

Trame urbaine AML
Synthèse de l'état des lieux
1ère partie

0) La trame urbaine de la partie française de l'AML

Carte 1

Le périmètre qui a été choisi pour établir l'état des lieux de la trame urbaine de l'aire métropolitaine lilloise est celui de l'association « Aire métropolitaine lilloise ». Par rapport à l'appel à projet national des aires métropolitaines, il se distingue en ce qu'il ne se prolonge pas au sud jusqu'aux limites du Nord Pas-de-Calais et qu'il inclut Maubeuge.

Autre choix important : afin que l'état des lieux soit le plus complet possible, nous avons pris le parti de commencer par la partie française de l'AML. Lorsque l'état des lieux sera partagé dans sa partie française, nous prendrons contact avec les institutions belges détentrices de statistiques, afin de leur passer une commande aussi claire, ciblée et pertinente que possible. Nous tenterons alors de réaliser un état des lieux commun franco-belge.

Nous avons enfin opté pour un état des lieux largement illustré par des cartes, et des cartes si possibles comparables entre elles. Les SIG nous permettent de le faire.

L'échelle choisie est celle de l'aire métropolitaine lilloise dans son ensemble. Des zooms pourront être réalisés à l'échelle des territoires de SCOT : Lille métropole, Flandre intérieure, Artois, Lens-Liévin-Hénin-Carvin, Arrageois, Grand Douaisis, Cambresis, Valenciennes métropole, Maubeuge Val-de-Sambre.

Le fond de carte sur lequel se déclineront les diverses analyses de la trame urbaine, met donc en avant le périmètre de l'AML, sans pour autant gommer complètement le reste de la région Nord Pas-de-Calais. Nous avons souhaité l'ancrer sur le réseau hydrographique, cher à M. Secchi. Et nous avons voulu que la trame urbaine soit toujours mise en relation avec le réseau régional des transports des personnes : routes nationales et routes départementales, réseau des gares TER (marquées par un cercle bleu de 1 km de rayon), et transports linéaires majeurs : lignes de métro, lignes de tramways, lignes de bus à haut niveau de service. Nous avons inclus dans la représentation cartographique les lignes de tramway en projet sur le bassin minier parce qu'elles sont particulièrement porteuses de sens pour la trame urbaine, mais nous avons pour l'instant omis les projets de tram-train de LMCU, moins avancés dans la définition de leur tracé (nous les ferons apparaître si le groupe de travail le souhaite). Ces divers transports linéaires sont représentés par des corridors de 2 km de large pour les tramways et les lignes de métro, de 1 km de large pour les bus à haut niveau de service. Il faut noter qu'aucune hiérarchie n'a été faite, par exemple entre les gares de TER, pour des raisons évidentes de lisibilité. A l'occasion, lorsque les cartes seront trop chargées, nous ferons disparaître le réseau régional des transports.

Quelques remarques s'imposent en ce qui concerne le réseau régional de transports.

- Le réseau TER double assez bien le réseau routier national, ce qui permet d'envisager des solutions de rabattement (le groupe de travail transports évoquera ce point).
- Le réseau TER couvre assez bien le territoire de l'AML, sauf sur deux secteurs : celui qui est centré sur Merville et celui qui est centré sur Flines-lez-Raches, c'est-à-dire à l'ouest et au sud-est de l'agglomération lilloise.

- Le réseau linéaire des tramways qui se dessine dans le bassin minier est discontinu et on peut s'interroger sur ce qu'impliquerait pour la trame urbaine du bassin minier le fait de rétablir les continuités.

Carte 2

La représentation de la trame urbaine qui a été choisie est celle que fournit la base de données géographique SIGALE, administrée par le Conseil régional et qui fait autorité aujourd'hui. La trame urbaine correspond à la couche des espaces artificialisés. N'ont pas été représentées les couches des espaces naturels et celle des espaces agricoles (en blanc sur la carte).

Il faut noter que pour les calculs (puisque SIGALE permet de spatialiser mais aussi de calculer), nous avons choisi de restreindre la trame urbaine aux seuls espaces habités et employés, c'est-à-dire accueillant des logements et des lieux de travail. Les espaces urbains en friche ou ceux qui sont seulement destinés à recevoir du public comme les espaces verts ont été sortis de la trame urbaine.

Cela ne se voit pas dans les cartes, parce que ces espaces sont très minoritaires. Mais ce point est important parce qu'il traduit une limite que nous nous sommes donnée pour l'état des lieux.

Nous avons en effet des statistiques de bonne qualité pour ce qui regarde la population et l'emploi, mais pas pour ce qui regarde la fréquentation des espaces de service (ce qu'on appelle les « pôles générateur de déplacements » non liés au travail).

On peut caractériser en effet la trame urbaine par au moins trois types d'usage : le logement, le travail et la fréquentation de lieux de service au sens large. Nous avons pour l'instant volontairement fait abstraction de ce dernier usage. Mais idéalement, il faudrait pouvoir le réintroduire, puisqu'on sait que 2/3 des déplacements (en nombre et non pas en temps ou en distance) concernent la fréquentation des lieux de service.

