

# CONTRIBUTION INTER- ASSOCIATIVE

# REVISION GENERALE DU PLU2 - MEL



Coordonnée par



# En quelques mots

Au printemps 2016, la Métropole Européenne de Lille a lancé la démarche de révision de son Plan Local d'Urbanisme (PLU2).

*« Aujourd'hui, ce qui unit l'ensemble des associations de la MRES est la référence commune au projet humaniste du développement durable : il s'agit de transmettre à nos enfants une planète en bon état de fonctionnement et génératrice d'épanouissement humain par la protection de la nature, le développement économique et le progrès social. »*

*Extrait Charte MRES 17.11.2001*

Pour ces raisons, la MRES a coordonné une contribution à l'élaboration du PLU2

Elle est le fruit d'un travail collectif, qui a réuni à 7 reprises une douzaine de personnes, membres des associations :

- **Entrelianes**
- **Droit au Vélo ADAV**
- **Citymix**
- **Le Collectif Tous acteurs de la notre ville - Saint André**
- **Environnement Développement Alternatif (EDA),**
- **Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord (GON)**
- **Les Blongios la nature en chantier**
- **La p'tite reine du faubourg**
- **Association des AMAP du NPDC**
- **Terre de Liens NPDC**
- **Le Gabnor**
- **MRES**

*« S'engager dans un modèle  
de développement sobre,  
équitable et respectueux  
des identités locales. »*

*Axe transversal du PLU2*

L'axe transversal du PLU2 de la MEL porte l'enjeu d'initier les conditions d'émergence d'une transition écologique et solidaire du territoire compatible avec l'économie de la ressource.

Pour autant, le PADD ne répond pas aux engagements d'amélioration des écosystèmes urbains pris par la France et l'Union Européenne.

Il contient un choix de croissance démographique qui n'a pas fait l'objet de débat. Les enjeux écologiques et sociaux sont insuffisamment pris en compte.

Cette contribution apporte des questionnements sur les choix qui transparaissent dans les Fiches d'Orientations Générales du PADD . Elle invite la collectivité à prendre le parti d'établir le PLU de la transition.

# Sommaire

<b>1  Les limites du développement.....</b>	<b>5</b>
1.1 « Sobriété volontaire- En quête de nouveaux modes de vie ».....	5
1.2 « Adieu à la croissance » de Jean Gadrey.....	6
1.3 Accord de Paris (COP21) 12 décembre 2015.....	7
1.4 Scénarii d'évolution des émissions de CO2 liées aux consommations énergétiques par secteur, en MtCO2, Lille Métropole.....	8
<b>2  Le PADD du PLU2 de la MEL permettra-t-il la construction d'une agglomération soutenable et solidaire ?.....</b>	<b>9</b>
2.1 Nos interrogations sur les options stratégiques du PADD du PLU2.....	10
2.2 Nos interrogations sur les déclinaisons thématiques du PADD du PLU2...	12
2.3 Pour un PADD de la transition.....	20
<b>3  Projets pour la transition.....</b>	<b>21</b>
3.1 Garage à Vélo de quartier.....	22
3.2 Réglementer le type d'activités des zones N et A.....	23
3.3 Les friches industrielles de la trame verte et bleue métropolitaine.....	26
3.4 Ouvrir au public les jardins de bâtiments publics inaccessibles.....	28
3.5 Protéger le patrimoine arboré public et privé de la métropole.....	29
3.6 Permis de végétaliser le domaine public.....	30
3.7 Vélo à assistance électrique, une mobilité active.....	31
3.8 Maîtrise du stationnement automobile.....	32
<b>4  Annexe.....</b>	<b>34</b>
Courrier Association Droit au Vélo – ADAV	
Contribution Terre de Liens, GABNOR, réseau régional AMAP	

# 1 | Les limites du développement

Plusieurs textes inspirent les réflexions de notre contribution, dont nous proposons ci-dessous une sélection.

## 1.1 « Sobriété volontaire- En quête de nouveaux modes de vie »

---

EXTRAIT :

« Les études scientifiques convergent : la civilisation industrielle bâtie sur la croissance et la consommation tous azimuts de ressources entame désormais une confrontation ultime avec les limites du système Terre dont elle dépend. Les dérèglements et dégradations en cours provoqueront des dommages et catastrophes naturelles de plus en plus graves, et des souffrances intolérables à un nombre croissant d'êtres humains »

*présentation de la collection Fondations écologiques*

« La situation environnementale exige des changements profonds de nos modes de vie. Attendre du seul progrès technique qu'il régénère la biosphère est une illusion dangereuse. Sans une conversion significative et collective à la sobriété, les conditions de vie sur la planète vont continuer de se dégrader irrémédiablement. Or les effets de la crise écologique actuelle ne sont pas toujours visibles et encore moins contraignants, ce qui retarde les prises de conscience. Une conversion à la sobriété nécessite ainsi des actes volontaires

*ouvrage publié en 2012, sous la direction de Dominique Bourg et Philippe Roch*

**Dominique Bourg** est professeur à l'Institut de géographie et de durabilité, Faculté des géosciences et de l'environnement, Université de Lausanne, Suisse.

**Philippe Roch** est docteur en biochimie de l'Université de Genève, ancien directeur du WWF pour la Suisse, puis directeur de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, et Secrétaire

## 1.2 « Adieu à la croissance »

de Jean Gadrey

---

*(économiste, professeur émérite à l'université Lille-1)*

### EXTRAIT

« Il ne fait guère de doute que les modes de production et les modes de vie devront être profondément modifiés dans les années et décennies qui viennent. **Il va falloir, en moyenne, adopter des solutions qui, selon les Nations Unies, permettent de diviser par cinq d'ici à 2050 les émissions de gaz à effet de serre des pays dits développés ;** qui réduisent dans de fortes proportions les transports automobile et aérien, le commerce international sur de longues distances, l'usage des ressources fossiles, d'eau et de matières premières, la consommation de viande bovine et de poisson, etc. Mais la référence à la moyenne laisse entière la question de savoir qui sera prioritairement affecté par ces limitations. L'avenir soutenable n'est nullement dans la réduction de tout, dans l'appauvrissement général et la pénurie, bien au contraire, mais il y aura à la fois des facteurs de développement du bien-être et des diminutions de consommation matérielle dans certains domaines La réduction des inégalités est absolument décisive pour que tous accèdent à des modes de vie soutenables et désirables »

# 1.3 Accord de Paris (COP21)

12 décembre 2015

---

*EXTRAIT*

## **Article 7 2.**

Les Parties reconnaissent que l'adaptation est **un défi mondial qui se pose à tous, comportant des dimensions locales, infranationales, nationales, régionales et internationales**, et que c'est un élément clef de la riposte mondiale à long terme face aux changements climatiques, à laquelle elle contribue, afin de protéger les populations, les moyens d'existence et les écosystèmes, en tenant compte des besoins urgents et immédiats des pays en développement Parties qui sont particulièrement vulnérables aux effets néfastes des changements climatiques.

# 1.4 Scénarii d'évolution des émissions de CO2 - Lille Métropole

---

**Extrait de Plan Climat Énergies, p. 78 - Métropole Européenne de Lille -18/10/2013**

Pour parvenir à infléchir les émissions de gaz à effet de serre les actions suivantes (hypothèses du scénario) sont à mettre en œuvre à l'horizon 2020 :

renforcer l'action de Lille Métropole dans la maîtrise de l'énergie, la distribution de l'énergie et la production d'énergies renouvelables

> poursuivre et renforcer dans la durée la politique de ville intense pour avoir une meilleure corrélation entre la localisation des activités et la répartition de l'habitat en vue de réduire la mobilité contrainte

> poursuivre et renforcer dans la durée la politique de développement des transports collectifs et des modes doux et engager une réflexion sur une redescende en gamme des véhicules à court rayon d'action

> poursuivre dans la durée et renforcer la programmation de construction neuve et de réhabilitation du patrimoine bâti existant

> réduire la longueur de la chaîne logistique d'approvisionnement notamment par une politique d'approvisionnement alimentaire basée sur le développement des circuits courts, l'optimisation de la distribution des marchandises et des consommations domestiques

> mettre en place des instruments d'information du public et d'accompagnement au changement de comportements des ménages (notamment afin de réduire les consommations énergétiques dans l'habitat et d'optimiser les déplacements) et de mobilisation des acteurs économiques, financiers et communaux. Ce sont ces perspectives que vise le plan d'actions (Plan climat).

