



Document

d'orientations générales



Syndicat Mixte
du SCoT
Grand Douaisis

Livre 3. Document d'orientations générales

Partie 1. Une organisation territoriale remodelée.....190

Chapitre 1.1. Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser, et les espaces naturels, agricoles et forestiers.....190

Maintenir une trame naturelle et paysagère.....	190
Des espaces à maîtriser : économiser les consommations d'espaces.....	190

Chapitre 1.2. Conforter l'armature urbaine actuelle.....193

Des pôles de centralité à renforcer.....	193
Des espaces à inventer.....	193
La localisation des grands équipements.....	196

Chapitre 1.3. Optimiser les transports collectifs et les infrastructures.....196

Faire des pôles gares des lieux stratégiques.....	196
Développer l'usage des transports collectifs pour limiter l'utilisation de la voiture.....	198
Favoriser les déplacements piétons et cyclistes.....	200
Optimiser le réseau routier et ferré.....	200
Développer l'intermodalité pour les transports de marchandises.....	201

Partie 2. L'environnement au coeur du projet.....202

Chapitre 2.1. Les espaces et sites naturels à protéger.....202

Protéger les sites naturels d'intérêt majeur.....	202
Augmenter les surfaces boisées.....	203
Préserver et renforcer les corridors écologiques.....	206
Protéger les zones humides.....	206
Des espaces à préserver strictement.....	208

Chapitre 2.2. Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville.....209

Paysager les franges urbaines.....	209
Mettre en valeur les entrées de ville et qualifier les abords des axes structurants.....	209
Intégrer qualitativement l'urbanisation dans son environnement.....	209
Garantir la lisibilité du réseau hydrographique.....	210
Identifier et valoriser le patrimoine bâti.....	210

Chapitre 2.3. La maîtrise de l'énergie.....	210
Contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre et mieux maîtriser les consommations d'énergie.....	210
Développer les énergies renouvelables.....	211
Chapitre 2.4. Protection de la ressource en eau.....	211
Protéger les champs captants.....	211
Améliorer la gestion quantitative et qualitative de la ressource.....	212
Favoriser une meilleure gestion des eaux pluviales et des systèmes d'assainissement.....	212
Chapitre 2.5. La prévention des risques.....	212
Prévenir les risques naturels.....	213
Prévenir les risques liés aux séquelles de l'exploitation minière.....	213
Prévenir les risques technologiques.....	213
Préserver la santé publique.....	213
Partie 3. Promouvoir un urbanisme durable.....	215
Chapitre 3.1. Par une offre de logement diversifiée répondant aux besoins de la population.....	215
Construire de nouveaux logements d'ici 2030.....	215
Assurer un meilleur équilibre social de l'habitat.....	215
Mettre en place des politiques publiques permettant la maîtrise du foncier.....	216
Favoriser un mode de construction innovant.....	217
Intégrer les quartiers d'habitat minier.....	217
Gérer les Habitats Légers de Loisirs (HLL).....	217
Chapitre 3.2. Par une limitation de l'urbanisation dispersée.....	218
Favoriser le renouvellement urbain.....	218
Limiter la consommation d'espace.....	218
Promouvoir l'habitat intermédiaire et diminuer la taille des parcelles d'habitation.....	222
Assurer une meilleure cohérence entre urbanisation et transports collectifs.....	222
Assurer une mixité fonctionnelle.....	222
Favoriser le développement d'un urbanisme de projet.....	222
Partie 4. Un développement économique nouveau.....	224
Chapitre 4.1. Les conditions de l'attractivité économique.....	224
Allier les potentiels environnementaux, paysagers et énergétiques au développement économique.....	224
Assurer l'accès à l'internet en haut débit voire très haut débit.....	224
Desservir par les transports en commun, promouvoir les modes de déplacements alternatifs.....	225
Favoriser le développement économique autour de la voie d'eau et de l'intermodalité.....	225

Chapitre 4.2. Les localisations préférentielles de l'activité économique.....	225
Prévoir des nouvelles grandes opportunités d'intérêt d'arrondissement.....	225
Intensifier l'effort de tertiairisation de l'économie.....	226
Aménager les zones d'activités actuelles et à venir d'ampleur intercommunale ou communale.....	226
Chapitre 4.3. Le commerce.....	227
Organiser les hypermarchés et le commerce de périphérie.....	227
Implanter une zone de reconfiguration commerciale.....	227
Dynamiser l'activité commerciale de centre-ville et notamment Douai.....	228
Equilibrer le Grand Douaisis à l'aide des pôles de centralité de Orchies et de Somain.....	228
Assurer une desserte commerciale intermédiaire.....	228
Pérenniser une offre commerciale relais.....	230
Maintenir l'armature commerciale de proximité.....	230
Reconfigurer l'offre commerciale de la RD645(ex RN45).....	230
Respecter et renforcer les spécificités territoriales.....	230
Chapitre 4.4. Le tourisme et les loisirs.....	231
Les conditions d'attractivité des équipements de loisirs et de tourisme à venir.....	231
Les activités touristiques et de loisirs liés à la voie d'eau.....	231
Diversification de l'activité agricole.....	231
Protection et valorisation touristique des sites urbains remarquables.....	231
Tourisme vert, trames vertes et bleues, liaisons douces.....	231
Chapitre 4.5. L'agriculture.....	232

Le cadre réglementaire

Code de l'Urbanisme - Article R122-3

Le document d'orientations générales, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :

- 1^o Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;
- 2^o Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;
- 3^o Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;
- 4^o Les objectifs relatifs, notamment :
 - a) A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;
 - b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;
 - c) A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;
 - d) A la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;
 - e) A la prévention des risques ;
- 5^o Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.

Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2^o ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

Une organisation territoriale remodelée

Chapitre 1.1.

Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser, et les espaces naturels, agricoles et forestiers

1.1.1. Maintenir une trame naturelle et paysagère

La trame naturelle et paysagère du Grand Douaisis constitue l'une des composantes majeures de l'organisation spatiale du territoire. Il s'agit de maintenir le réseau écologique, valoriser et préserver les milieux naturels sensibles, et mettre en scène cette trame (Cf. orientation cartographique 1).

Les espaces naturels d'intérêt majeur sont préservés conformément aux orientations du chapitre 1 de la Partie 2 « Les espaces et sites naturels à protéger ». Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre d'assurer sur le long terme le maintien de continuités entre ces espaces afin de permettre une cohérence et une sauvegarde des milieux à une échelle supra-communale.

La trame naturelle et paysagère doit servir de support à la mise en place d'un maillage de corridors écologiques favorisant les éléments de continuité entre les écosystèmes (Cf. 2.1.3.).

Les urbanisations et infrastructures ne doivent pas constituer d'obstacles au maintien de la trame naturelle et paysagère :

- Le développement de l'urbanisation au sein de la trame doit être maîtrisé par le maintien de coupures d'urbanisation (Cf. orientation cartographique 2) entre les communes et par la limitation stricte de l'urbanisation linéaire et diffuse.
- Des passages pour la faune et pour les modes doux doivent être réalisés sous ou sur les infrastructures de transport nouvelles (voies ferrées, autoroutières ou voies express) et recherchées sur les infrastructures existantes.

1.1.2. Des espaces à maîtriser : économiser les consommations d'espaces

Le développement de l'urbanisation doit passer en priorité, lorsque de telles disponibilités existent, par la reconquête des friches (urbaines et industrielles), la construction dans les dents creuses, la réhabilitation des quartiers en déshérence et des bâtiments désaffectés.

La densification des opérations d'habitat est recherchée (Cf. 3.2.2.).

L'urbanisation en continuité du tissu urbain existant, à proximité des équipements, services, commerces et transports collectifs est privilégiée.

La densification des zones d'activités existantes est favorisée par rapport à de nouvelles créations (Cf. 4.2.3.).

Les infrastructures structurantes ne doivent pas être le support d'une urbanisation linéaire mais conserver des séquences non bâties, des « coupures d'urbanisation », en s'appuyant sur des espaces naturels et agricoles « tampons ». Les documents de rang inférieurs délimitent, à leur échelle, les espaces assurant ce rôle. De manière générale, toute nouvelle construction est interdite dans ces espaces, à l'exception des extensions de bâtiments agricoles, nécessaires à leur exploitation et à leur entretien.

LA TRAME NATURELLE ET PAYSAGÈRE



ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 1 : LA TRAME NATURELLE ET PAYSAGÈRE DU GRAND DOUAISIS

PRINCIPALES COUPURES D'URBANISATION



ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 2 : PRINCIPALES COUPURES D'URBANISATION

Chapitre 1.2. Conforter l'armature urbaine actuelle

Les conditions du maintien de la diversité des paysages du Grand Douaisis et de ses grands équilibres passent par une organisation et une structuration de l'armature urbaine visant à mieux définir la vocation de chaque pôle urbain. L'objectif est donc bien de rompre avec une urbanisation relativement peu dense, souvent sans lien avec les grands équipements et les pôles de services qui, à terme, risque d'asphyxier l'ensemble du territoire, saturer les infrastructures de transports et remettre en cause les grands équilibres du territoire.

1.2.1. Des pôles de centralité à renforcer

La structure urbaine du Grand Douaisis est renforcée par l'existence de pôles de centralité (Cf. orientation cartographique n°3).

L'offre de service et les fonctions économiques (commerce, artisanat, activités tertiaires, ...) sont prioritairement concentrées dans ces pôles.

La desserte en transport en commun vers les pôles de centralité doit être globalement améliorée.

Le développement urbain dans les pôles structurants (offrant un minimum de services et d'équipements) est organisé pour optimiser préalablement le tissu urbain (Cf. 3.2.1). Le développement plus modéré des extensions urbaines de l'habitat hors de ces pôles se réalise selon les prescriptions inscrites dans la partie 3, chapitre 3.2 « Par une limitation de l'urbanisation dispersée ».

À l'extérieur des pôles de centralité tels que définis ci-dessus, les transitions entre espaces urbains, naturels et agricoles prennent une importance particulière compte tenu notamment de la morphologie spécifique du bâti ainsi que leur mise en valeur par un traitement adapté des franges (Cf. 2.2.1.).

Les pôles de centralité doivent accueillir des formes urbaines adaptées aux objectifs de densité mais aussi à la possibilité d'offrir des programmes mixtes en matière d'habitat, ce qui implique une diversification des modes de financement et des publics visés.

Au sein des principaux pôles de centralité, les opérations de renouvellement urbain concernant les quartiers desser-

vis par les gares SNCF et les stations majeures du TCSP intègrent un développement immobilier pour les activités tertiaires.

1.2.2. Des espaces à inventer

Le Grand Douaisis est caractérisé par un tissu urbain peu dense ne laissant pas apparaître de centralités suffisamment affirmées. Afin de restaurer l'attractivité de ce territoire, l'urbanisme et les formes urbaines constituent un enjeu majeur pour créer de nouveaux lieux de centralité par une urbanisation plus dense. Ces lieux de centralité nouveaux doivent s'appuyer sur les arrêts du TCSP et les gares TER afin de créer une nouvelle urbanité rendue accessible au travers de l'optimisation des transports collectifs.

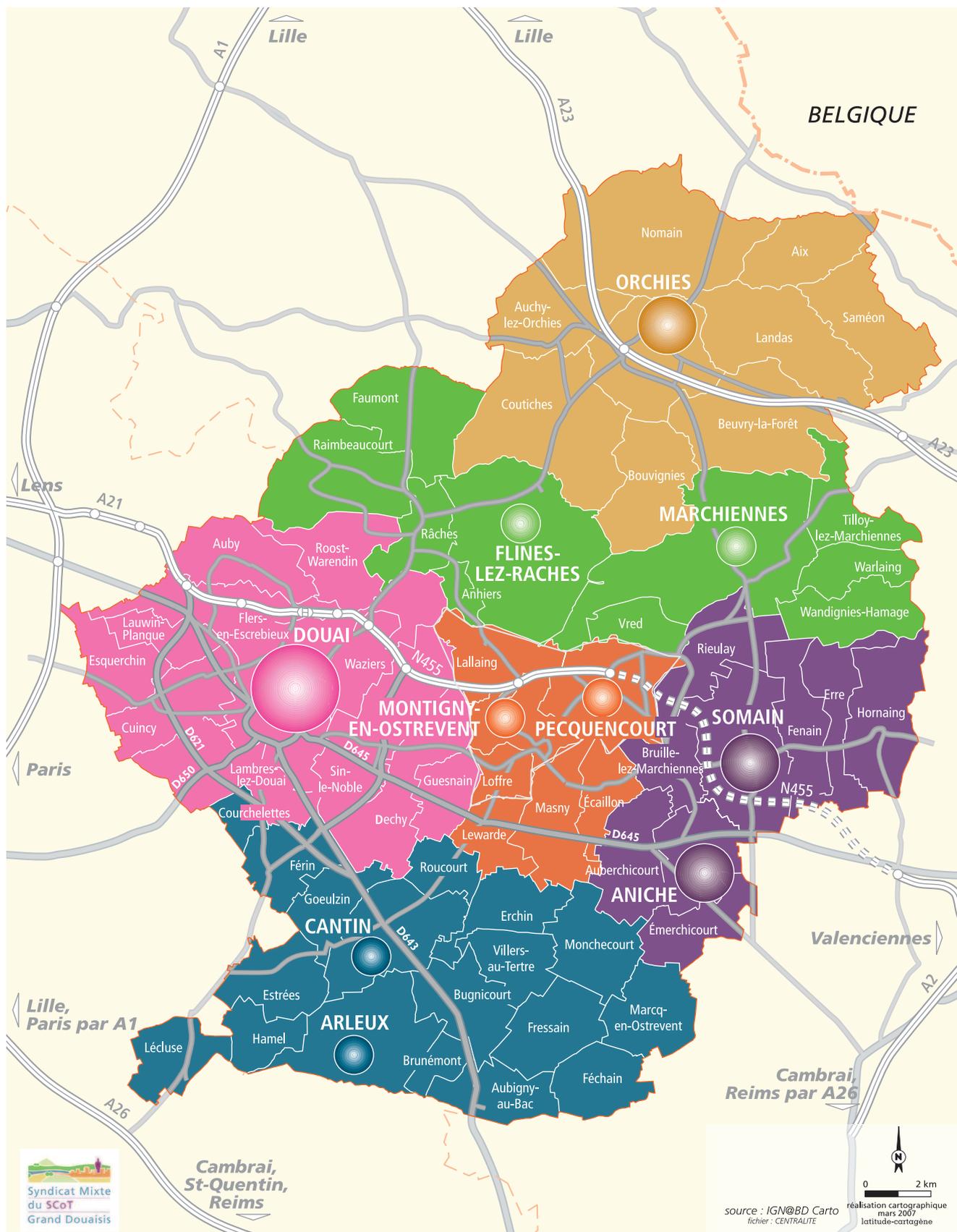
Les quatre secteurs stratégiques (Cf. PADD) font l'objet des orientations particulières suivantes :

Le secteur Somain-Aniche

La structuration spatiale du bipôle Somain-Aniche doit s'appuyer sur :

- ↗ le maintien de deux entités urbaines distinctes, autour de Somain d'une part, et d'Aniche d'autre part
- ↗ des liaisons nouvelles entre les espaces à ouvrir à l'urbanisation
- ↗ le développement d'un quartier d'habitat durable entre Somain et Fenain
- ↗ le développement du pôle d'échanges de la gare TER de Somain
- ↗ la connexion de ce pôle d'échanges au futur TCSP en liaison avec Aniche. De manière plus globale, la desserte du pôle d'échanges devra être améliorée en s'intégrant au réseau de transports urbains du Douaisis ou du Valenciennois
- ↗ le positionnement d'un équipement sportif
- ↗ le cœur de ce bipôle réservé à de l'activité économique. Ses aménagements doivent permettre une évolution qualitative des aménagements nécessaires de cette zone, développant les services nécessaires au développement de ce secteur, et l'articulation entre les parcs d'activités et la gare de triage.
- ↗ la valorisation de l'autoroute A21 et l'amélioration de l'accessibilité vers Douai et Valenciennes.

LES PÔLES DE CENTRALITÉ DU SCOT GRAND DOUAISIS



ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 3 : LES PÔLES DE CENTRALITE DU SCOT DU DOUAISIS

Le secteur Montigny-en-Ostrevent/Pecquencourt

La structuration urbaine du secteur stratégique de Montigny-en-Ostrevent/Pecquencourt doit s'appuyer sur :

- une organisation et un développement autour de la gare de Montigny-en-Ostrevent
- le renforcement d'une identité « ville dans le parc » par une valorisation de la trame naturelle et paysagère. (Cf. 1.1.1.),
- l'intégration du Parc d'activités Barrois à la fois vecteur de développement économique et d'urbanisme durable intégré (HQE),
- la valorisation de l'A21, axe vitrine du Douaisis,
- un aménagement cohérent du site intercommunal de l'ancienne cité des Agneaux situé sur les communes de Lallaing et de Montigny-en-Ostrevent,
- une amélioration des liaisons en transport collectif vers la gare de Montigny-en-Ostrevent, notamment depuis l'axe de la RD 645 (ex RN45), axe du TCSP,
- la mise en valeur des cités minières d'intérêt patrimonial remarquable et l'achèvement de la rénovation des cités,
- la diversification des habitats (types de logements et de formes urbaines), des services et équipements, notamment autour de la gare TER de Montigny-en-Ostrevent,
- le maintien des continuités vertes et des espaces de respiration,
- l'intégration des espaces agricoles,

Pôle majeur du SCoT, Douai et sa première couronne constituent un enjeu fondamental pour l'ensemble du Grand Douaisis.

