



PRÉFET DU NORD

Direction régionale  
de l'environnement,  
de l'aménagement  
et du logement

Service ECLAT

Pôle aménagement du  
territoire

Lille, le 22 JUIN 2016

## Élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole Avis de l'Autorité environnementale

### Préambule

Par délibération du 26 février 2016, le comité syndical du syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole a arrêté son projet de schéma de cohérence territoriale. Le dossier a été reçu par l'Autorité environnementale le 4 avril 2016.

#### Contexte réglementaire

L'article L104-1 du code de l'urbanisme soumet les SCOT à évaluation environnementale, et l'article R104-7 du même code précise qu'ils le sont notamment à l'occasion de leur élaboration, ce qui est ici le cas du SCOT de Lille Métropole.

L'article L104-4 (complété par les articles R104-18 et R104-19) définit les grandes lignes du contenu de l'évaluation environnementale qui doit figurer dans le rapport de présentation du SCOT. Celle-ci :

- décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;
- présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;
- expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

L'article R104-25 prévoit que l'Autorité environnementale formule un avis sur l'évaluation environnementale et sur le projet de document dans les trois mois suivant la date de sa saisine.

#### Le rôle intégrateur du SCOT vis à vis des normes supérieures

L'attention portée par la personne publique en charge de l'élaboration du SCOT à l'évaluation environnementale du document est proportionnée non seulement aux enjeux environnementaux présents sur le territoire, mais aussi à l'importance normative du document. Or la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014 a considérablement renforcé l'importance des SCOT, dans la mesure où ils ont vocation à « intégrer » les normes supérieures à destination des documents locaux.

Ainsi, selon les articles L131-1 et L131-2 du code de l'urbanisme, les documents que le SCOT de Lille métropole a vocation à intégrer sont :

- la charte du parc naturel régional (PNR) Scarpe-Escaut pour les 5 communes du territoire du SCOT comprises dans son périmètre ;
- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie ;
- les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Artois-Picardie, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans.
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Nord Pas-de-Calais ;
- les programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics ;
- le schéma interdépartemental des carrières du Nord et du Pas-de-Calais.

Quant aux schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Lys, de la Scarpe aval, et le SAGE en projet de la Marque et de la Deûle, ils ne seront susceptibles d'être intégrés au SCOT de Lille métropole, qu'après avoir été mis en compatibilité avec le SDAGE approuvé le 23 novembre 2015.

Ce rôle intégrateur du SCOT de Lille par compatibilité ou prise en compte tire son efficacité :

- de la compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) avec lui (L131-4 du code de l'urbanisme)
- de la compatibilité des plans de déplacement urbain (PDU) avec ses orientations (L1241-7 du code des transports)
- de la prise en compte de ses options d'aménagement par les objectifs des programmes locaux de l'habitat (PLH) (L302-1 du code de la construction et de l'habitation).

## Avis

A) L'articulation du SCOT avec les autres plans et programmes  
 B) La qualité de l'évaluation environnementale réalisée dans le rapport de présentation du SCOT et la prise en compte de l'environnement par le SCOT

### A) L'articulation du SCOT avec les autres plans et programmes

#### a) L'intégration du PGRI, du SDAGE, du SRCE, du schéma interdépartemental des carrières

##### L'intégration du PGRI par le SCOT :

Les dispositions 6, 8 et 13 du PGRI Artois-Picardie sont bien mises en évidence dans le DOO du SCOT.

Les dispositions 1, 2 et 3 du PGRI ne sont pas intégrées de manière satisfaisante. Elles pourraient être formulées dans le DOO comme suit, sans qu'il soit nécessaire de retoucher le PADD :

- les zones inondables non urbanisées sont inconstructibles (sauf par orientations d'aménagement et de programmation, à prévoir dans les PLU, réduisant le risque global) ;
- les constructions nouvelles en aléa fort sont interdites (sauf en centre urbain dense où le renouvellement urbain est possible avec densification, coefficient d'emprise au sol de 0,2 maximum pour l'habitation et de 0,4 pour les autres locaux, avec premier plancher habitable au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues) ;
- l'implantation d'équipements sensibles en zone d'aléa fort est interdite sans exception ;
- en zones d'autres aléas les constructions sont autorisées en renouvellement urbain avec premier plancher habitable au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues.

En référence à ces dispositions, le SMSMOT pourrait mettre à la disposition des PLU une carte des aléas mise à jour régulièrement.

##### L'intégration du SDAGE par le SCOT :

Les orientations fondamentales du SDAGE sont rassemblées sous cinq enjeux. Le SCOT de Lille est concerné par quatre d'entre eux :

- Enjeu A : Maintenir et améliorer la biodiversité des milieux aquatiques
- Enjeu B : Garantir une eau potable en qualité et en quantité satisfaisante
- Enjeu C : S'appuyer sur le fonctionnement naturel des milieux pour prévenir et limiter les effets négatifs des inondations
- Enjeu E : Mettre en œuvre des politiques publiques cohérentes avec le domaine de l'eau

C'est sur l'enjeu B « Garantir une eau potable en qualité et en quantité satisfaisante » que le SCOT est le moins convaincant, notamment pour les orientations fondamentales B11 « Préserver les aires d'alimentation des captages » et B2 « anticiper et prévenir les situations de crise par la gestion équilibrée des ressources en eau ». Les démarches en cours, notamment l'étude menée sur les incidences de l'urbanisation sur les champs captants, ont vocation à éclairer les collectivités sur les conditions à mettre en place pour y encadrer le développement urbain.

- 1 Pour autant, les règles du DOO relatives à l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille n'assurent pas la protection des captages Grenelle proportionnellement aux enjeux :
  - les secteurs de vulnérabilité totale pourraient être protégés par l'interdiction de toute extension urbaine, de toute création d'infrastructure, et par l'autorisation d'un renouvellement urbain ou d'une rénovation d'infrastructures sous condition de diminuer les incidences prévisibles sur la ressource ;
  - les secteurs de vulnérabilité très forte et forte pourraient admettre d'une part des extensions urbaines encadrées par des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) visant la préservation de la ressource, d'autre part un renouvellement urbain conditionné par des prescriptions motivées par la salubrité publique ; la création d'infrastructures nouvelles y serait cependant interdite ;
  - les secteurs de vulnérabilité moyenne et faible pourraient conditionner la réalisation des extensions urbaines à la réalisation d'opérations en renouvellement urbain (selon un ratio déterminé : par exemple 1 hectare de foncier en extension pour 2 hectares de foncier en renouvellement).
- 2 Le projet de territoire du SCOT prévoit, pour le secteur couvert par l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille, plusieurs infrastructures nouvelles, sans analyser leurs impacts indirects (en termes d'urbanisation induite), ainsi que le développement volontariste de Sainghin-Don-Annoeullin, particulièrement fragile du point de vue de la ressource en eau. Le fait de mettre en place des règles plus strictes sur ce secteur (telles que ci-dessus) n'exempte pas d'analyser la viabilité du développement du sud lillois du point de vue de la compatibilité au SDAGE, d'identifier les conflits potentiels, de construire des scénarios et de les évaluer.
- 3 La projection des besoins en eau potable induits par le projet de territoire n'est pas présentée dans le document ; l'affirmation selon laquelle les besoins en eau liés au développement démographique et économique n'induiront pas une hausse de la consommation d'eau reste à démontrer ; en effet, bien que les consommations en eau sur le territoire ont tendance à diminuer, celles-ci sont déjà inférieures à la moyenne nationale et ne pourront se poursuivre à moyen terme ; le rendement des réseaux d'eau potable est également assez élevé et des progrès ne se réaliseront qu'à la marge ; le SCOT a choisi de remettre l'évaluation de la capacité du territoire à répondre aux besoins en eau potable à échéance de six ans au moment du bilan de la mise en œuvre du SCOT, ce qui, compte tenu des tensions quantitatives et qualitatives sur les ressources en eau de ce territoire, n'est pas cohérent avec le SDAGE.