Si l'on désire par exemple connaître la capacité de la trame urbaine, comme on peut connaître la capacité d'un bus, il faut prendre en compte non seulement les espaces dévolus à l'habitation et le nombre d'habitants, mais aussi les espaces dévolus au travail et le nombre d'emplois, ainsi que les espaces dévolus aux services au sens large et le nombre de personnes qui les fréquentent. Les calculs de densité ajustée font intervenir ces trois composantes. Mais pour des raisons d'homogénéité des données, nous nous en sommes tenus à l'habitation et au travail, et nous avons inclus les espaces commerciaux et les espaces scolaires ou hospitaliers au regard de l'emploi plus qu'au regard de leur fréquentation.

Quant aux espaces techniques, qui permettent à la trame urbaine de fonctionner, comme les voiries, nous avons suivi SIGALE, qui sort des espaces habités et employés les espaces techniques de grande ampleur comme les autoroutes, mais qui y inclut les espaces techniques de proximité, comme la voirie locale.

Quelques remarques peuvent d'ores et déjà être faites sur la morphologie de la trame urbaine.

1) Le réseau viaire est structurant mais pas aux mêmes échelles.

--- L'agglomération lilloise et l'agglomération valenciennoise sont des carrefours autoroutiers, mais tous les carrefours autoroutiers ne produisent pas d'agglomération (l'A26 et l'A1 qui se croisent au large d'Arras, l'A1 et l'A21 qui se croisent entre Lens et Douai) et cela pour des raisons historiques.

--- Au sud du bassin minier, les bourgs se situent au croisement des routes, au nord ils tendent à s'effiler le long des routes.

--- Des axes peuvent porter une série linéaire de villes moyennes, comme l'axe Isbergues, Saint-Venant, Merville, Estaires, Armentières qui emprunte la D186, la D946 et la D945 ; tandis que le quadrilatère A1-A25-D941-D943-A22 fournit un cadre pour le grand réseau de villes moyennes situé entre Lille et le bassin minier.

2) Le réseau des gares TER ne relie pas de manière flagrante un réseau de villes homogènes, on trouve aussi bien de grandes agglomérations que de petits bourgs résidentiels ou des villes moyennes.

3) Enfin, la trame urbaine de l'AML n'a pas une morphologie homogène. Ce qui se lit particulièrement bien lorsqu'on opère des zooms à l'échelle des territoires de SCOT.

Zooms sur les territoires de SCOT

- L'arrondissement de Lille est centré sur la grande agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing qui se prolonge au sud dans le territoire des villes moyennes du grand quadrilatère A1-A25-D941-D943-A22, et qui est bordé à l'ouest jusqu'à Armentières et La Bassée d'une trame ramifiée de villes-rues caractéristique, et à l'est d'une trame légèrement plus polarisée mais qui tend à se rapprocher morphologiquement de la ville-rue.

- Le territoire de Flandre Intérieure est un réseau plus ou moins dense de villes-rues polarisé au nord sur les trois villes de Hazebrouck, de Steenvoorde et de Bailleul, et au sud, sur l'axe Isbergues-Merville-Armentières.

- La trame urbaine de l'Artois est centrée sur le bipôle Béthune-Bruay, mais on reconnaît au nord la typologie de Flandre Intérieure, et surtout au sud, la trame qui caractérise le bassin minier, à savoir une ville qui suit le filon minier mais qui n'est pas linéaire pour autant puisqu'elle est centrée localement autour des puits de mine, ce qui crée un chapelet de villes indépendantes les unes des autres, séparées par la trame verte et agricole. Plus au sud encore, la trame urbaine se transforme en réseau de bourgs de carrefours.

- La trame urbaine de Lens-Liévin-Hénin-Carvin est particulièrement dense. Elle est centrée sur l'axe Liévin-Hénin relativement homogène. Au nord se trouve la trame urbaine du quadrilatère A1-A25-D941-D943-A22 et au sud on retrouve le réseau de bourgs de carrefours, assez importants du fait de la proximité d'Arras.

- La trame urbaine de l'Arrageois est particulièrement classique : agglomération centrée sur la ville historique, et située au centre d'un réseau en toile d'araignée radiocentré de bourgs de carrefours.

- La trame urbaine du Grand Douaisis est centrée sur la bifurcation du filon minier avec l'axe Douai-Peckencourt-Somain et l'axe Douai-Lewarde-Aniche, avec au nord le dense réseau de villes du sud-ouest de l'agglomération lilloise dont Orchies émerge légèrement, et avec au sud, de nouveau un réseau assez lâche de bourgs de carrefours.

- La trame urbaine du Cambresis ressemble trait pour trait à la trame urbaine de l'Arrageois.

- La trame urbaine de l'arrondissement de Valenciennes est centrée sur l'agglomération valenciennoise, qui s'étire en deux branches minières au sud-ouest : Valenciennes-Wallers-Somain d'une part, Valenciennes-Escaudain-Aniche d'autre part avec une bifurcation au niveau de Denain vers Douchy-les-Mines et Lieu-Saint-Amand ; en deux autres branches au nord-est : la vallée de l'Escaut d'une part, Onnaing-Quiévrechain d'autre part. En outre Saint-Amand-les-Eaux émerge légèrement du réseau dense des villes du sud-est de l'agglomération lilloise, séparé de Valenciennes par la forêt de Saint-Amand.