Ce 1er exercice, à réviser d'ici 5 ans, devrait permettre de mettre Lille Métropole sur la voie des actions menées et/ou envisagées (dont certaines n'ont pour échéances que 2014) devraient permettre d'atteindre les 2/3 de l'objectif.

Ce 1er Plan climat a pour ambition d'insuffler la dynamique, renforcer la culture commune et les capacités d'action afin d'enclencher les changements et la montée en compétence des acteurs. L'objectif pourra très probablement être atteint, dans un deuxième temps mais cela nécessitera impérativement de poursuivre l'effort dans les prochaines années, au travers des politiques publiques de Lille Métropole et de la mobilisation des acteurs du territoire.

## 2 | Le PADD du PLU2 de la MEL permettra-t-il la construction d'une agglomération soutenable et solidaire ?

**Aux yeux des associations de la MRES, l'enjeu du PLU2 de la MEL est d'initier les conditions d'émergence d'une transition écologique et solidaire du territoire compatible avec l'économie de la ressource.**

**Nous souhaitons commenter les points qui peuvent nous sembler contradictoires avec cet objectif et lister les questions que nous pose le document d'orientation du PADD présenté au public via le site internet de la MEL soit les Fiches d'Orientations Générales du PADD. Dans la suite du document, on utilisera l'acronyme **FOG-PADD**.**

## 2.1 Nos interrogations sur les options stratégiques du PADD du PLU2

---

Nous craignons que le PADD et le PLU2 de la MEL ne répondent pas aux engagements d'amélioration des écosystèmes urbains (Évaluation des Écosystèmes pour le Millénaire – 2005) pris par la France et l'Union Européenne. A nos yeux, en sous-estimant la crise écologique et sociale, et en optant pour le modèle économique qui a conduit à cette crise écologique et sociale, le PADD ne pose pas correctement les conditions de la mise en place d'un avenir soutenable sur le long terme pour le territoire.

### *2.1.1/ Un choix de croissance démographique très appuyée qui reste à débattre*

---

- Les objectifs prioritaires (développement économique, logements, transports) des FOG-PADD sont définis pour répondre à une croissance démographique volontairement fixée à 9 % par le SCOT de Lille Métropole, supérieure de 5 points au taux de croissance tendanciel de la population. Cet objectif de croissance démographique correspond à plus de 130 000 logements à l'horizon 2035 soit, pour le territoire de la MEL, à 116 000 logements sur 20 ans et 60 000 logements pour la période du PLU2. Il s'appuie également sur la volonté de soutenir activement le développement du réseau ferré et routier, des capacités fluviales et aéroportuaires ainsi que sur une croissance importante des zones d'activités et industrielles.
- → L'absence de débat sur la pertinence de cet objectif démographique nous apparaît comme un premier élément d'incompréhension. D'autant plus qu'il conditionne l'ensemble des options d'aménagement du futur PLU2.
- → D'autre part, les réponses structurelles proposées pour l'atteinte de cet objectif démographique nous semblent remettre en question l'atteinte des objectifs environnementaux prioritaire du futur PLU2 (économie des terres agricoles et protection de la ressource en eau) qui pourraient se révéler être les variables d'ajustement de la réalisation de ce programme ambitieux de croissance.

## ***2.1.2/ Une prise en compte insuffisante des objectifs environnementaux et sociaux***

---

- → L'ensemble des objectifs environnementaux sont en effet inégalement pris en compte. Certains sont considérés comme prioritaires mais d'autres, tout aussi importants pour la santé et le bien-être des populations et la protection des écosystèmes, ne disposent pas encore d'indicateurs chiffrés à ce stade de présentation du document. D'autres encore ne sont pas évoqués et par là-même appuyés sur la définition d'une politique publique.
- Ainsi, si les questions de la biodiversité, de la sobriété énergétique, de la mobilité active... sont bien exposées dans la présentation du PLU2, comme dans celle du SCOT, elles mériteraient une priorisation nettement plus marquée et des réponses techniques affirmées. A ce stade, elles pourraient largement être mises à mal par l'atteinte des objectifs prioritaire du PADD du PLU2 en matière de construction de logements, de zones d'activité et de réseaux de transports.
- Les inégalités écologiques, la qualité de l'air, la politique zéro déchets, le compostage collectif, l'agriculture biologique, l'agriculture paysanne et familiale, l'agriculture urbaine, les nuisances sonores, les questions de la distribution du dernier kilomètre, la densification des zones pavillonnaires et des zones d'activités existantes, l'habitat partagé... ne sont quant à eux que trop peu cités, voire pour certains absents dans ces documents d'orientation.

## 2.2 Nos interrogations sur les déclinaisons thématiques du PADD du PLU2

---

*Nous voudrions illustrer et expliciter nos interrogations par quelques exemples qui concernent*

- *l'économie des ressources (eau, air, énergie fossile, foncier, terres agricoles) ;*
- *la planification d'un tissu urbain soutenable qui valorise et accroît le patrimoine naturel existant, œuvrant ainsi pour la qualité du cadre de vie et la santé de ses habitants ;*
- *la planification d'une ville solidaire qui s'appuie sur le partage des ressources, l'accès à la nature pour tous et les mobilités actives*
- *des politiques publiques environnementales renforçant la transition écologique des territoires.*

### 2.2.1/ Le PADD permet-il une économie des ressources naturelles ?

---

*Cf. Annexe Contribution Terre de Liens NPdC – réseau AMAP NpdC - GABNOR*

1. **La croissance de la population de la MEL prévue par les FOG-PADD ne va-t-elle pas accroître les prélèvements sur la ressource en eau potable ?**  
L'augmentation de 116 000 habitants prévue d'ici 2035, soit d'ici 20 ans, c'est plus que la population d'une ville comme Roubaix par exemple. Or, le territoire est dès aujourd'hui en situation de risques reconnus concernant la ressource en eau potable, avec une nappe de la craie (qui alimente plus de 50% de ces besoins) très sensible aux pollutions et dont la recharge est insuffisante. La poursuite éventuelle de l'urbanisation au droit de l'aire d'alimentation des champs captants du sud de Lille est une menace potentielle pour la qualité des eaux à double titre : nouvelles sources de pollution et imperméabilisation des sols qui risquerait de modifier les capacités d'alimentation de la nappe (source : État Initial de l'Environnement 2015 :121). Comment dans ce contexte est-il possible de maintenir les projets d'urbanisation envisagés sur le secteur des champs captants d'eau potable du sud de Lille sans conduire le territoire dans l'incapacité de faire face aux besoins en eau de la population actuelle et de surcroît, à ceux de la population attendue ? Comment le PLU2 permet-il de prendre en compte cette fragilité du territoire ? Autrement dit, le PADD du PLU2 envisage-t-il implicitement d'accroître l'augmentation des prélèvements sur les territoires voisins ? Comment cela s'inscrit-il dans une approche solidaire des territoires ?

2. **L'ambition de réduire la consommation des terres agricoles affichée par les FOG-PADD (une consommation de 800 hectares est annoncée sur la période du PLU2) est-elle effective sans remettre en question les terres agricoles classées AU du précédent PLU mais non urbanisées ?** Alors que chaque année, plus 200 ha de terres agricoles disparaissent au profit de l'urbanisation et des grandes infrastructures (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 24), l'établissement d'un compte foncier agricole intégrera-t-il les 1900 hectares de terres agricoles précédemment classées AU mais non bâties pendant le précédent PLU ? Comment évaluer correctement l'objectif de réduction de consommation des terres agricoles si ces terres non bâties sont bien maintenues en AU et de fait considérées comme déjà intégrées à l'expansion urbaine ? Il nous semble important que l'ensemble de ces points soient véritablement précisés.
3. **Le renouvellement urbain ne pourrait-il pas s'appuyer en priorité sur les bureaux non occupés, les parkings de zones commerciales ou d'activités, les maisons existantes et sous-occupées avant d'envisager la consommation de terres agricoles ?** D'autres grandes agglomérations s'y attellent, dans un véritable objectif de valorisation différenciée des espaces « Sobriété volontaire- En quête de nouveaux modes de vie »es (voir le PLUi de Paris). Le mouvement « build in my backyard » (BIMBY) illustre ces nouvelles tendances architecturales et d'aménagement qui amèneront à densifier la ville en se glissant dans les vides de la trame urbaine existante et pas uniquement au travers d'opérations de déconstruction-reconstruction.
4. **Pour renforcer l'offre de bâtiments commerciaux et industriels ne serait-il pas possible d'utiliser en priorité les milliers de m<sup>2</sup> non occupés actuellement ou de densifier les zones d'activités existantes peu denses ?**
5. **Comment le développement si volontariste des moyens de transport consommateurs d'énergies fossiles** (développement aéroportuaire et gare routière), tel que prévu par les FOG-PADD, peut-il être compatible avec l'objectif de sobriété énergétique affiché ?
6. **Pourquoi la qualité de l'air n'apparaît-elle pas dans les FOG-PADD** comme étant un des objectifs prioritaires du PLU2 ?