Certaines orientations fondamentales de l'enjeu A « Maintenir et améliorer la biodiversité des milieux aquatiques » sont trop peu développées :

- les orientations fondamentales A3 « Diminuer la pression polluante par les nitrates d'origine agricole sur tout le territoire » et A4 « adopter une gestion des sols et de l'espace agricole permettant de limiter les risques de ruissellement, d'érosion et de transfert des polluants vers les cours d'eau, les eaux souterraines et la mer » ne bénéficient d'aucune mesure au DOO, hormis, pour l'orientation A4, sur la préservation des éléments fixes du paysage, ce qui n'est pas proportionné aux enjeux ;
- l'orientation fondamentale A9 relative aux zones humides est traitée dans le cadre de la trame verte et bleue ; quelques points mériteraient d'être précisés :
  - il est d'abord fait mention de l'interdiction de toute construction en zone humide, puis de la possibilité de recours à la stratégie « éviter-réduire-compenser » pour les « projets d'aménagement » : la formulation devrait être clarifiée pour que la mesure envisagée puisse être reprise dans les PLU ;
  - au delà de l'objectif général de préservation et d'évitement, la connaissance plus fine des zones humides est nécessaire ; le SCOT ne définit pas comment cette connaissance sera recherchée dans le cadre des PLU.

En ce qui concerne l'enjeu C, à propos de l'orientation fondamentale C2 « Limiter le ruissellement en zones

urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation et les risques d'érosion des sols et coulées de boues », on peut noter que le DOO intègre les principes de la gestion des eaux pluviales dans un objectif de contribution à l'atteinte du bon état des eaux. Il est demandé pour chaque nouveau projet, par ordre de priorité, de limiter l'imperméabilisation, puis de favoriser l'infiltration et en dernier lieu de tamponner les eaux pluviales avant rejet au milieu superficiel ou aux réseaux. **La solution de rejet au réseau aurait pu être proposée comme la dernière alternative si les autres solutions ne peuvent être mises en place, et aurait surtout pu être conditionnée à la conformité du réseau et de la station d'épuration concernée.** Le SCOT aurait ainsi pu apporter une plus-value à la réglementation applicable en proscrivant le rejet au réseau sur certains secteurs, au vu de la connaissance des dysfonctionnements du réseau d'assainissement.

#### L'intégration du SRCE par le SCOT :

En ce qui concerne le SRCE-TVB, en l'état actuel, le SCOT ne peut pas être considéré comme un document intégrateur.

- 1 L'interdiction de l'urbanisation des réservoirs de biodiversité est une mesure pertinente, mais :
  - la définition des **zones tampons** pourrait être demandée aux PLU par l'intermédiaire d'une « évaluation environnementale (EE) ciblée continuités écologiques » (évaluation environnementale menée selon l'esprit du code de l'urbanisme et ciblée sur l'identification des continuités écologiques) ; des secteurs urbains pouvant s'y trouver inclus, leur extension pourrait être exclue, et leur renouvellement respecter la fonctionnalité écologique par l'intermédiaire d'OAP spécifiques « renouvellement urbain en zone tampon » ;
  - le statut des **espaces naturels relais** pourrait rejoindre celui des zones tampons : identifiés dans les PLU via « EE ciblée continuités écologiques », extension urbaine exclue, et OAP spécifiques « renouvellement urbain en espaces naturels relais » ;
  - les **corridors écologiques** et les **espaces à renaturer**, pourraient eux aussi être identifiés dans les PLU par « EE ciblée continuités écologiques » ; les opérations d'aménagement en extension ou en renouvellement faire appel à des OAP dont les règles reviendraient à conforter ou à reconstituer les fonctions écologiques par le financement de l'opération ; par ailleurs les projets susceptibles d'accroître la fragmentation des continuités écologiques pourraient utilement être recensés ;
  - une liste des communes sur le territoire desquelles sont présents des éléments de continuités écologiques devrait être précisée dans le DOO, la cartographie actuelle ne permettant pas de les identifier ;
  - des secteurs de vigilance devraient être identifiés pour lesquels des mesures spécifiques de préservation et de remise en état seraient à prévoir, ainsi qu'une caractérisation et une localisation plus précises des éléments de continuités écologiques.
- 2 En ce qui concerne les « hémicycles » autour de l'agglomération centrale, qui ont pour fonction d'en marquer les limites par l'équivalent d'une « ceinture naturelle, agricole et urbaine », le SCOT admet des extensions urbaines « mesurées » en limite des secteurs urbanisés :
  - il conviendrait d'indiquer, sous peine d'inefficacité de la prescription, qu'une route à 2x2 voies est une coupure au-delà de laquelle l'urbanisation est interdite lorsqu'elle enserme une enveloppe urbaine, et autour de laquelle l'urbanisation est interdite lorsqu'elle se situe en dehors des enveloppes urbaines ;
  - il conviendrait d'établir plus clairement que les hémicycles sont à traduire dans les PLU ;
  - il conviendrait encore d'affirmer leur fonction de transition entre les continuités écologiques et la nature en ville, par un zonage approprié (N, A ou AU) assorti d'OAP spécifiques.
- 3 Les espaces récréatifs pourraient n'intégrer la trame verte et bleue que dans la mesure où ils contribuent à la fonctionnalité écologique.
- 4 Sur le chapitre de la nature en ville, le DOO pourrait prescrire aux PLU d'identifier un maillage vert au sein du tissu urbain, branché sur les corridors écologiques non urbains.
- 5 Il conviendrait enfin d'intégrer les entités paysagères classées, comme la plaine de Bouvines, à la TVB de façon à lui appliquer les prescriptions réglementaires des espaces naturels relais.

Moyennant les modifications du DOO sur ces différents points, sans avoir à retoucher au projet de territoire, le SCOT pourrait être considéré comme un document intégrateur au regard du SRCE-TVB.

Quelques points supplémentaires pourraient en outre avantageusement être modifiés en ce sens :

- le rapport de présentation devrait permettre d'appréhender selon quels critères les zones humides ou potentiellement humides ont été intégrées aux différents éléments structurants de la trame verte et bleue ;
- une cartographie des continuités écologiques locales et régionales déclinées par milieu, et à une

échelle du 1/25.000 ou 1/50.000, devrait être mise en place, du diagnostic au DOO, précisant les connexions avec les territoires limitrophes, localisant et décrivant les corridors écologiques existants et potentiels avec leurs caractéristiques ;

- le DOO devrait décliner par milieu les objectifs relatifs à la trame verte et bleue ;
- il est enfin recommandé que le DOO identifie les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger conformément à l'article L141-10 du code de l'urbanisme.

