

**Lille
Métropole**

Conseil de développement

Aménager la métropole, Espace à vivre, espace de vie

**Contribution
du Conseil de développement de Lille métropole**

au Grand débat de Lille Métropole Communauté urbaine
« Aménagement : Métropole 2030 »

22 janvier 2010

Contribution adoptée en séance plénière du Conseil de développement, le 14 janvier 2010 avec la participation du Conseil de développement du Pays Pévélois



Contact :

Equipe de coordination du Conseil de développement

Tel : (00 33) (0)3 20 63 33 54

E-mail : conseildeveloppement@cul-lille.fr

Site : <http://conseildeveloppement.lillemetropole.fr>

Synthèse

POUR LA SOCIÉTÉ CIVILE, LA PRÉPARATION DU SCOT, C'EST :

1 – Une formidable OCCASION

- > d'informer, de débattre, d'identifier des enjeux de développement,
- > de progresser collectivement, de définir une stratégie collective,
- > de créer et partager un projet pour le territoire et les références collectives associées.

2 – UN OUTIL pour

- > planifier les axes de développement stratégiques, et anticiper (et pas seulement réparer) les transformations spatiales ;
- > décliner spatialement le projet de territoire, l'ambition métropolitaine ;
- > mettre en cohérence l'ensemble des politiques publiques du territoire mais aussi avec celles des territoires voisins, ce qui implique la cohérence avec les schémas existants et ceux à venir ;
- > favoriser la communication et l'échange avec les habitants et les acteurs de la société civile (entreprises, associations, ordres professionnels ...).

Le SCOT constitue le document légal de référence **au service du projet du territoire**. Il consigne et explicite l'ambition collective – pas seulement technique - partagée par ses acteurs, appelés à la mettre en œuvre, chacun à leur niveau.

DES ENJEUX POUR UN TERRITOIRE

1 - Un constat : une métropole qui s'inscrit dans un territoire plus vaste

> **Un objectif : changer d'échelle pour porter l'ambition d'une métropole plus attractive.**

Le projet du SCOT doit être mis à profit pour concrétiser cette ambition. Il s'agit d'**organiser le cadre spatial** nécessaire en ménageant les conditions favorables à la mise en œuvre d'une stratégie d'aménagement du territoire ambitieuse et responsable. Il est nécessaire de veiller au meilleur compromis entre ce qui sera environnementalement durable et humainement/économiquement soutenable dans notre contexte régional et international en pleine mutation.

La métropole est-elle capable de créer sa propre singularité attractive ?

Le SCOT est-il l'outil adapté et le plus pertinent à l'échelle de la réflexion de la métropole actuelle ? **Un SCOT regroupant le territoire de l'Eurométropole et celui de l'Aire métropolitaine de Lille ne serait-il pas plus pertinent pour atteindre l'objectif de « cohérence territoriale »** du SCOT, au-delà d'un InterSCOT ? Ceci supposerait au moins la synchronisation temporelle des diagnostics et des débats de cohérence territoriale.

2 - Un constat : la préoccupation du développement durable

> **Un objectif : l'application effective d'un développement durable de la métropole**

Mettre l'Homme au cœur de la stratégie d'aménagement du territoire et de viser la cohésion sociale, le mieux vivre ensemble : c'est mettre le spatial au service des fonctions sociales et économiques de la métropole.

Cela nécessite de réinterroger des méthodes, des modes de faire, des stratégies, des applications, dans des domaines connexes, parfois considérés comme secondaires dans les réflexions d'aménagement, mais influant directement sur la qualité de vie des habitants actuels et sur l'attractivité de nouveaux : c'est le cas notamment de la santé, du sport, de la culture, aux côtés des logements, des transports et des services.

3 - Un constat : une stratégie de mobilité interne adoptée à LMCU

> **Un objectif : une métropole internationale accessible et des habitants mobiles**

Il s'agit à la fois de :

- positionner la métropole sur la place des métropoles internationales, cela nécessitant au moins la coordination et la coopération avec les instances compétentes des territoires voisins ;
- de viser la fluidité des circulations aussi bien pour les personnes que pour les marchandises (notamment jusqu'aux centres urbains), en adaptant l'échelle de réflexion ;
- favoriser la mobilité physique, intellectuelle/psychologique et culturelle des habitants d'un territoire vécu, qui dépasse donc les limites administratives de l'arrondissement

4 - Un constat : un potentiel foncier important mais une ressource devenant rare **> Un objectif : optimiser la consommation d'espace à l'échelle globale du territoire**

Dans un objectif de développement durable, la maîtrise foncière, question centrale du SCOT, génère la question de la consommation d'espace (« consommation » ne signifiant pas « urbanisation »). Il s'agit d'appréhender autrement le foncier : non plus comme une « simple » valeur marchande mais comme un enjeu de vie future.

Le Conseil de développement réitère sa préconisation de **créer un outil partenarial performant de connaissance et de gestion de la nature et de l'état des sols ainsi que de leur occupation.**

Cet outil devrait ainsi favoriser une gestion globale et raisonnée du foncier dans les 3 domaines clés du développement du territoire :

- **Le développement économique dont l'agriculture et le commerce ;**
- **L'Habitat** (logement, services, déplacements) tout en luttant contre le report des populations en péri-urbain ;
- **Les infrastructures de transports.**

Favoriser et promouvoir la ville intense-plaisir devant être plus attractive, c'est pouvoir répondre aux demandes/besoins des habitants ou futurs habitants (nécessité d'écouter, de dialoguer pour comprendre) tout en limitant et optimisant la consommation d'espace; ceci passe par :

- **La construction de la ville sur la ville**, et notamment, **la reconquête des sols et friches pollués**, essentielle pour atteindre l'objectif identifié et assumer sereinement les conséquences de nos actes pour les générations futures ;
- **La limitation « contractuelle » des extensions urbaines**, de façon durable et raisonnée : la démarche volontariste des élus doit être alors clairement énoncée.

TROIS CONDITIONS POUR REpondre A CES ENJEUX

Pour définir et élaborer le SCOT, document légal de référence, il est nécessaire de :

1. **Etre ambitieux et pédagogue** dans la manière d'informer, de débattre et d'échanger avec la population et les acteurs de la société civile, pour une concertation productive et un résultat partagé ;
2. **Travailler avec les territoires voisins**, y compris l'espace littoral,

Et dès l'élaboration du SCOT, il est déjà nécessaire de penser à « l'après-SCOT », c'est-à-dire sa mise en œuvre car la difficulté de passer d'orientations inscrites dans un SCOT à des politiques et des actes est connue.

3. Il s'agirait donc de **se doter d'outils** qui permettraient de veiller à et vérifier notamment :
 - > son respect (application dans les PLU par exemple),
 - > son application,
 - > la poursuite de la mobilisation, de la concertation et de l'information,
 - > l'analyse des tendances qui se manifestent sur le territoire,...

Aussi, dans cette perspective, le Conseil de développement propose :

> **la mise en place de critères et d'indicateurs** (de développement social, de bien-être, de santé sociale, etc.) pour mesurer (en interne) l'évolution du développement du territoire et permettre la comparaison avec d'autres territoires (avec des indicateurs spécifiques); le Conseil est prêt à participer à la définition et à l'élaboration de ces indicateurs.

> **la prévision de critères d'évaluation du SCOT** dès le départ ; dans ce cadre, un **Observatoire des engagements à prendre et de la cohérence entre documents d'orientation** pourrait constituer un support utile.