- La trame urbaine de Maubeuge Val-de-Sambre enfin, est centrée sur la vallée de la Sambre dans laquelle s'étire plus ou moins largement l'agglomération de Maubeuge.

La trame urbaine de l'AML est donc complexe. Elle comprend en première approximation :

- des agglomérations traditionnelles (Arras, Cambrai),
- une grande agglomération (Lille-Roubaix-Tourcoing),
- une conurbation minière qui n'est pas unilinéaire et qui peut connaître des bifurcations, et, qui plus est, n'est pas continue mais centrée localement sur les anciens puits de mine, qui donc est très imbriquée avec la trame verte et agricole, mais en même temps qui est bien polarisée par des agglomérations importantes (Valenciennes, Douai, Lens, le bipôle Béthune-Bruay)
- une vallée industrielle (la vallée de la Sambre)
- un réseau assez lâche de bourgs de carrefours (au sud du bassin minier)
- un quadrilatère de villes moyennes (entre l'agglomération de Lille et le bassin minier)
- un réseau dense de bourgs entre le bourg de carrefours et la ville-rue faiblement polarisé (au sud-est de l'agglomération de Lille)
- un réseau dense de villes-rues plus ou moins clairsemées et multipolarisé par quelques villes moyennes (à l'ouest et au sud-ouest de l'agglomération lilloise).

Cette morphologie différenciée de la trame urbaine a nécessairement des impacts tant sur la morphologie de la trame verte et bleue et agricole, que sur la meilleure façon de desservir la trame urbaine par un réseau régional ou métropolitain de transports.

Diapositive 1

1) AML (partie française) et région Nord Pas-de-Calais

Diapositive 2

L'espace couvert par la partie française de l'AML (424.900 ha) représente **34%** de l'espace couvert par la région Nord Pas-de-Calais (1.240.000 ha).

La distribution communale est relativement homogène, puisque les 562 communes de l'AMLf représentent **36%** des 1546 communes de la région Nord Pas-de-Calais (à une unité près).

- L'écart se creuse quand on s'intéresse à la trame urbaine.

Diapositive 3

Les 92.800 ha de la trame urbaine de l'AMLf représentaient en effet en 2005 **58%** des 160.500 ha de la trame urbaine de la région Nord Pas-de-Calais.

Et de fait, la trame urbaine de l'AMLf occupait en 2005 22% de l'espace métropolitain dans sa partie française, tandis que globalement la trame urbaine du NPDC occupait 13% de l'espace régional.

Diapositive 4

Entre 1998 et 2005, la trame urbaine a crû de 7% (environ 6.600 ha) sur l'AMLf (selon SIGALE, en négligeant la part de la trame urbaine qui a rejoint la trame verte et agricole), ce qui représente **56%** de la croissance de la trame urbaine au niveau régional (qui a crû elle aussi de 7% soit environ 11.800 ha). Le poids spatial relatif de la trame urbaine de l'AMLf en région NPDC est stable.

Diapositive 5

On peut aussi comparer les autorisations de construire qui reflètent tant l'extension de la trame urbaine que son renouvellement. L'exercice a été fait sur 9 années, entre 2000 et 2008.

Diapositive 6

Pour ce qui concerne les autorisations de construire des logements, 6.470 ha de terrains ont été autorisés à muter ou à se renouveler pour du logement sur l'AMLf, contre 12.130 ha sur l'ensemble de la région, soit **53%** de la mutation foncière régionale ou du renouvellement foncier régional en faveur du logement. En 9 ans, 7% de la trame urbaine de l'AMLf contre 7,5% de la trame urbaine régionale ont ainsi été autorisés à muter ou à se renouveler pour du logement.

Il convient de noter que 102.000 logements ont été autorisés sur l'AMLf contre 153.000 sur l'ensemble de la région, ce qui porte le poids de l'AMLf à **67%**. Ce chiffre important est à mettre en regard, comme on va le voir, du poids démographique plus que du poids foncier de l'AMLf. La différence sur ce point entre l'AMLf et l'ensemble de la région se joue plutôt au niveau de la répartition entre le logement individuel pur, le logement individuel groupé et le logement collectif : sur l'AMLf, on a 31,5% d'individuel pur, 28,5% d'individuel groupé et 39,5% de collectif, sur l'ensemble de la région, on a 39,5% d'individuel pur, 26% d'individuel groupé et 34,5% de collectif.

Ce poids plus important de l'AMLf se retrouve sur le plan de la SHON autorisée : près de 11 M de m² autorisés sur l'AMLf contre près de 17 M de m² autorisés sur l'ensemble de la région, ce qui porte le poids de l'AMLf à **64%**. Là encore, cet écart par rapport aux 58% d'espace dévolu à la trame urbaine renvoie au poids démographique relatif de l'AMLf. Sur l'ensemble de la période en l'occurrence, ce sont 3,8 m² par habitant 2006 pour l'AMLf et 4,2 m² par habitant 2006 pour le NPDC qui ont été autorisés en termes de SHON logement.