### ***2.2.2/ Le patrimoine naturel existant et les conditions de son développement sont-ils assurés par le PADD ?***

---

7. **Pour agir contre la perte importante de biodiversité des 10 dernières années, déplorée par les FOG-PADD, le PADD devrait construire en priorité un plan de sauvegarde des espèces animales et végétales les plus fragiles.** Ce plan est-il à l'ordre du jour ? Lors du précédent PLU tous les milieux remarquables n'ont pas été protégés des pressions urbaines ; le PLU de 2004 n'a notamment pas permis d'éviter le classement de 550 ha de milieux remarquables en zone urbanisée (536 ha) ou à urbaniser (27 ha) (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 56). Pour que ce type de situation ne se reproduise pas, un plan de sauvegarde pourrait être élaboré à

partir notamment des données de la BD DIGITAL (CBNBI). Cette BD a notamment répertorié sur le territoire métropolitain 71 espèces menacées (Critère UICN) à l'échelle régionale et 32 espèces protégées à l'échelle nationale ou régionale dont 1 est protégée à l'échelle européenne (Ache rampante) et 4 ont un statut d'occurrence exceptionnel (Orchis grenouille, Potamot à feuilles aiguës ; Épiaire d'Allemagne ; Véronique précoce) (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 60-61).

8. **Le renouvellement urbain, appelé à répondre au 2/3 des constructions des 116 000 logements attendus pendant la durée du SCOT, ne devrait-il pas éviter systématiquement les friches industrielles devenues des espaces d'accueil de la nature et qui jouent un rôle dans le fonctionnement des corridors écologiques ?** Les friches héritées du passé industriel « peuvent être des cœurs de nature sauvage » (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 41). Constituées souvent d'une mosaïque d'habitats, espaces ouverts et plus ou moins arborés, les friches industrielles sont pour certaines d'une grande richesse écologique au regard du contexte urbain dans lequel elles s'inscrivent (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 88). Ainsi, l'État Initial de l'Environnement considère les friches comme un « des points d'appui pour reconstruire des continuités écologiques de niveau régional et transfrontalier » (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 95). Les friches renaturées et connectées au réseau écologique local, devraient être le point de départ d'une reconquête naturelle pour la métropole.
9. **Pourquoi l'observation de mesures de réduction des impacts ou de compensation est-elle considérée par les FOG-PADD comme étant une « possibilité » pour des projets d'aménagement susceptibles de nuire à des espaces de nature ou à des corridors écologiques ?** Cette position est en contradiction avec le cadre réglementaire qui précise que ces mesures ne doivent être mises en œuvre que lorsque l'impact est inévitable, et que s'il ne l'est pas, elles sont obligatoires. Les mesures de compensation ne sont donc pas optionnelles. Il est également important de prendre en compte qu'une connectivité écologique n'est compensable que par une connectivité équivalente.
10. **Pour lutter contre l'îlot de chaleur urbain et la pollution de l'air en végétalisant les espaces urbains, le PADD ne pourrait-il pas avoir pour objectif la protection de l'ensemble du patrimoine arboré existant (public et privé) ?** L'atténuation de l'îlot de chaleur urbain est en partie liée au maintien de ce patrimoine arboré privé et public et au développement des espaces verts de proximité. Or de nombreux parcs privés arborés de la Métropole ont récemment fait l'objet d'opérations immobilières. Cette disparition progressive de notre patrimoine arboré ne peut se perpétuer sans impact sur la qualité de l'air. Comment le PADD prend-il en compte cet objectif ?

- 11. Pourquoi le corridor écologique de la voie ferrée Lille-Courtrai et son potentiel réel d'élargissement sur les grandes friches attenantes n'est-il pas reconnu par les FOG-PADD comme étant un élément de l'armature verte intra-urbaine du tissu Lille-Roubaix-Tourcoing comme le sont les grands boulevards plantés ?** Les délaissés des infrastructures de transport sont pour certains d'une grande richesse écologique au regard du contexte urbain dans lequel ils s'inscrivent (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 88). Ainsi, l'État Initial de l'Environnement considère que les accotements des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales sont un des éléments des grandes continuités écologiques de la Métropole (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 78).
- 12. La volonté affichée des FOG-PADD de faire du secteur de la Lys, le lieu privilégié du développement industriel de la Métropole est-elle véritablement compatible avec les projets de développement des Parcs de la Lys, du Ferrain et de l'Arc Nord ?** Cet objectif est contradictoire avec, d'une part, une analyse BioMOS (méthode : Ph. Clergeau 2011) du territoire de la Métropole qui met en évidence que le complexe prairies-cultures de la Lys offre un important potentiel biologique (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 59), et d'autre part, le plan de développement des espaces naturels (PDEN) qui prévoit notamment la création du parc transfrontalier de la vallée de la Lys, du parc péri-urbain et agricole de l'Arc Nord et du parc du Ferrain (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 91-92).
- 13. Comment est-il possible de lutter contre la perte de biodiversité en ne définissant qu'un objectif de préservation et de confortement des espaces à forte valeur écologique (tel que prévu par les FOG-PADD) sans inscrire la nécessité de les relier entre eux ?** La survie de la biodiversité de ces espaces ne peut s'envisager sans la mise en œuvre d'un objectif de trame verte, bleue et noire. La Loi Grenelle de l'Environnement reconnaît cette nécessité et impose aux collectivités sa mise en œuvre. Cette réalité est également affirmée par l'État Initial de l'Environnement du PLU2 qui souligne bien, d'une part, que la biodiversité est menacée par des continuités terrestres et aquatiques non-fonctionnelles sous l'effet d'une artificialisation grandissante et, d'autre part, que les espaces naturels, les parcs urbains et jardins, les bords de cours d'eau sont mal connectés (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 95 et 92).
- 14. La création de 600 ha d'espaces verts de proximité pourra-t-elle combler le manque d'espaces de nature souligné par l'État Initial de l'Environnement ?** Qu'en est-il de l'objectif de 10 000 hectares d'espaces voués à la nature et aux loisirs fixé par le Schéma directeur vert, cosigné en janvier 2004 par Lille Métropole, le Département et la Région (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 91) ? Le suivi des indicateurs de Singapour par l'Observatoire régional de la biodiversité (ORB) met en évidence que la surface d'espaces verts et parcs urbains par habitant de la métropole est inférieure aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 87). Ainsi, l'offre moyenne en

espaces verts est d'environ 15,5m<sup>2</sup> par habitant (recensement des espaces verts ouverts au public de 2013). L'objectif de 20 m<sup>2</sup> affiché dans les documents d'orientation ne permet pas au territoire de se rapprocher convenablement du niveau des métropoles vertes européennes comme Amsterdam (60 m<sup>2</sup>/hab.) ou Cologne (40 m<sup>2</sup>/hab.) (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 90).

15. **Comment préserver de l'urbanisation les berges des principaux cours d'eau métropolitains en cœur de ville (Deûle, Lys, Marque) dans le PLU2 si le PADD n'adopte pas cet objectif ?** Alors que la Marque et la Lys sont à l'origine des principaux épisodes de crue ayant affecté le territoire : ralentissement de l'activité, indemnisation des dégâts, perte de biens privés (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 103), les FOG-PADD n'affichent aucune volonté de protéger les berges de ces cours d'eau des projets d'urbanisation en cours, en cœur d'agglomération (exemple des multiples projets de construction en bord de Marque traversant Villeneuve d'Ascq, Hem, Croix, Wasquehal...). **De plus, la non-urbanisation des bords de rivière permettrait de renforcer les fonctionnalités écologiques des principaux corridors écologiques de la MEL que sont les cours d'eau.** En effet, dans la Métropole, les ripisylves sont peu développées à l'exception de la Marque rurale et de la Tortue (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 65). Tous les grands cours d'eau du territoire (Lys, Deûle, Marque) ont été canalisés et/ou aménagés ce qui altère leur fonctionnalité écologique (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 96).