#### L'intégration du schéma des carrières par le SCOT :

En ce qui concerne le schéma interdépartemental des carrières, il est recommandé que le SCOT puisse prévoir la mise en œuvre de la stratégie éviter-réduire-compenser à l'égard des incidences prévisibles des carrières sur la biodiversité et les milieux naturels (orientation C2), ainsi que le réaménagement progressif des carrières au fur et à mesure du déplacement de l'exploitation (orientation C1). Moyennant les modifications du DOO sur ces deux points, le SCOT pourrait être considéré comme un document intégrateur au regard du schéma interdépartemental des carrières.

#### b) Les autres plans et programmes

##### Le schéma régional climat air énergie (SRCAE), valant plan régional de la qualité de l'air (PRQA)

Le SCOT intègre plusieurs orientations du SRCAE. L'objectif de densification des sites urbains stratégiques pourrait cependant être précisée. En outre la mesure relative à la fluidification non ciblée du trafic routier entre en contradiction avec les orientations du SRCAE relatives aux transports qui, pour autant, sont bien prises en compte par le SCOT. Une telle fluidification tendrait en effet à réduire la durée des déplacements en véhicule particulier et à défavoriser de ce fait les déplacements en transports collectifs structurants. Il en va de même de la logistique multimodale puisque le SCOT autorise majoritairement la création de zones logistiques purement routières.

##### Le plan de protection de l'atmosphère (PPA)

Le diagnostic mentionne principalement le transport routier comme source de pollution alors que le secteur résidentiel tertiaire participe de façon importante aux émissions de particules. Au-delà de la gestion de la situation actuelle (ne pas urbaniser dans les zones les plus exposées), le PADD et le DOO ne fixent pas d'objectifs de réduction des émissions en référence au PPA inter-départemental. Les projets de nouvelles infrastructures routières indiqués dans le DOO ne permettent pas d'assurer une maîtrise de la pollution de l'air par les transports. Le SCOT n'aborde en outre la question du développement de l'habitat durable qu'en relation avec la consommation énergétique. Un travail spécifique est encore à réaliser pour définir des objectifs de réduction des émissions de polluants dans l'air (notamment de particules).

##### Les SCOT et les schémas directeurs belges des territoires de l'aire métropolitaine de Lille

Le rapport de présentation note les similitudes entre le SCOT de Lille métropole et les SCOT des territoires voisins. Cependant, les différences avec les autres SCOT ne sont pas mises en évidence, ni surtout les complémentarités, et les territoires voisins ne sont dans l'ensemble pas étudiés, alors que l'échelle pertinente des réflexions concernant l'aménagement du territoire, les infrastructures de transport et les déplacements, ainsi qu'un grand nombre d'enjeux environnementaux, est celle de l'aire métropolitaine de Lille.

L'articulation avec les documents de planification belges n'est pas abordée, malgré l'affirmation de l'unité transfrontalière du territoire, or là encore les projets des territoires belges, en tant qu'ils font partie de l'aire métropolitaine de Lille, sont à articuler avec le projet de territoire du SCOT de Lille métropole (notamment le développement urbain d'Halluin, le prolongement de la RD700 et plus généralement la constitution d'un réseau autoroutier homogène transfrontalier, les zones d'activité économique, etc.).

#### **Conclusions sur l'articulation du SCOT avec les autres plans et programmes :**

*En l'état actuel, le SCOT ne peut être assimilé à un document intégrateur du PGRI et du SDAGE. L'intégration du PGRI peut être réalisée simplement en modifiant le DOO. Par contre il pourrait être nécessaire de revoir le DOO pour assurer l'intégration du SDAGE sur l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille.*

*Le SCOT n'intègre pas de manière satisfaisante le SRCE-TVH et le schéma interdépartemental des carrières. Cette intégration peut résulter d'une simple modification des règles du DOO, même si un réajustement du rapport de présentation et du texte du PADD seraient souhaitables pour l'intégration du SRCE.*

*Le SCOT articule bien ses grandes orientations avec celles du SRCAE et du PPA. Néanmoins, un certain nombre de mesures auraient pu être mises en avant pour aller plus loin dans cette articulation.*

*Par ailleurs, l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille, échelle pertinente pour l'analyse des relations entre les enjeux de développement urbain et les enjeux environnementaux, est insuffisamment mobilisée pour la définition du projet de territoire du SCOT.*

## **B) Qualité de l'évaluation environnementale (d'après l'article R104-18 du code de l'urbanisme) et prise en compte de l'environnement par le SCOT**

L'évaluation environnementale du SCOT de Lille métropole est complète sur la forme. La méthode est bien exposée. Elle manque néanmoins de précision sur certains aspects :

- du fait du statut du SCOT, à consolider, de document d'urbanisme intégrateur des documents stratégiques de niveau supérieur, ces derniers auraient pu être mobilisés avec plus de clarté dans la phase d'identification des enjeux environnementaux de l'évaluation environnementale ;
- l'évaluation environnementale du PADD n'est pas clairement distinguée de l'évaluation environnementale du DOO, seul opposable, et celle-ci aurait pu distinguer, parmi les formulations du DOO, les recommandations et les prescriptions, qui n'ont pas les mêmes incidences prévisibles sur l'environnement ;
- le SCOT met l'accent sur la territorialisation des enjeux et du PADD, il est de ce fait capable d'identifier les secteurs de tension potentielle entre les enjeux environnementaux et les sources de pressions issues du PADD ; l'évaluation environnementale n'en tient cependant pas compte, et la démarche de projet de territoire proposée par le SCOT n'identifie pas dans ses objectifs la résolution de ces tensions potentielles.

### **1) Le diagnostic, l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution**

Le diagnostic liste de façon pertinente les enjeux environnementaux qui sont directement intégrables dans le projet de territoire sous l'angle de l'attractivité et de la multifonctionnalité, y compris écologique, du territoire métropolitain. En ce sens, il constitue un préambule de qualité à l'évaluation environnementale.