> **la mise en réseau formel des outils** comme l'Agence de développement et d'urbanisme, la Mission bassin minier, l'Agence transfrontalière de l'Eurométropole, l'équipe technique de l'Association Aire métropolitaine de Lille, ... pour associer les différents acteurs dans la construction, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation, l'identification des perspectives.

CONTRIBUTION

Préambule

Lors de sa création en 2002, le Conseil de développement avait été sollicité pour donner son avis sur le schéma de développement, d'aménagement et d'urbanisme de Lille métropole en révision, en seulement trois mois. Si la réponse n'avait pu être complète et très fouillée, l'exercice avait été formateur pour se plonger dans les grands enjeux de développement pour la métropole.

Aujourd'hui, le Conseil de développement apprécie d'être associé, dès l'amont, à la réflexion relative au futur aménagement du territoire via notamment la préparation du SCOT.

I - AMENAGER LA METROPOLE : LE SCOT, POUR QUOI FAIRE ?

Pour la société civile, le développement d'un territoire passe par une attitude prospective et une réflexion stratégique qui amènent, par une ambition collective pas seulement technique, à la construction d'un **projet pour le territoire**, projet partagé par les acteurs du territoire (appelés à le mettre en œuvre, chacun à leur niveau), et consigné dans un document légal de référence, le SCOT.

Aussi, le SCOT constitue avant tout :

1 – Une **formidable OCCASION**

- > d'informer, de débattre, d'identifier des enjeux de développement,
- > de progresser collectivement, de définir une stratégie collective,
- > de créer et partager des références collectives permettant de répondre effectivement aux critères et enjeux du développement durable, notamment en jouant pleinement l'effet de subsidiarité.

2 – **UN OUTIL** pour :

- > **planifier les axes de développement stratégiques** et anticiper les transformations spatiales ;
- > **décliner spatialement le projet de territoire, l'ambition métropolitaine** ;
- > **mettre en cohérence l'ensemble des politiques publiques** du territoire mais également avec celles des territoires voisins, ce qui implique la cohérence avec les schémas existants et ceux à venir.
Il est alors le garant de la cohérence métropolitaine, de la déclinaison spatiale de ce qui fait sens (les orientations générales) pour le développement du territoire, ce qui implique qu'il puisse prendre en compte non seulement les choix territoriaux mais également les orientations, les projets des territoires voisins tout en tenant compte du contexte de développement réfléchi à d'autres échelles, comme celle de la région, par exemple (SRADT, SRDE, ...) : les destins de la région et de sa métropole sont indissociables et complémentaires ;
- > **favoriser l'information, la communication et l'échange avec les habitants et les acteurs de la société civile (entreprises, associations, ordres professionnels, ...)** ; les orientations et les choix qu'il soutient ne pourront être effectifs que s'ils sont portés et mis en œuvre collectivement, d'où l'intérêt d'avoir un document de référence approprié par les citoyens et à faire vivre avec eux ; les questionnements « *un SCOT pour qui ? Pour quoi ? Avec qui ?* » sont au cœur de la démarche et méritent d'être présents à l'esprit des élus comme des techniciens et personnalités associées à l'élaboration du SCOT.

II - LES ENJEUX POUR LE TERRITOIRE DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE

1 - Une métropole qui s'inscrit dans un territoire plus vaste : changer d'échelle pour porter l'ambition d'une métropole plus attractive

- Développer l'**ambition d'une métropole plus attractive**, c'est vouloir concrétiser une métropole « mieux » accessible, une métropole qui attire, maintient et développe les entreprises et l'emploi, une métropole responsable et solidaire qui favorise le lien social et l'épanouissement de sa population, qui sait attirer les compétences des jeunes diplômés et développer les savoir-faire de la main-d'œuvre qualifiée, qui offre la compétitivité et l'attractivité nécessaire aux emplois tertiaires supérieurs, dans un contexte eurorégional et international élargi.
- Le projet du SCOT doit être mis à profit pour concrétiser cette ambition. Il s'agit d'**organiser le cadre spatial** nécessaire en ménageant les conditions favorables à la mise en œuvre d'une stratégie d'aménagement du territoire ambitieuse et responsable, en veillant au meilleur compromis entre ce qui sera environnementalement durable et humainement/économiquement soutenable dans notre contexte régional et international en pleine mutation.

La métropole est-elle capable de créer sa propre singularité attractive ?

- Pour y parvenir, il convient de **prendre en compte la spécificité géographique, économique et politique de la métropole lilloise** qui a la responsabilité de jouer un rôle stratégique en tant que « chef de file » de l'Eurorégion¹.
- L'aménagement du territoire de l'arrondissement de Lille n'a de sens que s'il intègre cette dimension et l'ambition que cela suppose. Notre eurométropole se positionne dans un territoire plus vaste, régional et transfrontalier, qui induit une vision stratégique qui dépasse les frontières « administratives » de l'arrondissement de Lille. Face à cette particularité, le SCOT ne peut se concevoir sans articulation avec les territoires voisins et leurs documents de planification (autres SCOT, SRADT, schémas d'aménagement belges, etc.).
- A l'échelle de l'Aire métropolitaine transfrontalière, réussir cette stratégie suppose de **construire la complémentarité des territoires**. Cela s'illustre concrètement en matière d'approvisionnement et de gestion de **l'eau**, mais aussi de **démographie**. Si en 2050, 25 % de la population régionale résidera dans la métropole lilloise, les 75% d'habitants qui résideront hors de l'arrondissement de Lille constitueront une partie essentielle du potentiel de développement métropolitain.
Cela pose naturellement des questions de cohérence avec les projections démographiques des territoires voisins. Les migrations alternantes, par exemple, ne sont pas une fatalité, pour autant que le réseau de villes de l'Aire métropolitaine de Lille se dote d'un réseau de transports performant et d'une programmation cohérente des projets d'aménagement (habitat, services de proximité de qualité, offre immobilière et foncière / services en adéquation avec les fonctions économiques essentielles au développement du territoire). L'enjeu de l'équilibre mérite d'occuper une position centrale dans les travaux du SCOT ; il ne pourra, à l'évidence, être traité à court terme, mais dans le cadre d'une coopération de confiance entre les différentes villes et agglomérations qui constituent l'armature de l'Aire métropolitaine transfrontalière.
- In fine, l'objectif est de **hisser Lille au rang des grandes métropoles européennes**. Aujourd'hui un tel enjeu concerne les métropoles de 2 à 3 millions d'habitants : l'arrondissement de Lille est donc « trop petit » pour y prétendre.

Il est donc nécessaire de construire, au bénéfice de tous, un sentiment de cohésion métropolitaine autour d'un territoire qui associerait l'arrondissement de Lille, son arc sud (ex bassin minier) et les territoires voisins belges au nord, pour atteindre cette taille critique assurant à notre Aire euro-métropolitaine une visibilité internationale.

Le SCOT ne semble-t-il pas alors un peu « étriqué » pour répondre à un tel enjeu ?

¹ L'Eurorégion évoquée dans le texte correspond au Nord-Pas de Calais associé à la Belgique frontalière (et non pas la structure juridique qui a existé et rassemblait également le Kent).

- Ainsi, constatant,
 - o la réalité des échanges (démographiques et économiques) entre les différentes villes et territoires de l'Aire métropolitaine de Lille,
 - o les conclusions découlant d'un prolongement des tendances observées ces dix dernières années,
 - o qu'il est essentiel de construire l'identité de l'Eurométropole et de la région par une prise de conscience collective des enjeux partagés du territoire,
 - o qu'il est primordial de faire prendre conscience aux habitants, élus, entreprises qu'ils ont en main un destin commun,
 - o que la réforme en cours des collectivités territoriales peut engendrer des évolutions substantielles dans les définitions des périmètres d'action,

la société civile souhaite interpeller les élus (et l'Etat) sur la **réflexion à mener quant à la pertinence du périmètre de référence actuel du SCOT** (l'arrondissement de Lille).