Diapositive 7

Pour ce qui concerne les autorisations de construire des locaux d'activité (bureaux, entrepôts non agricoles, locaux industriels et locaux commerciaux sur parcelles identifiées), 2.550 ha de terrains ont été autorisés à muter ou à se renouveler sur l'AMLf, contre 3.640 ha sur l'ensemble de la région, soit **70%** de la mutation foncière régionale ou du renouvellement foncier régional en faveur de l'activité. En 9 ans, 2,74% de la trame urbaine de l'AMLf contre 2,27% de la trame urbaine régionale ont ainsi été autorisés à muter ou à se renouveler pour de l'activité.

Sur l'AMLf, le foncier se répartit de la façon suivante : 10,22% bureaux, 17,12% entrepôts, 27,81% commerces, 44,84% industrie. Sur ne Nord Pas-de-Calais, le foncier se répartit de la façon suivante : 9,33% bureaux, 20,78% entrepôts, 29,09% commerces, 40,8% industrie. L'AMLf consomme moins de foncier que l'ensemble régional pour le commerce et les entrepôts, plus de foncier pour le bureau et l'industrie.

Près de 6,4 M de m² de SHON ont été autorisés pour de l'activité sur l'AMLf, contre près de 8,2 M de m² de SHON sur le Nord Pas-de-Calais, ce qui porte le poids de l'AMLf à **78%** de la SHON autorisée. En 9 ans, 5,94 m² ont été autorisés par emploi sur l'AMLf, contre 5,56 m² par emploi sur l'ensemble de la région.

Sur l'AMLf, la SHON se répartit de la façon suivante : 13,47% entrepôts, 17,24% bureaux, 20,02% commerces, 49,27% industrie. Sur ne Nord Pas-de-Calais, la SHON se répartit de la façon suivante : 13,28% entrepôts, 16,22% bureaux, 22,28% commerces, 48,22%

industrie. L'ordre s'inverse par rapport au foncier entre bureaux et entrepôts.

Diapositive 8

- Le poids relatif de l'AMLf en région augmente encore quand on s'intéresse à la démographie et à l'emploi.

Sur le plan démographique, le poids régional de l'AMLf augmente en effet, puisqu'en 2006, avec 2.830.000 habitants, l'AMLf représentait **70%** des 4.017.000 habitants du Nord Pas-de-Calais.

Entre 1999 et 2006, les rythmes de croissance de la population étaient quasiment identiques sur l'AMLf (0,08% de population 1999 par an sur 7 ans) et sur l'ensemble de la région (0,07% par an). Après un écart de 0,1% par an entre les dynamiques démographiques aux deux échelles durant la période 1968-1982, le poids démographique relatif de l'AMLf en région NPDC est depuis lors resté stable.

Diapositive 9

Sur le plan de l'emploi, la situation est similaire. En 2006, les 1.070.000 emplois de l'AMLf représentaient **73%** des 1.467.000 emplois régionaux.

Entre 1999 et 2006, le rythme de croissance de l'emploi était supérieur de 0,1% par an sur l'AMLf (+1,43% d'emplois 1999 par an sur 7 ans) par rapport à l'ensemble de la région (+1,3% par an). En 1999, l'emploi sur l'AMLf avait regagné son poids relatif de 1968 qu'il avait perdu de 1968 à 1975. Globalement les dynamiques sont très similaires.

Diapositive 10

A partir des données de population et d'emploi, il est possible de définir une densité « ajustée » en sommant population et emplois, puis en rapportant cette somme à la surface de la trame urbaine. On trouve ainsi en 2006 pour la densité ajustée de la trame urbaine de l'AMLf 42 habitants et emplois à l'hectare habité et employé, et pour celle de l'ensemble de la trame urbaine de la région NPDC 34 he/hhe, ou encore pour celle de la trame urbaine régionale hors AMLf 23 he/hhe. **La trame urbaine de l'AMLf est ainsi 23% plus dense que la trame urbaine sur l'ensemble de la région NPDC et 80% plus dense que la trame urbaine régionale hors AMLf.**

Diapositive 11

Le poids relatif de l'AMLf en région NPDC évolue peu, non seulement pour la population (**70%**) et l'emploi (**73%**) mais aussi pour le nombre d'actifs employés (**70%**) et le nombre total d'actifs (**70%**) - nota : les actifs au sens du recensement sont les individus qui ont une activité professionnelle et qui l'exercent (actifs occupés) ou qui ne l'exercent pas (chômeurs au sens du recensement), en sont exclus les retraités, les jeunes de moins de 15 ans et tous ceux qui ne déclarent pas avoir un métier.

Diapositive 12

On détermine en outre le type d'équilibre qui caractérise l'AML comme celui d'un **territoire mixte**, pour lequel le nombre d'emplois occupés est égal au nombre d'actifs employés (tx de mixité = $1 - (\text{emploi 2006} - \text{actifs occupés 2006}) / (\text{emploi 2006} + \text{actifs occupés 2006}) = 1,00$). Il en va de même pour l'ensemble de la région dont le taux de mixité = 0,99.

Si l'AMLf est un territoire mixte dans sa globalité, ce n'est évidemment pas le cas lorsqu'on agrandit l'échelle jusqu'au niveau communal : apparaissent alors des **pôles d'emploi** (pour lesquels l'emploi est plus proche de la population que du nombre d'actifs occupés), des **secteurs résidentiels** (pour lesquels l'emploi est très inférieur au nombre d'actifs occupés) et des **secteurs de mixité** (pour lesquels l'emploi est égal au nombre d'actifs occupés).