### ***2.2.3/Le partage des ressources et leur accessibilité est-il une ambition du PADD ?***

---

16. **La réelle prise en compte des réalités environnementales, (comme annoncée dans les FOG-PADD), ne demande-t-elle pas une reconnaissance des inégalités écologiques** comme une de ces réalités environnementales prioritaires contre laquelle il faudra lutter et répondre collectivement ?
17. **En matière d'inégalité écologique par exemple, le futur PLU2 pourra-t-il poursuivre l'augmentation du nombre de m<sup>2</sup> d'espaces verts sans garantir une répartition équitable des espaces verts intra-urbains en fonction des densités urbaines du territoires ?** Or la cartographie du taux de végétalisation par îlots urbains réalisée par l'Agence d'urbanisme Lille Métropole en 2010 montre un déficit végétal en cœur de ville (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 85). L'offre en espaces verts et jardins de proximité (sites dont l'accès n'est pas payant) est inégalement répartie (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 90).
18. **En matière d'inégalité écologique, le futur PLU2 pourra-t-il poursuivre l'augmentation du nombre de m<sup>2</sup> d'espaces verts sans garantir une**

**accessibilité renforcée aux grands espaces verts périphériques équitables pour tous ?** Les grands espaces de nature et loisirs, situés en périphérie, sont peu accessibles en transport en commun. Selon une enquête menée dans le cadre du projet transfrontalier BIPS sur la biodiversité périurbaine en France et en Belgique, la voiture est le moyen de transport principal pour se rendre dans les grands espaces verts de la Métropole (source : État Initial de l'Environnement 2015 : 91). La taille des parkings attenants en est une illustration, et pourrait être revue à la baisse. Il conviendrait ainsi de donner une meilleure visibilité et accessibilité cyclable et piétonne aux grands espaces verts métropolitains que sont la Citadelle, le Parc du Héron, la Parc de la Deûle et les Prés du Hem grâce à la modernisation des anciennes voies vertes, en les rendant praticables par tous temps et par les personnes à mobilité réduites.

19. **En matière d'inégalité écologique, le futur PLU2 pourra-t-il garantir une augmentation des espaces verts de proximité et des grands espaces verts de loisirs qui n'intègrent pas les m<sup>2</sup> de golf** au regard des projets en cours sur le territoire. ?
  
20. **Pour faire face aux inégalités écologiques, le futur PLU2 qui affiche la volonté de développer des espaces verts de proximité, pourra-t-il intégrer à ces derniers les jardins partagés ?** Facilitera-t-il leur développement et leur protection, au même titre que les jardins familiaux au regard de leur rôle important dans la vie locale et la transmission de pratiques respectueuses en matière d'environnement ?
  
21. **Comment la question de la santé, de l'alimentation, de la qualité de l'air, de l'exposition aux nuisances, de la précarité énergétique** seront-elles intégrées comme des questions relevant des inégalités écologiques dans la rédaction finale du PADD et prises en compte dans le PLU2 ?
  
22. **Quel sera la position du PADD et du PLUi en matière d'aires d'accueil des gens du voyage, notamment vis à vis des collectivités qui ne respectent pas leurs obligations légales ?** Comment faire en sorte que ces espaces soient véritablement intégrés en lien avec la vie des territoires au sein desquels ils prennent place et dans un dialogue permanent avec ces populations ?
  
23. **Comment le PADD et le PLUi prendront-ils en compte l'accueil et le logement des populations Roms ?** Comment le parc de logement existant et en projet intégrera-t-il ces populations ?
  
24. **En matière de crise migratoire, quelles réponses proposeront le PADD et le PLUi pour faire face aux situations d'urgence d'une part, et pour accueillir dignement dans le temps des réfugiés fuyant les catastrophes humanitaires que connaissent leurs pays ?**

## **2.2.4/ Les mobilités actives (déplacements doux et collectifs) sont-elles une priorité du PADD ?**

---

*Cf. Annexe Courrier ADAV adressé à M. Damien CASTELEIN – 19 oct. 2016*

- 25. Alors que les FOG-PADD prétendent vouloir limiter la part du routier dans les déplacements métropolitains, comment le PLU2 envisagera-t-il un plan alternatif de distribution pour le « dernier kilomètre » via les mobilités actives ?**
  
- 26. De la même façon, comment le futur PLU2 envisagera-t-il la desserte en transport en commun des grands centres commerciaux périphériques ainsi que l'organisation d'un système de livraison des particuliers depuis ces grands centres commerciaux afin de diminuer de façon importante le trafic routier et l'emprise du stationnement ?**
  
- 27. Comment les intentions du PADD en matière de développement des déplacements cyclistes intégreront-elles en absolue priorité la mise en continuité des pistes cyclables existantes en les reliant les unes aux autres et en les rattachant au réseau de transports en commun, afin de constituer un véritable réseau structurant.** La proposition par la MEL d'une alternative crédible, sécurisée et efficace aux déplacements routiers individuels devra donc intégrer dans le PLU2 les coupures et les points noirs identifiés de l'actuel réseau cyclable. La promotion de l'intermodalité quant à elle nécessitera la mise en place de rabattements aisés et visibles vers les gares avec un jalonnement spécifique.
  
- 28. Le PADD et le PLU2 s'engageront-ils à mettre en œuvre les pistes cyclables adossées aux principaux cours d'eaux et canaux de la métropole (Deûle, Lys, Marque, Canal de Roubaix) ainsi qu'à certaines voies ferrées désaffectées, en lien avec leur valorisation écologique et la mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue multifonctionnelle.**
  
- 29. Quels engagements le PADD et le PLU2 prendront-ils pour la réalisation des voies vertes inscrites au PDU ?**
  
- 30. Pour intensifier la ville, le PLU2 fera-t-il évoluer la réglementation en terme de production obligatoire de stationnement attaché aux logements neufs, en supprimant cette obligation en milieu très dense ?**
  
- 31. Quelles propositions fera le PLU2 pour réduire l'accélération de la mobilité et des échanges routiers à l'origine de l'augmentation de l'exposition au bruit comme nuisance pour de plus en plus de citoyens, alors que les FOG-PADD n'intègrent pas ces nuisances ?**

## **2.2.5/ Certaines politiques publiques environnementales ne pourraient-elles pas être intégrées dès le PADD pour soutenir la transition?**

---

- 32. Pourquoi les FOG-PADD ne font-elles aucune proposition relative à l'agriculture biologique** facteur déterminant de santé publique, de qualité des sols et de l'eau et d'amélioration de la biodiversité ?
- 33. Pourquoi les FOG-PADD affichent-elles l'ambition d'accroître l'augmentation de l'autonomie alimentaire :**
- **sans évoquer un plan ambitieux de développement de l'agriculture urbaine ?** autorisation de culture sur toit avec surélévation de serres par exemple, intégration de ces contraintes aux normes des nouveaux bâtiments à construire dont la portabilité de la toiture ( Cf. PLUi de Paris)
  - **sans évoquer un dispositif de maintien des petites exploitations agricoles ni d'une agriculture familiale. ?**
- 34. Pourquoi les FOG-PADD ne font pas mention d'un objectif zéro déchet ou d'une grande mobilisation citoyenne en matière de prévention et de recyclage des déchets ?** Seul le chapitre sur les énergies y fait partiellement référence ? Ainsi, rien n'est dit à propos du compostage collectif, des déchets inertes (et de l'aspect paysager de leurs sites d'enfouissement), des emballages inutiles, du développement des magasins de vrac, des ressourceries... bref de l'ensemble des outils sur lesquels devraient s'appuyer une politique zéro déchets et une démarche citoyenne de gestion des déchets.
- 35. Pourquoi les FOG-PADD se félicitent-elles du niveau d'équipement du territoire sans envisager nécessaire une série de nouveaux équipements de proximité indispensables à la transition écologique, dont il faudrait favoriser l'apparition dans tous les quartiers ?** composteurs collectifs, jardins partagés, espaces de stationnement des vélos privés en tissu urbain dense, co-working, micro-crèche, repair-café, outillhèque...