- **Le Conseil de développement propose**, pour la phase de concertation consécutive au diagnostic d'évaluation du schéma directeur actuel, et préalablement à la phase d'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable (PADD), **d'ouvrir la réflexion aux territoires voisins** (élus, techniciens, société civile organisée, population) **en regroupant de fait, le territoire de l'Eurométropole et celui de l'Aire métropolitaine de Lille.**

En effet, il est essentiel de faire prendre conscience aux habitants de ce vaste territoire, d'un devenir commun, même s'il n'est pas homogène ; l'interaction entre nos territoires, notamment en matière démographique, est réelle et incontestée.

Un SCOT regroupant le territoire de l'Eurométropole et celui de l'Aire métropolitaine de Lille ne serait-il pas plus judicieux pour atteindre l'objectif de « cohérence territoriale » du SCOT, au-delà d'un InterSCOT ? Ceci supposerait au moins la synchronisation temporelle des diagnostics et des débats de cohérence territoriale.

Cette réflexion qui se place à une autre échelle pourrait être amorcée aujourd'hui dans l'élaboration du SCOT et ainsi **préfigurer la génération future d'un document directeur unique**, ou « **SCOT** » de l'Aire euro-métropolitaine de Lille.

2 - L'application effective du développement durable

- La principale évolution du SCOT par rapport au SDAU est d'avoir introduit la notion de **développement durable comme objectif aux politiques d'aménagement du territoire** (*articles L121-1 et L 122-1 du Code de l'Urbanisme*) : la cohérence territoriale réside dans l'application du développement durable.
L'enjeu dans l'élaboration du SCOT est donc d'envisager le développement durable comme une logique d'action transversale métropolitaine, un dénominateur commun permettant de mettre en cohérence les politiques communautaires qui en découleront et les décisions stratégiques pour la métropole de demain.
Cela se traduit par l'exigence de penser conjointement les dimensions sociales, économiques et environnementales des activités humaines, dans une perspective de long terme, de solidarité envers les générations futures, et de prévention des dysfonctionnements environnementaux et sociaux induits par les activités humaines.
- Il s'agit de **mettre l'Homme au cœur de la stratégie d'aménagement du territoire** et de viser la cohésion sociale, le mieux vivre ensemble : c'est mettre le spatial au service des fonctions sociales et économiques de la métropole.
Les décisions d'aménagement de l'espace induites par le SCOT doivent par exemple contribuer à lutter contre le déterminisme social du « quartier », favoriser la mixité des fonctions urbaines, l'accessibilité des équipements publics, encourager la mobilité, revaloriser les quartiers anciens et non attractifs, favoriser le déploiement d'activités économiques dans les domaines du développement durable (éco-activités, services de proximité,...).

Exemples concrets permettant de placer l'Homme au cœur de la stratégie d'aménagement :

- > Construire un SCOT en s'interrogeant sur les temps de la ville et les répercussions en termes d'aménagement et d'utilisation des équipements. Cela permet d'interroger l'efficacité des modes d'organisation urbaine. Il pourrait être créé un « **Bureau des temps** » comme à Rennes, Paris, Lyon, Poitiers, ...² afin de concilier l'aménagement de l'espace en fonction de l'organisation temporelle des citoyens. Il s'agit par exemple de prendre en compte les rythmes des usagers et des salariés (ou non) dans l'organisation des services collectifs ou de l'espace-temps.
- > Prendre en compte toutes les populations en dépassant le clivage actif-non actifs. Aujourd'hui l'enjeu majeur pour 2050, c'est anticiper les conséquences du vieillissement de la population ; cela suppose aussi de prévoir l'intégration de tous les publics fragiles (équipements médicaux sociaux, ...).

- Appliquer le développement durable peut être une autre manière d'appréhender le foncier, notamment en termes de **qualité de vie pour les habitants**. Par exemple, la question se pose sur la densification : comment concilier ville dense et qualité des espaces publics - ville intense et ville plaisir ?

La qualité de vie passe par exemple par la présence d'espaces naturels et agricoles. la mobilité fluide et accessible à tous, un habitat « humain » qui donne envie de partager, la mixité intergénérationnelle, la qualité de vie collective, la santé des habitants, la réduction des disparités spatiales et sociales, ... Il s'agit de faire de la qualité de vie, une marque de fabrique pour le territoire.

Tout cela peut se traduire par des choix spatiaux : densification autour des DIVAT (Disques de valorisation des axes de transports), desserte des zones d'activités économiques par les transports en commun, habitat dense et de qualité, aménagements favorisant les pratiques d'activité physique – au quotidien -, sportive et de convivialité (cheminements favorisant la marche à pied, pistes et circuits cyclables, jardins potagers, ...).

La qualité de vie passe également par des choix qui influent directement sur :

- > **la santé des habitants**, du capital humain (dépollutions des sols, moyens de transports, organisation de circuits cyclables dans toute la métropole, équipements, ...) ;
- > **la cohésion métropolitaine**, via la culture et les lieux culturels, les activités/manifestations sportives (créations ou agrandissement d'équipements par exemple).

- La ville durable passe aussi par la **qualité environnementale**. Ainsi le SCOT doit veiller par exemple à faire préserver et développer les ressources en eau, énergies, air (ex : protection des champs captant), les éléments de valorisation du paysage comme la Trame Bleu/Trame Verte et à faire respecter le Plan de prévention contre les risques d'inondation (PPRI). Il peut s'agir également de prévoir le retour de la nature en ville (micro espaces verts), dépolluer les sols (enjeu majeur en métropole lilloise qui compte 35 % des sites pollués recensés en région Nord-Pas de Calais).

La haute qualité environnementale de la métropole passe aussi par la préservation des espaces agricoles et leur valorisation de proximité (introduction des aliments biologiques dans la restauration scolaire, présence sur tous les marchés de la métropole, etc.).

- Les exigences du développement durable du SCOT nécessitent de prendre en compte l'**anticipation incontournable des changements climatiques**, même si l'énergie, le climat ou la question des gaz à effet de serre, ne sont pas mentionnés en tant que tels dans le diagnostic ou l'état initial de l'environnement, ni dans les autres documents du SCOT.