Diapositive 13

L'équilibre sur le temps long entre l'AMLf et la région Nord Pas-de-Calais traduit le fait que les évolutions métropolitaines et régionales sont conjointes. Les caractéristiques de fond bien analysées sur la région se retrouvent ainsi sur l'aire métropolitaine.

C'est notamment le cas du chômage au sens du recensement :

Diapositive 14

- entre 1982 et 2006, la démographie de l'AML croît continûment mais de manière très modérée de 2.770.000 à 2.830.000 (en région, de 3.930.000 à 4.020.000) ;
- dans la même période, l'emploi connaît un retrait entre 1982 et 1990 de 950.000 à 920.000 (en région de 1.320.000 à 1.280.000) puis un rattrapage entre 1990 et 1999 (970.000 sur l'AMLf et 1.340.000 sur la région) puis une hausse nette entre 1999 et 2006 (1.070.000 sur l'AMLf et 1.470.000 sur la région)
- le nombre total d'actif, quant à lui, de 1982 à 1990 suit exactement la progression de la démographie (il reste au niveau de 39% de la population), ce qui implique, étant donné le retrait de l'emploi sur cette période (et avec un nombre d'emplois égal au nombre d'actifs occupés) une hausse du chômage (qui était déjà important) de 11% à 15% ; de 1990 à 1999, le nombre d'actifs augmente par rapport à la démographie (passant de 39% à 41%), mais plus vite que l'emploi (0,8%90 par an contre 0,6%90 par an), ce qui a pour conséquence une nouvelle hausse (mais moindre) du chômage de 15% à 18% ; de 1999 à 2006 enfin, le nombre d'actifs augmente par rapport à la démographie (de 41% à 44%), avec une vitesse de croissance (0,8%99 par an) moindre par rapport à celle de l'emploi (1,4%99 par an), ce qui a pour conséquence une baisse du chômage de 18% à 14,5%.

On voit que les variables déterminantes du chômage pour le Nord Pas-de-Calais et l'AMLf sont moins la démographie que la corrélation entre l'évolution de l'emploi et l'évolution des actifs.

2) Les communes de l'AML (partie française)

Carte 2

Après cet aperçu synthétique de la trame urbaine de la partie française de l'AML dans son rapport à l'ensemble de la trame urbaine régionale, nous allons pouvoir entrer dans le détail de l'exploitation des données au niveau communal, par l'intermédiaire de la cartographie.

Les cartes présentées, sans doute peu lisibles sur diaporama, seront mises à la disposition du groupe de travail par l'intermédiaire du site internet dédié à la démarche. Nous nous en tiendrons aux cartes générales sur l'AML, mais les zooms sur les territoires de SCOT seront disponibles sur le site.

Carte 3

Commençons par l'évolution récente de la trame urbaine et l'exploitation des données SITADEL sur les autorisations à construire, qui permettent d'avoir un aperçu non différencié de l'extension et du renouvellement de la trame urbaine sur 9 ans, de 2000 à 2008.

En premier lieu le logement.

Etant donnée la durée de vie des immeubles à vocation d'habitation, on peut très approximativement fixer la part normale de la surface communale de la trame urbaine (telle que SIGALE 2005 permet de la calculer) autorisée pour la construction de logements sur 9 ans, à 10%. Les communes qui se situent très au-delà de ces 10% subissent manifestement une forte tension spéculative, tandis que celles qui se situent très en-deçà ont des difficultés pour animer un marché viable de la construction. C'est ce que tente de montrer cette carte.

Il ressort que le périurbain de l'ouest et du sud-est de l'agglomération lilloise a connu entre 2000 et 2008 une forte tension spéculative, tandis que les agglomérations historiques, le bassin minier dans son ensemble, le quadrilatère A1-A25-D941-D943-A22, la vallée de la Sambre et le triangle Cambrai-Douai-Valenciennes restaient des secteurs moyennement tendus. Tout en faisant attention au fait que les villes historiques ont un patrimoine plus difficile à renouveler, il reste que certaines villes comme Lille, Roubaix et Tourcoing, Bruay, Carvin, Lens, Douai, Cambrai et Maubeuge notamment ont connu des difficultés pour animer leur marché de la construction.

Carte 4

Cette approche tend à se confirmer lorsqu'on regarde le nombre de m² de SHON autorisée pour du logement par habitant.

Les communes les plus tendues se situent dans l'ouest et dans le sud-est de l'agglomération lilloise, ainsi qu'autour d'Arras et plus légèrement autour de Cambrai.

Les communes les moins tendues sont Lille, Villeneuve-d'Ascq, Roubaix, Tourcoing, Bruay, Carvin, l'ensemble de l'axe Liévin-Hénin, l'axe Douai-Aniche-Denain jusqu'aux portes de Valenciennes, le nord de la vallée de l'Escaut, une grande partie de la vallée de la Sambre et Cambrai.

Carte 5

Quel que soit l'état du marché de la construction de logement, il est important de pouvoir faire la différence entre les communes qui autorisent majoritairement le logement individuel pur, ou bien le logement individuel groupé, ou bien le logement collectif, et celles qui mixent l'une ou l'autre formes de logement.