## 2.3 Pour un PADD de la transition

---

**En conclusion après l'énoncé de ces arguments, il nous apparaît donc nécessaire**

- **d'ouvrir un débat sur les objectifs démographiques de la MEL et le modèle économique que souhaitent les habitants de l'agglomération,**
- **d'inverser l'ordre de priorité des objectifs de PADD du PLU2 en plaçant les actuels objectifs environnementaux secondaires comme des objectifs prioritaires.** Cela permettrait de construire une politique démographique soutenable ainsi qu'un développement social et économique respectueux de l'ensemble des contraintes écologiques,
- **de permettre une politique économique de transition : circulaire, locale, à faible empreinte écologique, privilégiant la définition et le suivi des indicateurs d'amélioration du bien-être collectif, de progrès environnemental et social,**
- **d'améliorer les performances de l'écosystème urbain en gérant ses prélèvements et ses déchets dans une logique de renouvellement et de durabilité,**
- **de définir de nouvelles politiques publiques ambitieuses en matière de transition écologique et solidaire du territoire.**

**Par ailleurs, nous aimerions que le PADD dans sa rédaction finale communique également sur les contraintes et solutions qu'imposent le Plan Climat, la loi Biodiversité, le SRCAE, le SRCE-TVB, le Programme Local de Prévention des déchets. à l'échelle de son territoire, références utiles à la construction de ce projet collectif.**

# 3 | Projets pour la transition

*Afin d'atteindre les objectifs ambitieux de notre territoire, nous proposons des actions/projets, qui relèvent de l'aménagement du territoire, et qui peuvent être évalués.*

*Ces fiches actions **-NON EXHAUSTIVE-** présentent des réalisations possibles*

# 3.1 Garage à Vélo de quartier

---

Thème : **Mobilité**

## **1/ Argument**

Sur le territoire, nombreuses communes ont une densité de population supérieure à 2000 habitants au km<sup>2</sup>. (*jusqu'à plus de 8000h/km<sup>2</sup>*) (\*)  
50% des déplacements en voiture font moins de 3 km

## **2/ Objectif**

Développer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens

## **3/ Action**

Installation de garage à vélo de quartier dans les zones d'habitat dense (rues 1930, habitat collectif, ...)

Sur les zones UA / UB : définir un taux d'équipement dédié au stationnement vélo

## **4/ Indicateur**

Nb de garage à vélo installé  
Nb d'utilisateur

(\*) source : <http://carte.melmap.fr/>



contributeur : Association La P'tite Reine du Faubourg

## 3.2 Réglementer le type d'activités des zones N et A

---

**Thème : Mobilité / Agriculture / Économie Sociale et Solidaire /**

### 1/ Argument

Les déplacements pendulaires, la dépense d'énergie dans les transports individuels, la dégradation de la qualité de l'air peuvent s'expliquer en partie par une trop forte proportion à zoner notre territoire.

Le PLU organise et qualifie ces zonages en terme de réglementation urbaine.

Or, et à le pratiquer quotidiennement, nous faisons le constat qu'il n'y a pas assez de mixité dans ces zonages. En effet, les zones U apportent une mixité dans les usages puisqu'elles caractérisent des espaces urbains, denses. A contrario, les zones N et les zones A ne garantissent pas cette mixité, c'est-à-dire un mélange entre des espaces d'habitat, de loisirs, de travail, de commerces.

Nous avons conscience que ces 2 zonages précités ont pour objectif de préserver des espaces de nature ou d'activités agricoles. Cependant, une proportion de plus en plus importante de la population s'écarte des centres villes très urbains pour aller rechercher un espace de vie en zone péri-urbaine : zone qui s'étale de manière évidente et depuis les années 70.

### 2/ 4 Objectifs déclinés

**L'objectif principal** est donc d'ouvrir dans ces zones (N et A) des possibilités de mixité d'usages, pour subvenir finalement à un besoin local. Une sorte de circuit court des usages mis à disposition des populations péri-urbaines. La conséquence en serait une re-localisation du commerce, de toute taille mais plus proche et peut-être alors plus concurrentiel car offrant plus de choix. Une re-localisation des espaces de travail, ou des besoins en service plus proches des habitants de ces zones.

**Un autre objectif, plus patrimonial celui-ci**, permettrait la réhabilitation ou la rénovation d'habitats ruraux, de ferme, de granges, espaces peut-être annexes mais indissociables à la compréhension d'une exploitation agricole dans son temps d'activités. Ce ne serait pas une rénovation/conservation, mais une rénovation adaptée aux besoins et totalement en lien avec des usages actuels :

- une crèche à la ferme ?
- un espace de co-working dans une grange du XIXe ?
- des restaurants/auberges/épiceries en lien direct avec l'agriculteur ?
- un habitat groupé avec un exploitant agricole ?
- ...

**Un objectif sociétal** induit par cette plus grande mixité des usages, serait de se faire rapprocher des populations différentes, mais partageant finalement, de grès ou de force, un même territoire. Ce n'est pas le « vivre ensemble », mais déjà une manière de se croiser, de se rencontrer, se découvrir.

**Un objectif économique**, permettrait à un exploitant agricole de diversifier ces revenus en exploitant le foncier vacant, dont il n'a plus usage de manière régulière et du fait des normalisations d'hygiène successives qui l'obligent à investir dans un nouveau patrimoine. L'ancien étant délaissé, dans une disparition lente... Il ne s'agit pas de rendre l'exploitant agricole multi-tâches, mais de lui permettre d'ouvrir certaines parties de son foncier à la location ou la vente au profit d'activités connexes à la vie du bourg. Lui-même gagnant dans son étalement urbain, puisqu'il y aurait localisation d'activités dans un patrimoine existant !

### 3/ Mode opératoire / action

Il existe en zone A, un inventaire des bâtiments agricoles. Or celui-ci ne prend en compte bien souvent que l'habitat agricole comme valeur sûre de patrimoine à conserver. Or une exploitation agricole est une « industrie » dont les bâtiments (hangars, stabules, étables, laiterie, silos, dalles, etc...) font partie intégrale de l'exploitation.

**1ere action : re-qualifier cet inventaire en y intégrant tout le bâti agricole pouvant donner lieu à un usage.**

**2eme action : régler de manière plus ouverte, mais plus fine, le type d'activités envisageables dans les zones N et A, et non seulement soumises à la profession d'exploitant agricole.**

Cela aurait aussi pour conséquence d'ouvrir de plus larges possibilités pour le bâti existant dans ces zones et qui ne sont pas des exploitations agricoles : le changement d'affectation d'un garage attenant à une habitation en local professionnel (pour une profession libérale par exemple) n'est pas possible en zone A. Cela oblige un médecin, une infirmière à rechercher un local ailleurs...

En certaine zone N, l'extension d'un habitat ou le changement d'affectation des granges ou bâtis attenants n'est pas possible...

### 4/ Indicateur

**- Inventaire des bâtiments agricoles sur le territoire de la MEL**

[http://siteslm.lillemetropole.fr/urba/PLU/plucd2/html/i\\_iba.htm](http://siteslm.lillemetropole.fr/urba/PLU/plucd2/html/i_iba.htm)

**- 30 ans d'évolution démographique dans le Nord-Pas-de-Calais : les aires urbaines en perte de vitesse ?**

[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=19&ref\\_id=20669](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=19&ref_id=20669)

(extrait fiche profil source INSEE)

« L'évolution démographique du Nord-Pas-de-Calais résulte de dynamiques territoriales diverses, avec des trajectoires contrastées pour les espaces rattachés à la métropole lilloise, au littoral ou encore à l'ancien corridor minier (cf. carte). Dans cet apparent patchwork, l'évolution démographique des agglomérations est riche d'enseignements sur les mobilités à l'œuvre et les choix de vie des ménages. Jusque dans les années 70, celles-ci ont bénéficié d'une attractivité résidentielle au détriment des espaces ruraux, concentrant alors la plus grande partie des gains de population, notamment du fait d'un excédent migratoire. Sur les trente dernières années, elles ont connu une perte de vitesse, plus particulièrement en Nord-Pas-de-Calais, au profit des espaces périurbains : d'une part, elles ne comptent plus autant d'arrivées qu'autrefois, l'exode rural étant de longue date achevé, d'autre part, un nombre croissant de ménages les quittent pour une installation dans des zones avoisinantes, de nature

*périurbaine ».*

**- PLU de la MEL zonage A**

**Restrictions accordées**

**au changement d'affectation devant être liées à l'exploitation et en demeurent l'accessoire.**

[http://siteslm.lillemetropole.fr/urba/PLU/plucd2/html/i\\_reglt.htm](http://siteslm.lillemetropole.fr/urba/PLU/plucd2/html/i_reglt.htm)

notamment au article 2, paragraphe 1-E « changement de destination »,

Extrait :

*« Pour les usages suivants dans la mesure où ils sont directement liés à l'exploitation et en demeurent l'accessoire*

*;- les locaux de vente de produits à la ferme*

*;- les gîtes ruraux, les chambres d'hôtes (dans la limite de 5 tout compris)*

*;- les gîtes de groupe*

*;- les chambres d'étudiants à la ferme*

*;- les fermes auberges*

*;- les fermes équestres*

*;- les salles de réceptions*

*;- le logement de fonction de l'exploitant agricole*

*;- l'aménagement des bâtiments pour l'accueil du public en vue d'actions pédagogiques et d'activités de découverte et de promotion du monde agricole. »*

Contributeur : Association : CITYMIX France

## 3.3 Les friches industrielles de la trame verte et bleue métropolitaine

---

*Thème : Trame Verte et Bleue / Biodiversité / Mobilité / Espaces de loisirs*

### **1/ Argument**

Les friches industrielles renaturées qui sont connectées avec le réseau écologique métropolitain appuyé sur les grandes voies de transport (voies d'eau, voies ferrées désaffectées et actives) offrent de belles opportunités pour maintenir et développer la biodiversité du territoire. Leur préservation est un enjeu majeur pour la mise en place d'une trame verte et bleue écologiquement fonctionnelle. Selon l'État Initial de l'Environnement du PLU2 (page 95), la biodiversité est menacée par des continuités terrestres et aquatiques non-fonctionnelles sous l'effet d'une artificialisation grandissante, en particulier des zones humides, d'une mauvaise qualité écologique des cours d'eau, d'une fragmentation par des infrastructures diverses (routes, voies ferrées, écluses ...). Les friches, accotements des infrastructures routières, ferrées et fluviales sont des points d'appui pour reconstruire des continuités écologiques de niveau régional et transfrontalier (Source : EIE du PLU2 2015 : 95).