Il s'agit de :

- Intégrer la raréfaction des énergies fossiles et le changement climatique comme des facteurs majeurs d'évolution : les questions énergétiques et climatiques ont à moyen terme des impacts environnementaux mais aussi sociaux et économiques sur le territoire ;
- Prévoir un modèle de développement moins consommateur d'énergies et moins émetteur de gaz à effet de serre en traduisant spatialement les principes d'un Plan Climat territorial en cours d'élaboration ;

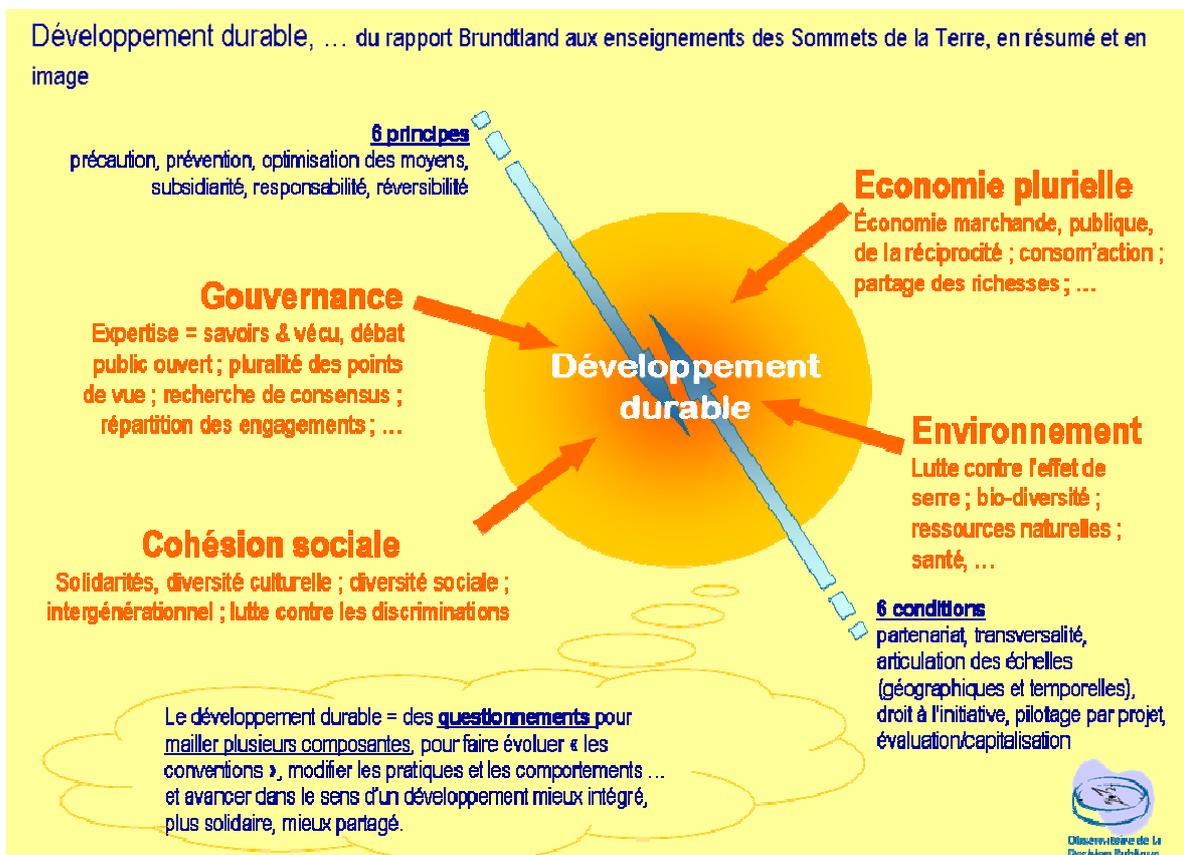
² L'expérience brève dans ce domaine de la ville de Lille pourrait être réitérée à une échelle plus pertinente de l'agglomération en visant notamment la rationalisation des espaces-temps comme par exemple : 1h entre Lille et Paris, 30mn entre Lille et Lens, ... doivent inciter à réduire les temps de déplacements « internes » de la métropole.

→ Mener une réflexion prospective sur l'adaptation du territoire aux changements climatiques (ex : équipements, logements, ...).

Par exemple :

- Concernant les bâtiments, le SCOT peut prévoir la traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme de toutes les mesures favorisant les économies d'énergie.
- Le SCOT peut faire connaître les potentialités auprès des habitants et favoriser l'implantation des équipements de production d'énergies renouvelables.
- Le SCOT peut assurer la préservation des continuités biologiques et des espaces agricoles périurbains.

- Enfin le développement durable passe par la **participation citoyenne** : il s'agit de faire fonctionner la démocratie participative sur le territoire, que ce soit au moment de l'élaboration du SCOT que dans son évaluation (voir partie IV).



3 – Une métropole internationale accessible et des habitants mobiles

L'ambition de Lille d'être une métropole internationale est justifiée par ses atouts naturels, dont sa position géographique. Une clef pour ce développement est d'en assurer l'accès international. Les préconisations, qui devront être développées dans le SCOT devront viser un système de transports performant soutenant l'**ambition d'une métropole internationale**, en concertation avec les territoires voisins (Eurométropole, Aire métropolitaine de Lille).

En effet, les infrastructures de transports structurent le développement du territoire, d'où la nécessité de mener la réflexion de manière globale et en cohérence à la fois avec sa photographie actuelle et celle en devenir, en fonction des développements urbains choisis collectivement.

Les moyens de transports doivent permettre d'assurer **la compétitivité et l'attractivité du territoire**. Cependant, cette compétitivité - attractivité s'inscrit désormais dans des logiques nouvelles qui réinterrogent les modèles anciens faisant la part belle à l'automobile. Ainsi, l'attractivité ferroviaire à toutes les échelles (internationale, régionale) apparaît peut-être plus stratégique pour le développement des métropoles que leur accessibilité autoroutière. De même, le développement des voies fluviales reliées à celles du Nord de l'Europe, représente un atout incontestable.

Une mobilité au service des habitants constitue aussi un **avantage comparatif en terme de qualité de cadre de vie et donc d'attractivité**, parce qu'elle :

- mobilise les modes doux et les transports collectifs, en favorisant le bien vivre ensemble, et
- contribue à améliorer les espaces publics,

Il s'agit donc pour le SCOT de traduire la nécessité de :

- Prendre en compte le fait que la métropole est connectée au reste de l'Europe: il est donc indispensable d'**être ambitieux sur les enjeux d'accessibilité du territoire et donc sur les projets concrets qui en découlent**.
- **Considérer les moyens de transports et les infrastructures correspondantes comme les épines dorsales du développement urbain** : il n'est plus concevable d'aménager puis de penser les moyens de transports publics à associer mais bien de procéder à une réflexion globale à l'échelle pertinente : aménagement et urbanisation doivent être pensés en même temps que les systèmes de transports (différents modes). Concernant les pôles autour des DIVAT identifiés, certains sont peu denses et pourraient être développés par une politique volontariste.
- **Faciliter la mobilité des habitants** du territoire qui dépasse les frontières administratives, que ce soit pour :
 - o les déplacements domicile-travail, l'accès aux équipements et aménagements de loisirs et de tourisme. Il s'agit aussi de favoriser la mobilité des personnes à mobilité réduite ou présentant des handicaps sensoriels ou mentaux, par des logiques de transports adaptés (aménagement de l'espace aux véhicules adaptés, signalétique, accompagnement, accueil, transport à la demande à la campagne ...) ;
 - o et encourager la mobilité intellectuelle et culturelle, qui favorise notamment l'ouverture aux autres et le rayonnement de la métropole, mais aussi l'accès à l'emploi, à l'économie présentielle pouvant amener à l'équilibre entre territoires.
- **Prévoir l'organisation des circuits de marchandises adaptés aux différents types de flux** (frêt urbain, transit, plates-formes logistiques, ...) en respectant la qualité de vie souhaitée (moyens de déplacements silencieux, aménagements urbains ad hoc, concertation appropriée pour les circuits de transit, plates-formes urbaines de proximité, ...).
- **Adapter l'échelle de réflexion** en passant du territoire administratif au territoire vécu et à vivre.
- Les orientations « mobilité » trouveront leur pertinence notamment dans l'élargissement du territoire de référence : le Conseil de développement préconise celui de l'**Aire métropolitaine transfrontalière** (ou « **Aire euro-métropolitaine de Lille** »), ce qui permettra de rechercher les cohérences, notamment au niveau ferroviaire, d'articuler les politiques locale et régionale, de viser la cohérence avec les divers documents de planification des territoires voisins, français et belges (et par là même de construire une offre globale plus attractive). La logique des relations entre cœurs d'agglomérations est à développer.
Retenir une telle échelle implique une **concertation étroite** avec la Région et le Département comme avec les territoires voisins (ex-Bassin minier, Pays pévélois, Flandre, Wallonie picarde, ...).