En ce qui concerne le logement individuel pur, il est possible d'identifier les communes qui y recourent exclusivement (en noir sur la carte). Elles se situent majoritairement aux marges sud de l'AML.

Ces communes entrent néanmoins dans une famille plus large (en rouge, voire en brun sur la carte) qui autorisent majoritairement le logement individuel. Une très grande partie du sud-ouest et du sud-est de l'agglomération lilloise, et ceci de façon très homogène, rassemblent des communes qui autorisent à plus de 80% le logement individuel.

Carte 6

Le logement groupé, quant à lui, est une dominante de la banlieue d'Armentières, du sud de la vallée de la Sambre, d'une partie importante du bassin minier et du quadrilatère A1-A25-D941-D943-A22.

Carte 7

Le logement collectif est une dominante exclusive à Lille, Roubaix, Tourcoing et Arras. Il est important mais mixé avec d'autres types de logement, notamment individuel groupé, sur Armentières, Bailleul, Hazebrouck, Béthune, l'axe Liévin-Hénin, Douai, Valenciennes, Maubeuge et Cambrai.

Tous ces éléments liés à la construction de logements, joints à ceux qui sont liés à la construction de locaux d'activité, permettront d'affiner les analyses de densité urbaine, que nous présenterons le 24 mars.

Carte 8 (supplément)

La consommation foncière relative aux locaux d'activité dans leur ensemble (bureaux, entrepôts non agricoles, locaux industriels hors réserve foncière, locaux de commerce hors réserve foncière) est dispersée sur l'ensemble du territoire de l'AMLf mais à des degrés différents.

Les secteurs qui ressortent le plus nettement sont :

- l'agglomération lilloise dans son ensemble
- les axes Armentières-Bailleul et Armentières-Isbergues
- l'axe Lesquin-Saint-Amand
- l'ensemble du bassin minier
- le quadrilatère A1-A25-D941-D943-A22
- le triangle Lesquin-Templeuve-Seclin
- Arras et Cambrai
- Maubeuge

On note que :

- Arras, Valenciennes et Lille sont des pôles d'emploi particulièrement actifs ;
- le bloc formé par Noyelles-Godault / Hénin-Beaumont / Dourges est l'objet d'une dynamique très forte ;
- les axes A25, A23, A2, A1 sont structurants pour la production de locaux d'activité
- la couverture par les transports collectifs régionaux est assez bonne, avec un maque important entre Armentières et Isbergues

Carte 9

Après avoir vu comment s'étendait ou se renouvelait la trame urbaine, nous en venons à la question de la démographie et de l'emploi.

En premier lieu la démographie. Nous nous en tiendrons à une approche de la population sous l'angle du solde migratoire, qui reflète l'attractivité résidentielle de la trame urbaine.

En ce qui concerne le poids de population communale tel qu'il résulte de l'exploitation du recensement de 2006, les choses sont bien connues, et seront affinées par une approche

en termes de densité qui sera présentée le 24 mars.

Les grands poids de population sont :

- l'agglomération lilloise avec une extension à noter au sud, de Faches-Thumesnil à Seclin,
- Armentières, Bailleul et Hazebrouck,
- le bipôle Béthune-Bruay, augmenté de Noeux-les-Mines
- le triangle Liévin-Hénin-Carvin
- Douai
- Somain et Denain
- Valenciennes et le nord de la vallée de l'Escaut
- Saint-Amand-les-Eaux
- Arras
- Cambrai
- Maubeuge

Cartes 10-11-12-13-14

Les cinq cartes qui suivent rendent compte du solde migratoire inter-censitaire.

L'indicateur qui a été choisi est le nombre annuel, positif ou négatif, de migrants, rapporté à la population de la commune en début de période. Il est ainsi possible de comparer avec une bonne approximation les soldes migratoires des différents recensements.

Le fond cartographique ne doit pas faire illusion : il s'agit pour plus de commodité de la trame urbaine 2005, elle n'était évidemment pas la même en 1968, mais les communes étaient les mêmes quoiqu'avec une morphologie différente.

La couleur rouge renvoie à des taux annuels de migration positifs, la couleur violette à des taux annuels de migration négatifs, la couleur jaune qualifie les communes où la migration est à peu près nulle.

Il ressort que :

- de 1968 à 1975, l'ensemble du bassin minier, Lille, Roubaix, Armentières, Arras, Cambrai, l'extrémité de la vallée de la Sambre, perdent de la population, au profit des banlieues, notamment d'Arras, Valenciennes, Armentières et surtout de l'agglomération lilloise, une première périurbanisation apparaît à l'ouest et au sud-est de l'agglomération lilloise
- de 1975 à 1982, la baisse d'attractivité s'accroît dans les villes minières, et dans tout le cœur de l'agglomération lilloise, elle touche en outre l'ensemble de la vallée de la Sambre ; la croissance continue à marquer les banlieues, mais ce qui est notable c'est l'élan de la périurbanisation à l'ouest, au sud et au sud-est de l'agglomération lilloise
- de 1982 à 1990, cette dynamique de baisse et de hausse d'attractivité se maintient à peu près identiquement
- de 1990 à 1999, les éléments de la trame urbaine qui ont un solde migratoire négatif commencent à se stabiliser (c'est le cas de Lille, Bruay, Lens, Valenciennes, Cambrai, Arras), seul le sud-est de l'agglomération lilloise continue à avoir une forte croissance migratoire
- de 1999 à 2006, les territoires anciennement marqués par une baisse d'attractivité diminuent assez nettement (sauf exceptions notables : Lens, Cambrai), tandis que l'ouest de Lille retrouve une dynamique de périurbanisation.

