risques est fréquente dans le Douaisis. La localisation de l'urbanisation future devra donc, pour en limiter les effets négatifs, prendre en compte les contraintes liées :

- ↗ aux risques industriels notamment des sites SEVESO et des plans de préventions de risques technologiques (PPRT) dont la mise en place est prévue autour de ceux-ci ;
- ↗ à la nécessité de protéger la ressource en eau en tenant compte des résultats d'études dans le cadre de l'élaboration en cours des SAGE ;
- ↗ à la pollution des sols notamment autour de l'ancien PIG Umicore ;
- ↗ à la localisation des installations classées soumises à déclaration (nuisances liées au trafic, au bruit, aux odeurs, ...) ;
- ↗ aux nuisances sonores ;

- aux risques d'inondation à étudier notamment dans le cadre des 12 plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) prescrits mais non élaborés ;
- aux risques miniers (présence de terrils et risques d'inondations dans les zones affaissées) et de l'étude éventuelle de plans de prévention des risques miniers (PPRM) ;
- aux mouvements de terrain.

3.5.4. La ressource en eau

Sur le bassin Artois-Picardie, la tendance est à la précarisation de la ressource en eau liée à une surexploitation de la nappe, essentiellement pour la production d'eau potable, et à des transferts de production d'eau vers l'extérieur du territoire du Grand Douaisis (62% de la production est exportée vers Lille et Valenciennes). La préservation de la qualité de la ressource implique des mesures de protection pour les territoires producteurs, une solidarité entre producteurs et consommateurs devrait être envisagée.

Toutefois, les prélèvements sur la nappe sont en stabilisation malgré la consommation en léger accroissement, grâce à une meilleure rationalisation des prélèvements et des adductions.

Ces améliorations devront être poursuivies pour compenser le léger accroissement de population du Grand Douaisis défini dans le SCoT ;

La préservation de la ressource en eau sera obtenue sur les plans tant quantitatifs que qualitatifs par la mise en œuvre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) en cours d'étude et le soutien à une agriculture raisonnée.

De plus, le Grand Douaisis s'illustre depuis plusieurs années en tant que pôle d'excellence sur les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales, qui permettent de concilier préservation de la ressource en eau (en quantité et en qualité) et développement. L'objectif sera de généraliser la mise en œuvre de ses techniques à l'ensemble des projets de développement.

3.5.5. La gestion des déchets

Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA) fixe pour échéance un taux de valorisation effective des déchets de 50% en 2010. Cet objectif est un support au développement des filières et équipements de valorisation.

Le SYMEVAD, syndicat mixte d'élimination et de valorisation des déchets, a été créé début 2007 sur un périmètre réunissant la Communauté d'agglomération du Douaisis, la Communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin et la Communauté de communes Osartis. Il prévoit notamment la mutation de l'UIOM héninoise en centre de valorisation d'ici à 2015.

Au-delà d'un réseau de collecte et de valorisation des déchets efficace, l'enjeu majeur de la gestion des déchets pour les politiques publiques reste la communication et l'information pour une réduction des déchets à la source.

3.5.6. Les énergies renouvelables et la lutte contre le réchauffement climatique

Le SCoT Grand Douaisis entend lutter, à son échelle et avec les moyens réglementaires existants, contre le réchauffement climatique. L'ensemble des orientations prises pour limiter l'étalement urbain, promouvoir une urbanisation resserrée autour des transports en commun, préserver les espaces naturels, promouvoir l'utilisation de la voie d'eau et du fret ferroviaire, concourent directement à limiter les déplacements, principaux producteurs de gaz à effet de serre.

Un plan climat territorial sera élaboré à l'échelle du Grand Douaisis. Il définira un plan d'actions pluriannuel, comportant des mesures permettant la maîtrise des consommations énergétiques et la production d'énergies renouvelables. A leurs échelles respectives, les PLH et le PDU devront préciser les actions permettant de réduire les émissions de gaz à effets de serre.

Une synergie avec l'environnement du Grand Douaisis

En se structurant autour de pôles renforcés, le Grand Douaisis doit se développer en synergie avec les territoires qui l'entourent.

Cette synergie suppose un positionnement affirmé du Grand Douaisis au sein d'une armature régionale complexe. Les pôles de centralité du Grand Douaisis sont autant de points d'appui à la recherche de liens stratégiques et spatiaux avec les territoires voisins, qu'il s'agisse de Lille, de l'ensemble de l'ancien bassin minier du Lenois au Valenciennois, du Cambrésis au sud, mais aussi de la Belgique vers Tournai et de l'ensemble du PNR comprenant le Hainaut.

Sur le plan spatial, une réflexion sur les liaisons avec ces territoires doit systématiquement être mise en œuvre, qu'il s'agisse de l'interconnexion des transports en commun, de la trame verte ou des liaisons routières.

Il s'agit donc d'une coopération à plusieurs échelles :

- **régionale et départementale**, en participant au maillage urbain et territorial du nord de la France,
- **interterritoriale**, en prenant pleinement part à la coopération métropolitaine de Lille, et en travaillant conjointement avec les SCoT de l'arc sud (Béthunois, Lenois, Valenciennois, Osartis-Marquion et Cambrésis, Arrageois),
- **locale**, avec des effets spécifiques pour les différents pôles et secteurs internes au territoire.

Ces réflexions peuvent prendre appui sur des problématiques communes qui créent déjà des éléments d'interaction et de préoccupations communes plus ou moins dispersées avec :

- le Lenois : le transport des marchandises (plateforme Delta 3, zone logistique) et de personnes, mais également le tourisme et la culture (le Louvre Lens),
- le Hainaut : le pôle eau et assainissement, le PNR,
- le Valenciennois : l'industrie automobile et ferroviaire,
- l'Arrageois : le tourisme, les zones d'activités,
- le sud du territoire : les développements prévus le long du canal Seine-Nord-Europe, notamment à Marquion,

➤ la métropole lilloise : les fonctions métropolitaines complémentaires.

Ce choix conduit à la recherche, pour le Grand Douaisis, **d'une place spécifique dans l'émergence d'une dynamique autour de Lille**, qui correspond davantage à un « réseau maillé » de villes ayant chacune leur spécificité et leurs propres objectifs de développement.

Ce réseau de villes, autour de Lille, doit concourir à développer des fonctions métropolitaines diversifiées et effectivement réparties. Un rayonnement international, un développement des emplois supérieurs, notamment dans l'enseignement et la recherche, une organisation spatiale cohérente doivent être les objectifs fixés à cette organisation métropolitaine.

Le Grand Douaisis entend sur ce point être une force de propositions active au compte de ses intérêts propres, mais également de ceux de l'ensemble des territoires qui, comme lui, souhaitent un développement équitable et durable.

Les orientations du projet d'aménagement et de développement durable du SCoT Grand Douaisis traduisent la volonté des élus d'accompagner un développement harmonieux et solidaire, respectant les identités des territoires qui le composent en préservant l'environnement et le cadre de vie de ses habitants. La traduction de ces orientations dans les documents d'urbanisme et sectoriels fera l'objet du document d'orientations générales.

Les documents de planification dans la Région Nord - Pas -de -Calais