#### **L'état initial de l'environnement (EIE) :**

- **Patrimoine bâti et paysager :** l'EIE identifie les problèmes posés par la dégradation du paysage urbain, par la standardisation du paysage périurbain et par l'absence de protection des espaces agricoles remarquables.
  - L'état initial de l'environnement rappelle à juste titre que la question de la préservation des paysages, des espaces naturels et de la biodiversité sont étroitement liés ;
  - il élève au rang d'enjeu la préservation des paysages en tant que bien public concourant à la cohésion sociale, à l'accès à la culture, et à la santé publique ;
  - néanmoins, les territoires périphériques sont considérés avant tout comme des territoires dont la vocation est d'offrir des lieux de respiration aux habitants de l'agglomération-centre ;
  - l'existence des sites inscrits et classés n'est qu'évoquée ;
  - l'analyse des unités paysagères aurait pu utilement s'inspirer de l'exemple de la charte du PNR Scarpe-Escaut.
- **Espaces naturels et biodiversité :** l'EIE identifie les vallées et les milieux remarquables, note les pressions qui s'exercent sur les espaces naturels en dépit de la croissance de leur surface, fait le constat de la valeur inégale des espaces de nature en ville.
  - Le point fort de l'EIE des espaces naturels est la carte des espaces remarquables de la p46, qui est par ailleurs réutilisée dans le PADD et dans le DOO ;
  - les pressions directes sur les espaces naturels sont bien identifiées (artificialisation et changement des pratiques agricoles) mais non territorialisées (alors qu'elles auraient complété l'analyse de la consommation foncière) ; les pressions indirectes sur la biodiversité (pollution lumineuse, sonore, qualité des milieux) ne sont quant à elles pas du tout abordées ;
  - la question de l'unité des politiques publiques menées par les collectivités de niveau différent est évoquée et aurait pu être intégrée aux démarches de projets de territoire ;
  - certains points auraient mérité d'être mieux appréhendés, notamment, en ce qui concerne la

- biodiversité, les migrations des espèces remarquables à l'intérieur du SCOT ou en lien avec les territoires adjacents (autres territoires de SCOT et territoires belges), ainsi que les éléments fragmentants, qui auraient pu faire l'objet d'une typologie fine et d'une cartographie ;
- la question de la nature en ville aurait mérité de s'appuyer sur une analyse réalisée à différentes échelles ; elle aurait pu être menée a minima pour l'espace urbain central et pour les villes d'appui périurbaines ; de ce point de vue le taux de végétalisation des îlots urbains de l'espace central présenté p50 est insuffisant.
- Ressource en eau : l'EIE relève le mauvais état des eaux superficielles, l'amélioration de la gestion de la distribution d'eau, les dispositifs de protection des champs captants majeurs du sud-ouest de Lille et les pressions qui s'y exercent.
    - L'EIE relatif à la ressource en eau est complet et prépare bien à l'identification des enjeux qui lui sont attachés ;
    - par contre la question des zones humides, qui dépasse celle de la ressource en eau pour la consommation humaine, est laissée de côté, et n'est pas mieux abordée dans le cadre des espaces naturels. Il aurait été notamment pertinent de faire le bilan de la caractérisation des zones humides sur le territoire dans la dernière décennie.
  - Risques naturels : l'EIE montre l'ampleur du risque d'inondations sur le territoire (crues, ruissellement, débordement des réseaux pluviaux, remontée de nappe), note que 285 ha sont classés territoires à risques d'inondations importants (Lys et Marque principalement), fait état de la présence de catiches en milieu urbain et du risque lié au retrait-gonflement des argiles sur la communauté de communes Pévèle Carembault (CCPC).
    - En s'appuyant sur les diagnostics des PPRN, l'EIE parvient bien à territorialiser les risques naturels les plus importants et prépare de ce fait à une territorialisation des enjeux qui leur sont liés ;
    - il manque par contre l'état des zones naturelles d'expansion de crues et la caractérisation des espaces inondables (urbains et non urbanisés).
  - Risques technologiques : en reprenant les données réglementaires, l'EIE localise les sites Seveso et les ICPE, note la sensibilité du territoire au transport de matières dangereuses et mentionne la question du risque d'exposition électromagnétique.
  - Sols et sous-sols : l'EIE fait état de la forte présence de sites potentiellement pollués dans les zones urbaines, identifie les sites d'extraction de matériaux et fait le bilan de la qualité agronomique des sols, globalement très bonne, tout en notant le rôle du recyclage des déchets dans l'épandage.
    - L'EIE sur les sites et sols pollués est de bonne qualité, du fait de l'expérience acquise par les collectivités dans ce domaine ;
    - l'extraction des matériaux est abordée sous l'angle économique et non pas environnemental, une analyse de l'état des sites aurait été pertinente ;
    - si l'EIE aborde la question du potentiel agronomique des sols, celui-ci n'est pas véritablement analysé et territorialisé, et il n'est à aucun moment question du potentiel biologique des sols, essentiel du point de vue de la biodiversité pédologique.
  - Air, énergie, climat : l'EIE fait le bilan des polluants atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre en identifiant leurs sources principales, il analyse de même la surconsommation énergétique et la faiblesse du recours aux énergies renouvelables.
    - L'EIE s'appuie sur les acquis méthodologiques du SRCAE, ce qui permet à l'analyse de l'état de l'environnement de se poursuivre par l'analyse des sources de pression et ce qui prépare à une identification des enjeux conforme au document stratégique régional ;
    - l'analyse des sources des émissions de gaz à effet de serre aurait pu être complétée par celle des sources des émissions de particules PM10 et PM2,5.
  - Bruit : l'EIE analyse l'impact des infrastructures en termes de nuisances sonores et mentionne les analyses de l'État menées dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).
    - L'analyse consacrée par l'EIE aux infrastructures est complète, l'identification des zones de calme à préserver est pertinente, mais il manque l'impact des activités en termes de nuisances sonores, ainsi qu'une analyse du bruit urbain et périurbain en lien non seulement avec la santé mais aussi avec le maintien de la biodiversité.
  - Déchets : l'analyse de l'EIE porte sur les déchets ménagers, les déchets issus des activités et le cas particulier des matériaux de dragage.
    - L'accent est mis sur les déchets ménagers, où la question de leur valorisation est bien abordée ; la question de la structuration des modes de gestion est renvoyée aux plans interdépartementaux et au futur plan régional intégré au SRADDET ;

- l'état de l'environnement aux abords des sites de dépôt des déchets pollués n'est pas abordé.

#### Perspectives d'évolution de l'état de l'environnement :

Les thèmes évoqués concernent les espaces naturels et les paysages, la ressource en eau, les risques, les pollutions et les nuisances, le profil énergétique du territoire.

- Les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement mêlent les analyses tendanciennes constatées dans la dernière décennie et les incidences prévisibles de la mise en œuvre du SCOT : il aurait été préférable de mettre en avant certains indicateurs de tendance et, dans la partie consacrée aux incidences du SCOT, de fixer des objectifs et d'évaluer les options possibles au regard de l'atteinte de ces objectifs.

#### Synthèse des enjeux environnementaux :

Quatre axes sont identifiés pour faire la synthèse des enjeux environnementaux (trame verte et bleue ; qualité et disponibilité de la ressource en eau ; transition énergétique, gaz à effet de serre et qualité de l'air ; risques, nuisances et pollutions).

- Ces quatre axes recoupent dans l'ensemble les thématiques abordées. Un tableau aurait permis de comprendre comment s'est faite la construction des enjeux à partir de l'EIE et de ses perspectives d'évolution : l'évaluation environnementale requiert en effet sur la question des enjeux la plus grande précision, car d'elle dépend la qualité de l'évaluation des incidences prévisibles du SCOT.

#### Territorialisation des enjeux environnementaux :

Quatre territoires sont identifiés (« cœur urbain dense », « territoire sud », « territoire nord-ouest », « territoire sud-est ») comme portant des enjeux caractéristiques.

- Un tableau aurait permis de mieux appréhender la partition entre enjeux englobant l'ensemble du territoire et enjeux spécifiques à certains territoires ; la construction des territoires à enjeux aurait ainsi pu être rendue plus transparente.