Le renforcement de la trame verte et bleue (TVB) métropolitaine par l'intégration, totale ou partielle, de ces friches industrielles renaturées consiste en la simple reconnaissance d'espaces de nature déjà existants, qui jouent un rôle dans les échanges écologiques de l'agglomération (reconnus dans l'état initial de l'environnement du PLU2). Ces espaces de nature accueillent déjà une faune et une flore ordinaire importante mais également des habitats et des espèces patrimoniales, protégées.

La destruction de ces habitats via leur aménagement nécessiterait la création de milieux de compensation difficile à réaliser sur le territoire métropolitain d'autant plus que pour la constitution d'une TVB la localisation est un facteur primordial. Leur valorisation écologique et leur aménagement représentent des coûts minimes par rapport à d'autres espaces qu'il s'agirait de créer de toute pièce. Ces espaces de nature sont tout simplement déjà là et représentent un foncier important facilement mobilisable à un coût très faible.

Il serait facile ainsi de répondre à la très grande demande sociale en espaces de nature de proximité. Cette demande sociale doit être connectée à des réseaux de déplacements doux et de loisirs. L'intégration de ces friches dans la TVB métropolitaine le permet facilement car elles sont déjà reliées aux voies sur berges ou aux projets de pistes cyclables du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole.

### **2/ Objectif**

Rendre opérationnel rapidement un projet de trame verte et bleue métropolitaine multifonctionnelle adossée à des circuits de déplacements doux.

### **3/ Action**

Réserver dès à présent une partie importante des grandes friches adossées au réseau ferré et fluvial de la métropole en les classant au PLU en zonage N.

Inventorier les espèces et les habitats de ces friches.

Aménager à termes leurs usages en favorisant la coexistence entre les besoins de la population et celles de la faune et de la flore.

Aménager les réseaux de déplacements doux qui relieraient à ces espaces.

### **4/ Indicateur**

nombre de m2 de friches connectées au réseau fluvial ou ferré classés au PLU en zonage N.

surface moyenne des nouveaux espaces d'un seul tenant classés au PLU en zonage N.

inventaire des espèces et des habitats sur ces friches.

Contributeur : Association Entrelianes

## 3.4 Ouvrir au public les jardins de bâtiments publics aujourd'hui inaccessibles

---

**Thème : Qualité de vie / Trame Verte et Bleue / Biodiversité / Mobilité**

### **1/ Argument**

Les quartiers denses urbains souffrent d'un grand déficit en espaces verts de proximité. Paradoxalement, ces territoires disposent d'espaces verts inaccessibles, attenants à de multiples bâtiments publics : médiathèques, bâtiments administratifs, musées... qui peuvent dépendre de collectivités ou d'administrations diverses.

Ouvrir ces espaces aux publics, aux heures d'ouverture de ces bâtiments, permettraient aux habitants riverains de disposer d'espaces verts supplémentaires de qualité et leur offrirait l'accès à des usages dont ils sont aujourd'hui privés, à proximité de leur lieu d'habitation.

### **2/ Objectif**

Augmenter le nombre de m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant en milieu dense urbain de la métropole.

Diversifier les usages des espaces publics en participant de l'amélioration du cadre et de la qualité de vie des habitants riverains.

### **3/ Action**

Inventorier les espaces plantés et jardinés des bâtiments publics en milieu dense urbain de la métropole.

Classer ces espaces en espaces verts publics et rendre possible leur accessibilité aux heures d'ouverture de ces bâtiments.

### **4/ Indicateur**

M<sup>2</sup> d'espaces verts ainsi créés.

Fréquentation par les habitants riverains

Contributeur : Association Entrelieanes

## 3.5 Protéger le patrimoine arboré public et privé de la métropole

---

**Thème : Qualité de vie / Trame Verte et Bleue / Biodiversité / Mobilité**

### **1/ Argument**

De nombreuses opérations immobilières privées ou publiques ont détruit ou sont appelées à détruire une partie du patrimoine arboré de la Métropole, en milieu urbain dense. Certaines de ces opérations ont eu lieu ou sont programmées malgré un classement EBC (espace de boisement classé) au PLU.

Or, ces destructions ne prennent aucunement compte des continuités écologiques locales ni des bienfaits apportés par cette qualité de boisement (grands et vieux arbres). Leur compensation quant elle a lieu (un arbre détruit un arbre planté) ne représente aucune équivalence en terme de bienfait écologique (filtration de l'air et de l'eau, diminution des îlots de chaleur, atténuation du bruit, accueil faune-flore).

### **2/ Objectif**

Préserver le patrimoine arboré de la Métropole.

### **3/ Action**

Renforcer le degré de protection des Espaces Boisés Classés en imposant des compensations à leur déclassement (révision de PLU nécessaire à l'autorisation de leur destruction) par une surface terrière équivalente\* et dans un périmètre réduit autour de l'espace initial.

Protéger la plus grande partie des arbres adultes publics et privés de la métropole sur des critères d'âge, de taille et de connectivité écologique en les classant en EBC.

\*Cet indice correspond, pour un arbre donné, en France, à la surface de la section d'un arbre mesurée à 1,30 mètre du sol (environ 4,5 pieds de hauteur dans le système anglo-saxon, et autrefois « à hauteur d'épaule »)

### **4/ Indicateur**

Progression du nombre de m<sup>2</sup> d'EBC

Modification du niveau de protection des EBC

Contributeur : Association Entrelianes

## 3.6 Permis de végétaliser le domaine public

---

### ***Thème : Trame Verte et Bleue / Biodiversité***

#### **1/ Argument**

- absence de poumons verts dans les villes / dans certains quartiers

#### **2/ Objectifs**

- reverdir nos villes, développer, renforcer la place de la nature en ville
- favoriser la nature, la biodiversité et par conséquent créer du lien social

#### **3/ Actions**

- toits, murs, façades, potelets, pieds des arbres végétalisés
- voir l'exemple de la Ville de Paris : permis délivrés par la Ville - autorisation de l'occupation du domaine public à titre gratuit renouvelable 3 ans tacitement
- terre et graines fournies par la ville
- charte de végétalisation liant le citoyen jardinier à la ville : il s'engage à utiliser certaines plantes, à ne pas utiliser de pesticides, il veille à l'esthétique et l'entretien des plantes et de leurs supports
- création de rues vertes, de corridors

#### **4/ Indicateurs**

- nombre d'habitants impliqués
- nombre de rues vertes, de corridors

Contributeur : Association *Le Collectif – tous acteurs de notre ville*

## 3.7 Le vélo à assistance électrique, une mobilité active

---

### **Thème : Mobilité**

#### **1/ Arguments**

- Une large majorité des Français se disent prêts à diversifier leur modes de transport
- Le passage de la voiture à un mode de déplacement actif tel le vélo peut être un changement trop brutal
- Le vélo à assistance électrique (VAE, vélo à assistance électrique, vélo cargo à assistance électrique, triporteur à assistance électrique) est une étape intermédiaire
- La peur du vol est un obstacle majeur à l'achat d'un deux roues (d'un deux roues à assistance électrique)

#### **2/ Objectifs**

- Promouvoir les alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements urbains, même sur de "longues" distances
- Éviter également le recours aux deux roues (trois roues) motorisés, polluants, bruyants, même si électriques
- Promouvoir les modes de déplacement actifs, favorables à la santé