Le secteur de Douai-Est

La structuration du secteur de Douai-Est doit être basée sur :

- une vision globale du fonctionnement d'un couloir de développement allant du projet du Raquet à celui de Frais-Marais,
- la mise en place de nouvelles lignes de transport en commun en site propre, l'une desservant le Nord de ce secteur, vers Frais-Marais, l'autre vers le Raquet et l'hôpital de Dechy,
- le développement du site intercommunal du Raquet, constituant un quartier global regroupant différentes fonctions urbaines (habitat, services, équipements, pôle économique) organisées autour de l'axe de TCSP,
- la restructuration du centre-ville de Dechy en lien avec

la ligne 1 du TCSP,

- un développement maîtrisé de l'habitat, la mise en valeur et la rénovation des cités minières,
- une ambition en terme d'habitat durable ne pouvant être ramenée au seul site du Raquet,
- un renforcement de la « ville centre » par un développement de l'offre de services et des fonctions économiques supérieures (activités tertiaires, services supérieurs, hôtellerie haut de gamme, culture et enseignement supérieur, ...)
- l'opération structurante d'aménagement des espaces autour de la gare de Douai, contribuant significativement à renforcer l'image du Douaisis,
- des aménagements adaptés permettant de réduire l'effet de rupture de la voie ferrée sur la façade Est de la gare de Douai, notamment concernant les modes doux,
- la création d'une nouvelle gare TGV à Douai située sur la partie Nord du site du Raquet et sera reliée au TCSP.
- le pôle Vauban, pôle de reconversion stratégique qui doit s'appuyer sur un développement mixte (habitat/services/commerces) de haute qualité, permettant ainsi de valoriser le bord de Scarpe,
- le développement du rayonnement métropolitain de Gayant Expo,
- le renforcement de la rocade Est, afin d'absorber l'augmentation de population liée aux projets de développement urbain. La question de l'adaptation de la rocade Est pour permettre le franchissement par le TCSP est à étudier.

Le secteur de l'Orchésis-Pévèle

La structuration du secteur de l'Orchésis et de la Pévèle doit être basée sur :

- l'inscription territoriale de la liaison Douaisis-Orchésis
- la densification du tissu urbain autour du pôle d'échange de la gare d'Orchies,
- la maîtrise de l'étalement urbain qui implique une valorisation des paysages, la préservation des espaces agricoles et de l'environnement,
- l'instauration d'une politique foncière adaptée au phénomène de périurbanisation qu'il convient de maîtriser et permettant notamment l'introduction de logements locatifs pour un meilleur équilibre social de l'habitat,
- le maintien des activités agricoles, le développement économique (zone d'activités) et l'accroissement de l'offre de services (commerce, service à la personne,

économie résidentielle, ...)

- le développement d'une offre en transports collectifs adaptée au milieu périurbain peu dense.
Le rabattement vers le pôle d'échange de la gare d'Orchies doit être amélioré,
- La mise en œuvre d'une politique commerciale visant à endiguer l'évasion commerciale,
- Le développement de nouvelles attractivités s'appuyant sur le développement du télétravail, du tourisme rural, et des opportunités qu'offrent les énergies renouvelables.

Afin de compléter les orientations de développement de ces quatre secteurs, chacun de secteurs stratégiques fera l'objet d'un schéma de secteur. Ces documents seront réalisés dans un délai de 5 ans. Leur périmètre de pertinence et leurs enjeux respectifs seront délimités dès l'ouverture des travaux, qui s'appuieront sur un effort de concertation le plus large possible.

Par ailleurs, le secteur rural de l'Arleusis pourra également s'engager dans une démarche d'élaboration de schéma de secteur, en s'appuyant sur le plan de paysage de la région d'Arleux.

1.2.3. La localisation des grands équipements

L'implantation des équipements culturels, sportifs, de loisirs et de tourisme doit respecter les objectifs généraux du SCoT en matière d'organisation urbaine et de déplacement (Cf. Partie 3).

Les équipements culturels, sportifs, de loisirs et de tourisme d'attractivité intercommunale sont à localiser à proximité des axes lourds de transports collectifs bénéficiant d'une desserte adaptée à leur fréquentation.

L'accès pour les piétons et vélos depuis les secteurs d'habitat aux équipements culturels, sportifs, de loisirs et de tourisme fait l'objet d'une attention particulière.

Chapitre 1.3.

Optimiser les transports collectifs et les infrastructures

1.3.1. Faire des pôles gares des lieux stratégiques

La création d'une nouvelle gare TGV à Douai s'inscrit dans une stratégie de développement du Douaisis (Cf. 1.2.1 et 4.2.2).

L'urbanisation autour des pôles gares (500 mètres environ) privilégie un habitat dense (au moins 35 logements/hectare utile) accompagné de services de proximité. L'urbanisation se développe prioritairement dans le tissu urbain existant par le biais d'opérations de renouvellement urbain (reconversion des friches, ...) ou sur des espaces non bâtis situés à proximité immédiate de la gare.

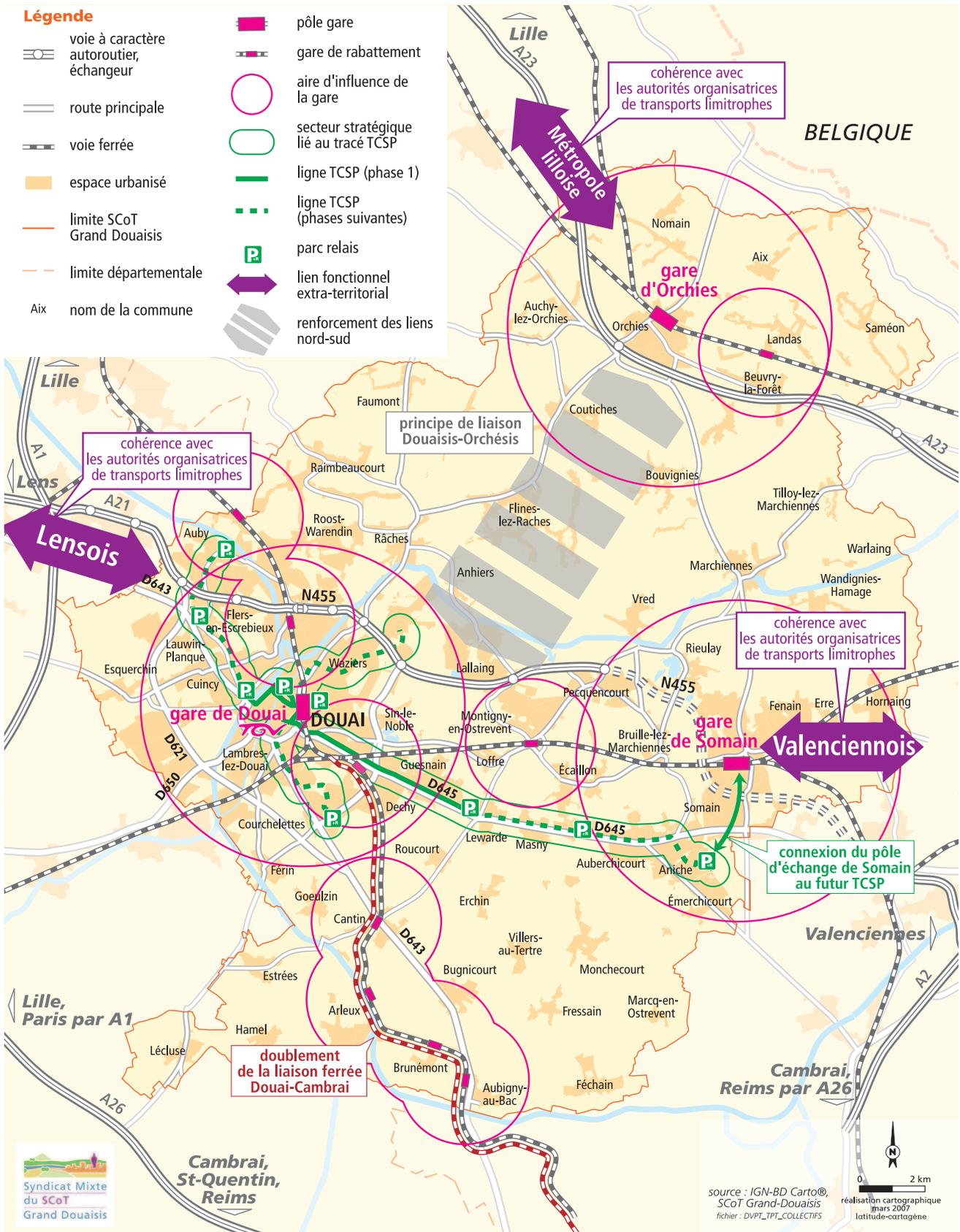
L'interconnexion des gares TER et TGV avec les réseaux de transports publics urbains et interurbains doit être améliorée sur le territoire du Grand Douaisis (notamment Somain), y compris en lien avec les gares limitrophes du Grand Douaisis (notamment Leforest).

Suivant l'importance de la gare, les communes accueillant un pôle gare doivent fournir les services nécessaires à son bon fonctionnement (pôle de transport en commun urbain, arrêt pour les transports en commun, gare routière, dépose minute, stationnement de courte durée, stationnement de longue durée, stationnement des deux roues, commerces de proximité).

Les communes accueillant une gare dont la vocation principale est le rabattement prévoient les infrastructures nécessaires à son développement (dimensionnement adapté des parcs de stationnement à proximité immédiate de la gare, itinéraires lisibles et peu contraints afin de faciliter leur accès en transport collectif, modes doux ou voiture particulière).

Pour diminuer l'effet de rupture, le franchissement des voies ferrées insérées en milieu urbain doit être recherché. Des solutions accessibles pour tous les modes de transports sont à étudier.

ORIENTATIONS LIÉES AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS



ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 4 : PROJETS LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.3.2. Développer l'usage des transports collectifs pour limiter l'utilisation de la voiture

Dans les pôles de centralité (Cf. 1.2.1), la desserte en transports collectifs doit être renforcée.

Le TCSP doit constituer un outil d'aménagement et de développement qualitatif de l'urbanisation permettant d'accroître l'attractivité du territoire. Le TCSP doit ainsi répondre à 4 objectifs majeurs :

- la structuration urbaine, notamment comme outil de désenclavement des quartiers et de renforcement des centralités ;
- la valorisation du patrimoine architectural et du bâti, notamment par une requalification des espaces publics et une articulation possible avec des opérations de restructuration urbaine ;
- vecteur de développement de la part de marché des transports publics dans les déplacements, notamment par la régularité, la vitesse commerciale et le confort du mode de transport, vecteur d'une meilleure image des transports publics ;
- vecteur d'attractivité du Grand Douaisis, notamment par la visibilité d'un projet structurant transformant la ville.

Le TCSP, dont la 1ère phase est en cours de réalisation, doit permettre à terme de relier le centre-ville de Douai :

- au pôle de centralité secondaire Somain-Aniche ;
- au Centre Hospitalier de Dechy, via le futur quartier durable du Raquet, et le quartier des Epis en cours de renouvellement urbain ;
- au quartier de Frais-Marais, via la commune de Waziers, qui comporte des zones de forts enjeux de développement de l'urbanisation ;
- au centre-ville d'Auby, via le Centre commercial de Flers-en-Escrebieux. Une connexion avec le réseau de transport urbain de Lens-Liévin - Hénin-Carvin doit être recherchée.

Le TCSP doit constituer un outil d'aménagement et de développement qualitatif de l'urbanisation permettant d'accroître l'attractivité du territoire.

Les stations du TCSP sont des secteurs d'aménagement stratégiques. Les opérations urbaines visant à leur réorganisation sont caractérisées par une densité d'habitat et de services accrue.

Les documents d'urbanisme locaux concernés par les futurs axes de circulation du TCSP doivent anticiper l'arrivée de l'infrastructure et prévoir les opérations d'urbanisation et de renouvellement urbain induites.

L'urbanisation doit s'articuler avec la desserte par les transports en commun : dans les secteurs urbains situés à moins de 500 mètres des stations de TCSP, l'urbanisation doit atteindre un niveau de densité suffisant (supérieur à 30 35 logements/hectare utile) pour permettre à la desserte en transports en commun d'être pertinente. (Cf. 3.2.4).

En dehors des communes concernées par le tracé du TCSP, les secteurs d'urbanisation future doivent être localisés prioritairement à proximité d'une desserte en transport en commun existante.

Afin de limiter l'usage de la voiture, des mesures en matière de limitation et de réglementation du stationnement public doivent être instaurées en lien avec la bonne desserte en transports en commun.

Le Plan de déplacements urbains peut étudier, dans les secteurs les mieux desservis par les transports en commun, l'instauration de périmètres, conformément à l'article R.123-11g du Code de l'urbanisme, où les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux seront réduites.

Le stationnement de courte durée doit être favorisé en centre-ville et aux abords des zones commerciales afin d'augmenter la rotation des véhicules sur les aires de stationnement.

Le stationnement des résidents dans les secteurs où les possibilités de stationnement en voirie et sur l'espace privatif sont limitées peut être traité par la réalisation de « poches de stationnement » collectifs dans les interstices urbains existants.

En accompagnement du TCSP, des parcs relais permettant des stationnements longue durée doivent être aménagés en périphérie immédiate des centres-villes.

L'interconnexion avec les réseaux de transports urbains du Valenciennois et du Lenois doit être recherchée, afin de créer un arc de transports en commun du Béthunois au Valenciennois.

ORIENTATIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET D'INTERMODALITÉ

Légende

-  voie à caractère autoroutier, échangeur
-  route principale
-  voie ferrée
-  espace urbanisé
-  limite SCoT Grand Douaisis
-  limite départementale
-  Aix nom de la commune
-  prolongement de l'autoroute
-  solution à l'engorgement
-  contournement routier
-  canal grand gabarit
-  site fluvial à conforter
-  site fluvial à créer
-  renforcement des liens



ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 5 : INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET INTERMODALITÉ

1.3.3. Favoriser les déplacements piétons et cyclistes

Pour organiser le partage de la voirie, tous les projets d'infrastructures et de déplacements (hors autoroutes et voies rapides) intègrent le développement des modes de transports alternatifs à la voiture (bandes ou pistes cyclables, voies mixtes piétons/vélos, ...).

La réalisation d'aménagements en mode doux doit concourir en priorité à la mise en évidence d'itinéraires sécurisés reliant les principaux pôles générateurs de déplacement.

Les gares et arrêts principaux de transports en commun ainsi que les principaux équipements, zones de services et de commerce doivent être rendus très accessibles, tant par la marche à pieds que par les autres modes de déplacements non motorisés :

- en offrant des capacités de rabattement efficaces,
- en créant chaque fois que nécessaire des parkings relais,
- en facilitant l'accès pour les vélos et leur stationnement sécurisé à proximité immédiate de ces sites.

Afin de répondre aux besoins de mobilité des personnes en situation de handicap, et plus globalement des personnes à mobilité réduite, et conformément à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, les communes ou les intercommunalités doivent réaliser des schémas d'accessibilité de la voirie, des espaces publics et des équipements publics. Ces schémas devront être réalisés dans une perspective globale de préservation des itinéraires en intégrant la notion de chaîne de déplacement. Le Plan de Déplacements Urbains intégrera ces dispositions ainsi que le Schéma d'accessibilité des transports collectifs.

La cohérence d'un réseau de liaisons douces au-delà des limites communales et intercommunales doit être assurée. Dans le périmètre de transports urbains, un schéma des circulations douces la matérialise. Le schéma cyclable départemental, le réseau régional de véloroutes voies vertes, ainsi que le plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées du Conseil Général du Nord concernent l'ensemble du Grand Douaisis. Les planifications intercommunales (PDU) et les documents d'urbanisme locaux doivent respecter ces quatre éléments stratégiques.

1.3.4. Optimiser le réseau routier et ferré

L'achèvement des travaux de mise en œuvre de l'A21 permettra un rééquilibrage du développement de l'arc Douai - Aniche - Somain. Un traitement qualitatif s'applique à l'infrastructure de l'A21 (respect des corridors écologiques, minimisation des impacts sur les espaces naturels, les espaces agricoles et les paysages) mais aussi aux espaces limitrophes en situation de co-visibilité (insertion paysagère des bâtiments, coupure d'urbanisation à respecter afin d'éviter une urbanisation linéaire le long de cet axe).

Une nouvelle liaison doit être étudiée entre l'axe médian du Douaisis (axe Douai/Somain) et l'Orchésis afin de renforcer l'armature urbaine du territoire, de répondre aux problèmes de sécurité et de nuisances constatés autour des RD 917-938 et RD 957. Cette liaison ne devra pas augmenter globalement la fréquentation des axes routiers desservant la métropole lilloise. Elle favorise l'accès au pôle d'échange TER d'Orchies. L'étude portera sur différents modes de transport, permettant de répondre aux besoins identifiés : route de desserte locale, voie ferrée, transport en commun en site propre.

Cette liaison ne devra pas augmenter globalement la fréquentation des axes routiers desservant la métropole lilloise dans l'état actuel (2x2 voies) du réseau autoroutier A23.

Les documents d'urbanisme locaux des communes concernées par le projet devront maintenir les zones classées A ou N inconstructibles autour de cette liaison de façon à ce qu'elle ne devienne pas le support d'une urbanisation linéaire.

La déviation de la RD 643 (ex RN43) au niveau de Cantin permettra d'améliorer la circulation et le cadre de vie des habitants de la commune. Les documents locaux d'urbanisme doivent veiller à ce que les terrains à proximité du contournement restent inconstructibles.

Le projet de liaison entre la RD 643 (ex RN43) et la RD 645 (ex RN45) inscrit au Schéma Départemental Routier du Nord doit permettre l'amélioration de l'accessibilité au Centre Historique Minier de Lewarde et au pôle d'échanges de Masny et assurer une meilleure sécurisation du centre de la commune de Roucourt.