Un diagnostic plus fin mériterait d'être fait à l'échelle des territoires de SCOT.

Le phénomène majeur est celui de la périurbanisation résidentielle :

- le quadrilatère A1-A25-D941-D943-A22 se constitue en deux grandes phases : dans sa partie nord de 1968 à 1975, et dans sa partie centrale et sud, selon un axe Seclin-Béthune, de 1975 à 1990, depuis lors il semble stabilisé
- le sud-est de l'agglomération lilloise se développe continûment de 1968 à 2006, ce qui est assez préoccupant
- l'ouest de l'agglomération lilloise s'est fortement développé de 1975 à 1990 puis s'est stabilisé de 1990 à 1999, puis s'est remis à croître de 1999 à 2006, ce qui est encore une fois préoccupant étant donnée l'étendue de ce territoire (et du précédent) et sa faible desserte par les transports collectifs structurants (ce qui est vrai aussi du sud-est de l'agglomération lilloise).

Carte 15

Nous en venons à l'emploi. Et nous allons nous intéresser cette fois aux taux de croissance de l'emploi, annualisés de la même manière que pour le solde migratoire.

Commençons par les communes qui ont le plus de poids en termes d'emploi :

- Le coeur de l'agglomération lilloise (Lille, Villeneuve-d'Ascq, Lambersart, La Madeleine, Marcq-en-Baroeul, Croix, Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Roncq)
- Armentières, Bailleul, Hazebrouck
- Lesquin, Séclin, Douvrin, Carvin
- Hénin, Liévin-Lens, Béthune-Bruay, Douai, Denain, Valenciennes, Saint-Saulve, Onnaing
- Saint-Amand-les-Eaux
- Arras, Cambrai
- Maubeuge

On retrouve approximativement la même liste de communes que pour la démographie. C'est qu'elle dépend plus de la taille des communes que de leur véritable caractère de pôle d'emploi.

Cartes 16-17-18-19-20

Avec les mêmes précautions que pour la démographie, il ressort de la série des cartes sur l'évolution inter-censitaire de l'emploi, les points suivants :

- de 1968 à 1975, l'emploi est resté stable en coeur d'agglomération lilloise et il s'est développé dans les banlieues et dans ses marges plus lointaines ; il a fortement reculé dans les communes minières, mais s'est développé en quelques points comme entre Isbergues et Allouagne, Béthune et Noeux-les-Mines, Courcelles, la banlieue de Valenciennes ; il s'est surtout développé de façon lourde à Arras et dans toute la vallée de la Sambre (la métallurgie n'est pas encore touchée par la mondialisation, alors que la décision de faire régresser les mines date de 1967)
- de 1975 à 1982, la dynamique se maintient sur l'agglomération lilloise, même si la décroissance de l'emploi touche Roubaix et Tourcoing ; dans le bassin minier, la décroissance se ralentit, les poches de croissance s'étendent comme à Hénin-Courcelles, ou se renouvellent comme l'axe Auchel-Bruay-Barlin qui se substitue à l'axe Isbergues-Allouagne ; la dynamique positive se ralentit à Arras et dans la

- vallée de la Sambre (où elle se concentre sur Maubeuge)
- de 1982 à 1990, la situation reste très similaire que dans la période antérieure, mais Maubeuge ne croît plus et le reste de la vallée de la Sambre décroît ; on note que Cambrai cesse d'être stable et décroît
- de 1990 à 1999, l'emploi amorce un vaste mouvement de rattrapage, ce qui se voit assez nettement sur la carte, où les zones de décrue se raréfient
- ce phénomène de rattrapage s'accroît entre 1999 et 2006, où la décrue semble se cantonner en des secteurs de plus en plus réduits

Là encore un diagnostic plus fin mériterait d'être fait à l'échelle des territoires de SCOT.

La question qu'on peut poser regarde, comme pour la démographie, la périurbanisation. La décrue puis le rattrapage et finalement le développement de l'emploi, cela a-t-il eu pour conséquence une périurbanisation de l'emploi ?

- Le quadrilatère A1-A25-D941-D943-A22 a connu une croissance de l'emploi dès 1968 dans sa partie nord, exactement comme pour le solde migratoire, puis de 1975 à 1990 dans sa partie centrale (Seclin restant positif par ailleurs durant toute la période, tandis que Wavrin ne redevient positif qu'à partir de 1982), puis de 1990 à 1999 dans sa partie sud selon l'axe Wingles-Hénin, de 1999 à 2006, l'ensemble des communes connaît une croissance plus ou moins forte de l'emploi ; en conclusion, sur le secteur du quadrilatère, il y a bien eu périurbanisation de l'emploi, à un niveau important
- le secteur de l'ouest de l'agglomération lilloise a eu une croissance mitigée de 1968 à 2006, les communes oscillant entre croissance, stabilité et décroissance ; ce secteur semble avoir participé modérément à la périurbanisation de l'emploi
- le secteur du sud-est de l'agglomération lilloise a connu une croissance à peu près continue sur certains sous-secteurs et discontinue sur d'autres ; là encore la périurbanisation de l'emploi paraît avoir été modérée au regard de la périurbanisation résidentielle

Cette question de la périurbanisation sera affinée par l'analyse parallèle de la démographie et de l'emploi.