#### **3/ Actions**

- Promotion du deux roues à assistance électrique (mobilité active, "vitesse" de déplacement, pas de pénalisation au (re-)démarrage, transport de courses ou enfants en vélo cargo ou triporteur, mobilité en porte à porte...)
- Communication sur les bénéfices pour les personnes et pour la collectivité de l'usage de deux roues à assistance électrique
- Subvention à l'achat d'un deux roues à assistance électrique
- Offre/subvention pour l'achat d'un antivol U, assurance contre le vol par la collectivité
- Parc de location de deux roues à assistance électrique
- Identification des deux roues à assistance électrique dans l'indice d'usage du vélo (MEL, Association droit au vélo – ADAV, et Cerema)

#### **4/ Indicateurs**

- Nombre de subventions accordées
- Nombre de location
- Indice d'usage du vélo, comptage des deux roues à assistance électrique

Contributeur : Association *Le Collectif* – tous acteurs de notre ville

# 3.8 Maîtrise du stationnement automobile

---

## **Thème : Mobilité / « Smart city »**

### **1/ Arguments**

- La recherche de places de stationnement automobile induit une circulation accrue (25% de la circulation en centre-ville ?), une source de pollution, d'occupation de l'espace public (au désavantage des autres mobilités)
- La recherche de places de stationnement entraîne pour l'utilisateur automobiliste une perte de temps (30 minutes pour trouver une place en centre-ville)
- Les places de stationnement sont sous-utilisées, même aux heures de pointe (jusqu'à 10% sur la seule voie publique)
- Le stationnement automobile (non autorisé) envahit l'espace public quand il n'est pas encadré

### **2/ Objectifs**

- Réduire la circulation liée à la recherche d'une place, la pollution induite
- Réduire le temps de circulation pour se stationner, se déplacer
- Optimiser l'occupation des places de stationnement (voies publiques et emplacements privés confondus). Optimisation/réduction du foncier occupé par le stationnement
- Réappropriation de l'espace public pour les mobilités actives, réappropriation de l'espace public comme espace de vie

### **3/ Actions**

- L'utilisation de la voiture individuelle implique de terminer le déplacement par une marche à pieds, d'autant plus longue que l'on est en centre-ville. On ne se stationne plus à proximité de sa destination, on se stationne à un endroit "optimal" identifié en temps-réel par une application mobile, on termine son déplacement à pied.
- Collecte temps-réel des places de stationnement/parking libres (mode de collecte variable selon voies publiques, parking public, parkings privés – exploitants, bailleurs résidentiels, entreprises, bâtiments administratifs...)
- Publication open-data de ces données
- Conception et déploiement d'applications mobiles (apps) pour trouver une place de stationnement + le cheminement piéton en vue de se rendre à une adresse donnée
- Affichage temps-réels sur des panneaux de jalonnement dynamique pour guider les automobilistes vers les places de stationnement libres
- Mutualisation avec l'usage des places de stationnements privées, utilisables par tous dans le cadre d'une convention. Accès "sécurisé" validé par application mobile
- Application stricte des règles de stationnement

#### **4/ Indicateurs**

- Comptage circulation automobile en centre-ville
- Taux d'utilisation du parc de places de stationnement
- Temps de parcours de bout en bout (voiture +marche) pour se rendre à une adresse donnée
- Nombre d'infractions au stationnement relevées

Contributeur : Association *Le Collectif* – tous acteurs de notre ville

# 4 | Annexes

Courrier Association Droit au Vélo – ADAV

Contribution Terre de Liens, GABNOR, réseau régional AMAP



Lille, le 19 octobre 2016

M. Damien CASTELAIN  
Président  
Métropole européenne de Lille  
1 rue du Ballon  
BP – 749  
59034 LILLE cedex

Objet : Contribution de l'ADAV à la révision du Plan Local d'Urbanisme 2 de la MEL

Monsieur le Président,

La révision du Plan Local d'Urbanisme est l'occasion pour la Métropole Européenne de Lille de construire avec ses habitants un projet de territoire équilibré et durable.

Le PLU, porteur d'une vision prospective, précise notamment les orientations des politiques d'aménagement, d'équipements et de préservation des ressources naturelles. Aussi les projets de réseaux et d'infrastructures cyclables repris dans le PLU2 bénéficieront de la dynamique portée par ce document de planification et de la meilleure intégration dans les projets d'aménagement.

C'est pourquoi, à l'invitation faite par Marc-Philippe Daubresse le 1<sup>er</sup> juillet 2016 lors de notre rencontre et dans le cadre de la concertation pour le PLU et du partenariat qui nous unit, notre association vous propose d'incorporer nos contributions permettant la réalisation d'un réseau cyclable principal structurant d'intérêt métropolitain.

Le schéma directeur cyclable issu de l'étude « vers une Métropole cyclable » répertorie les liaisons et les points durs principaux à résorber. Ce réseau cyclable principal, qui inclut les liaisons de type « voie verte », devrait à notre sens être repris dans le PLU2.

Facteurs d'équité territoriale et sociale, complémentaires des aménagements cyclables classiques, les voies vertes permettent à tous les habitants (enfants, personnes à mobilité réduite, personne à faibles revenus...) de se libérer de la dépendance à l'automobile et de se déplacer sur des moyennes et longues distances. Ces infrastructures piétonnes et cyclables directes et sécurisées sont particulièrement performantes pour les trajets utilitaires entre la périphérie et les zones urbaines denses. Les voies vertes, composante essentielle du réseau cyclable principal/structurant de la métropole, doivent être planifiées comme des voies de circulation fonctionnelles et le rétablissement des continuités du réseau des voies vertes doit être rappelé comme un objectif majeur du PLU.

Au-delà de la desserte de nos cœurs de villes, les voies vertes, structurées en itinéraires de longues distances appelés véloroutes, permettent de renforcer le rayonnement touristique de la métropole et ainsi contribuer au développement économique du territoire en proposant une offre touristique vélo en

.../...

plein essor et très attendue par nos voisins belges et néerlandais. L'itinéraire européen EuroVelo 5 qui traverse la métropole en suivant la Deûle, la Marque Urbaine et le Canal de Roubaix doit en ce sens servir d'ossature du réseau cyclable et ainsi être valorisé pour jouer pleinement son rôle.

### **1/ Intégration au PLU de la carte du réseau cyclable structurant**

Pour ces raisons, l'ADAV souhaite que le schéma directeur du réseau cyclable structurant du PDU intégrant les voies vertes complété par les itinéraires en cours de projet ou d'études (variante rive gauche Lille-Mozaïc pour l'EuroVelo 5, voie verte Halluin-Tourcoing, voie des Facs à Ronchin... ) figure sous forme de carte dans le PADD, au même titre que les grands équipements de transport de la page 62. A minima, la carte du réseau principal issue de l'étude « *Métropole cyclable 2020* » et la carte du réseau régional des voies vertes doivent y figurer.

L'ADAV propose aussi que le texte de la page 41 du PADD soit amendé en cohérence afin que les mobilités actives soient prises en compte dans la conception de l'armature verte et bleue. L'objectif poursuivi serait de conforter et valoriser la dimension paysagère et récréative de certains secteurs de l'armature verte et bleue pour affirmer leurs caractères d'aménité urbaine et de liaisonnement pour les modes actifs.

L'armature verte et bleue est proposée comme élément structurant du modèle de développement (cf. fiche transversale - Aménagement/urbanisme/consommation foncière). Elle se compose des espaces agricoles et naturels non bâtis, des espaces de natures en ville, de certaines friches industrielles ou commerciales, de voies ferrées désaffectées et du réseau hydrographiques structurant. Quelles que soient ses composantes (urbaine, agricole ou naturelle), l'armature verte et bleue présente à la fois une dimension paysagère et une dimension mobilité active à développer et à valoriser.

L'armature verte et bleue en tant qu'outil d'aménagement du territoire doit poursuivre des objectifs environnementaux et socio-économiques notamment en accueillant une infrastructure performante pour les mobilités actives lorsque cela est techniquement possible.

Sa dimension récréative peut également être confortée dans les secteurs qui ne sont pas dédiés à des fonctions écologiques ou agricoles incompatibles avec la fréquentation du public.

Plus spécifiquement, il convient de valoriser les principaux bords à voie d'eau (la Deûle, la Marque, le Canal de Roubaix, l'Espierre, la Lys, le Canal de Seclin et le Canal d'Aire) et certaines voies ferrées désaffectées, en assurant la continuité et la praticabilité des voies vertes inscrites au PDU et en faisant de certaines parties des lieux de détente et de loisir à part entière. Cela pourrait se faire, là où l'emprise le permet, à travers leur traitement paysager ainsi que celui des espaces publics, en aménageant des cheminements pour les piétons et cyclistes de qualité le long des berges, des aires de repos ou encore de pique-nique.