Exemple :

> **Le réseau de transports en site propre** devrait couvrir le mieux possible les zones de forte densité d'habitation/de flux en favorisant la réutilisation des voies ferrées existantes et par ailleurs, en facilitant les flux transfrontaliers.

Enfin, la question du positionnement et de l'évolution de **l'espace aérien de la métropole** peut également être posée, en concertation avec les voisins belges.

4 - Réduire et optimiser la consommation d'espace à l'échelle globale du territoire

La maîtrise foncière est une question centrale du SCOT devant traduire spatialement les ambitions du territoire. Dans un objectif de développement durable, elle génère la question de la consommation d'espace. Il s'agit d'**appréhender** autrement **le foncier** : non plus comme une « simple » valeur marchande mais **comme un enjeu de vie future**.

Aussi, le Conseil de développement préconise d'emblée :

- **La création d'un outil³ partenarial performant de connaissance et de gestion de la nature et de l'état des sols ainsi que de leur occupation.** Il devrait ainsi faciliter une gestion globale et raisonnée du foncier dans ces 3 domaines clés du développement du territoire au moins à l'échelle métropolitaine :
 - o **Le développement économique dont, bien sûr, l'agriculture** (favoriser les circuits courts ; réserver 1.000 ha à l'agriculture maraîchère via un schéma de l'agriculture durable à injecter dans le SCOT, s'appuyer sur des pôles d'excellence agricole comme les semenciers de la Pévèle) **et le commerce** (permettre des décisions collectives fortes en terme d'urbanisme commercial pour favoriser les circuits courts entre producteurs – distributeurs et consommateurs- prévoir d'emblée un état des lieux du commerce et de la distribution pour en organiser leur adaptation à l'évolution/vieillessement de la population). L'offre foncière doit aussi être abordable pour les entreprises artisanales en création et en développement ;
 - o **L'Habitat** (logement, services, déplacements) : proposer des alternatives en matière d'habitat (laisser le choix aux familles de vivre en ville ou en périphérie et « vendre » la possibilité des parcours résidentiels en fonction des âges aussi) ; lutter contre le report des populations modestes voire en situation de précarité en péri-urbain par des mesures identifiées et transparentes ;
 - o **Les infrastructures de transports** (tous modes).

Une étude fine de l'occupation actuelle et réelle des sols pourrait être la première mission de cet outil.

- **L'organisation de la consommation (ou la non consommation) d'espace en affichant des objectifs concrets** qui pourraient être de **favoriser et promouvoir la ville intense** qui doit offrir plus de plaisir pour être attractive: c'est pouvoir répondre aux demandes/besoins des habitants ou futurs habitants (nécessité d'écouter, de dialoguer pour comprendre) ; ceci passe par :
 - o **La construction de la ville sur la ville** en :
 - **densifiant dans l'existant**, y compris à la campagne et notamment dans les DIVAT, par l'augmentation du COS (coefficient d'occupation du sol) des zones urbaines des PLU qui ne permettent pas de densifier, voire ne permettent aucune construction, compte tenu des prix du foncier ;

³ Observatoire partenarial notamment.

- **reconquérant sols et friches pollués⁴** qui représentent pour la métropole lilloise trois types d'enjeux :
 - un enjeu environnemental et sanitaire (pollution des eaux, empoisonnement des sols, dégradation de la biodiversité, conséquences pour la santé humaine) ;
 - un enjeu d'aménagement du territoire les friches industrielles bloquent des espaces qui pourraient être constructibles et utilisées à des fins d'activité économique ou d'habitat en cas de dépollution convenable ;
 - un enjeu éthique : lorsque les sites et sols ne sont pas dépollués, il y a atteinte « délibérée » et durable à la santé des générations future et aux écosystèmes;
 - un enjeu d'attractivité du territoire.
- **La limitation « contractuelle »⁵ des extensions urbaines**, de façon durable et raisonnée (la démarche volontariste des élus devra alors être clairement annoncée) en :
 - **permettant les extensions exclusivement dans des secteurs bien desservis** (dans les zones des « DIVAT ») ;
 - **interdisant le zoning mono-activité** : privilégier l'aménagement de zones mixtes pour ne pas spécialiser l'espace et favoriser la mixité sociale, urbaine et fonctionnelle ;
 - **évitant la dissémination des terrains urbanisables** qui favorisent les effets pervers de la périurbanisation ;
 - **transformant les zones périurbaines en pôles urbains** : la construction est limitée, voire impossible (en fonction des choix collectifs) mais on conforte les pôles périurbains existants pour en accroître la qualité ;
 - **en respectant la campagne environnante à vocation agricole d'excellence reconnue.**

Actuellement, **la dépollution des sols** est principalement à la charge des collectivités locales et de la Région Nord Pas de Calais.

A l'heure de la préparation du SCOT ce paramètre est à prendre en compte d'autant que le fait de vouloir redonner de l'espace « nourricier » de qualité répond à l'objectif de « **fixer pour les 15 à 20 ans à venir les vocations générales des espaces** » et répond aussi à « **la stratégie développement durable** » car la nécessité de dépolluer les sols conduira à redonner au territoire une qualité de vie que les générations futures sont en droit d'espérer.

Une ambition forte de « réparer » les dégâts de la période industrielle du siècle dernier ne peut que contribuer à valoriser l'attractivité de la Métropole et son rayonnement au sein d'une Eurométropole et d'un bassin minier en pleine mutation eux aussi, résolument tournés vers l'innovation et l'excellence.

Une **véritable approche transversale et très volontariste dans ses objectifs et moyens est essentielle** car elle touche aux aspects d'urbanisme, d'habitat, d'activité économique, de préservation de la santé et de l'environnement aujourd'hui et pour les générations futures, françaises, wallonnes ou flamandes !

⁴ **La métropole lilloise est marquée par une très forte concentration de sites industriels, pollués ou potentiellement pollués** : plus de 160 sites sont ainsi répertoriés dans la base de données BASOL. Au total, 5 054 sites industriels ont été recensés dans la base de données BASIAS, soit 35,5 % des sites recensés en région Nord - Pas-de-Calais. Nous sommes la première région contaminée de France, Lille Métropole avec nos voisins de la Wallonie picarde et de la Flandre occidentale.

⁵ Limitations décidées collectivement entre la/les commune/s et LMCU dans le cadre de la préparation du SCOT. Il s'agit d'économiser l'espace, de protéger et valoriser les espaces naturels, agricoles et les ressources.

III - LES INCONTOURNABLES POUR REpondre A CES ENJEUX

Afin que le SCOT réponde à ces enjeux, il convient qu'ils puissent être appropriés et débattus de manière collective par les acteurs concernés. Ainsi, il semble important au Conseil de développement de les partager avec les habitants et les acteurs du territoire mais aussi avec les territoires voisins de l'Aire euro-métropolitaine de Lille. Ainsi, le SCOT pourra répondre à la réalité d'un territoire tel qu'il est vécu par ses habitants, un territoire qui ne se limite pas aux frontières administratives de l'arrondissement de Lille.