#### ***Conclusions sur le diagnostic, l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution :***

*L'état initial de l'environnement est complet et les éléments apportés par le diagnostic permettent de mettre en évidence les enjeux environnementaux sur le territoire.*

*Les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement auraient dû permettre de hiérarchiser ces enjeux et de déterminer selon quels critères évaluer les incidences prévisibles de la mise en œuvre du SCOT. Par l'absence de ces considérations, l'analyse de l'état initial de l'environnement se trouve ainsi déconnectée de la justification des choix et de l'évaluation des incidences.*

## **2) Les scénarios et la justification des choix au regard des enjeux environnementaux**

L'introduction du rapport environnemental met bien en évidence l'importance des scénarios et de la justification des choix dans l'ensemble du processus d'élaboration du SCOT. Il y est bien rappelé que l'état initial de l'environnement et ses perspectives d'évolution permettent de calibrer les enjeux environnementaux, que l'élaboration du SCOT consiste en un aller et retour entre la formalisation du projet de territoire et l'évaluation des incidences notables prévisibles du projet sur l'environnement, et que le DOO résulte de cette itération.

Le document ne retrace cependant pas cette démarche, et les deux scénarios présentés au début du diagnostic ne renvoient pas à un choix au regard des enjeux environnementaux, mais à un choix relativement à la place du territoire de SCOT dans la dynamique de développement régional. Le choix, par ailleurs pertinent, en faveur du scénario « attractivité » est indépendant de la prise en considération des enjeux environnementaux.

Pour autant, le SCOT identifie la séquence « protéger, préserver, reconquérir » comme l'un des deux axes du projet de territoire, ce qui offre une garantie importante de la prise en compte de l'environnement. Quelques points de vigilance s'imposent cependant, qui ne sont pas relevés par le PADD :

- la trame bleue, présentée comme intégratrice des fonctions écologique, urbaine et récréative, apparaît comme un lieu de tension potentielle entre ces fonctions, dont les incidences sont à maîtriser ;
- la protection de la ressource en eau est elle aussi porteuse de tensions potentielles, entre cette exigence et celle du développement urbain et agricole ;
- la trame verte et bleue, présentée comme intégratrice des fonctions d'habitats pour la biodiversité, de

préservation des ressources et de loisirs, auxquelles s'ajoute une fonction patrimoniale en termes de paysages, est une source de tension à surveiller, comme le sont les hémicycles, qui font la transition entre le cœur urbain dense et d'une part les continuités écologiques, d'autre part les espaces agricoles ;

- l'armature urbaine, qui privilégie la multifonctionnalité urbaine, le centrage sur les arrêts de transports collectifs structurants et le développement patrimonial, réclame des leviers pour accélérer l'émergence et la réalisation de projets complexes.

En faisant de la prise en compte de l'environnement un axe majeur du projet de territoire, le SCOT lui confère avec pertinence un caractère positif et valorisant pour le territoire. Dans la même logique, le SCOT envisage de généraliser la mixité des fonctions, de façon à ne pas faire de la prise en compte de l'environnement une mesure compensatoire du développement économique et urbain du territoire. Ce faisant, un certain nombre de tensions sont susceptibles d'émerger de cette mixité sur certains secteurs particulièrement sensibles du point de vue environnemental (les champs captants du sud de Lille, les bords de Lys, les hémicycles). Le SCOT gagnerait à les mettre en évidence et à prévoir des outils destinés à résoudre ou à minimiser ces tensions prévisibles.

### 3) L'évaluation des incidences du SCOT

L'évaluation est réalisée par axe d'enjeux environnementaux. Chaque axe est subdivisé en sous-axes qui correspondent à des politiques publiques intégrées au projet de territoire. Chaque sous-axe présente les mesures du SCOT visant à avoir des incidences positives sur l'environnement et les mesures visant à éviter, réduire, et éventuellement compenser (stratégie ERC) les incidences négatives du projet de territoire.

- En termes de méthode, on attendait que les grands axes du projet de territoire (habitat, activité, équipements, mobilité, etc.) soient analysés en termes d'incidences notables prévisibles positives et d'incidences notables prévisibles négatives proportionnées aux enjeux environnementaux relevés, puis que les options soient présentées relativement à la maximisation des incidences positives et à la minimisation des incidences négatives, enfin que les choix soient justifiés, notamment au regard des incidences prévisibles négatives pour lesquelles la stratégie ERC aurait été mise en avant sous couvert d'objectifs déterminés. Les choix sont ici simplement présentés a posteriori et ne sont pas justifiés, et l'accent est mis sur la stratégie ERC sans que les objectifs à atteindre soient déterminés.

#### a) L'évaluation des facteurs généraux de pression sur l'environnement

L'enjeu relatif à la trame verte et bleue comprend la maîtrise de l'étalement urbain, la qualité des paysages urbains et périurbains, la structuration des espaces naturels et récréatifs.

- La maîtrise de l'étalement urbain : sont présentées les mesures à incidences positives (armature urbaine, priorité quantitative au renouvellement urbain, incitation qualitative à la densification, protection des espaces agricoles et des espaces à enjeux environnementaux), puis la stratégie ERC visant les incidences négatives.
  - Dans l'ensemble ces mesures sont pertinentes, mais la question de la densité urbaine comme facteur limitatif des pressions prévisibles n'est pas suffisamment mis en avant : le DOO indique en effet une densité moyenne, renouvellement urbain et extension urbaine compris, de 37 logements à l'hectare ; ce chiffre aurait gagné à être comparé aux 28 logements à l'hectare affichés pour la période 2001-2013 ; un travail sur les disparités entre communes aurait en outre pu être réalisé sur la base du tableau des densités communales du diagnostic, de façon à permettre l'identification des secteurs sur lesquels l'attention à la densité doit être renforcée.
- La qualité des paysages : les mesures à incidences positives concernent la trame patrimoniale et paysagère (absente du DOO), les objectifs de renouvellement des tissus urbains dégradés, les prescriptions relatives aux opérations nouvelles d'aménagement, notamment en entrées de ville, la TVB et les hémicycles ; la stratégie ERC vise les incidences prévisibles négatives.
  - Dans l'ensemble les mesures cherchent à maximiser les incidences prévisibles positives et à minimiser les incidences prévisibles négatives, mais le DOO, en ne présentant pas la trame patrimoniale et paysagère, ne se donne pas les moyens de mettre en œuvre ces dispositions dans les meilleures conditions ;
  - Le PADD met en évidence une approche trop fragmentée et résiduelle du paysage, qui s'efface derrière les autres considérations, même s'il ambitionne aussi de renforcer les qualités du cadre de vie et d'assurer les besoins de proximité de ses habitants. Le chapitre dédié au paysage dans le

DOO se limite à un recensement du patrimoine à protéger, à la mise en scène des entrées de ville et au traitement des franges urbaines, sans en préciser le cadre.

- Les espaces naturels et les espaces verts récréatifs : après avoir défini les continuités écologiques conformément au SRCE-TVH et déterminé ses objectifs de mise en valeur, le document présente les mesures ERC liées au développement urbain, à la création d'infrastructures, à l'accessibilité des zones d'intérêt écologique.
  - Dans l'ensemble les mesures présentées sont convaincantes, tant pour mettre en valeur les continuités écologiques que pour éviter, réduire et éventuellement compenser les incidences prévisibles négatives ; le DOO ne mobilise cependant pas tous les outils disponibles pour traduire ces dispositions.