Afin de renforcer la place du Grand Douaisis dans l'aire métropolitaine de Lille et d'accroître l'utilisation des transports ferrés, des mesures doivent être engagées (augmentation des sillons ferrés, suppression des passages à niveau, ...) afin d'améliorer la vitesse commerciale et le cadencement sur les lignes Douai-Lille, Douai-Lens, Douai-Valenciennes, Douai-Cambrai et Orchies-Lille. Le projet inscrit au Schéma Régional des Transports concernant le doublement de la voie ferrée reliant Douai à Cambrai est à étudier.

Dans l'hypothèse d'une nouvelle gare TGV au Sud de Lille, les liaisons cadencées vers cette gare devront être organisées depuis les gares du Douaisis.

Une amélioration de la desserte du pôle d'activités de l'Ouest du Douaisis depuis l'autoroute A1 pourra être étudiée.

Une solution doit être recherchée pour résoudre le problème d'engorgement du réseau routier au centre de la commune de Marchiennes.

Les projets d'infrastructure et les études de nouvelles infrastructures, de par leur tracé et leur aménagement, doivent être compatibles :

- avec les orientations de la partie 2 concernant la prise en compte de l'environnement dans les projets,
- permettre le maintien de la trame naturelle et paysagère (Cf.1.1.1),
- prendre en compte la problématique des nuisances sonores,
- respecter les orientations du chapitre 4.5 concernant l'agriculture.

1.3.5. Développer l'intermodalité pour les transports de marchandises

Des orientations en faveur de l'intermodalité et l'utilisation de la voie d'eau doivent être engagées sur le territoire, en lien notamment avec la mise en service du Canal Seine-Nord Europe.

Le développement de l'utilisation de la voie d'eau implique l'amélioration des quais et des accès à la voie d'eau pour les camions, l'optimisation des installations existantes, la création d'un port multisites (Cf. 4.1.) et l'augmentation des hauteurs libres sous les ouvrages d'art.

Afin d'optimiser les espaces situés à proximité de la voie ferrée, les entreprises utilisant ces plateformes d'échange y seront prioritairement implantées.

Dans la zone de la Renaissance et à proximité de son embranchement ferré, l'implantation des entreprises utilisant l'intermodalité et cette plate-forme d'échanges est prioritaire.

L'environnement au coeur du projet

Chapitre 2.1.

Les espaces et sites naturels à protéger

2.1.1. Protéger les sites naturels d'intérêt majeur

Le SCoT Grand Douaisis a réalisé une étude exhaustive et qualitative des espaces naturels présents dans son périmètre en concertation avec le Parc naturel régional Scarpe-Escout. Les principaux milieux écologiques font l'objet de protections réglementaires. Il convient de protéger durablement les espaces du territoire sensibles d'un point de vue écologique.

Pérenniser les espaces de très forte valeur écologique

Les milieux écologiques majeurs font déjà l'objet de protections, notamment dans le périmètre du Parc Naturel Régional Scarpe - Escout. Ces zones naturelles sont situées dans les périmètres :

- Site d'intérêt communautaire Natura 2000/ Zone Spéciale de Conservation,
- Zone de Protection Spéciale Natura 2000,
- Réserve naturelle régionale,
- Espace naturel sensible du Conseil Général du Nord,
- Espace boisé classé.

L'urbanisation dans ces zones n'est pas autorisée. Ces espaces doivent faire l'objet dans les documents d'urbanisme locaux d'un zonage et d'un règlement adaptés, compatibles avec le maintien, la gestion, la restauration voire le renforcement des entités reconnues et de leur fonctionnement.

Seuls les aménagements légers suivants peuvent y être implantés, sous condition de ne pas porter atteinte aux équilibres écologiques et paysagers de ce patrimoine naturel :

- les chemins piétonniers et les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public,
- les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières ne créant pas de surface hors œuvre brut.

Afin de ne pas bloquer le développement des communes dont l'enveloppe urbaine est entièrement située au sein de la Zone de Protection Spéciale Natura 2000 (Marchiennes, Warlaing et Wandignies-Hamage), les projets d'aménagement et d'extension de l'urbanisation seront exceptionnellement autorisés pour ces communes. Les aménagements devront être réalisés en tenant compte de la sensibilité du milieu et être compatibles avec les objectifs de gestion associés à la ZPS. En cas d'atteinte à l'écosystème, des mesures de compensations devront être définies.

Préserver des espaces pour leur intérêt écologique, faunistique et floristique

Le SCoT a déterminé un certain nombre de sites pour leur intérêt écologique, faunistique et floristique, s'appuyant notamment sur les sites prioritaires du Parc naturel régional Scarpe-Escout, les ZNIEFF de type 1 et les zones de préemption du Conseil général du Nord au titre des espaces naturels sensibles.

Au sein de ces ensembles écologiques, protégés au titre du SCoT, les documents d'urbanisme locaux doivent maintenir les zonages N ou A ainsi qu'un règlement adapté à la préservation de ces milieux. Les usages agricoles actuels et futurs ne portant pas atteinte à leur qualité paysagère et écologique sont à conforter et à développer.

Ces espaces pourront être valorisés par la réalisation d'aménagements à finalité pédagogique, touristique ou de loisir, adaptés à la sensibilité du milieu.

La réalisation d'un aménagement d'intérêt général qui, par sa situation, sa nature ou sa dimension porte atteinte à la biodiversité ou à l'équilibre des écosystèmes naturels, doit faire l'objet de mesures compensatoires conséquentes en faveur des milieux naturels. Ces mesures doivent permettre d'atteindre et d'établir le même niveau écologique, les mêmes fonctions, les mêmes surfaces, à terme, d'espaces concernés. Elles seront envisagées avec des organismes compétents en matière d'écologie ainsi qu'en concertation

avec le monde agricole. Ces espaces seront classés en zone N dans les documents d'urbanisme locaux.

Préserver les prairies

Les prairies sont garantes de l'identité paysagère du territoire et présentent des intérêts multiples : protection des cultures, gestion de la ressource en eau, lutte contre les phénomènes d'érosion, intérêt écologique et paysager. Leur valorisation doit être recherchée.

2.1.2. Augmenter les surfaces boisées

Lors de l'élaboration de leur document d'urbanisme, les communes doivent identifier les espaces boisés, alignement d'arbres ou arbres isolés remarquables susceptibles de faire l'objet d'une protection renforcée, par leur classement en espaces verts protégés ou en espaces boisés classés.

Les communes doivent veiller au principe d'arborisation compensatoire et rechercher l'augmentation du taux de boisement sur leur territoire.

Dans le cas de projets d'intérêt public (infrastructures, ...) qui porteraient atteinte, partiellement ou totalement à un espace boisé, les maîtres d'ouvrage intégreront le principe de 4 arbres replantés pour 1 arbre abattu comme mesure compensatoire.

2.1.3. Préserver et renforcer les corridors écologiques

Les corridors écologiques sont des éléments naturels linéaires ou non qui permettent le flux biologique entre les espaces naturels (espaces boisés, zones humides, terrils, haies, ripisylves, ...).

Les documents d'urbanisme locaux doivent identifier et préciser l'emplacement des éléments pouvant assurer cette fonction : les ensembles boisés importants, haies et talus dont l'intérêt pour la biodiversité, le paysage ou la limitation du ruissellement pluvial est manifeste, peuvent notamment être inscrits en espaces boisés classés.

La continuité de ces éléments doit être préservée et leur liaison avec d'autres éléments identifiés sera recherchée pour permettre l'établissement de réels corridors. Les communes s'appuieront pour cela sur les études réalisées

dans le cadre des schémas de trames vertes et bleues communautaires.

Les projets d'infrastructures de transport terrestre doivent intégrer le traitement des corridors écologiques (aménagement végétal, passages à faune). La création ou le réaménagement de voiries doit notamment s'accompagner d'une augmentation de la surface végétalisée, en particulier en milieu urbain.

Au sein des enveloppes urbaines, un « couloir vert » de part et d'autre des cours d'eau doit être préservé lors de projets d'extension urbaine. Sa valorisation par des aménagements légers (sentiers pédestres ou cyclistes, ...) est recherchée.

ÉLÉMENTS DE CORRIDORS ÉCOLOGIQUES



ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 7 : LES CORRIDORS ECOLOGIQUES

2.1.4. Protéger les zones humides

Les orientations du SDAGE Artois-Picardie et les mesures des SAGE présents sur le territoire du SCoT Grand Douaisis s'imposent au SCoT.

Les zones humides sont des terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire. La végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année. (Loi sur l'eau, 1992, art. L. 211 du Code de l'environnement). La carte ci-jointe présente les zones humides identifiées par les SAGE sur le territoire, fonction des connaissances actuelles.

Les zones humides des espaces à enjeux prioritaires et des espaces à enjeux définis par les SAGE doivent être préservées afin de conserver leur caractère humide ou leur rôle en tant que zones d'expansion des crues.

Les documents d'urbanisme locaux doivent classer ou maintenir les espaces à enjeux prioritaires et les espaces à enjeux définis par les SAGE, en zones non urbanisables (zonage A ou N). Un indice particulier peut être attribué aux zonages A afin d'affirmer la présence de ces sites naturels d'intérêt.

Des prescriptions particulières (interdiction des affouillements, d'exhaussement du sol, de drainage, ...) permettant la conservation de la fonctionnalité du site doivent être prévues sur les espaces à enjeux prioritaires et sont recommandés sur les espaces à enjeux.

Les usages (pompage, rejet, remblai, drainage, dépôts de sédiments, comblement, ...) risquant de modifier l'état initial des zones humides identifiées par les SAGE ne sont pas autorisés sur les espaces à enjeux et sur les espaces à enjeux prioritaires.

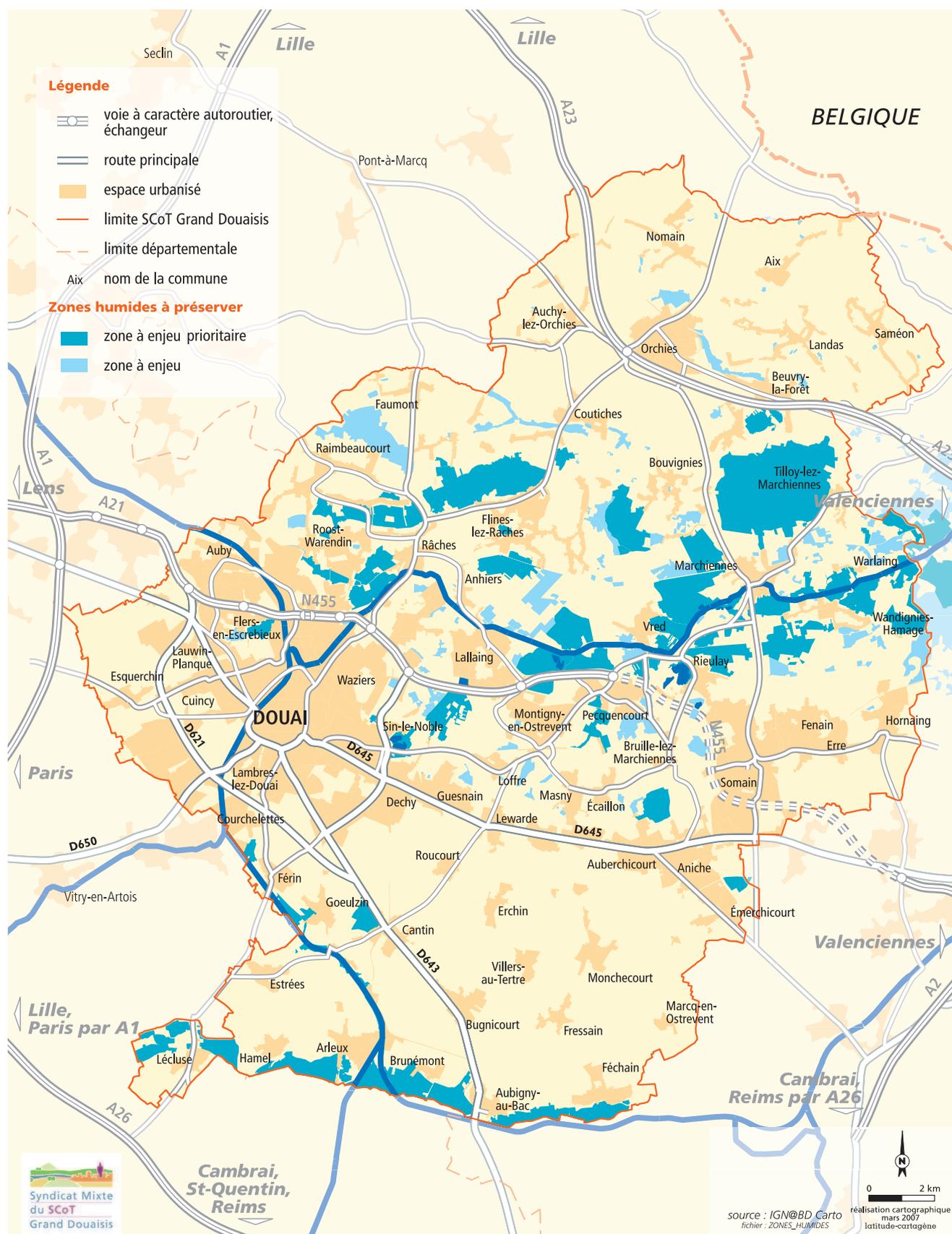
Les urbanisations et infrastructures nouvelles ne doivent pas compromettre la continuité du réseau hydrographique ainsi que l'interconnexion avec les zones humides.

Dans les zones humides des espaces à enjeux et à enjeux prioritaires, la création de mares et d'étangs n'est pas autorisée afin d'assurer le maintien d'un certain niveau d'eau des zones humides pour préserver la richesse biologique existante, sauf en cas de réhabilitation de biotope

La gestion des eaux pluviales et usées des nouveaux aménagements devra intégrer la mise en place de techniques alternatives de gestions des eaux, la récupération et réutilisation des eaux pluviales et la maîtrise des écoulements par des techniques douces et respectant les caractéristiques initiales du milieu (présence de fossés, zones humides, ...) ainsi que le maintien ou la restauration de zones humides par la maîtrise des niveaux d'eau.

Dans le cas de projets d'intérêt public (infrastructures, ...) qui porteraient atteinte, partiellement ou totalement à une zone humide, des mesures compensatoires permettant d'atteindre et d'établir le même niveau écologique, les mêmes fonctions, les mêmes surfaces, à terme, de l'espace concerné devront être envisagées. Ces compensations, afin de ne pas porter atteinte à des espaces agricoles exploités, seront menées en concertation avec les représentants de la profession agricole et les services de l'Etat compétents.

LES ZONES HUMIDES

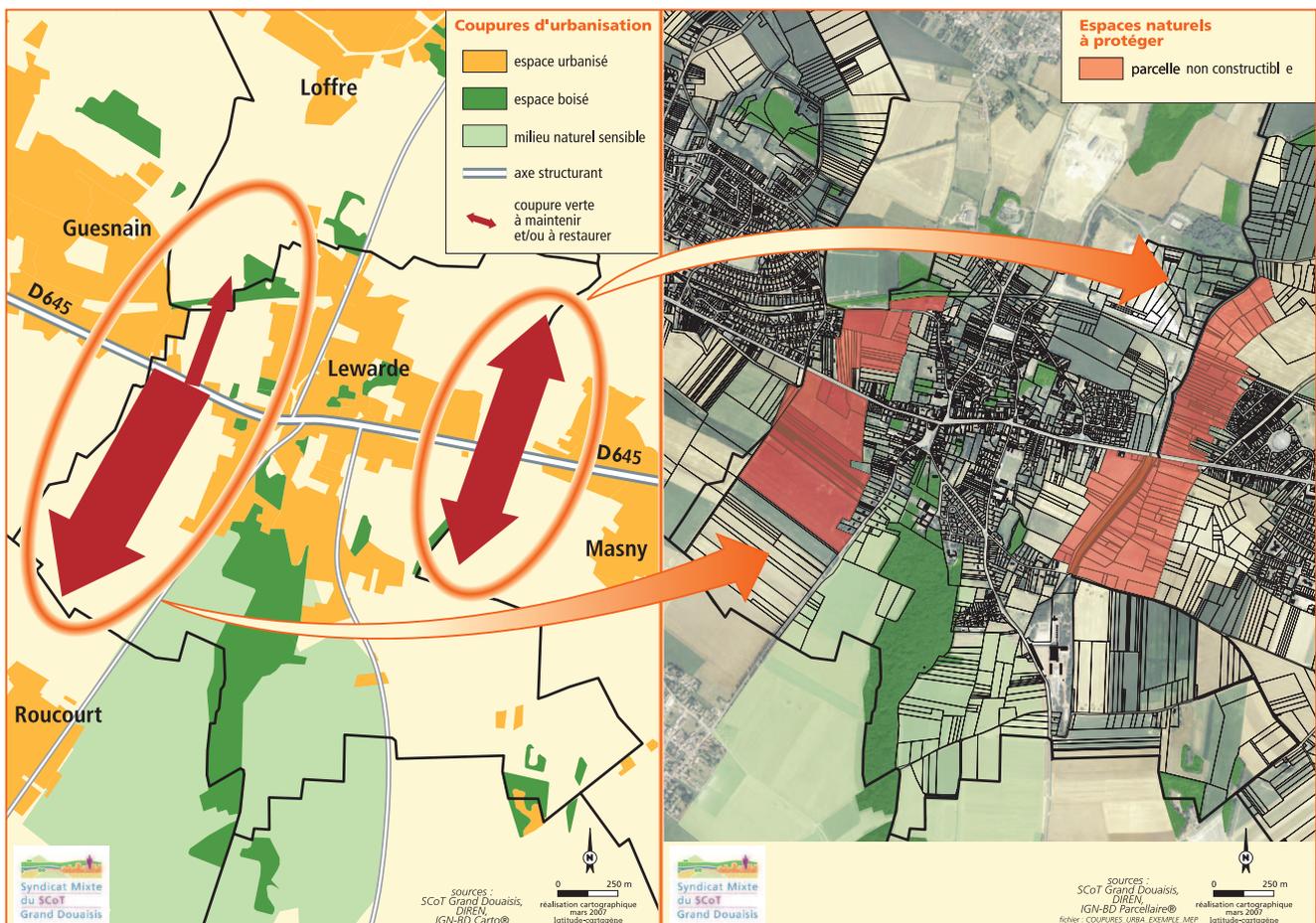


ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 8 : LES ZONES HUMIDES

2.1.5. Des espaces à préserver strictement

Les espaces tampons entre les communes Guesnain/Lewarde et Lewarde/Masny, possèdent une valeur paysagère forte et un rôle de corridor écologique entre les espaces naturels au nord et au sud de la RD 645 (ex RN45). Ils doivent être préservés strictement de toute urbanisation. Entre Guesnain et Lewarde, deux voiries de desserte locale pourront être autorisées afin de desservir au nord de la RD645 le projet d'un quartier d'habitat nouveau situé derrière le front bâti de la RD645, au sud pour permettre l'accès à l'arrière du front bâti de la RD645. Ces dessertes devront veiller à limiter les incidences sur la coupure d'urbanisation, et être accompagnées d'un volet paysager et écologique permettant de garantir la qualité de l'entrée de ville et de reconstituer un point d'ancrage écologique. Les documents d'urbanisme locaux doivent retranscrire cette protection par un zonage A ou N et un règlement adapté.