Il s'agit donc de :

- **Inform**er , **mobiliser**, **faire participer la population**,
- **Travailler avec les territoires voisins**,
- **Se doter d'outils d'évaluation, de mesure, de suivi**.

1 – Etre ambitieux dans la manière d'informer, de débattre et d'échanger pour une concertation productive

Il s'agit de faire en sorte que la phase obligatoire de concertation prévue par l'article L300-2 du code de l'urbanisme, et dans un second temps, l'enquête publique, soient de véritables **temps forts d'information et de réflexion** des acteurs du territoire et des habitants afin de débattre de façon éclairée et concrète pour élaborer un SCOT compris par tous, autour d'enjeux partagés.

Pour cela il convient d'informer de manière pédagogique, les forces vives du territoire à plusieurs niveaux pour susciter le débat et l'expression :

- **Une information directe auprès des habitants** qui sont les premiers concernés par l'aménagement du territoire. Il s'agit de les informer pour faciliter leur compréhension, de susciter l'intérêt et permettre la prise de conscience collective sur les enjeux pour le territoire. L'objectif est l'appropriation du développement de leur territoire par le biais de leur participation.
Des initiatives pourraient être menées auprès des acteurs de demain (lycéens, étudiants, ...).
- **Impliquer les acteurs du territoire**, de la société civile dite organisée (entreprises, associations, chambres et fédérations, syndicats, universités, ordres professionnels, ...) qui jouent un rôle économique et social important et qui sont donc très impliqués dans le devenir de la métropole. Ils sont aussi de **bons relais d'informations** vers le « grand public ». Il s'agit de les impliquer en tant qu'**acteurs du développement du territoire et de son avenir**, et les inciter à transmettre les informations sur le SCOT auprès de leurs publics. L'interactivité avec les habitants, salariés et élus est primordiale.
- **Les élus locaux** (conseillers municipaux) sont, outre des interfaces légitimes et indispensables pour un bon relais de l'information sur le SCOT, les acteurs majeurs des évolutions du territoire. Ce document stratégique a des incidences sur la gestion de leur commune et dans leurs relations quotidiennes avec leurs administrés (ex : délivrance de permis de construire). Il convient donc qu'ils soient associés étroitement et bien informés pour qu'ils puissent avoir **une vision pour l'avenir de leur commune** et **appuyer leurs choix politiques au niveau local**. Ils seront également des **interfaces avec leurs habitants** et pourront faire remonter leurs propositions et avis. La bonne information des élus locaux permet également d'assurer l'articulation entre les décisions intercommunales et municipales.

Pour y parvenir, il semble important au Conseil de développement de **développer des dispositifs de communication ambitieux à la hauteur d'un document de planification comme le SCOT** de l'arrondissement de Lille, qui vont plus loin dans l'information et dans la démarche participative que les moyens minimum prévus aujourd'hui pour la concertation (cf. propositions détaillées dans le document en annexe page 16).

Il s'agira d'avoir une information progressive en fonction des différentes étapes d'élaboration du SCOT avec des **temps forts lors des moments clés** : présentation du diagnostic, élaboration partagée du PADD, présentation des enjeux du PADD, début de l'enquête publique où il faut susciter la participation, bilan après l'adoption du SCOT.

Le Conseil de développement est conscient qu'il est difficile d'aboutir à un véritable débat sur ces questions, le SCOT étant un document transversal assez complexe, bâti à l'échelle intercommunale, il s'inscrit dans une perspective à long terme qui n'apporte pas de manière évidente de changements immédiats et concrets.

Pour tenter d'arriver à une concertation et une enquête publique « réussies », c'est-à-dire **ayant suscité l'intérêt et la réaction** des habitants, acteurs du territoire et élus, il convient d'avoir une **volonté ambitieuse** pour cette concertation.

Un des moyens pourrait par exemple consister à lancer, sur le modèle milanais, des **appels à idées, voire des appels à projets** pour favoriser la production d'idées innovantes.

Pour y arriver, il semble incontournable que le Syndicat Mixte puisse **se faire accompagner par des professionnels de la communication publique et de la concertation** sur les projets de territoire.

Le Conseil de développement de Lille métropole se tient également à la disposition du Syndicat Mixte pour **participer à l'animation de la concertation**, et pour être associé lors des différentes phases de communication.

2 - Travailler avec les territoires voisins

- La métropole de Lille, par son positionnement économique et stratégique dans le Nord-Pas de Calais, est **connectée et interdépendante avec les territoires qui l'entourent**, plus particulièrement avec l'Arc sud (y compris le Pays Pévélois), la Wallonie picarde et le Sud de la Flandre occidentale. C'est à **l'échelle euro-métropolitaine que se vit le territoire** : les interdépendances entre les activités familiales, de travail, de loisirs débordent largement du territoire de Lille métropole et ont une incidence notamment sur les transports et l'habitat.
- Ainsi pour assurer la cohérence de la planification territoriale de l'arrondissement de Lille dans un territoire plus large, il est nécessaire d'envisager une **concertation poussée avec les territoires voisins** pour partager une identité, des enjeux et construire un avenir commun.
 - > Mais est-ce que le SCOT est le bon outil pour travailler à ce niveau inter-territorial ?
- Le **GECT** (groupement européen de coopération territoriale), outil d'intégration territorial, peut permettre un meilleur travail inter-SCOT avec les territoires belges et l'Aire métropolitaine (avec les territoires de l'Arc Sud). Ainsi, il conviendrait de s'appuyer sur ces outils pour assurer la cohérence territoriale.
- Il serait souhaitable d'engager le dialogue avec les territoires du littoral Nord-Pas de Calais, et notamment du GECT voisin (Flandre-Littoral) pour engager des processus d'attractivité communs.
- Il conviendrait également d'envisager pour la prochaine génération de SCOT, l'harmonisation des périodes d'élaboration des SCOT, voire prévoir **l'élaboration d'un document inter-SCOT dans la perspective ultérieure d'un document directeur unique**.

3 - Suivre l'évolution du territoire et la mise en œuvre du SCOT

Le SCOT ne correspond pas à l'addition de projets (urbains-ruraux) durables. Il faut donc **s'appuyer sur l'intelligence collective**, favoriser le changement de comportement des acteurs car le SCOT technique ne suffit pas. Intégrer la possibilité d'introduire des processus expérimentaux sur le territoire serait novateur.

Dès l'élaboration du SCOT, il est déjà nécessaire de penser à « l'après-SCOT », c'est-à-dire sa mise en œuvre car la difficulté de passer d'orientations inscrites dans un SCOT à des politiques et des actes est connue, d'autant que le poids des comportements et des choix des habitants ne sont pas facilement « réorientables » (cf localisation des constructions neuves et habitat plus généralement), ou que les incidences sont immédiates (schéma commercial par exemple).

Il s'agirait donc de **se doter d'outils** qui permettraient de veiller et vérifier notamment :

- > son respect (application dans les PLU par exemple),
- > son application,
- > la poursuite de la mobilisation, de la concertation et de l'information,
- > l'analyse des tendances qui se manifestent sur le territoire,...

On voit que ceci est à prendre en considération avant l'achèvement de la démarche du SCOT, et n'a pas à être laissé aux seuls services de l'Etat qui n'envisageront que certains aspects, et notamment le respect dans les PLU.