Carte 21

La dynamique positive de l'emploi depuis 1990, ne doit pas faire oublier que le chômage dépend non seulement de l'emploi mais aussi du nombre d'actifs. Or malgré une population qui stagne, le nombre d'actifs a augmenté, plus vite que l'emploi de 1990 à 1999, moins vite que l'emploi de 1999 à 2006.

Cette course-poursuite pour la résorption du chômage dure depuis longtemps et malgré les bons résultats réalisés entre 1999 et 2006, le taux de chômage au sens du recensement reste fort, et surtout, on le voit sur la carte, les plus forts taux de chômage (au-dessus de la moyenne métropolitaine et régionale) sont concentrés géographiquement sur :

- Lille-Roubaix-Tourcoing-Wattrelos
- Armentières
- l'ensemble du bassin minier, y compris la partie sud du « quadrilatère »
- Arras et Cambrai
- toute la vallée de la Sambre (sauf cette petite ville d'Elesmes qui à l'opposé n'a quasiment aucun chômeur)

Carte 22

La carte du chômage 2006 est à mettre en relation avec la carte des revenus fiscaux localisés 2007, particulièrement parlante. On y distingue en effet :

- le bassin minier (y compris la moitié sud du « quadrilatère ») et la vallée de la Sambre (avec la micro-exception d'Elesmes)
- les coeurs d'agglomération de Lille, d'Arras et de Cambrai
- et a contrario les banlieues de ces agglomérations, rapidement très riches quand on s'éloigne du coeur
- le périurbain de l'ouest, du sud-ouest, du sud (c'est-à-dire la moitié nord du quadrilatère) et du sud-est, caractérisé par la richesse de ses ménages
- l'opposition du périurbain du triangle relativement riche Arras-Bruay-Douai, et du triangle relativement pauvre Cambrai-Douai-Valenciennes

Carte 23

Cette analyse de la spécialisation des territoires se confirme dans ses grandes lignes avec la carte des taux de croissance du revenu fiscal des ménages entre 2001 et 2007. Par contre, on peut rajouter :

- que le triangle Cambrai-Douai-Valenciennes connaît en réalité la même dynamique d'enrichissement que le triangle Arras-Bruay-Douai, qui a plus d'avance,
- que les banlieues riches des agglomérations de Lille, d'Arras et de Cambrai sont stables
- que la moitié sud du « quadrilatère » amorce un mouvement de rattrapage de la moitié nord
- que le territoire situé entre Valenciennes et Maubeuge connaît un enrichissement certain, qui tend à l'apparenter au périurbain de l'AML

Carte 24

La carte du potentiel financier communal tente de mettre en regard l'opposition financière de l'activité économique et de la population sur certaines communes : Lille évidemment, Béthune-Bruay, Lens, Douai, Valenciennes, Maubeuge, qui fait écho à l'opposition dans ces communes entre l'emploi et les actifs ; mais aussi inversement les banlieues et les grands secteurs périurbains où vivent les ménages les plus riches et qui sont pauvres parce qu'elles n'ont pas d'activité économique et qu'elles ne taxent pas leur population.

Carte 25

Nous terminons cette présentation avec une tentative de typologie communale croisant les questions de démographie et les questions d'emploi. On peut en effet déterminer :

- des pôles d'emploi, communes pour lesquelles le nombre d'emploi est bien supérieur au nombre d'actifs employés
- des communes mixtes, pour lesquelles le nombre d'emploi est égal au nombre d'actifs employés
- des communes résidentielles, pour lesquelles le nombre d'emploi est bien inférieur au nombre d'actifs employés.

La carte des pôles d'emploi ainsi obtenus fait émerger :

- des pôles d'emploi d'agglomération : Lille-Villeneuve d'Ascq, Béthune, Lens, Douai-

Cuincy, Valenciennes, Arras, Cambrai

- des pôles d'emploi périurbains plus ou moins proches des agglomérations, plus ou moins ruraux et donc plus ou moins susceptibles de parasiter le fonctionnement des grands pôles d'agglomération : Strazeele-Pradelles, Bois-Grenier, Lestrem, Saint-Venant, Douvrin, Séclin-Templemars-Avelin, Noyelles-Godault, Rouvignies, Onnaing

Carte 26

La carte des communes mixtes fait émerger quant à elle :

- une partie importante des villes de banlieue immédiate des agglomérations de Lille (Tourcoing en fait partie), de Béthune, de Lens, de Douai, de Valenciennes, de Maubeuge
- Armentières, Bailleul, Hazebrouck
- Merville, Isbergues, Lillers, Auchel, Bruay, Noeux-les-Mines, La Bassée, Wingles, Carvin
- Orchies, Somain, Bouchain, Condé-sur-l'Escaut

Cette distinction des pôles d'emploi, des communes mixtes et des communes résidentielles permet d'approcher les grandes masses de déplacements domicile-travail. Nous y reviendrons le 24 mars.