LES COUPURES D'URBANISATION GUESNAIN-LEWARDE-MASNY



ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 9 : LES COUPURES D'URBANISATION GUESNAIN - LEWARDE - MASNY

Chapitre 2.2.

Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville

2.2.1. Paysager les franges urbaines

Les documents locaux d'urbanisme doivent aborder la question des franges urbaines et des limites à l'urbanisation. Les franges urbaines font l'objet d'un traitement paysager spécifique afin d'éviter les effets de rupture entre les espaces bâtis et les espaces naturels et agricoles.

Les projets d'extension du tissu urbain doivent inscrire les limites d'urbanisation au regard du contexte géographique, des structures paysagères et naturelles, du fonctionnement de l'activité agricole et préciser leur matérialisation (localisation, usage éventuel de la limite dans le fonctionnement urbain qui s'appuiera sur des supports existants ou à créer).

La préservation des interfaces ville/campagne sera recherchée en permettant le maintien des exploitations agricoles en cohabitation avec l'urbanisation.

La préservation des éléments de maillage et de continuité avec les espaces naturels et ruraux (haies, chemins, ruisseaux, ...) est favorisée au niveau des franges urbaines.

Des ouvertures paysagères (cônes de vue, ...) sur les espaces naturels, ruraux ou forestiers depuis les espaces urbains sont à préserver ou à recréer dans le cadre d'aménagements, hors centre-ville ou centre-bourg.

2.2.2. Mettre en valeur les entrées de ville et qualifier les abords des axes structurants

Le contrôle de l'affichage publicitaire et des enseignes en bordure des routes doit faire l'objet d'une attention particulière afin d'éviter leur prolifération en entrées de ville et de village, aux abords des massifs forestiers, des monuments historiques et dans les sites naturels et paysagers remarquables. Les communes peuvent adopter des zonages de publicité visant le contrôle de l'affichage (Loi n° 79-1150 du 29 décembre 1979 modifiée, relative à la publicité, aux enseignes et pré-enseignes) ou mettre en œuvre des chartes d'entrée de ville.

L'insertion paysagère doit être prise en compte pour toutes les nouvelles urbanisations à vocation d'habitat, d'activités économiques et d'infrastructures situées à proximité des grands axes de circulation, afin d'éviter les effets de césure déjà très présents sur le territoire.

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations ne sont pas autorisées dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation, à l'exception des dérogations prévues à l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme.

L'urbanisation linéaire le long des axes routiers doit être évitée (Cf. 3.2.2).

Les éléments structurants du paysage (boisements de qualité, haies, cours d'eau, ...) en bordure des axes sont à maintenir, voire à renforcer ou à recréer.

Les ouvrages techniques liés aux infrastructures (bassins de rétention, ...) font l'objet des mêmes exigences au niveau du traitement paysager que l'infrastructure elle-même.

2.2.3. Intégrer qualitativement l'urbanisation dans son environnement

Les PLU doivent veiller à ce que les nouveaux bâtiments agricoles et les surfaces attenantes s'intègrent dans le contexte paysager par leur localisation et l'usage de matériaux appropriés

L'insertion des zones d'activités doit être favorisée par une stratégie d'intégration paysagère et de respect de l'environnement. (Cf. 4.1.1.).

Les périmètres d'extension urbaine définis dans les documents d'urbanisme locaux doivent respecter les éléments paysagers existants (cours d'eau, zones humides, bois, ...).

Les documents d'urbanisme locaux doivent favoriser l'identification et la mise en œuvre de Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP).

2.2.4. Garantir la lisibilité du réseau hydrographique

Les communes doivent veiller à la perception paysagère du réseau hydrographique à travers le zonage et la réglementation appliqués dans leurs documents d'urbanisme.

Au sein de l'enveloppe urbaine, les nouvelles constructions doivent respecter une marge de 15 m minimum de part et d'autre des cours d'eau permanents et domaniaux ou non privés, sauf si le projet prévoit un plan d'aménagement cohérent mettant en valeur le cours d'eau. Une continuité végétale doit être maintenue voire renforcée le long des rives.

Les nivellements, remblaiements et endiguements pouvant entraîner des modifications d'écoulement dans la bande des 15 m de part et d'autre des cours d'eau sont interdits en cas de non réalisation d'études d'incidence ou de propositions de mesures compensatoires satisfaisantes.

Les documents d'urbanisme locaux doivent intégrer l'aménagement d'accès directs aux cours d'eau et plans d'eau (lacs, étangs) non privés pour le public.

2.2.5 Identifier et valoriser le patrimoine bâti

Conformément aux dispositions des articles L.123-1 7° et L.123-3-1 du Code de l'urbanisme, il appartient aux communes de prendre les mesures de protection des éléments patrimoniaux, notamment des sites inscrits et classés.

De nombreux éléments du patrimoine communal, qu'il soit minier (cités, chevalements, cavaliers, terrils, ...), rural (censés, colombiers, porches, ...) ou religieux (abbayes, églises, petites chapelles et calvaires), participent à l'identité du territoire. Un inventaire de ce patrimoine doit être réalisé dans le cadre du diagnostic des documents d'urbanisme locaux. La valorisation de ce patrimoine doit être recherchée à travers l'aménagement des espaces publics, son éventuel classement ou la création d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP).

Sous réserve de la valorisation et de la protection du bâti, le changement de destination d'anciens bâtiments agricoles pourra être autorisé.

Le patrimoine minier doit faire l'objet d'une attention particulière :

Dans la perspective d'un classement du Bassin Minier Nord - Pas-de-Calais au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre de paysage culturel évolutif, un inventaire du patrimoine minier bâti est à réaliser dans le cadre des diagnostics des documents d'urbanisme locaux afin de permettre leur prise en compte dans le cadre de projets urbains et de réfléchir à leur mise en valeur.

En ce qui concerne l'habitat minier, toutes les cités minières devront faire l'objet d'un examen attentif lors de l'élaboration de PLU permettant :

- de définir le caractère remarquable ou non de la cité (qualité architecturale, et/ou urbaine et/ou paysagère remarquable),
- d'adapter le règlement des PLU en fonction du niveau de protection et de mise en valeur souhaité (par exemple, à l'aide d'un zonage U sous indice spécifique et d'un règlement plus rigoureux)

Cet inventaire patrimonial et cette qualification des cités peuvent s'appuyer sur les travaux réalisés par la Mission Bassin Minier Nord - Pas de Calais, dans le cadre du Schéma de Développement Patrimonial.

Chapitre 2.3. La maîtrise de l'énergie

Dans le cadre des principes d'équilibre et de respect de l'environnement définis par la Loi SRU et s'appuyant sur les objectifs de développement durable, la problématique de la maîtrise de l'énergie et du développement des énergies renouvelables constitue un enjeu fort pour le territoire du SCoT Grand Douaisis, dans la mesure où les objectifs d'aménagement retenus vont influencer la qualité du cadre de vie (qualité de l'air, réduction des distances domicile-travail, diminution des factures énergétiques, ...).

2.3.1. Contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre et mieux maîtriser les consommations d'énergie

Des opérations de sensibilisation aux économies d'énergie peuvent être réalisées sur le territoire.

Les extensions d'urbanisation à vocation d'habitat sont conditionnées au critère de densification (Cf. partie 3 - habitat durable).

L'urbanisation doit prioritairement être développée dans les secteurs desservis d'une part par les transports collectifs et d'autre part par des réseaux d'énergie (chaleur, gaz, ...).

Toutes les opérations d'aménagement à vocation principale d'habitat (type ZAD et périmètres provisoires de ZAD ; ZAC ; lotissements, remembrements réalisés par des associations foncières urbaines et constructions soumises à autorisations, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une surface hors oeuvre nette de plus de 5 000 m² ; et les constitutions par les collectivités et établissements publics de réserves foncières de plus de 5 hectares d'un seul tenant) doivent créer des parcs à vélos de taille proportionnelle à la SHON des logements à construire.

Les ZAC pourront intégrer au CCCT (Cahier des Charges de Cession de Terrains), des exigences en matière d'énergies renouvelables et de haute performance énergétique (HPE) ainsi que l'obligation de raccordement à un réseau de chaleur public quand celui-ci existe et est techniquement raccordable.

Les documents d'urbanisme locaux ne doivent pas empêcher le recours à des modes de construction permettant la réduction des dépenses énergétiques (panneaux solaires, éco-constructions, ...).

2.3.2. Développer les énergies renouvelables

Les documents d'urbanisme locaux recommandent l'utilisation des énergies renouvelables pour l'approvisionnement énergétique des constructions neuves, en fonction des caractéristiques de ces constructions et sous réserve de la protection des sites et des paysages.

Les documents d'urbanisme des communes repérées pour leur potentiel éolien par les Schémas territoriaux éoliens ou à défaut par le Schéma Régional éolien prennent en compte les périmètres des ZDE (zones de développement de l'éolien) existantes ou futures pour ne pas faire obstacle à l'optimisation du potentiel d'implantations d'éoliennes.

Chapitre 2.4. Protection de la ressource en eau

L'eau est un élément déterminant du territoire du SCoT dans la mesure où cette ressource est abondante, accessible et vulnérable. Elle permet d'alimenter le territoire ainsi que les métropoles limitrophes.

2.4.1. Protéger les champs captants

Les périmètres de protection des captages d'eau potable doivent être retranscrits dans les documents d'urbanisme concernés à l'aide d'un zonage et d'un règlement permettant leur protection sur le long terme.

Au sein de ces périmètres, les documents d'urbanisme comportent des mesures de protection de la ressource en eau, compatibles avec sa préservation sur le long terme telles que les déclarations d'utilité publique et les servitudes d'utilité publiques les prévoient. En l'absence de DUP et/ou de SUP, il est recommandé de s'appuyer sur les études spécifiques existantes (études d'impact, Diagnostic Territorial Multi Pressions ...).

Les projets d'infrastructure et d'aménagement d'intérêt public intervenant dans les périmètres de protection des captages d'eau doivent comprendre des mesures de nature à préserver la ressource en eau, en amont et in situ, de toute pollution, chronique ou accidentelle.

Dans les périmètres de protection des captages d'eau potable, les travaux de réaménagement ou de maintenance intégreront des aménagements permettant la maîtrise de la pollution diffuse. Les aménagements peuvent concerner la gestion des eaux pluviales ou des rejets, par la mise en place de dispositifs d'assainissement adaptés, de maîtrise du ruissellement, de réduction des pollutions et de maîtrise des pollutions accidentelles.

2.4.2. Améliorer la gestion quantitative et qualitative de la ressource

La mise en place de nouveaux captages ou forages destinés à la production d'eau potable doit être limitée pour éviter la surexploitation de la nappe de la craie (seule garantie de la qualité à long terme) et justifiée par une étude hydrogéologique.

Les documents d'urbanisme locaux doivent interdire toute construction et installation génératrice de concentration de polluants à proximité des cours d'eau, dans les espaces agricoles, naturels et forestiers, y compris en zone inondable.

Les documents d'urbanisme locaux organisent, dans l'ensemble des sites d'extension urbaine ainsi qu'à l'occasion de travaux de réaménagement ou de maintenance des aménagements situés dans le tissu urbain existant, les modalités permettant la rétention des eaux pluviales ou l'infiltration des eaux pluviales dépolluées au plus près. Les opérations d'aménagement mentionnées à l'article R. 122-5 du Code de l'Urbanisme sont soumises à ces prescriptions.

Les projets d'infrastructures et d'aménagements doivent faire l'objet d'une évaluation préalable des besoins en eau nécessaires à leur fonctionnement.

Les urbanisations et infrastructures nouvelles doivent respecter les entités hydrauliques existantes et favoriser le retour des eaux vers ces entités.

2.4.3. Favoriser une meilleure gestion des eaux pluviales et des systèmes d'assainissement

Les documents d'urbanisme locaux doivent intégrer les zonages d'assainissement qui fixent les secteurs d'assainissement collectif afin de tendre vers un taux de raccordement aux réseaux de collecte maximal.

Les projets urbanistiques doivent favoriser l'utilisation de méthodes alternatives afin de limiter l'apport d'eaux pluviales aux réseaux d'assainissement, pour la gestion des eaux pluviales et des ruissellements, l'infiltration des eaux pluviales ainsi que le développement des solutions de stockage momentané (bassins, noues, ...).

Chapitre 2.5. La prévention des risques

2.5.1. Prévenir les risques naturels

Les inondations

Les plans de prévention des risques d'inondation sont engagés par l'État et inscrits dans les documents d'urbanisme locaux.

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre en compte les secteurs soumis aux risques d'inondation par débordement de cours d'eau et/ou par ruissellement et/ou par remontée de nappe, selon les connaissances et études existantes. Le plan de zonage et le règlement des documents d'urbanisme locaux devront intégrer chacun de ces risques et être adaptés en fonction

L'enveloppe urbaine ne doit pas être étendue dans les secteurs exposés aux inondations décrits ci-dessus.

Les aménagements d'infrastructures de transport doivent, en cas de traversée de zones inondables, être conçus pour minimiser les impacts et préserver les champs d'expansion et d'écoulement des crues. La perméabilité des ouvrages sera recherchée.

Mouvements de terrain

Les secteurs soumis aux risques d'effondrement des cavités souterraines situées sur les communes de Sin-le-Noble, de Dechy et d'Émerchicourt (cartographie reprise dans l'État Initial de l'Environnement) doivent être identifiés dans les documents d'urbanisme. Les nouvelles constructions doivent y être évitées. Ces secteurs peuvent faire l'objet de Déclaration d'Utilité Publique pour une meilleure maîtrise du risque.

Les communes qui seraient concernées par le risque de retrait-gonflement des sols argileux doivent l'indiquer dans leur document d'urbanisme local et rechercher sa prise en compte par un zonage et un règlement adaptés.

2.5.2. Prévenir les risques liés aux séquelles de l'exploitation minière

Le territoire du Grand Douaisis est concerné par des cuvettes affaissées, conséquences de l'activité minière. En l'absence de connaissances ou d'études plus actuelles, les zones protégées par les stations de relevage doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme des communes concernées. Ces secteurs peuvent faire l'objet de Déclarations d'Utilité Publique pour une meilleure maîtrise du risque. Dans le cas où des études détaillant les risques d'inondations liées aux affaissements miniers à l'échelle communale existent, il est recommandé aux documents d'urbanisme communaux d'intégrer des prescriptions particulières relatives à la prévention de ces risques, indépendamment des dispositions de la charte du PNR Scarpe-Escaut relatives aux stations de relevage des eaux avec lesquelles le SCoT doit être compatible.

Les puits de mines et leurs périmètres doivent être reportés dans les documents cartographiques des documents d'urbanisme locaux, avec un règlement adapté au risque compte tenu des connaissances disponibles à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document.

2.5.3. Prévenir les risques technologiques

Les Plans de Prévention des Risques Technologiques approuvés sont annexés aux documents d'urbanisme communaux

A défaut de tels plans, les documents d'urbanisme locaux prennent en compte les risques technologiques et les nuisances connus et liés aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement à autorisation ou à autorisation avec servitudes. Pour se faire, le risque technologique reconnu au travers des porter à connaissance, des projets d'intérêts généraux, est à intégrer dans les documents d'urbanisme locaux.

En outre, les documents d'urbanisme locaux peuvent localiser les zones d'implantation favorables pour les futures Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à autorisation avec servitudes et peuvent prévoir des règles spécifiques à leur implantation. Dans ce cas, les périmètres d'effets et les zones de servitude liés aux risques technologiques des futures installations ne pourront concerner des secteurs à vocation d'habitat.

2.5.4. Préserver la santé publique

La pollution des sols

Des études de risques sanitaires doivent précéder toute extension de l'urbanisation dans les secteurs pour lesquels une présomption de pollution existe et en particulier, les secteurs où la présence de métaux lourds dépasse le seuil critique.

Les études menées visant à améliorer la connaissance des risques donnent lieu à la mise en place de servitudes d'utilité publique ou de Projet d'Intérêt Général. Ces périmètres doivent figurer dans les documents d'urbanisme communaux.