Aussi, dans cette perspective, le Conseil de développement propose :

- > **la mise en place de critères et d'indicateurs** de développement durable (développement social, bien-être, santé sociale, etc.) pour mesurer (en interne) l'évolution du développement du territoire et permettre la comparaison avec d'autres territoires (avec des indicateurs spécifiques le permettant); le Conseil est prêt à participer à la définition et à l'élaboration de ces indicateurs.
- > **la prévision de critères d'évaluation du SCOT** dès le départ, permettant d'évaluer notamment :
 - o le temps du SCOT ; (viser l'harmonisation des périodes d'élaboration des SCOT ?) ;
 - o les réalisations vis-à-vis des objectifs ;
 - o les méthodes d'information, concertation, consultation
 - o la cohérence des autres documents de référence avec le SCOT (PLU, PLH, PDU, ...),
 - o la cohérence avec les orientations des territoires voisins (quelle que soit l'échelle qui sera retenue à l'avenir pour le SCOT (interSCOT, MégaSCOT, ...) il y aura toujours des territoires voisins.

Dans ce cadre, un **Observatoire des engagements à prendre et de la cohérence entre documents d'orientation** pourrait constituer un support utile.

- > **La mise en réseau formel des outils** comme l'Agence de développement et d'urbanisme, la Mission bassin minier, l'Agence transfrontalière de l'Eurométropole ... pour associer les différents acteurs dans l'observation, la construction, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation, l'identification des perspectives, la coordination de leur mise en œuvre,

Annexe thématique

UNE INFORMATION AMBITIEUSE POUR UNE CONCERTATION PRODUCTIVE

Le Conseil de développement de Lille métropole a été saisi pour apporter sa contribution à l'élaboration du SCOT.

Il lui semble important que la phase obligatoire de concertation prévue par l'article L300-2 du code de l'urbanisme, et dans un second temps l'enquête publique, soient de véritables **temps forts d'information et de réflexion** des acteurs du territoire et des habitants afin de débattre de façon éclairée et concrète pour élaborer un SCOT compris par tous, autour d'enjeux partagés.

Aussi, dans la perspective du Grand débat du 22 janvier sur l'aménagement du territoire, un groupe de travail du Conseil de développement a mené une réflexion en s'interrogeant sur la nécessité d'avoir une **ambition commune avec le citoyen pour le SCOT** à la hauteur de l'importance du territoire que représente l'arrondissement de Lille (à *quoi doit aboutir la concertation et l'enquête publique ? comment ?*)

LES PUBLICS A MOBILISER : INFORMER ET PROVOQUER LE DEBAT

Il s'agit d'informer l'ensemble des forces vives du territoire. Le Conseil de développement propose que cela se fasse à plusieurs niveaux.

1. Une information directe auprès des habitants

Les habitants/citoyens sont les **premiers concernés** par les enjeux d'aménagement du territoire et les implications du SCOT au quotidien (commerces, déplacement, cadre de vie,...). Il s'agit de **les impliquer dans le projet de développement** de l'arrondissement de Lille et de faire en sorte qu'ils deviennent **acteurs** des évolutions de leur territoire.

Face à un document technique et stratégique, il s'agit d'**adapter le message pour démontrer l'impact qu'un tel document de planification a sur la vie quotidienne** (ex : impact sur les Plans d'Occupation des Sols communaux, impacts économiques liés au développement d'activités, impact sur leur mobilité,...).

Objectifs :

- Informer et faciliter la compréhension,
- Susciter l'intérêt,
- Permettre l'appropriation et la prise de conscience sur les enjeux du territoire,
- In fine, susciter le débat, la réflexion, la participation et l'expression citoyenne lors de la phase de concertation et lors de l'enquête publique.

Pourquoi ne pas travailler sur un autre nom que « SCOT » qui ne fait référence qu'à un document technique légal de référence ?

2. Impliquer les acteurs du territoire

Les acteurs du territoire de la société civile dite « organisée » - **entreprises, associations, chambres et fédérations, syndicats, universités, etc.**- jouent un rôle important dans le développement du territoire et sont donc directement concernés par un document comme le SCOT, qui impacte leur activité économique, leurs projets de développement, etc.

Certains d'entre eux sont déjà, dans une certaine mesure, un « public averti » : il s'agit donc de **faciliter leur bonne information** et leur permettre ainsi d'approfondir leur réflexion et **susciter leur participation**.

Ce sont aussi de bons relais d'information vers le « grand public » (les entreprises vers leurs salariés, les associations vers leurs membres, les Universités vers leurs étudiants...) : ils peuvent ainsi contribuer à « démultiplier » la communication sur le SCOT.

Objectifs :

- Favoriser l'appropriation des enjeux du territoire,
- Les impliquer en tant qu'acteurs du développement du territoire et de son avenir,
- Inciter à la responsabilisation dans la transmission et la diffusion de l'information auprès de leurs publics,
- Susciter aussi leurs réactions et leur expression lors de la phase de concertation et de l'enquête publique.

3. Les élus locaux : des interfaces légitimes

Les élus locaux sont acteurs du SCOT. Ils sont aussi en contact direct avec la population et ont un lien privilégié de proximité avec les habitants : ils sont donc des **relais importants d'informations**.

Le SCOT aura des incidences sur la **gestion de leur commune** et leurs relations quotidiennes avec leurs administrés (ex : délivrance des permis de construire, dessertes en transports en commun, zones d'activités...) : il convient donc qu'ils soient **bien informés** et **associés étroitement** à l'élaboration de ce document stratégique. Ils sont donc une cible majeure de la communication.

Il s'agira de s'adresser à l'ensemble des élus locaux, au-delà de ceux qui participent au Syndicat Mixte.

Objectifs :

- Assurer leur complète information pour qu'ils puissent avoir une vision pour l'avenir de leur commune et appuyer leurs choix politiques au niveau local, en usant du même effort de pédagogie qu'avec la population.
- Susciter leur participation et leurs réactions pour qu'ils puissent apporter leur « expertise » de gestion locale des espaces,
- Favoriser leur rôle d'interface avec leurs administrés pour qu'ils puissent d'une part, bien les informer sur les projets de la commune et d'autre part, pour faire part de leurs propositions et avis,
- Assurer l'articulation et la cohérence entre les décisions intercommunales et municipales.

DES MOYENS DE CONCERTATION ADAPTES AUX ENJEUX

Au-delà des moyens minimum prévus pour la concertation, le Conseil de développement a souhaité mettre l'accent sur la nécessité de développer les dispositifs proposés et mettre en place des dispositifs ambitieux à la hauteur des enjeux d'un document de planification comme le SCOT (et d'un territoire comme celui de l'arrondissement de Lille).

1. Un phasage de l'information en cohérence avec le calendrier d'élaboration du SCOT

Le SCOT ne sera pas approuvé avant 2012. Il conviendrait donc d'organiser une **information progressive en fonction des différentes étapes d'élaboration du SCOT** avec des **temps forts** lors des moments-clé. Il sera alors possible d'ouvrir entièrement le débat, de recueillir des propositions et d'élaborer les documents de manière partagée.

Les **outils** mis en place seront aussi **adaptés aux différents enjeux** : par exemple, des supports plus informatifs quand il s'agit d'expliquer, des supports plus participatifs quand il s'agit de recueillir de l'information, etc.