L'enjeu relatif à la ressource en eau comprend la reconquête de la qualité des eaux et la maîtrise de la quantité de la ressource, ainsi que l'évitement des pollutions et la réduction de l'imperméabilisation.

- L'accent est mis avec justesse sur l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille. La stratégie ERC n'y est cependant pas menée de manière satisfaisante : le DOO ne mobilise pas les outils disponibles en les adaptant aux différents sous-zonages de protection.

L'enjeu relatif à la transition énergétique et à la qualité de l'air met en avant quelques mesures à incidences positives réelles et pour le reste développe une stratégie ERC regardant les pressions issues du développement urbain et des déplacements qu'il induit.

- Les mesures à incidences positives sont pertinentes (performance énergétique des bâtiments, développement des énergies renouvelables, mesures visant à augmenter le stockage carbone).
- La stratégie ERC concernant le développement urbain est elle aussi pertinente, malgré quelques points à préciser (comme la densification, non quantifiée) ; elle est plus sujette à caution en ce qui concerne les déplacements malgré l'énoncé de grands principes tels que le lien entre l'armature urbaine et les transports en commun structurants : la fluidification du trafic routier maintient en effet la concurrence entre la route et les autres modes de transport, et étant donné l'absence d'évitement, tout repose sur des mesures de réduction peu convaincantes (étant donné notamment que les objectifs de croissance en termes de ménages et d'emplois ne sont pas déclinés quantitativement dans l'armature urbaine).

L'enjeu de maîtrise des risques, de réduction des nuisances et des pollutions est axé sur la stratégie ERC relative à la qualité de l'air, à la pollution des sols, aux inondations, aux catiches et au retrait-gonflement des argiles, aux risques technologiques, aux bruits et aux déchets.

- Des mesures à incidences positives auraient pu être conçues pour créer de nouvelles zones de calme au sens du plan de prévention du bruit dans l'environnement, des zones d'expérimentation de recyclage local des déchets ménagers, etc.
- Le document évoque une part « résistante » du gisement foncier en renouvellement urbain, en lien avec la problématique de la pollution des sols ; ces sites devraient faire l'objet d'une caractérisation et mobiliser des outils d'aménagement adéquats à identifier dans le SCOT ; la question des établissements sensibles (circulaire DGUHC du 8 février 2007) devrait en outre être clairement abordée.
- Globalement la stratégie présentée est pertinente, il reste que les outils disponibles ne sont pas tous mobilisés dans le DOO (en particulier : obligation d'OAP, zonages indiqués dans les PLU).

#### Territorialisation des incidences :

La territorialisation des incidences est réalisée sur la base des quatre territoires identifiés dans le cadre de la territorialisation des enjeux.

- Les points forts concernent la requalification du tissu urbain et des hémicycles (« cœur urbain dense »), la protection de la ressource en eau (sud), la protection contre les inondations (nord-ouest et sud-est), les mesures contre l'érosion (sud-est) ; ils sont pertinents dans leur formulation de principe mais leur traduction réglementaire dans le DOO est à améliorer.
- La déclinaison du rapport entre le renouvellement urbain et l'extension urbaine met en évidence le fait que la réserve de renouvellement urbain est concentrée dans le cœur dense, sans pour autant que cela se traduise par un rééquilibrage des perspectives de développement urbain en sa faveur ; les ratios sont en effet défavorables au renouvellement urbain dans les territoires périurbains.
- Les points faibles sont liés aux infrastructures (RD700 dans le cœur dense, LINO et CSEL au sud), et aux zones d'activité économique (ouest, sud-est) ; à cet égard, le tableau des ZAE présenté pp228-230 met l'accent sur deux types de sites stratégiques économiques : ceux qui sont bien intégrés au tissu urbain

et bien desservis par les transports collectifs, et ceux qui sont générateurs de trafic routier sans alternative, dont beaucoup sont axés sur la logistique ; aucune justification n'est apportée sur leur pertinence et leur localisation.

#### b) L'évaluation des incidences Natura 2000

Cinq sites sont identifiés, dont trois hors SCOT (deux en Belgique le long de la Lys). Les analyses sont bien menées et les perspectives d'incidences sont nulles ou faibles. Les études d'impact relatives à la mise à grand gabarit de la Lys devraient permettre de compléter cette approche à propos des sites belges. Néanmoins, le SCOT aurait pu indiquer à l'égard des sites Natura 2000 des zones tampons bénéficiant des mêmes dispositions que les réservoirs de biodiversité.

#### c) L'évaluation particulière des programmes d'équipements de l'État, du Département et des établissements publics susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement

L'évaluation environnementale met bien en évidence les projets d'infrastructure susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Le point faible de leur évaluation est l'absence d'analyse de l'impact en termes d'urbanisation induite et d'augmentation du recours au mode routier dans les déplacements.

Plusieurs remarques peuvent être faites relativement à la mobilité à grande échelle :

- Alors que le transport aérien représente 17% des émissions de gaz à effet de serre (p137) le développement aéroportuaire de Lesquin n'est pas évalué à cet égard.
- Le contournement sud-est de Lille (CSEL) est présenté comme une solution pour le transit, mais semble induire le développement de zones d'activités nouvelles (Villeneuve d'Ascq) ou existantes (Lesquin). Du point de vue de la qualité de l'air, la desserte de zones d'activités ne saurait être principalement réalisée par une infrastructure structurante routière mais avant tout par un maillage du réseau secondaire et une offre multimodale compétitive tant pour les personnes (TC, covoiturage, mode doux...) que pour les marchandises (fer, voie d'eau, transport combiné).
- La faisabilité du développement du hub d'Euraflandres (par ailleurs conforme aux attendus environnementaux) est suspendue au risque de sa saturation, étant donné qu'il a vocation à structurer en outre le développement du TER (en dépit de la tangentielle sud) autour de sa double fonction de liaison interurbaine et de « RER ».
- Le gel des embranchements ferrés et des sites potentiels sur la voie d'eau n'est pertinent que pour les sites multimodaux performants ; une carte du potentiel logistique multimodal aurait été bienvenue.

En ce qui concerne la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille :

- La liaison Lille / bassin minier est évoquée comme un projet encore à définir, ce qui est cohérent avec le fait qu'une offre nouvelle comme le réseau express grand Lille (REGL) n'a pas été étudiée du point de vue de l'urbanisation induite : une non coordination inter-SCOT sur un tel projet pourrait avoir des conséquences lourdes sur les dynamiques de chacun des SCOT pris isolément et sur l'environnement.
- Il aurait été pertinent d'évoquer le développement des transports collectifs au sein du tissu urbain existant, complément pourtant indispensable à la mise en œuvre du PDU de la MEL.
- L'accent est mis sur les projets routiers : le principe qui commande la vision d'ensemble est l'unité d'un réseau routier centré sur le réseau national (ou les autoroutes belges). Cette option aurait dû être mise en regard, du point de vue des incidences sur l'environnement, de celle qui repose sur le principe de réseaux routiers connectés mais autonomes pour des types de trajets déterminés (réseau national pour les déplacements d'échelle régionale, réseau départemental pour les déplacements interurbains d'échelle AML, réseau intercommunal pour les déplacements urbains à l'échelle d'une agglomération).