La qualité de l'air

Les orientations en faveur d'une urbanisation prioritaire du territoire autour des principaux pôles urbains en lien avec la valorisation et l'optimisation des transports collectifs (Cf. Partie 1, 1.3.4) contribuent à préserver et améliorer la qualité de l'air en limitant les rejets liés en majorité aux flux de circulation automobile. Les politiques d'amélioration de l'habitat dégradé menées dans le cadre des Programmes locaux de l'habitat doivent permettre d'améliorer notamment la qualité de l'air intérieur.

Les espaces publics doivent être agencés de manière à favoriser les modes piétonniers et cyclables, en les rendant aussi directs, aisés et sécurisés que possible (Cf. Partie 1, 1.2.3).

Les nuisances sonores

Les zones de bruit doivent figurer dans les documents d'urbanisme locaux.

L'ouverture à l'urbanisation de secteurs soumis à des nuisances sonores est conditionnée à la mise en place d'équipements adaptés (murs anti-bruit, bâtiments «écran», revêtements de chaussées avec enrobés drainants ou poreux, ...), intégrés au paysage.

Les projets d'infrastructures et les études de nouvelles infrastructures, notamment ceux concernant la liaison Douaisis-Orchésis, devront prendre en compte la problématique des nuisances sonores.

La gestion des déchets

Les actions visant à réduire la production de déchets ménagers ou professionnels à la source, à développer la collecte et le tri sélectif, à favoriser la valorisation des déchets et à permettre le stockage des déchets résiduels et ultimes dans le respect de leur environnement doivent être développées.

Le réseau de déchetteries doit permettre d'assurer un maillage équilibré du territoire.

Les collectivités compétentes en charge de la gestion des déchets identifieront et anticiperont les besoins en équipements de traitement, de valorisation de tri, de stockage et d'incinérations des déchets.

Dans les opérations d'aménagement (zones d'aménagement différé, zones d'aménagement concerté, opérations ou constructions portant sur une surface hors œuvre nette de plus de 5 000 mètres carrés), la gestion et la collecte des déchets doit être organisée dès la phase de conception (emplacement, gestion de l'espace public, insertion dans l'environnement) de façon à répondre aux objectifs d'intégration urbaine.

Promouvoir un urbanisme durable

Chapitre 3.1. Par une offre de logement diversifiée répondant aux besoins de la population

L'offre de nouveaux logements sur l'ensemble des communes du SCoT Grand Douaisis doit être diversifiée et innovante afin de :

- permettre l'accès à un logement adapté pour l'ensemble de la population,
- mieux répondre à la diversité de la taille des ménages et donc des demandes,
- proposer davantage de solutions adaptées aux capacités financières des jeunes, des ménages à revenus modestes, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite,
- faciliter la mobilité résidentielle des ménages et permettre un parcours résidentiel progressif et adapté à la population, ainsi que l'accueil de nouvelles populations,
- éviter la spécialisation sociodémographique des communes dont le parc de logements est aujourd'hui très majoritairement constitué de maisons individuelles occupées par des propriétaires ou à contrario de logements sociaux,
- répondre aux objectifs de développement durable imposés par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains.

3.1.1. Construire de nouveaux logements d'ici 2030

La création de nouveaux logements dans le Grand Douaisis doit permettre la réalisation des objectifs suivants :

Tableau 14 :

Objectifs de construction de logements pour le Grand Douaisis

Pôle	% moyen d'augmentation du nombre d'habitants à horizon 2030	Construction de logements à horizon 2018	Construction de logements à horizon 2030
Orchésis	20	1 500 à 1 800	2 800 à 3 500
Flines-Marchiennes	12	1 100 à 1 400	2 250 à 2 750
Douai	10	3 600 à 4 400	7 200 à 8 800
Montigny-Pecquencourt	12	1 500 à 1 700	2 250 à 2 750
Somain-Aniche	10	1 300 à 1 700	2 700 à 3 300
Arleuis	10	900 à 1 100	1 700 à 2 100
Total	11	9 900 à 11 600	19 000 à 23 000

3.1.2. Assurer un meilleur équilibre social de l'habitat

La création de logements sociaux doit être équilibrée sur l'ensemble du territoire.

A l'exception des communes ayant plus de 35% de logements sociaux dans leur parc de logement, toutes les communes du Grand Douaisis doivent construire à horizon 2030 au moins 20% de logements locatifs sociaux et 10% de logements en accession à la propriété, sur l'ensemble des constructions neuves (extension urbaine ou tissu urbain existant). Ces nouveaux logements sociaux peuvent également être réalisés en réhabilitation et sont comptabilisés parmi les nouveaux logements construits.

Les communes ayant un fort déficit d'habitat social devront créer dans leur document d'urbanisme local les conditions réglementaires pour assurer l'effectivité des objectifs de

construction de logements sociaux, en utilisant notamment les outils prévus à l'article L 123-2 du code de l'urbanisme¹, permettant d'instituer des servitudes.

Afin de répondre à une demande en logement social particulièrement élevée dans le Douaisis, les PLH doivent répondre à ce besoin de construction à court terme et prévoir dans leur programmation une meilleure répartition de l'offre entre les différents secteurs.

Les opérations nouvelles destinées au développement de l'habitat doivent accueillir une diversité des formes urbaines et des modes de financement dans leur programme. Les programmes d'accession sociale à la propriété sont de ce point de vue à développer.

Les Programmes Locaux de l'Habitat doivent veiller à répondre aux besoins des populations spécifiques en :

- créant les conditions favorables au développement de l'offre d'hébergement et de logement temporaire à caractère social,
- assurant une offre suffisante à destination des étudiants et en améliorant leurs conditions de logement,
- améliorant les conditions de logement des personnes âgées et en favorisant l'adaptation des logements au vieillissement,
- améliorant les conditions de logement des personnes handicapées et en favorisant l'adaptation des logements aux handicaps.

Les communes ne doivent pas stigmatiser les formes urbaines par rapport au type de financement : le logement aidé comme le logement libre doivent pouvoir se trouver en collectif, individuel et logement intermédiaire.

Il est par ailleurs nécessaire de diversifier l'offre de logement en taille (du studio au 5 pièces et plus), en statut d'occupation (du locatif privé ou public à l'accession à la propriété).

Les opérations nouvelles doivent favoriser la mixité des typologies de l'habitat.

Les communes doivent favoriser l'offre en habitat intermédiaire ou semi-collectif dans leurs projets de façon à diver-

sifier le parc de logement et ainsi répondre à des besoins mal couverts (en logements individuels de petite taille notamment). (Cf. 3.2.3)

Le phénomène de vieillissement de la population et la prise en compte des personnes à mobilité réduite doivent être intégrés dans la politique globale de l'habitat, en adaptant les logements existants et en favorisant la construction de logements adaptés et accessibles, situés à proximité des pôles d'équipements et de services de proximité.

3.1.3. Mettre en place des politiques publiques permettant la maîtrise du foncier

En lien avec le développement d'un urbanisme de projet, la mise en place d'une politique foncière est nécessaire pour permettre aux communes de maîtriser leur développement, tant du point de vue quantitatif que qualitatif.

Cette maîtrise foncière doit également permettre de réduire les difficultés des habitants à accéder au logement et faciliter la réalisation de programmes locatifs publics sur l'ensemble du territoire du SCoT.

Pour maîtriser le prix du foncier viabilisé, produire des logements à des prix raisonnables et diversifier les types d'habitat, des politiques foncières (veille foncière et politique de maîtrise/acquisition foncière via les outils mis à disposition des collectivités) sont à mettre en œuvre par les collectivités locales.

Les Programmes Locaux de l'Habitat élaborés par les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale du périmètre du SCoT doivent comporter un volet « foncier » dans leur programme d'actions.

Lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, les moyens de mettre en œuvre des politiques d'actions foncières doivent être examinés via la réalisation de Zones d'Aménagement Concerté, de Zones d'Aménagement Différé, ou la définition de périmètres d'emplacements réservés.

Une veille foncière doit être mise en place au niveau de chaque intercommunalité, ou au niveau du SCoT, pour favori-

Notes :

1 : Article L. 123-2 du code de l'urbanisme « Dans les zones urbaines, le plan local d'urbanisme peut instituer des servitudes consistant :
- A interdire, sous réserve d'une justification particulière, dans un périmètre qu'il délimite et pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement ; les travaux ayant pour objet l'adaptation, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont toutefois autorisés ;
- A réserver des emplacements en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements qu'il définit ;
- A indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voie et ouvrages publics, ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements. »

ser au travers de l'exercice du droit de préemption urbain, la création de quartiers d'habitation autour des arrêts de transports collectifs structurants.

3.1.4. Favoriser un mode de construction innovant

Les documents d'urbanisme ne doivent pas faire obstacle à la mise en place de panneaux solaires, à l'utilisation du bois dans les constructions, à la récupération des eaux pluviales (pour usage non domestique), à l'utilisation des énergies renouvelables.

L'économie des ressources (énergies, eau, ...) est prise en compte dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement d'ensemble. (Cf. 2.3)

L'aménagement des zones d'habitat nouvelles doit privilégier les principes des aménagements de Haute Qualité Environnementale (HQE), qui intègrent entre autres les principes de gestion des eaux et de consommation d'énergie alternatifs.

3.1.5. Intégrer les quartiers d'habitat minier

(Cf. 3.1.2)

Au travers de leur zonage, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre l'introduction d'une mixité dans l'habitat et (ou) des fonctions dans les cités minières.

Des études urbaines sont préconisées afin de viser une meilleure intégration du parc minier dans le tissu urbain. Des liaisons favorisant les déplacements piétons et cyclistes peuvent par exemple être réalisées entre les centres urbains et les quartiers excentrés.

La rénovation des logements miniers doit être poursuivie et achevée dans les meilleurs délais possibles.

Suite à l'inventaire du patrimoine minier (cf. 2.2.2) et à l'effort de hiérarchisation des cités en fonction de leur intérêt patrimonial et de leurs potentialités d'évolution, il conviendra de distinguer :

➤ les cités à caractère patrimonial reconnu, qui devront être préservées et mises en valeur dans le cadre de projets de requalification des espaces publics et (ou) d'amélioration de l'habitat. Les interventions engagées

devront préserver et tirer partie de leurs qualités architecturales, urbaines et paysagères.

➤ les cités ne présentant pas de caractère patrimonial particulier, pour lesquelles une démarche de renouvellement urbain est à rechercher.

3.1.6. Gérer les Habitats Légers de Loisirs (HLL)

«La construction de nouveaux HLL doit être maîtrisée de façon à ce que ces derniers répondent à la réglementation en vigueur (L'article R 444-3 du Code de l'Urbanisme).» « Les communes concernées par une implantation excessive et non maîtrisée de HLL, notamment les communes de la vallée de la Sensée, doivent engager les actions nécessaires à la suppression des HLL illégaux, et prévoir des mesures de relogement et d'accompagnement des occupants. Cette politique sociale doit être coordonnée à une politique environnementale, visant à préserver le milieu naturel, tout en permettant sa valorisation touristique et récréative.»

Les communes concernées par la problématique spécifique de résidence permanente en HLL doivent favoriser l'instauration d'une mixité sociale dans leurs futures opérations d'habitat.

Des réflexions à l'échelle du Grand Douaisis doivent être menées pour trouver un équilibre social de l'habitat et changer l'image de plus en plus négative des territoires concernés par la dérive de l'utilisation des HLL.

Les Programmes Locaux de l'Habitat doivent mettre en place des actions spécifiques d'intervention sur l'habitat léger de loisirs.

Les zones accueillant des HLL situées en bordure des plans d'eau doivent intégrer les problématiques d'assainissement afin de préserver le milieu naturel.

Le développement des HLL ne doit pas compromettre l'accès aux divers points d'eau du territoire (lac, étang, ...).

Les communes concernées par une implantation excessive et non maîtrisée de HLL en bordure des plans d'eau doivent engager des actions pour dégager leurs abords.

Chapitre 3.2.

Par une limitation de l'urbanisation dispersée

L'objectif de croissance démographique de l'ensemble du territoire, tel qu'énoncé dans le PADD, suppose de développer un habitat de qualité, répondant aux attentes et aux besoins liés aux modes de vie des populations, et permettant ainsi de rendre le Grand Douaisis plus attractif. Mais cet objectif doit également s'insérer dans une stratégie globale, privilégiant des modes de développement plus durables, s'appuyant sur une utilisation économe de l'espace. Le SCoT doit donc établir les conditions d'un développement urbain raisonné du territoire, lui permettant de se développer tout en économisant ses disponibilités foncières. Cette exigence se décline selon plusieurs modalités :

- par un réinvestissement des espaces urbains existants : 40 % des logements neufs devront être construits en renouvellement urbain (à l'intérieur des zones U et 1 AU existantes).
- par une approche renouvelée des projets d'extension urbaine (économie d'espace, densité, nouvelles formes urbaines, cohérence entre urbanisation et transport).

3.2.1. Favoriser le renouvellement urbain

Les documents d'urbanisme locaux procèdent prioritairement, là où de telles disponibilités existent, à la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, à la reconquête des friches urbaines et à la construction dans les « dents creuses », en respectant l'identité des communes et des bourgs, et en inscrivant ces opérations dans un cadre d'urbanisation maîtrisée.

Dans le cadre d'un objectif d'économie de l'espace, les formes urbaines choisies doivent prendre en compte la morphologie existante des villes et villages et s'insérer en cohérence avec celle-ci.

Afin d'améliorer l'attractivité du tissu urbain existant et de développer les capacités d'accueil dans les secteurs urbanisés, les Programmes Locaux de l'Habitat doivent inscrire dans leur programme d'actions l'amélioration de l'habitat ancien dégradé, en mettant en place les outils adaptés (OPAH, PIG,-RHI...). Les communes doivent favoriser la réalisation d'opérations de requalification/restructuration urbaine, ainsi que la reconstruction ou la réhabilitation d'immeubles vétustes ou inadaptés.

L'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation ne peut se réaliser qu'après analyse de toutes les possibilités de densification et de reconversion du tissu urbain.

Cet objectif d'optimisation du tissu ne se réduit pas à l'habitat mais aussi aux activités économiques, services et tous les équipements collectifs.

3.2.2. Limiter la consommation d'espace

Afin de satisfaire les besoins actuels et futurs en matière d'habitat, et permettre une utilisation économe de l'espace, les documents d'urbanisme locaux visent pour l'ensemble des nouvelles opérations d'habitat une densité moyenne minimale, hors équipements (y compris voirie et espaces publics), tel qu'inscrite dans l'orientation cartographique n°10.

Afin de réguler la consommation d'espace, le SCoT se fixe pour objectif raisonné d'encadrer l'ouverture à l'urbanisation d'espaces dédiés au développement résidentiel mixte (habitat, services, équipements) sur le territoire qu'il couvre, dans les proportions suivantes :

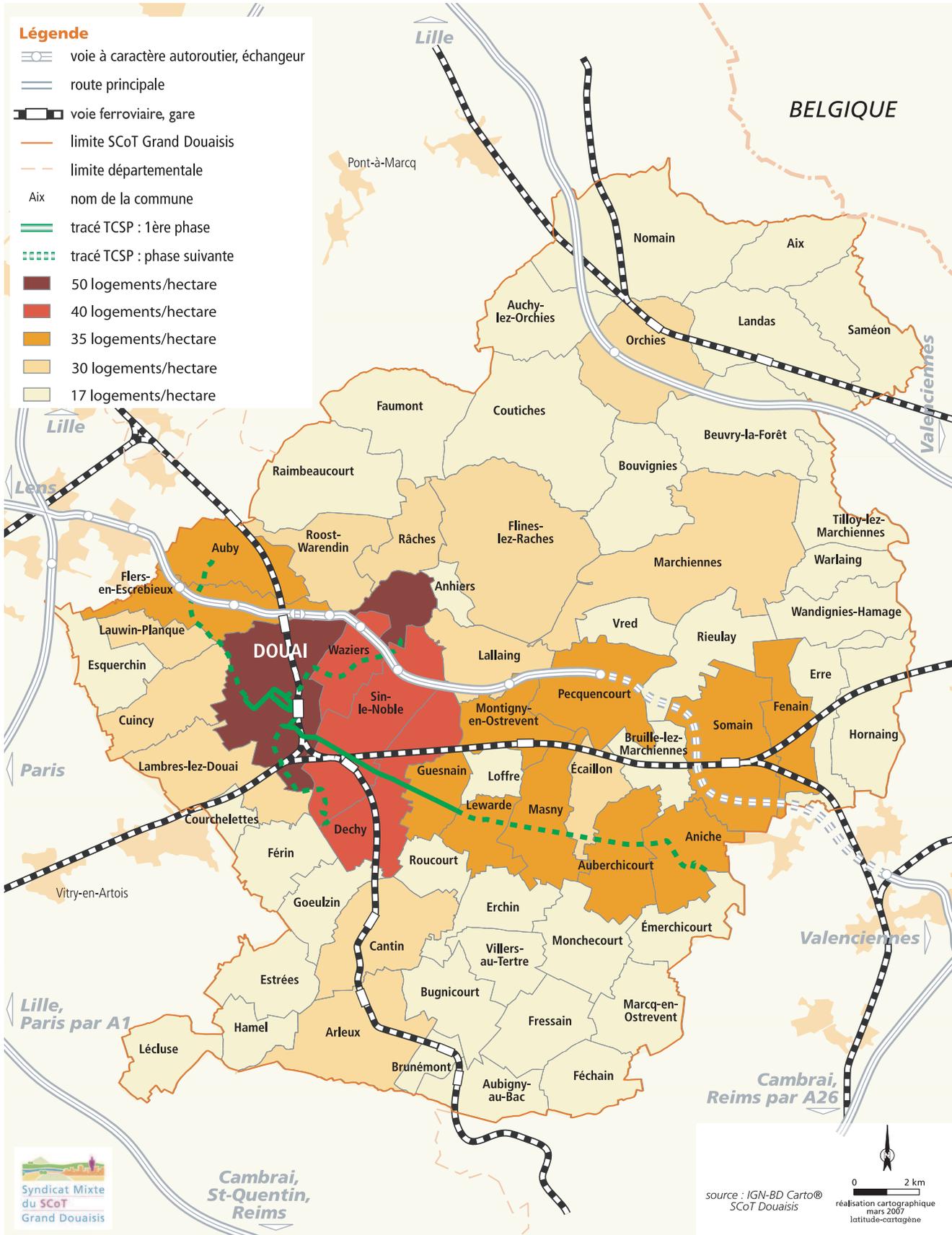
Deux volontés politiques fortes ont été exprimées dans le PADD :

- développer l'attractivité du territoire en favorisant une croissance démographique par la construction de 21 000 logements, en respectant une densité moyenne de 25 logements/ha,
- localiser 40% du développement urbain attendu d'ici 2030 au sein des espaces urbains existants.