Le Conseil de développement envisage plusieurs temps forts :

- **1^{ère} étape** : le **diagnostic** (approbation en juin 2010) : c'est l'occasion de lancer une première phase d'information sur le SCOT pour présenter le diagnostic du territoire, expliquer ce qu'est le SCOT et amorcer la suite de la « procédure ». C'est l'occasion de faire connaître le territoire dans toute sa dimension et sa complexité et pour ce faire c'est le moment où l'on peut user d'imagination et expérimenter sans poser de problèmes administratifs et juridiques.
- **2^{ème} étape** : **élaboration du PADD** (juin 2010 à janvier 2011) : qui est l'occasion d'associer les habitants, élus et acteurs du territoire qui peuvent apporter leur réflexion. Cela se traduirait par l'organisation d'un temps fort en septembre 2010, où il s'agirait d'organiser par exemple, des débats thématiques et/ou de réaliser une enquête. Pour ce faire il devra être précisé aux habitants et usagers ce qu'est leur expertise et pourquoi et comment, on la sollicite.
- **3^{ème} étape** : **approbation du PADD** (janvier 2011) : présentation du PADD (via exposition, film,...)
- **4^{ème} étape** : début de l'**enquête publique** (décembre 2011) suite à l'élaboration du DOG. Il s'agit ici de la phase la plus intense d'information car il faut susciter la participation et la réaction des habitants, élus et acteurs du territoire. A cette occasion, être très précis sur les règles du jeu entre ce qui est de l'incontournable, de ce qui est amendable et de ce qui est hors sujet mais qui peut cependant donner lieu à une écoute et prise en compte dans d'autres instances. C'est l'occasion de redire ce qu'est un SCOT, outil stratégique de planification, et ce qu'est un projet, une vision de territoire.
- **5^{ème} étape** : à l'issue, après **adoption du SCOT**, faire le bilan sur les décisions prises en communiquant auprès de l'ensemble du public qui aura manifesté son intérêt et ses idées. Ce serait peut être l'occasion de rappeler tous les autres outils (administratifs comme le PLU, PLH, etc... mais aussi politiques comme les délibérations cadre sur l'habitat, la mobilité le développement durable) mis au service du projet, de la vision mise en avant dans le cadre de cette adoption.

2. Des outils à la hauteur des enjeux

Les moyens minimum de la concertation pour l'arrondissement de Lille sont fixés par la délibération du Syndicat Mixte du 27/11/08 :

- publicités par voie de presse,
- réunions publiques,
- recueil via des registres placés dans les 6 EPCI,
- site internet,
- exposition sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- saisine des Conseils de développement de Lille métropole et du Pays Pévélois.

Ces moyens devraient être conçus pour aller **plus loin dans l'information** et **permettre le recueil d'informations de manière plus aboutie et participative**.

Suggestions :

> Les publicités par voie de presse (insertions légales) :

Elles pourraient être accompagnées, par exemple, d'une campagne de relations presse dans les médias locaux (en vue d'obtenir des articles de fond), voire d'un partenariat avec un grand quotidien local pour avoir une page spéciale avec des articles dédiés ponctuellement au SCOT, lesquels, s'ils sont réguliers pourraient être repris à la fin et donner lieu à un numéro spécial reprenant et faisant la synthèse de tous ces articles distribués. De plus ces articles pourraient être répartis ainsi : 1. « Connaissez vous votre territoire » 2. Appel à projets, « quelle vision à 20 ans avez-vous ? »

> Les réunions publiques :

Elles seraient organisées sous forme de « Forums » et s'accompagneraient de supports et moyens interactifs pour les rendre **plus attractives**. Pour ce faire :

- Diffusion de **films** avec interviews des habitants, acteurs et élus du lieu où se déroule la réunion,
- **Débats thématiques** pour permettre aux acteurs et habitants de s'exprimer selon leur « sensibilité » : environnement, emploi, développement économique, commerce, déplacements ...
- Invitation des **médias** pour la restitution ensuite dans la Presse,

- **Communication locale en amont** pour informer les citoyens de cette réunion avec un message qui leur donnera envie de venir (tract/invitation toutes boîtes, annonce dans presse locale et dans journal municipal,...).

> **Les recueils d'avis placés dans les EPCI :**

Ils pourraient être accompagnés de supports explicatifs (maquette, panneaux d'affichages), voire d'une permanence « physique » ponctuelle avec une personne qui pourrait répondre aux questions.

> **Le site internet :**

Ce serait un lieu d'information qui pourrait comporter une **rubrique participative** laissant la possibilité de poser des questions, de faire des propositions et de recueillir des réponses à des questions précises (gestion des éventuelles réponses et du traitement des données à prévoir).

> **L'exposition publique sur le PADD:**

Elle s'organiserait en deux volets : une **exposition centrale** fixe et une **exposition itinérante** dans les communes de l'arrondissement de Lille (Mairies) et dans des lieux publics (ex : station Gare Lille Flandres). Elle prendrait la forme par exemple d'un « bus SCOT ».

Elle s'accompagnerait d'une large campagne de communication pour informer les habitants et les acteurs du territoire de son existence. On peut aussi imaginer un événement médiatique pour son lancement, une implication des scolaires, lycéens et étudiants.

> **L'enquête publique :**

C'est un des temps forts permettant aux citoyens de s'exprimer directement. Les moyens de communication déployés devraient donc être adaptés à cet objectif. Elle pourrait s'accompagner d'outils « plus ludiques » (ex : puzzle géant du territoire, maquette comestible, quizz,...).

> En complément de ses moyens d'information directs, il serait sans doute utile de déployer des **outils transversaux** permettant la bonne information sur les enjeux du SCOT et sur l'existence d'une concertation : affichage, distribution de flyers (lieux publics et toutes boîtes), lettres d'informations aux acteurs du territoire, e-mailing, CD rom et plaquettes informatives, cartographie,...

Le Conseil de développement a constaté, en échangeant avec les « SCOT des territoires voisins » la difficulté, lors de la phase de concertation, d'intéresser le « grand public », de susciter les réactions et la participation.

Il semble donc qu'il soit nécessaire de **déployer des moyens originaux, voire expérimentaux, ludiques, voire festifs susceptibles d'attirer le grand public** et lui donner envie de s'impliquer. Des éléments pédagogiques voire éducatifs doivent être prévus pour lui donner la légitimité de prendre toute leur part au débat.

Des initiatives originales ont eu lieu sur d'autres territoires. Par exemple :

→ *SCOT de Lorient* : un « **Rallye SCOT** » (à travers le prisme de l'aménagement durable) pour partir à la découverte du territoire conçu de manière ludique avec un ralliement à l'exposition centrale sur le SCOT,

→ *SCOT de Plaine Commune* (Saint Denis) : une **exposition multimédia itinérante** sur les grands thèmes qui vont modifier le territoire dans les années à venir,

→ *SCOT de Nantes* : une **maquette du territoire en chocolat**.

POUR CONCLURE

Le SCOT est un document transversal assez complexe, bâti à l'échelle intercommunale parfois difficilement appréhendée par la population ; de plus, il s'inscrit dans une perspective à long terme et n'apporte pas de manière évidente de changements immédiats et concrets.

Le Conseil de développement est conscient qu'il est donc difficile d'aboutir à un véritable débat sur des questions de « spécialistes ». Pour tenter d'arriver à une concertation et une enquête publique « réussies », c'est-à-dire **ayant suscité l'intérêt et la réaction** des habitants, acteurs du territoire et élus, il convient d'avoir une **volonté ambitieuse** pour cette concertation.

Pour y arriver, il semble incontournable que le **Syndicat Mixte puisse se faire accompagner par des professionnels** de la communication publique et de la concertation sur les projets de territoire.

Le Conseil de développement de Lille métropole se tient également à la disposition du Syndicat Mixte pour **participer à l'animation de la concertation**, et pour être associé lors des différentes phases de communication.