En ce qui concerne la mobilité à l'échelle du territoire de SCOT :

- Le DOO évoque les projets de tram-train (p39) et pourrait être plus affirmatif dans l'ambition de définir des niveaux de performance (plage horaire, temps de parcours, fréquence, localisation des arrêts) pour certains axes TC à vocation structurante, et préciser des échéances de réalisation pour les projets qui contribuent à l'atteinte des objectifs de report modal, tels que ceux qui sont décrits dans le PDU de la MEL.
- La transformation des voies rapides en boulevards urbains telle que décrite pour le secteur lillois, pourrait avoir le statut de compensation à l'égard de certains projets routiers évoqués plus haut, dans la mesure où elle a un impact prévisible positif sur l'environnement.

- Les contournements mentionnés dans le DOO n'ont pas été évoqués dans l'évaluation environnementale, aucune mesure n'est prévue pour prévenir le risque d'urbanisation induite : il conviendrait a minima :
  - de les considérer comme des coupures au-delà desquelles l'urbanisation est interdite lorsqu'ils enserrent une enveloppe urbaine, et autour desquelles l'urbanisation est interdite lorsqu'ils se situent en dehors des enveloppes urbaines ;
  - d'interdire l'urbanisation linéaire le long des voies de raccordement au contournement ;
  - de les conditionner à la garantie d'impacts minimaux sur l'environnement.
- Il serait par ailleurs pertinent de conditionner le maintien des haltes ferroviaires les moins utilisées au bon fonctionnement du système ferroviaire dans son ensemble et à la possibilité d'urbanisation suffisante à leurs abords, moyennant la garantie de l'absence d'impact sur l'environnement : un double lien est à faire sur ce point avec l'armature urbaine d'une part et avec les secteurs à enjeux environnementaux d'autre part.
- Dans le PADD et le DOO, il est inscrit de manière pertinente qu'une différenciation des usages et une mutualisation des espaces de stationnement est nécessaire, mais cette orientation ne sera rendue possible que si la politique en la matière est vue à un niveau supra-communal. C'est en effet le niveau le plus adapté et le plus pertinent pour permettre de coupler cette politique avec le développement de l'auto-partage, la mise en place de système de covoiturage et de parc-relais comme développé dans le PDU ; la politique des parkings relais est en outre à moduler en fonction du risque de renforcement de la périurbanisation non souhaitée (indépendante de l'armature urbaine). Il est par contre pertinent de développer les parkings vélos autour des stations de TC structurants.
- le SCOT devrait généraliser les plans de déplacements inter-entreprises (PDIE) dans les zones d'activité existantes et futures (bureaux ou activités industrielles et artisanales) en sus de celles qui sont inscrites dans le PPA.

#### d) La consommation foncière

Les objectifs en matière de consommation foncière ne sont pas justifiés, mais ils sont conformes aux attendus du SRCAE pour le territoire de SCOT (enveloppe maximale de 135 ha/an sur 20 ans, de 180 ha/an pour la première décennie).

A propos du DOO, qui présente le compte foncier réglementaire sur le périmètre du SCOT, quelques remarques peuvent être formulées :

- en ce qui concerne les orientations par territoire :
  - les dynamiques périurbaines sont prises comme un état de fait, en particulier sur la CCPC : les orientations semblent relever du scénario tendanciel plus que du scénario « attractivité » ;
  - le choix du découpage de la MEL selon les grands secteurs de son PLU ainsi que du maintien des distinctions entre EPCI ne paraît pas pertinent dans le cadre du SCOT : ses objectifs y perdent leur précision, surtout en matière de compte foncier ;
- en ce qui concerne les besoins fonciers :
  - les territoires de projets qui présentent les enjeux environnementaux les plus importants (sud lillois, Lys notamment) auraient en outre pu faire l'objet d'un compte foncier, ou bien d'une démarche obligatoire avec limite temporelle d'établissement d'un compte foncier ;
  - la mesure « poursuivre la production de logements dans les territoires bien équipés et les mieux desservis en infrastructures et en transports en commun » gagnerait à être reformulée : la référence aux infrastructures n'est pas opportune si l'on suit le principe du lien entre urbanisation, TC structurants et centralités multifonctionnelles, en outre au lieu de « poursuivre » il aurait fallu « intensifier » et « prioriser » ;
- en ce qui concerne le compte foncier économique :
  - l'implantation des zones d'activité économiques de moins de 50 ha pourrait être conditionnée à un certain niveau d'accessibilité en transports collectifs, une desserte multimodale dans le cas du fret ;
  - le compte foncier économique est problématique du fait des valeurs élevées de l'extension urbaine pour la CCPC, pour la couronne sud et pour les Weppes, dans un contexte de forte présence d'éléments de continuités écologiques et de protection des aires d'alimentation des captages.

#### **Conclusions sur l'évaluation des incidences du SCOT :**

*L'évaluation des incidences du SCOT souffre de sa déconnexion avec l'état initial de l'environnement et ses évolutions prévisibles, ainsi que de l'absence de présentation des choix qui ont abouti aux mesures du DOO. Les enjeux n'étant pas priorisés et ne donnant pas lieu à des objectifs bien déterminés, les incidences estimées restent approximatives. Néanmoins, leur présentation par enjeu environnemental et leur déclinaison en incidences positives et en stratégie ERC pour les incidences négatives sont pertinentes. La principale difficulté tient au fait que les choix effectués ne mobilisent pas l'ensemble des outils disponibles pour la formulation des règles du DOO, alors que cette mobilisation serait justifiée au vu de l'importance de certains enjeux.*

*Le SCOT va très loin dans l'intégration des programmes d'équipements de l'État, du Département et des établissements publics, susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement, et sur plusieurs points, il anticipe des décisions qui n'ont pas encore été prises. En outre, il conçoit sur son territoire un programme d'infrastructures cohérent, mais dont certains principes ne sont pas étudiés dans leur faisabilité ni évalués en termes d'impacts notables prévisibles sur l'environnement. Par exemple, le principe selon lequel le réseau routier doit être centré sur le réseau national n'est pas sans incidences prévisibles sur l'environnement, et pourtant ce choix n'est pas évalué.*

*Le compte foncier établi par le SCOT est conforme aux attendus du SRCAE, néanmoins sa déclinaison soulève des questions, car le gisement du renouvellement urbain est concentré dans le cœur dense, et dans les territoires périurbains le rapport entre renouvellement urbain et extension urbaine est favorable à cette dernière. Le SCOT devrait sur ce point réduire l'enveloppe d'extension urbaine de la CCPC, et prévoir la mise en place de comptes fonciers spécifiques pour les territoires à forts enjeux environnementaux. Le compte foncier devrait en outre être décliné selon la typologie de l'armature urbaine.*

*L'évaluation des incidences Natura 2000 est satisfaisante. Leur protection par zone tampon aurait pu être suggérée et identifiée comme telle dans le DOO.*

#### **4) Dispositif de suivi et indicateurs**

Les indicateurs sont établis sur la base des grands chapitres du PADD et du DOO. Quelques manques sont à noter concernant le suivi des incidences sur l'environnement.