Il en résulte l'identification d'une enveloppe au maximum égale à 700 hectares, consacrée aux extensions urbaines futures.

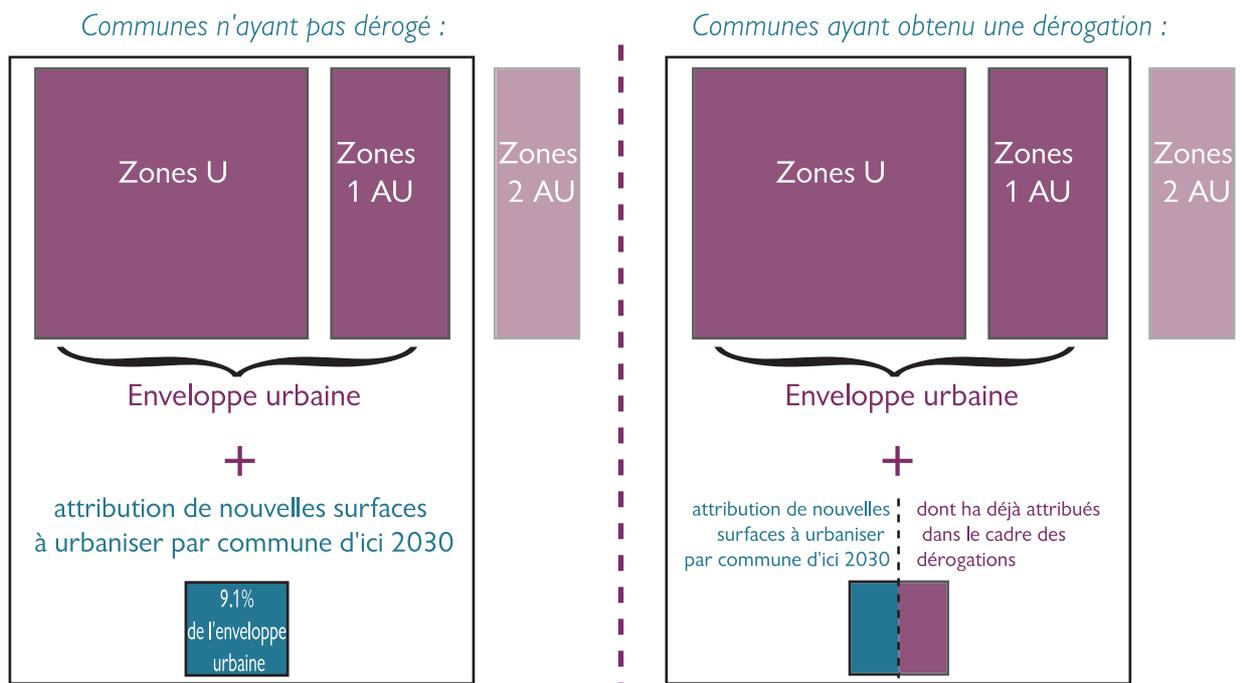
Ces 700 hectares sont répartis entre les communes du SCoT, en tenant compte de l'enveloppe urbaine actuelle des communes (U+1AU), des densités différenciées appliquées à chaque commune (cf. orientation et carte suivante), ainsi que des dérogations (hors économiques) accordées par le Syndicat Mixte au titre de l'article L.122-2 du Code de l'urbanisme aux communes en ayant fait la demande.

OBJECTIFS DE DENSITE MOYENNE PAR COMMUNE POUR LES NOUVELLES OPERATIONS D'HABITAT



ORIENTATION CARTOGRAPHIQUE 10 : OBJECTIFS DE DENSITE MINIMUM PAR COMMUNE POUR LES NOUVELLES OPERATIONS D'HABITAT

Graphique 17 :
Schéma explicatif d'attribution d'un nombre d'hectares par commune,
en fonction de leur enveloppe urbaine actuelle



Ce tableau indique le nombre d'hectares que chaque commune peut ouvrir au maximum à l'urbanisation d'ici 2030, en fonction de son enveloppe urbaine actuelle.

Tableau 15 : Attribution des surfaces maximales à ouvrir à l'urbanisation

Commune	Surface maximale à ouvrir à l'urbanisation à horizon 2030	Surface dérogée (hors zones à vocation économique, cf 122-2 du CU)	Surface maximale autorisée à horizon 2030 tenant compte des dérogations	Objectif intermédiaire à 2018
Arleux	10		10	5
Aubigny-au-Bac	7		7	3,5
Brunémont	3	1,6	1,4	1
Bugnicourt	9	11,1	0	0
Cantin	8	7	1	0,5
Erchin	5		5	2,5
Estrées	7	4,4	2,6	1,5
Féchain	10	5,7	5,3	3
Férin	11	7,2	3,8	2
Fressain	5		5	2,5
Goelzin	7		7	3,5
Hamel	5	2,3	2,7	1,5
Lécuse	7	3	4	2
Marcq-en-Ostrevent	4		4	2
Monchecourt	11		11	5,5
Roucourt	4	1	3	1,5
Villers-au-Tertre	5		5	2,5
Somme PÔLE ARLEUSIS	119	43,3	77,8	40
Auby	15	49	0	0
Courchelettes	13		13	6,5
Cuincy	12		12	6
Dechy	11		11	5,5
Douai	42		42	21
Esquerchin	6		6	3
Flers-en-Escrebieux	11		11	5,5
Guesnain	9		9	4,5
Lambres-lez-Douai	12	12,5	0	0
Lauwin-Planque	5	7,6	0	0
Roost-Warendin	14		14	7
Sin-le-Noble dont la ZAC du Raquet	95	2,5	92,5	80
Waziers	12		12	6
Somme PÔLE DOUAI	257	71,6	222,5	145
Anhiers	3		3	1,5
Faumont	12		12	6
Flines-lez-Raches	19		19	9,5
Marchiennes	17		17	8,5
Râches	7		7	3,5
Raimbeaucourt	27	10,8	16,2	8
Tilloy-lez-Marchiennes	5		5	2,5
Vred	10		10	5
Wandignies-Hamage	13		13	6,5
Warlaing	6		6	3
Somme PÔLE FLINES - MARCHIENNES	119	10,8	108,2	54
Écaillon	7	6	1	0,5
Lallaing	19	10,1	8,9	4,5
Lewarde	7		7	3,5
Loffre	7		7	3,5
Masny	11	2,4	8,6	4,5
Montigny-en-Ostrevent	13		13	6,5
Pecquencourt	15		15	7,5
Somme PÔLE MONTIGNY - PECQUENCOURT	78	18,5	59,6	30,5
Aix	10		10	5
Auchy-lez-Orchies	12		12	6
Beuvry-la-Forêt	18		18	9
Bouvignies	11		11	5,5
Coutiches	22	5,4	16,6	8,5
Landas	18		18	9
Nomain	15		15	7,5
Orchies	19	10	9	4,5
Saméon	12		12	6
Somme PÔLE ORCHÉSIS	137	15,4	121,6	61
Aniche	21		21	10,5
Auberchicourt	11		11	5,5
Bruille-lez-Marchiennes	8	2,8	5,2	2,5
Émerchicourt	7	8,9	0	0
Erre	10		10	5
Fenain	16	12,6	3,4	1,5
Hornaing	20		20	10
Rieulay	10		10	5
Somain	31		31	15,5
Somme PÔLE SOMAIN - ANICHE	134	24,3	111,6	55,5
TOTAL	844	183,9	701,3	386

Dans le cadre du suivi du SCoT, un bilan est programmé à mi-parcours (dans les cinq ans suivant l'approbation). Au besoin, les analyses réalisées pour ce premier bilan pourront servir de base à la définition de mesures correctives à mettre en place et aboutir à une modification du document.

L'urbanisation dans les hameaux (de 2 à une dizaine de maisons) n'est pas autorisée.

Dans le souci d'un développement plus économe pour la collectivité (allongement coûteux des voiries et des réseaux) et mieux adapté à la desserte en transports collectifs et aux modes doux, le développement de l'urbanisation linéaire doit être strictement évité. Le développement des « villages rue » doit veiller à la préservation de leur identité tout en privilégiant l'épaississement plutôt que l'étalement urbain. (Cf. 1.1.1. et Cf. 2.2.4.)

Les opérations nouvelles d'urbanisation doivent se réaliser en continuité du tissu urbain existant. Des exceptions seront toutefois possibles pour les sites d'activité économique générant des nuisances.

Les liaisons avec les quartiers limitrophes doivent être imaginées afin d'éviter l'enclavement des nouveaux quartiers.

Tout projet d'extension urbaine à vocation d'habitat doit prévoir le calibrage des services (écoles, crèches, ...) en cohérence avec l'arrivée de population.

Le développement urbain doit passer prioritairement par la définition et l'identification de secteurs stratégiques dans les documents d'urbanisme locaux, répondant aux objectifs du SCoT.

Ces secteurs stratégiques font l'objet d'un zonage approprié favorisant la maîtrise du contenu des opérations d'urbanisme et le choix de la procédure la mieux adaptée (ZAC, lotissements, ...).

3.2.3. Promouvoir l'habitat intermédiaire et diminuer la taille des parcelles d'habitation

Parce qu'il permet de répondre à un souci d'économie du foncier mais aussi parce qu'il permet de répondre aux objectifs de diversification du parc de logement et donc de mieux répondre à des besoins mal couverts, l'habitat intermédiaire doit être favorisé.

Cet habitat intermédiaire peut prendre la forme d'habitat individuel dense (maisons accolées, individuelles superposées), de petits collectifs intégrés dans le tissu urbain (maisons de ville ou de village) ou de formes mixtes.

Afin de favoriser la mixité sociale, les projets d'aménagement à vocation d'habitat peuvent proposer une diversité de la taille des parcelles.

3.2.4. Assurer une meilleure cohérence entre urbanisation et transports collectifs

Afin de maîtriser les déplacements « à leur source », l'objectif est de bâtir les logements, les équipements, les services, et les locaux d'activités à proximité des accès aux différents réseaux de transports collectifs.

Le critère de la desserte préalable et projetée, par le réseau de transports collectifs, doit être retenu dans les documents d'urbanisme locaux pour la localisation des quartiers nouveaux. (Cf. 1.2 et 1.3)

Le principe de densité décroissante doit être privilégié.

3.2.5. Assurer une mixité fonctionnelle

Les documents d'urbanisme locaux doivent mettre en œuvre les conditions de la diversité des fonctions urbaines dans leur règlement (habitat, activités, équipements) dans les quartiers résidentiels existants ou futurs.

Les opérations nouvelles destinées à l'habitat doivent prendre en compte les besoins en matière d'espaces publics, de services et d'équipements.

3.2.6. Favoriser le développement d'un urbanisme de projet

Le développement urbain au « coup par coup » participe à la désorganisation de l'espace, à l'étalement urbain et à la fabrication de « non lieu ». La maîtrise du développement urbain, favorisant la mixité fonctionnelle et la diversité des programmes et limitant l'étalement urbain, passe par un urbanisme de projet répondant aux besoins actuels, tout en anticipant sur les besoins futurs.

Les projets urbains peuvent définir :

- le type d'habitat à construire et les services associés,
- le choix de la forme urbaine, en fonction du bâti existant situé à proximité de la zone, des objectifs quantitatifs de logements à construire, des ambiances recherchées...,
- la forme du parcellaire, en s'inspirant des formes existantes,
- la position du bâti par rapport à la rue, à la topographie, à l'orientation,
- les modalités d'aménagement de la rue, les dessertes et les accès,
- la localisation et la nature des espaces publics,
- le choix des matériaux de construction.

En référence à l'article R. 122-5 du Code de l'urbanisme, toutes les opérations d'aménagement à vocation principale d'habitat ayant fait l'objet d'une délibération du conseil municipal après l'arrêt du SCoT (type :ZAD et périmètres provisoires de ZAD ; ZAC ; lotissements, remembrements réalisés par des associations foncières urbaines et constructions soumises à autorisations, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une surface hors œuvre nette de plus de 5 000 m² ; et les constitutions par les collectivités et établissements publics de réserves foncières de plus de 5 hectares d'un seul tenant) doivent :

- prévoir au moins 20% de logements sociaux, à l'exception des communes ayant une forte concentration de logements sociaux dans leur parc de logement total (supérieure à 35%),
- prévoir une diversité des produits immobiliers,
- opter pour des formes urbaines peu consommatrices d'espace, en développant notamment les formes d'habitat intermédiaire et en réduisant la taille des parcelles (Cf. 3.2.3),
- établir/promouvoir une mixité des fonctions,
- assurer une bonne insertion des modes de déplacement piétons et cyclistes, notamment vers les services et les équipements,
- s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics,
- intégrer le projet dans son environnement urbain,
- développer des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales (chaussées drainantes, bassins d'orage,

noues, ...),

- intégrer des objectifs de haute qualité environnementale visant à réduire les consommations d'énergies (isolation des constructions, orientation des bâtiments, utilisation d'énergies renouvelables, mise en place d'un réseau de chaleur collectif, ...), (Cf. 2.3)
- l'utilisation d'essences végétales locales et économes en eau.

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 du Grand Douaisis. Accueillir ces emplois suppose la mise en place d'une stratégie de développement économique renouvelée tant en ce qui concerne l'environnement économique et les localisations des activités que les conditions d'accueil.

Chapitre 4.1. Les conditions de l'attractivité économique

Le développement économique du Grand Douaisis réclame l'instauration de conditions renouvelées pour atteindre les objectifs d'attractivité définis dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Toutes les activités sont concernées par les orientations de ce chapitre.

4.1.1. Allier les potentiels environnementaux, paysagers et énergétiques au développement économique

Les opérations à vocation économique utiliseront les éléments du paysage (plans d'eau, terrils et relief, morphologie du bâti voisin, ...) pour créer une véritable « mise en scène » des nouvelles constructions.

Les règlements des documents d'urbanisme locaux et de Zones d'Aménagement Concerté doivent prévoir un traitement qualitatif des bâtiments (matériaux, impact paysager des volumes, des rapports d'échelle et des rythmes, traitement des façades, respect de l'environnement architectural, ...), des espaces publics et de l'organisation du système viaire (partage modal, adaptation des dessertes, ...). De même, ils doivent définir, dans le cadre du développement ou de la restructuration des grands parcs d'activités, des stratégies paysagères créant un paysage de grande dimension, mettant en place un cadre paysager valorisant pour le développement économique et adaptable à l'évolu-

tion du marché.

L'utilisation des techniques alternatives pour la gestion des eaux pluviales doit être généralisée à toute création ou extension de zones d'activités (infiltrations, noues paysagères, bassin de rétentions paysagers, ...).

20% des surfaces des nouveaux parcs d'activités doivent être consacrés à des espaces verts à essences locales. Ces espaces seront intégrés au fur et à mesure de leur création dans les zonages et règlement des documents d'urbanisme locaux en espaces boisés classés (ou zone N).

Les études de créations de parcs d'activités doivent privilégier l'utilisation des énergies renouvelables (Cf. 2.3). L'utilisation des autres sources d'énergie ne sera envisagée que dans un second temps et en cas d'impossibilité avérée d'utilisation des énergies renouvelables.

La gestion des eaux usées dans la réalisation de parcs d'activités doit s'orienter vers des techniques alternatives comme l'infiltration des eaux pluviales et la mise en place d'une réflexion de la valorisation des eaux générées.

Les développements économiques et commerciaux doivent s'opérer sur des localisations adéquates en terme d'accessibilité (transports collectifs, infrastructures routières), de localisation de l'habitat et de respect de leur environnement naturel et architectural.

4.1.2. Assurer l'accès à l'internet en haut débit voire très haut débit

Le raccordement haut débit à l'Internet conditionne le bon développement des activités économiques. C'est pourquoi, la présence de réseaux haut débit et très haut débit est une recommandation avant toute implantation à caractère économique au sein d'une zone d'activités en création ou existante, en périphérie urbaine ou en centre-ville. Toutes les activités économiques sont concernées (industrie, logistique, commerce, service, agroalimentaire, ...).

4.1.3. Desservir par les transports collectifs, promouvoir les modes de déplacements alternatifs

Les dessertes en transport en commun (TGV, TER, TCSP, bus, ...) sont de véritables opportunités pour le développement économique.

Les implantations économiques doivent privilégier les localisations desservies par les transports collectifs.

En conséquence, la desserte en transport collectif doit tenir compte des activités économiques présentes à proximité des arrêts de bus, de TCSP et des gares en termes de fréquence et d'amplitude horaire.

4.1.4. Favoriser le développement économique autour de la voie d'eau et de l'intermodalité

Le développement économique lié aux opportunités de développement du transport fluvial doit s'appuyer sur l'optimisation des sites et infrastructures existants sur le territoire en veillant à la bonne articulation entre la voie d'eau et les sites industriels du territoire. Sont notamment directement concernés les sites d'Umicore à Auby, le Carré à Férin, Unéal à Arleux.

La création et le développement d'un port d'envergure multi sites sont prévus. Le site de Lambres-lez-Douai à proximité des zones d'activités de l'Ermitage et de Renault pourra être aménagé à moyen terme afin de mettre en place un quai de transfert pour l'industrie automobile.

Sur le secteur de Cantin, les sites Unéal et de l'ancienne cimenterie doivent faire l'objet d'une approche similaire pour favoriser l'intermodalité. Ce site est accessible à la fois par le canal Grand Gabarit, la voie ferrée Douai-Cambrai dont le doublement est prévu, les nationales 421 et 43 pour offrir un accès à l'autoroute A21.

La création de micros plateformes urbaines et tertiaires, s'appuyant notamment sur les thématiques de l'environnement et la gestion des déchets doit être étudiée, notamment en lien avec le développement de l'écopole sur l'ancien site Métaeurop.

Des mesures favorisant le maintien et le développement de la tradition de la batellerie sur le territoire doivent être

engagées, notamment en matière de réparation navale. Les documents d'urbanisme locaux concernés doivent permettre le développement des chantiers navals.

Afin d'optimiser les installations, l'utilisation de la voie d'eau sera une condition d'implantation des entreprises à proximité des quais d'embarquement.

Pour la desserte des zones d'activités en transports de marchandises, l'utilisation du fret ferroviaire et fluvial doit être privilégiée par rapport au transport routier. Les interfaces avec les gares de triage et les ports fluviaux sont destinées à recevoir prioritairement des entreprises les utilisant.

Des réflexions visant à développer le tourisme fluvial sur les canaux du Douaisis devront être menées, notamment sur la Scarpe inférieure.

Chapitre 4.2. **Les localisations préférentielles de l'activité économique**

4.2.1. Prévoir des nouvelles grandes opportunités d'intérêt d'arrondissement

Les grandes opportunités industrielles et de développement économique

L'arrondissement de Douai dispose de zones d'activités importantes, témoignage 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 3 secteurs nécessite néanmoins de prévoir la création de réserves foncières stratégiques.

Afin d'anticiper les développements économiques futurs, deux grandes réserves foncières, d'une centaine d'hectares chacune, sont prévues, l'une située sur la frange est de l'arrondissement, l'autre sur la frange ouest.

La constitution de chacune de ces réserves foncières sera subordonnée à la réalisation d'un schéma de secteur. Ces documents, soumis à évaluation environnementale, devront définir les périmètres concernés, les localisations exactes, les raccordements aux réseaux de transports et aborder les enjeux liés à la réduction des impacts des aménagements sur :

- le paysage,
- la protection de la ressource en eau,
- l'environnement (ressources naturelles, corridors biologiques, pollutions, ...), la création de cette zone devra s'intégrer dans l'environnement de manière à pouvoir être éligible aux normes et certifications les plus exigeantes possibles,
- le fonctionnement de l'agriculture,
- les flux routiers induits.

La desserte par les transports en commun en adéquation avec les flux de passagers produits et les contraintes de services liées aux activités économiques devra être étudiée. La rédaction de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) peut être préconisée aux entreprises accueillies dans ces zones de grande opportunité économique.

La création de ces réserves foncières peut faire l'objet d'une prise en compte dans le PADD des documents d'urbanisme locaux et leur zonage en « zone à urbaniser à long terme ». Ces plans locaux d'urbanisme ne devront pas inscrire de nouvelles zones à urbaniser à vocation économique avant l'approbation desdits schémas de secteur.

L'ouverture effective à l'urbanisation sera réalisée dans le cadre d'une modification (ou révision) des documents d'urbanisme locaux et d'une ZAC pour laquelle l'étude d'impact sera alors complétée telle qu'évoqué ci-dessus.

4.2.2. Intensifier l'effort de tertiairisation de l'économie

Les opérations d'aménagement situées à proximité d'une gare de desserte par TGV doivent contribuer significativement à renforcer l'offre tertiaire, l'activité hôtelière et, d'une manière générale, la promotion d'une image qualitative du Douaisis.

Les opérations d'aménagement situées à proximité des arrêts du TCSP doivent permettre voire solliciter l'implantation de bureaux, de commerces et de services.

Un parc dédié aux activités tertiaires doit être créé à l'intérieur ou à proximité immédiate du pôle majeur de Douai. Une desserte en transport en commun adaptée aux activités économiques est obligatoire mais une desserte par TGV ou TCSP doit prioritairement être recherchée. Ce parc doit adopter un positionnement délibéré au niveau de :

- sa conception urbanistique et architecturale,
- sa liaison à l'Internet et tous les services numériques de dernière génération,
- son intégration paysagère et un respect des milieux naturels de manière à répondre aux normes et certifications en vigueur,
- son utilisation généralisée des techniques de gestion de l'énergie et des eaux pluviales.

Répondant à ces mêmes critères, les créations d'autres parcs tertiaires inférieurs à 5 hectares sont autorisées à condition d'être insérés dans les pôles de centralité (Cf. 1.2.1). Le renouvellement urbain à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante est privilégié à toute autre solution. Par conséquent ces petits parcs d'activités à forte valeur ajoutée doivent se situer à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante ou à proximité immédiate. Les surfaces nouvellement ouvertes à l'urbanisation doivent être comptabilisées comme telles au regard du tableau 15 (cf 3.2.2., tableau n°15 « Attribution des surfaces maximales à ouvrir à l'urbanisation ») En outre, ces parcs doivent bénéficier d'un service en transports collectifs adapté aux activités économiques (de préférence le TCSP ou une gare SNCF). Ces créations doivent également prévoir tous les aménagements nécessaires aux dessertes piétonnières et cyclables. En outre, ils doivent respecter les conditions du développement économique évoquées ci-dessus (Cf. 4.1.).

4.2.3. Aménager les zones d'activités actuelles et à venir d'ampleur intercommunale ou communale

Un schéma de parcs d'activités doit être mis en place soit au niveau de chaque intercommunalité, soit au niveau du Syndicat mixte du SCoT. Ce schéma doit aborder le développement économique dans toutes ses dimensions. Ce schéma doit être réalisé dans les 5 années qui suivent la mise en exécution du présent SCoT.

La politique d'accueil économique doit favoriser l'optimisation des ressources foncières et immobilières déjà présentes sur le territoire.

Pour le développement économique, l'utilisation des friches urbaines et industrielles doit être prioritaire avant toute consommation d'espaces agricoles et naturels.

La création de zones d'activités hors orientations 4.2.1. (Prévoir des nouvelles grandes opportunités d'intérêt d'ar-

rondissement) et 4.2.2. (Intensifier l'effort de tertiairisation de l'économie) est autorisée dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain situées à l'intérieur du tissu urbain existant. L'extension des zones d'activités existantes n'est pas autorisée à l'exclusion des opérations visant à permettre le développement d'entreprises déjà présentes sur ladite zone. Dans ce cas, l'extension de la zone d'activités doit respecter les conditions du développement économique présentées ci-dessus (Cf. 4.1.).

Chapitre 4.3. Le commerce

Le SCoT incite la mise en place de périmètres de centralité commerciale en centre-ville et centre-bourg afin de maîtriser les mutations des locaux commerciaux et de valorisation de l'espace de centralité (application de l'article L.214-1, L214-2 et L214-3 du code l'urbanisme).

Les importantes opérations de développement de logements (à partir de 500 logements) doivent être accompagnées d'une centralité commerciale de proximité.

Le pôle Majeur de Douai (cf orientation cartographique 11) est constitué des ensembles commerciaux suivants :

- Le centre ville commerçant de Douai
- Le pôle de Douai Vauban
- Le centre commercial de Flers-en-Escrebieux
- Le centre commercial des Epis-Le Luc
- La future de reconfiguration commerciale à Waziers.

4.3.1. Organiser les hypermarchés et le commerce de périphérie

Sur les zones commerciales de Flers-en-Escrebieux, de Sille-Noble et du Pôle Vauban à Douai, les implantations de nouveaux magasins alimentaires ou les extensions des surfaces alimentaires déjà existantes (hypermarchés et galeries commerciales) ne sont pas autorisées car l'offre actuelle satisfait déjà aux projections démographiques du SCoT sur le pôle de centralité majeur. Ceci ne concerne pas les autres pôles de structuration commerciale qui sont concernés par les prescriptions exposées ci-après (cf 4.3.4 et suivants.).

Compte tenu des objectifs généraux du SCoT, l'offre en commerces non-alimentaires du pôle de centralité majeur de Douai n'est pas suffisante. Elle doit connaître un fort

développement quantitatif et qualitatif. Par conséquent, les implantations ou les extensions à vocation non-alimentaire sont autorisées. Les projets respecteront les conditions du développement économique et commercial telles que présentées ci-dessus. (cf. 4.1.).

L'ouverture de nouveaux magasins à vocation non-alimentaire en périphérie du pôle majeur de Douai est autorisée pour des développements à forte valeur ajoutée (enseignes travaillant sur l'ensemble du Grand Douaisis, concepts et positionnements novateurs à forte valeur ajoutée absents du Grand Douaisis). Les extensions des galeries marchandes des hypermarchés sont également soumises à cette prescription.

Toute nouvelle implantation commerciale de périphérie est conditionnée à une mise en adéquation des conditions d'accessibilité (circulations piétonnes et cyclistes, desserte en transport en commun, accessibilité pour handicapés, ...) et de circulation par rapport aux réalités du tissu urbain et des besoins de l'activité commerciale.

Dans les documents d'urbanisme locaux et les décisions d'urbanisme commercial, une attention particulière doit être portée sur l'aspect qualitatif des bâtiments commerciaux, de l'environnement commercial et des espaces publics.

En vue de la réalisation de projets commerciaux, les documents d'urbanisme locaux peuvent prévoir des zonages et des règlements spécifiques.

4.3.2. Implanter une zone de reconfiguration commerciale

La création d'une zone de reconfiguration commerciale en périphérie immédiate du pôle urbain majeur de Douai est autorisée (frange Douai-Nord/Waziers). Elle accueillera exclusivement des enseignes commerciales non-alimentaires déjà existantes dans le pôle majeur de Douai pour permettre une réorganisation de leurs offres.

Cette opération doit concerner en priorité les enseignes présentes en entrée de ville nord de Douai. Les espaces libérés le long des darses de Gayant doivent favoriser l'aspect qualitatif de l'entrée de la ville de Douai à l'aide d'espaces à vocation paysagère et naturelle.

L'ouverture de cette zone de reconfiguration commerciale est conditionnée à une desserte en transports en commun adaptée aux activités commerciales mais aussi à la réalisation d'accès piétonniers et cyclables reliant cette zone de reconfiguration aux quartiers voisins préexistants.

Les dessertes routières doivent préalablement être adaptées au développement de la zone de reconfiguration commerciale. Elles doivent faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant de promouvoir une image qualitative du Grand Douaisis.

La zone de reconfiguration commerciale doit se réaliser en continuité du tissu urbain existant. Les documents d'urbanisme locaux, les règlements de ZAC et les projets présentés par les investisseurs doivent permettre l'intégration paysagère et architecturale du projet avec son environnement, la gestion de la frange urbaine et la limitation des impacts environnementaux.

Les activités accueillies dans la zone de reconfiguration commerciale doivent respecter les conditions de l'attractivité économique telles qu'elles sont décrites ci-dessus (cf.4.1.).

En dehors de cette zone de reconfiguration économique, aucune création de nouvelle zone commerciale ne sera autorisée en périphérie du pôle de Douai.

4.3.3. Dynamiser l'activité commerciale du centre-ville de Douai

Des projets de développement du centre-ville pourront être mis en œuvre afin de développer des capacités d'accueil de nouvelles surfaces (par exemple sur des produits d'équipement de la personne, culturels, voire de petite décoration) en créant des liens avec les points d'attractivité culturels et historiques. Le document d'urbanisme de la ville de Douai doit prévoir l'accueil d'opportunités commerciales d'ampleur régionale. Ces capacités d'accueil seront desservies par le transport en commun en site propre et feront preuve d'une intégration architecturale poussée.

Les documents d'urbanisme locaux et les actions de développement commercial doivent impulser une valorisation qualitative des espaces publics à potentiel commercial en particulier le long des axes concernés par les quatre phases du déploiement du TCSP.

4.3.4. Equilibrer le Grand Douaisis à l'aide des pôles d'équilibre de Orchies et de Somain

Les pôles de centralité devront asseoir leur desserte commerciale sur des produits de consommation courante et en fonction des spécificités des zones de chalandise travaillées (bricolage, jardinerie, électroménager par exemple).

Au sein des zones d'influence primaire des pôles de centralité d'Orchies et de Somain, les actions d'urbanisme commercial doivent favoriser la concentration des grandes surfaces sur un ou deux espaces commerciaux sur chaque pôle. La dilution de l'attractivité commerciale des supermarchés et hypermarchés en plusieurs entités de périphérie de même taille n'est pas autorisée. En revanche, l'ouverture de surface non-alimentaire est autorisée sur les zones à vocation économique situées aux marges des zones d'influence primaire (Pecquencourt par exemple) ou dans des pôles de centralité tels qu'établis au chapitre 1.2.

En centre-ville, au cœur des centralités de Orchies et de Somain, les activités permettant de conserver une animation de l'espace et une offre de proximité nécessaire aux populations moins mobiles sont privilégiées. L'implantation de commerce doit être autorisée dans toutes les opérations situées à proximité des pôles d'échanges (gare SNCF).

4.3.5. Assurer une desserte commerciale dans les pôles intermédiaires

Dans les pôles intermédiaires de structuration commerciale, l'ouverture et l'extension des surfaces commerciales alimentaires et non alimentaires visant une desserte locale sont autorisées en fonction des évolutions urbaines de leur zone d'influence primaire (cf orientation cartographique n°11 : « la structuration commerciale du grand Douaisis »). Ces opérations doivent être appréhendées au sein de projets urbanistiques globaux, respecter les conditions de l'attractivité économique (cf chapitre 4.1) et favoriser le renouvellement urbain. Toute ouverture nouvelle de zones à urbaniser est concernée par l'application du tableau 15 (cf p221, Tableau n°15 « Attribution des surfaces maximales à ouvrir à l'urbanisation »)

La densification commerciale est une des conditions de l'attractivité du Grand Douaisis. Il convient de privilégier un développement alimentaire sur les pôles d'équilibre et les pôles intermédiaires de structuration pour créer un

rythme commercial évitant le morcellement de l'offre. (Cf. orientation cartographique 11). La création de nouveau pôle intermédiaire de structuration commerciale n'est pas autorisée.

La réalisation et l'aménagement des Zones d'Aménagement Concerté à vocation commerciale ou partiellement commerciale créées avant l'approbation du SCoT ne remet pas en cause la structuration commerciale établie au travers de l'orientation cartographique n°11.

4.3.6. Pérenniser une offre commerciale relais

Sur les pôles relais (pôles de taille inférieure aux pôles de structuration permettant une desserte communale à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante et au sein de projets urbanistiques complet en renouvellement urbain, il est possible d'envisager des évolutions du maillage alimentaire de proximité communale lorsque les densifications démographiques le permettent.

Le développement commercial relais et particulièrement alimentaire doit se localiser avec une priorité forte :

- au plus près des lieux d'habitation (centre bourg), en centralité urbaine, en favorisant des conditions satisfaisantes en terme d'accès et de stationnement (en lien avec le TCSP).
- sur des zones commerciales structurées préexistantes. Par conséquent, l'implantation et/ou l'extension de surfaces commerciale en extension urbaine n'est pas autorisée.

Seules les Zones d'Aménagement Concerté à vocation commerciale ou partiellement commerciale ayant été créées après l'approbation du présent schéma sont concernées par cette orientation.

4.3.7. Maintenir l'armature commerciale de proximité

En centre-ville / centre bourg, l'offre commerciale locomotive (surface alimentaire ou enseigne nationale) doit être maintenue au cœur des centralités pour maintenir une desserte de proximité. Par conséquent, l'implantation de surfaces commerciales en périphérie n'est pas autorisée.

En milieu rural ou périurbain peu dense, une offre de transport collectif adaptée peut être proposée pour assurer la desserte des marchés et des commerces non sédentaires.

4.3.8. Reconfigurer l'offre commerciale de la RD645 (ex RN45) et long du tracé du TCSP

Tout projet commercial compris dans une bande de 500 mètres axée sur le tracé du TCSP est concerné par cette orientation.

Le long de la RD 645 (ex RN45), la multiplication d'enseignes n'est pas autorisée car elle conduit à un mitage du paysage urbain et à une dilution des impacts commerciaux. Pour permettre la mise en place d'un rythme commercial, le regroupement des activités commerciales dans les zones commerciales existantes est privilégié. La création de nouveaux points de fixation du grand commerce de périphérie est proscrite. Par conséquent, au sein de cette bande des 500 mètres, l'ouverture de nouvelles surfaces commerciales n'est pas autorisée en dehors des pôles majeurs, des pôles d'équilibre et des pôles intermédiaires desservis par le TCSP (cf orientation cartographique n°11)

Les secteurs situés à 500 mètres des stations du TCSP existantes ou projetées dans le Plan de Déplacement Urbain sont identifiés comme étant des secteurs d'aménagement stratégiques (cf 1.3.2. « Développer l'usage des transports collectifs »). Ils représentent des centralités nouvelles et doivent proposer une offre commerciale de proximité. Tout projet d'urbanisme au sein de ces périmètres doit intégrer la dimension du commerce de proximité et favoriser l'implantation de petites surfaces commerciales.