- Dans la partie consacrée aux grands équilibres, le renouvellement urbain ne concerne que le logement (les surfaces économiques construites manquent) et l'extension urbaine ne fait pas la différence entre quartiers mixtes et ZAE (même s'il est possible de reconstituer la donnée à partir de l'information sur les ZAE prévues dans la partie consacrée à l'économie).
- Dans la partie consacrée à la TVB, le nombre d'évaluations environnementales de PLU et d'études d'impact d'opérations pourrait être un indicateur pertinent de la prise en compte de l'environnement. Il manque un suivi spécifique de l'évolution de l'occupation des sols dans les hémicycles ainsi qu'un suivi de la fragmentation des espaces naturels en ville comme hors du tissu urbain.
- Dans la partie consacrée à l'eau, un suivi spécifique de l'occupation des sols dans l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille aurait été pertinent. Il en va de même de l'évolution des volumes prélevés par ressource, de l'évolution des consommations en eau (globale et par habitant), de l'évolution des rendements des réseaux, de l'évolution de la qualité des eaux souterraines.
- Dans la partie consacrée à l'habitat, il manque l'évaluation de la mixité fonctionnelle des espaces urbanisés (qui peut s'appuyer sur l'indicateur du commerce et des services en tissu urbain de la partie consacrée au commerce) ; de même, dans la partie consacrée au commerce, le nombre d'opérations de mixité fonctionnelle des zones commerciales serait pertinent.
- Dans la partie consacrée à l'économie, un indicateur sur la multimodalité logistique aurait été pertinent : le nombre d'établissements de logistique urbaine de proximité aurait pu être retenu. Il en va de même pour la densité des opérations économiques (nombre d'emplois à l'hectare et coefficient d'occupation des sols des nouvelles implantations).
- Dans la partie consacrée à l'exemplarité environnementale, manquent des indicateurs concernant les énergies renouvelables, les déchets, la rénovation thermique des bâtiments, l'exposition au risque d'inondations ; manquent en outre les éléments d'un bilan patrimonial (création architecturale, restaurations de bâtiments patrimoniaux, rénovation des espaces publics, espaces paysagers remarquables, etc.).

### **Conclusions sur la qualité de l'évaluation environnementale :**

*L'évaluation environnementale réalisée est globalement complète. Les choix ne sont cependant pas pleinement justifiés et le DOO aurait dû être plus clair, plus précis, mieux ciblé sur un grand nombre de points touchant la maîtrise des incidences du projet de territoire sur l'environnement.*

*Ces manques n'appellent pas une actualisation de l'évaluation environnementale mais une amélioration du DOO, voire, dans quelques cas, une reconsidération ponctuelle du PADD (protection des champs captants, programme d'infrastructures adéquat aux orientations en matière d'environnement, limitation des activités ayant un impact négatif sur l'environnement). Sans une telle refonte, le SCOT ne pourra pas être considéré comme un document intérateur des normes supérieures pour les documents locaux.*

### **Recommandations de l'Autorité environnementale**

L'évaluation environnementale du SCOT de Lille métropole est de bonne qualité. Les enjeux environnementaux sont bien appréhendés. L'intégration de ces enjeux dans le projet de territoire manque encore, en l'état actuel, de proportion. Un travail est à réaliser notamment sur la proportionnalité du DOO aux enjeux liés à l'eau. Ce travail pourrait être étendu aux continuités écologiques.

L'Autorité environnementale recommande :

- de modifier le DOO de façon à conférer au SCOT le statut de document intérateur à l'égard du PGRI ;
- de modifier le DOO pour assurer l'intégration du SDAGE, notamment sur l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille ;
- de modifier le DOO et de réajuster le rapport de présentation et le PADD pour assurer au SCOT le statut de document intérateur du SRCE-TVVB ;
- des évolutions similaires pourraient être envisagées en ce qui concerne le SRCAE et le PPA ;
- de revoir la liste des grands projets de ZAE et de prévoir la validation de celles dont les incidences prévisibles sur l'environnement sont les plus problématiques après un débat organisé à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille avec les territoires voisins, y compris belges ;
- d'encadrer les impacts des infrastructures linéaires de transport par une limitation de l'ouverture de leurs abords à l'urbanisation ;
- de façon plus transversale du point de vue des incidences prévisibles du SCOT sur l'environnement, d'améliorer le DOO en le rédigeant de façon plus claire, plus précise et mieux ciblée, mais aussi de reconsidérer ponctuellement le PADD sur quelques aspects fondamentaux (protection des champs captants, programme d'infrastructures adéquat aux orientations en matière d'environnement, limitation des activités ayant un impact négatif sur l'environnement) ;
- de mettre en évidence les tensions qui sont susceptibles d'émerger de la mixité fonctionnelle de certains secteurs particulièrement sensibles du point de vue environnemental (les champs captants du sud de Lille, les bords de Lys, les hémicycles) et de prévoir des outils destinés à résoudre ou à minimiser ces tensions prévisibles ;
- d'améliorer la déclinaison du compte foncier, en suivant le principe de primauté du renouvellement urbain sur l'extension urbaine dans tous les territoires ; de réduire en particulier l'enveloppe d'extension urbaine de la CCPC, et de prévoir la mise en place de comptes fonciers spécifiques pour les territoires à forts enjeux environnementaux ; de rendre perceptible le lien entre le compte foncier et l'armature urbaine ;
- d'identifier dans le DOO les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger ; d'y préciser les objectifs en matière de qualité paysagère fixés dans le PADD ;
- d'approfondir le programme de travail de la démarche de territoires de projets sur les secteurs qui portent les enjeux environnementaux les plus lourds, de leur fixer un calendrier et de prévoir l'intégration du résultat de ce travail dans les PLU, PLH et PDU.

Le Préfet

Michel LALANDE

## Annexe : liste des abréviations

ALUR (loi) : loi pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové  
CCPC : communauté de communes de Pévèle Carembault  
CSEL : contournement sud-est de Lille  
DOO : document d'orientation et d'objectifs  
EE : évaluation environnementale  
EI : étude d'impact  
EIE : état initial de l'environnement  
ERC (stratégie) : stratégie éviter-réduire-compenser  
GES : gaz à effet de serre  
ICPE : installation classée pour la protection de l'environnement  
MEL : Métropole européenne de Lille  
OAP : orientation d'aménagement et de programmation  
PADD : projet d'aménagement et de développement durable  
PDU : plan de déplacements urbains  
PGRI : plan de gestion des risques d'inondation  
PLH : programme local de l'habitat  
PLU : plan local d'urbanisme  
PPA : plan de protection de l'atmosphère  
PPRI : plan de prévention des risques d'inondations  
PPRN : plan de prévention des risques naturels  
REGL : réseau express grand Lille  
SAGE : schéma d'aménagement et de gestion des eaux  
SCOT : schéma de cohérence territoriale  
SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux  
SRADDET : schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires  
SRCAE : schéma régional climat air énergie  
SRCE-TVB : schéma régional de cohérence écologique - trame verte et bleue  
TC : transports collectifs  
ZAE : zone d'activité économique