Dans ces zones commerciales existantes, l'absence de parking pour automobile ne peut pas entraver l'ouverture de nouveaux commerces. Ce critère ne peut pas fonder un refus d'autorisation d'implantation commerciale. Tout développement commercial le long de la RD645 doit s'effectuer en cohérence avec les éléments d'architecture et d'environnement dans lesquels ils s'implantent. La modernisation architecturale et environnementale des bâtiments commerciaux doit être encouragée et peut justifier l'autorisation d'extension de surfaces existantes.

4.3.9. Respecter et renforcer les spécificités territoriales

Sur les territoires bénéficiant d'une attractivité touristique notable, l'activité commerciale doit permettre des liens forts entre les activités commerciales, les loisirs et les points de fixation touristiques.

Chapitre 4.4. Le tourisme et les loisirs

4.4.1. Les conditions d'attractivité des équipements de loisirs et de tourisme à venir

L'émergence d'une filière touristique est une opportunité de diversification économique ainsi qu'un levier pour renouveler l'image du Grand Douaisis et développer son attractivité. Plusieurs formes d'activités sont concernées : tourisme fluvial, tourisme d'affaire, hébergement marchand, tourisme vert (notamment avec le Parc naturel régional Scarpe-Escaut), ...

Une politique globale du territoire est à mettre en œuvre, ce qui suppose des pratiques d'aménagement comprenant des structures d'accueil et des activités marchandes de grande qualité s'intégrant dans des espaces de nature préservés. Leur développement doit notamment respecter les conditions du développement économique telles que décrites au chapitre 4.1.

4.4.2 Les activités touristiques et de loisirs liés à la voie d'eau

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre un développement homogène, sur l'ensemble du Grand Douaisis, des activités de tourisme et de loisirs liées à la voie d'eau.

Les constructions de haltes et de ports fluviaux sont autorisées à condition de disposer d'une desserte en transport collectif adaptée à la fréquentation des installations. Elles doivent également faire preuve d'une parfaite intégration paysagère et environnementale.

L'aménagement des berges des voies fluviales et des rivières doit permettre le développement des circulations piétonnes et cyclistes. Les liaisons avec les territoires voisins doivent être facilitées.

4.4.3. Diversification de l'activité agricole

La diversification de l'activité agricole par l'ouverture d'hébergements marchands chez l'exploitant fait partie des axes de développement de l'activité touristique et du maintien des activités agricoles (voir chapitre 4.4).

Par conséquent, les documents d'urbanisme des communes ayant au moins une exploitation agricole en activité doivent intégrer cette réflexion. Ils aborderont de manière spécifique les conditions de ce développement et, afin de le matérialiser, apporteront des solutions urbanistiques adéquates (PADD, règlements et zonages adaptés).

4.4.4 Protection et valorisation touristique des sites urbains remarquables

De nombreux sites urbains remarquables sont présents sur le Grand Douaisis, notamment le centre historique de la ville de Douai, l'ensemble architectural caractéristique de la période de la reconstruction autour de la gare de Douai, le centre historique minier de Lewarde, le château de Montigny-en-Ostrevent, les cités minières remarquables, l'abbaye de Marchiennes, ... Ces sites présentent un réel potentiel touristique qu'il conviendra de mettre en valeur.

Les principaux sites font déjà l'objet de protection (sites inscrits, sites classés, monuments historiques, ZPPAUP). Ces protections doivent être maintenues dans les documents d'urbanisme locaux.

4.4.5. Tourisme vert, trames vertes et liaisons douces

Le SCoT du Grand Douaisis propose l'instauration et la préservation d'une trame naturelle et paysagère. Elle s'appuie sur les investissements réalisés par les structures intercommunales en vue de proposer une valorisation du patrimoine naturel et paysager, propice au développement des activités de tourisme et de loisirs.

Les documents d'urbanisme locaux ainsi que les plans de déplacements urbains doivent intégrer les nécessités de déplacements piétonniers et cyclables au sein de cette trame, en s'appuyant notamment sur les cheminements identifiés par les trames vertes et bleues communautaires (terrils remarquables, anciens cavaliers et voies ferrées, pôles de nature polyfonctionnels, ...).

Les pôles de nature à vocation principale de tourisme ou de loisirs identifiés par les intercommunalités (terril de Rieulay et base des Argales, base de loisirs d'Aubigny au Bac, ...) et le Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut, de par la qualité des espaces d'accueil et des équipements qu'ils présentent doivent être les supports d'un développement fort du tou-

risme lié à la nature sur le territoire. Les documents d'urbanisme locaux doivent exprimer des orientations pour la qualification de ces espaces clés.

Les aménagements prévus doivent être particulièrement attentifs au respect de l'environnement tout en répondant aux besoins de la clientèle (infrastructures de signalisation, de stationnement, d'accueil, d'information, ...).

Chapitre 4.5. L'agriculture

Afin de soutenir l'activité agricole du territoire, les documents d'urbanisme locaux identifient et protègent les terres agricoles par une affectation adéquate. Le règlement des zones comprenant des terres agricoles exploitées doit être en adéquation avec le fonctionnement de l'activité agricole. D'une manière générale, les documents d'urbanisme locaux traitant de la préservation des milieux naturels doivent tenir compte de l'activité agricole.

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre la diversification des activités dans les exploitations (ventes directes, hébergements marchands) à condition de respecter la compatibilité des activités avec leur environnement urbain et naturel.

Dans les documents d'urbanisme locaux, les règlements des zones agricoles doivent comporter des préconisations en termes d'insertion paysagère des exploitations agricoles dans leur ensemble. Au niveau des entrées de village et des franges urbaines, un zonage agricole sous un indice spécifique et un règlement plus rigoureux au sujet de l'intégration paysagère des bâtiments d'exploitation doivent être introduits.

Il est rappelé que les communes doivent prendre en compte, dans la rédaction de leur document d'urbanisme, les dynamiques des exploitations existantes sur leur territoire (Cf. 1.1). Elles devront considérer la présence des terres agricoles permettant de produire des denrées particulières de qualité supérieure (maraîchage, horticulture, production de semences, ...). Lors de réalisation des documents d'urbanisme locaux, la commune ou un autre partenaire pourra réaliser un diagnostic agricole identifiant ces secteurs stratégiques. Ils seront prioritairement protégés lors de l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles parcelles.

L'accès aux exploitations doit être garanti en évitant leur enclavement et le morcellement du foncier agricole.

Il conviendra de conserver des périmètres d'exploitation cohérents comme un des éléments d'arbitrage de la définition des fuseaux des nouvelles infrastructures. Ces projets tiendront également compte des servitudes nécessaires à l'exploitation agricole au-delà de la seule prise en compte des surfaces retirées à l'exploitation. Le cas échéant, des mesures compensatoires devront être proposées.

LEXIQUE

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ADOPTA	Association DOuaisienne pour la Promotion des Techniques Alternatives
ANPE	Agence Nationale Pour l'Emploi
ANRU	Agence Nationale de Rénovation Urbaine
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
AREMASSE	Association pour la mise en œuvre du Réseau d'Étude, de Mesure et d'Alerte pour la prévention de la pollution atmosphérique en Scarpe, Sambre, Escaut
AU	Zones À Urbaniser
BASIAS	Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Services
BASOL	BAse de données des sites et SOLs pollués
BENELUX	BElgique - NEderland - LUXembourg
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CAD	Communauté d'Agglomération du Douaisis
CCCO	Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent
CCCP	Communauté de communes Cœur de Pévèle
CCCT	Cahier des Charges de Cession de Terrains
CCEP	Communauté de Communes Espace en Pévèle
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CD2E	Centre de Développement des Éco-Entreprises
CDEC	Commission Départementale d'Équipement Commercial
CET	Centre d'Enfouissement Technique
CFA	Centre de Formation des Apprentis
CG59	Conseil Général du Nord
CIADT	Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire
CNRSSP	Centre National de Recherche Scientifique des Sols Pollués
CPER	Contrat de Plan État-Région ou Contrat de Projets État-Région
CSP	Catégorie SocioProfessionnelle
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
DGI	Direction Générale des Impôts
DIREN	DIrection Régionale de l'ENvironnement
DRIRE	DIrection Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
DTE	Douaisis Technopole Environnement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EIE	État Initial de l'Environnement
ENS	Espaces Naturels Sensibles (Conseil général du Nord)
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPLS	Enquête du Parc Locatif Social
DOG	Document d'Orientations Générales
DRAF	DIrection Régionale de l'Agriculture et de la Forêt
DRE	DIrection Régionale de l'Équipement
GIS	Groupement d'Intérêt Scientifique
GMS	Grands Magasins Spécialisés
Ha	Hectare
HLL	Habitat Léger de Loisirs
HPE	Haute Performance Énergétique
HQE	Haute Qualité Environnementale
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques

IUFM	Institut Universitaire de Formation des Maîtres
NTIC	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
ORHA	Observatoire Régional de l'Habitat et de l'Aménagement
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PALME	Parc d'Activités Labellisé pour la Maîtrise de l'Énergie
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprises
PDEDMA	Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés
PDIPR	Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PREDIS	Plan Régional d'Élimination des Déchets Industriels Spéciaux et des déchets de soins à risque
PIG	Projet d'Intérêt Général
PLAI	Prêt Locatif Aidé d'Intégration
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUS	Prêt Locatif à Usage Social
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PNR	Parc Naturel Régional
POS	Plan d'Occupation des Sols
PSAD	Programme de Santé de l'Arrondissement de Douai
PPRI	Plan de Prévention des Risques Inondations
PPRM	Plan de Prévention des Risques Miniers
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SAU	Surface Agricole Utile
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDC	Schéma Départemental de développement Commercial
SHON	Surface Hors Œuvre Nette
SIC	Site d'Intérêt Communautaire (Natura 2000)
SIRA	Syndicat Intercommunal de la Région d'Arleux
SMTD	Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
SRU	(Loi) Solidarité et Renouvellement Urbains
STE	Schéma Territorial Éolien
STEP	Station d'épuration
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TER	Train Express Régional
UIOM	Usine d'Incinération d'Ordures Ménagères
UTA	Unité de Travail Agricole
VNF	Voies Navigables de France
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZAD	Zone d'Aménagement Différé
ZAE	Zone d'Activité Économique
ZDE	Zone de Développement de l'Éolien
ZFU	Zone Franche Urbaine
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine, Architectural, Urbain et Paysager
ZPS	Zone de Protection Spéciale
ZUS	Zone Urbaine Sensible

INDEX DES CARTES

- Positionnement géographique du Douaisis (p.12)
- Évolution de la population entre 1975 et 1999 (p.14)
- Migrations résidentielles internes et externes dans le Douaisis (p.15)
- Les situations de pauvreté par commune dans le Douaisis (p.17)
- Scénario au fil de l'eau (p.19)
- Taux d'activité féminin en 1999 (p.23)
- Nombre d'entreprises par commune suivant leur effectif salarié (p.25)
- Variation du nombre de logements entre 1990 et 1999 dans le Douaisis (p.29)
- Cohésion sociale et rénovation urbaine dans le Grand Douaisis (p.32)
- Les zones d'activité communautaires sur le territoire du Grand Douaisis (p.35)
- Migration Domicile-Travail (D-T) internes et externes dans le Grand-Douaisis (p.40)
- Répartition des migrations Domicile-Travail vers les différentes Aires Urbaines (p.41)
- La saturation des réseaux routiers à l'horizon 2012 à l'heure de pointe du soir (p.44)
- Les grandes infrastructures de transports du Douaisis (p.47)
- Les réseaux de transports collectifs du Douaisis actuels et futurs (p.48)
- Le réseau de transport interurbain sur le territoire du Grand Douaisis (p.49)
- Le contexte culturel dans le Douaisis (p.50)
- Les sports et les loisirs de plein air dans le Douaisis (p.55)
- Évolution de l'occupation du sol dédiée à l'habitat entre 1971 et 2004 (p.59)
- Les zones sensibles et infrastructures influant l'aménagement du territoire (p.60)
- Le prix moyen des terrains dans le Douaisis de 1991 à 2000 (p.62)
- La part de l'individuel dans la construction neuve entre 2000 et 2005 (p.64)
- Les disponibilités foncières du Douaisis en 2004 (au travers de l'indice POS/PLU) (p.66)
- Les grandes entités paysagères (p.74)
- Espaces naturels remarquables (p.76)
- Espaces naturels remarquables : ZNIEFF et sites Natura 2000 (p.77)
- Les espaces boisés dans le Grand Douaisis (p.79)
- Situation des exploitations agricoles (p.82)
- Le réseau hydrographique (p.85)
- Qualité des eaux souterraines (p.87)
- Périmètres des SAGE et champs captants (p.89)
- Qualité des eaux de surface (p.91)
- Zones inondées sur le territoire du SCoT Grand Douaisis (p.94)
- Le risque mouvement de terrain (p.96)
- Pollution des sols dans le Grand Douaisis (p.98)
- Les risques technologiques (p.101)
- Périmètre des concessions minières du SCoT du Douaisis (p.102)
- Classement sonore des infrastructures de transports (p.105)
- Flux des ordures ménagères résiduelles vers les centres de traitement (p.109)
- Localisation des installations de tri des déchets (p.110)
- Les différents scénarios démographiques étudiés (p.132-133)
- Les pôles de centralité du SCoT Grand Douaisis (p.134)
- Les espaces à enjeux (p.154)
- Les pôles de centralité du SCoT Grand Douaisis (p.156)
- Secteur stratégique de Douai-Est (p.157)
- Secteur stratégique du bi-pôle Somain-Aniche (p.159)
- Secteur stratégique de Montigny-Pecquencourt (p.160)
- L'armature urbaine dans le Grand Douaisis (p.162)
- Accessibilité et urbanisation (p.163)
- La structuration commerciale (p.174)
- Accessibilité et mobilité (p.176)
- Structuration urbaine et paysagère (p.179)
- Les documents de planification dans la région Nord-Pas-de-Calais (p.182)

Orientations cartographiques :

- La trame naturelle et paysagère (p.191)
- Principales coupures d'urbanisation (p.192)
- Les pôles de centralité du SCoT Grand Douaisis (p.194)
- Projets liés au développement des transports collectifs (p.197)
- Infrastructures de transports et intermodalité (p.199)
- Les ensembles écologiques protégés par le SCoT (p.204)
- Les corridors écologiques (p.205)
- Les zones humides (p.207)
- Les coupures d'urbanisation Guesnain - Lewarde - Masny (p.208)
- Objectifs de densité minimum par commune pour les nouvelles opérations d'habitat (p.219)
- La structuration commerciale (p.229)

INDEX DES TABLEAUX

1. La taille des ménages (p.16)
2. Les catégories socioprofessionnelles en 1999 (p.22)
- 2bis. Quartiers ANRU (p.31)
3. Les déplacements domicile-travail (p.42)
4. L'occupation du sol en 2004 (p.58)
5. Evolution du taux de boisement sur le territoire du SCoT (p.78)
6. L'agriculture dans le Grand Douaisis en 2000 (p.80)
7. Les sites SEVESO « seuil haut » du Grand Douaisis (p.99)
8. Classification des infrastructures de transport selon leur niveau sonore (p.103)
9. Production d'énergie d'origine renouvelable et potentiel d'action sur le territoire du SCoT Grand Douaisis (p.112)
- 9bis. Zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du Schéma (p.130)
10. Projections démographiques du Grand Douaisis (p.131)
11. Scénario retenu par le SCoT en termes d'augmentation du nombre d'habitants et de logements par pôle (p.134)
12. Comparatif entre le scénario « au fil de l'eau » et le scénario retenu par le SCoT (p.136)
13. Tableau des indicateurs (p.140)
14. Objectifs de construction de logements (p.215)

15. Attribution des surfaces maximales à ouvrir à l'urbanisation (p.221)

INDEX DES GRAPHIQUES

1. La pyramide des âges du Grand Douaisis (hommes) (p.13)
- 1bis. La pyramide des âges du Grand Douaisis (femmes) (p.13)
2. Évolution projetée des ménages (p.18)
- 2bis. Évolution projetée de la population (p.18)
3. Évolution du taux de chômage entre 1998 et 2006 dans la zone d'emploi de Douai (p.20)
- 3bis. Évolution projetée des actifs (p.27)
4. Part des différents segments de marché en nombre de transactions pour la période 1999 - 2004 (p.63)
5. Evolution de la production agricole sur le territoire du SCoT entre 1979 et 2000 (p.80)
6. Typologie des inondations sur le territoire du SCoT (p.93)
7. Bilan des indices ATMO en 2005 (p.104)
8. Taux moyen annuel d'hospitalisation pour intoxication au monoxyde de carbone en 2000 (p.106)
9. Taux de valorisation des déchetteries en 2001 (p.108)
10. Proportions relatives aux filières respectives d'élimination et de valorisation de ces déchets par rapport aux tonnages produits (p.111)
11. Production annuelle d'électricité sur le territoire du SCoT Grand Douaisis (p.112)
12. Production thermique annuelle sur le territoire du SCoT Grand Douaisis (p.112)
13. Répartition de la consommation d'énergie sur le territoire du SCoT par type d'énergie (p.113)
14. Part des différents secteurs dans le bilan énergétique du SCoT (p.113)
15. Répartition des consommations énergétiques de l'habitat par usage en 2003 (p.114)
16. L'habitat durable (p.171)
17. Schéma explicatif d'attribution d'un nombre d'hectares par commune en fonction de leur enveloppe urbaine actuelle (et par rapport aux dérogations) (p.220)



Syndicat Mixte du SCoT Grand Douaisis

36, rue Pilâtre de Rozier - Parc d'activités de Fort de Scarpe

59500 DOUAI

Tél. : 03.27.98.21.00 - Fax. : 03.27.88.19.52

www.scot-douaisis.org



Syndicat Mixte
du SCoT
Grand Douaisis

www.scot-douaisis.org