Par ailleurs, il est nécessaire de conférer une meilleure visibilité de l'accessibilité cyclable et piétonne aux grands espaces verts métropolitains que sont la Citadelle, le Parc du Héron, le Parc de la Deûle, et Les Prés du Hem grâce à la modernisation des anciennes voies vertes en les rendant praticables par tout temps et par les personnes à mobilité réduite. Une attention devra également être apportée aux espaces en cours de projet ou d'études (Arc Nord, Parc du Ferrain, Plaine de Bouvines, variante rive gauche Lille-Mozaïc de l'EuroVelo 5...).

.../...

Enfin le SCoT identifie le concept d'hémicycles qui est par nature « multifonctionnel » et qu'il conviendra de concrétiser dans le PLU2.

## **2/ Traitement des coupures et des points noirs du réseau cyclable**

La révision du PLU est l'occasion de planifier le traitement des coupures et des points noirs nécessitant des acquisitions foncières pour rétablir les continuités du réseau cyclable structurant de la métropole ou permettre la création de nouveaux itinéraires. L'ADAV propose de créer des emplacements réservés dans la carte de destination des sols, en particulier pour les projets suivants :

- Variante de l'EuroVelo 5 Lille-Mozaïc sur la rive gauche de la Haute-Deûle entre Lomme et Sequedin, liaison 25 du schéma directeur.
- Continuité cyclable à hauteur du Port de Lille à Santes, liaison 45 du schéma directeur.
- Voie verte le long du Canal de Seclin, liaison 34 du schéma directeur.
- Voie verte de la Pévèle Péronne en Mélantois – Pont à Marcq, liaison 36 du schéma directeur.
- Chemin de halage de la Lys au sud d'Erquinghem, liaison 43 du schéma directeur.
- Liaison de type voie verte entre Armentières et le Parc de La Deûle, liaison 33 du schéma directeur.
- Franchissement de la RN 41, point dur n°39
- Liaison de type voie verte entre Halluin et Tourcoing, liaison 40 du schéma directeur.
- Liaison cyclable Halluin-Tourcoing le long de la RD 191, liaison 28 du schéma directeur.
- Franchissement de l'A22 en continuité de la RD 191 à hauteur de Neuville en Ferrain, point dur n°22 du schéma directeur.
- Liaison entre le Canal de Roubaix et la Véloroute du Paris Roubaix, à Roubaix, liaison 39 du schéma directeur.
- Liaison entre Hem et Forest (en partie sur emprise ancienne voie ferrée). Liaison 18 du schéma directeur.
- Liaison Villeneuve d'Ascq-Hem, rue de Lannoy à Villeneuve d'Ascq, liaison 16 du schéma directeur.
- Voie des Facs, liaison entre Faches-Thumesnil et Ronchin, liaison 52 du schéma directeur.

## **3/ Création d'un indice spécifique aux véloroutes et voies vertes**

L'ADAV propose la création d'un indice spécifique « vvv » ou « 3v » pour les zonages N, A et les autres zonages concernés par un projet d'itinéraire de véloroutes voies vertes. Ce surzonage permettra d'introduire dans le règlement du PLU des prescriptions spécifiques d'aménagement garantissant à l'échelle de la Métropole un niveau de service constant de l'infrastructure : largeur, revêtement lisse, dispositif d'accès, jalonnement. Ce cahier des charges qualitatif combinera les critères de performance des voies vertes et les enjeux écologiques de la trame verte et bleue (TVB). Une contribution commune entre les associations de la MRES rappelle par ailleurs la non-opposition de principe pour faire cohabiter des VV et des espaces naturels dans les TVB.

.../...

#### **4/ Stationnement des vélos**

Le stationnement des vélos dans de bonnes conditions est indispensable au développement de ce mode de déplacement. Trop souvent, aucune offre de stationnement n'est proposée dans les bâtiments existants, ou elle est inadaptée aux besoins. Ainsi, pour toutes les zones urbaines de la MEL, voici nos préconisations afin de le rendre plus attractif et mieux adapté aux usages.

L'État a fixé de nouvelles règles concernant les équipements nécessaires à la fixation des cycles afin de lutter efficacement contre le vol. De ce fait, nous demandons que soit ajoutée une mention précisant que celui-ci devra systématiquement permettre de fixer le vélo par le cadre et la roue avant.

Concernant les superficies à prévoir en fonction des surfaces aménagées, voir **l'annexe intitulée 2. Normes pour cycles non motorisés**

#### **Conclusion**

Fort de son expertise, de sa connaissance du terrain et son réseau d'adhérents, l'ADAV contribue aux réflexions de la MEL pour une métropole plus cyclable et au-delà en faveur de l'écomobilité. Les annonces formulées lors des dernières Assise de la mobilité montrent un engagement fort de la MEL pour la mise en œuvre du schéma directeur cyclable auquel notre association a largement participé. Il nous apparaît en conséquence légitime d'affirmer ce schéma dans les documents de PLUI.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre plus haute considération.

Yannick PAILLARD  
Président

Copie à :

M. Marc-Philippe DAUBRESSE, Vice-Président à l'Urbanisme  
Mme Anne VOITURIEZ, Conseillère aux modes doux

**SCOT de la Métropole Européenne de Lille**  
**Avis et propositions du groupe local Métropole lilloise**  
**de Terre de Liens NPDC, du Gabnor et du réseau régional des AMAP**

***Une terre, qui a mis des millions d'années à se constituer, une fois urbanisée, est perdue à jamais !***

Au-delà de la protection des terres agricoles, nous soutenons le développement d'une agriculture biologique, paysanne, vivrière, au bénéfice des habitants de la Métropole lilloise, protectrice de la ressource en eau, de la biodiversité, et riche en emplois ; ainsi que la mise en place d'une gouvernance métropolitaine visant à discuter de la protection et l'usage des terres agricoles et à s'assurer collectivement du respect des engagements pris au sein du SCOT.

L'ensemble de la proposition comprend trois parties :

- 1) Favoriser une gouvernance de l'aménagement à l'échelle de la Métropole qui permette à la fois de co-construire les liens entre politique agricole et aménagement et de suivre collectivement le respect des engagements pris dans le SCOT
- 2) Réagir aux projets d'aménagement en s'appuyant sur la logique « Éviter, Réduire, Compenser », utilisée pour les études d'impact environnemental.
- 3) Promouvoir une agriculture créatrice de richesses (emplois, biodiversité, eau potable, produits alimentaires de qualité, etc.)

**Enjeu 1 : Construire une gouvernance métropolitaine sur la protection et l'usage des terres agricoles**

La protection et l'usage des terres agricoles, en lien avec la construction et la mise en œuvre de la politique agricole et alimentaire locale de la MEL, devrait faire l'objet d'une gouvernance collective permettant à la fois :

- de s'assurer de la bonne articulation des différentes politiques sectorielles et politiques d'aménagement ayant un lien avec l'activité agricole et les questions alimentaires,
- de co-construire les orientations de ces politiques,
- de s'assurer collectivement du bon respect des engagements pris, notamment les engagements du SCOT.

**Enjeu 2 : ÉVITER : Protéger les terres agricoles**

D'après le diagnostic agricole préalable à la révision du SCOT, présenté le 15 janvier 2015 en Conseil Syndical du SCOT, il reste environ 43 000 hectares de terres agricoles en 2010, avec une perte de 2 000 hectares de 2000 à 2010.

A ce propos, le PADD prévoit 1 900 ha en renouvellement et 2 500 ha en extension, pour un besoin estimé de 5 300 ha pour les 20 ans à venir. Le PADD devrait préciser la nature des besoins d'extension et chiffrer la consommation maximale d'espaces agricoles par intercommunalité.

**Objectif proposé :**

Dépasser les objectifs nationaux et régionaux en matière de préservation des espaces agricoles : par ex. diminuer par 4 la consommation de foncier agricole dans les 10 années à venir, soit 500 ha en 10 ans.

## **Propositions :**

- Ré-urbaniser en priorité les friches industrielles et commerciales, et autres espaces délaissés
- Pour toute nouvelle construction, appliquer le principe de densification urbaine (maisons conjointes, interdiction de la construction de pavillons isolés). Fixer une densité minimale ambitieuse.
- phaser les projets d'aménagement : en premier lieu les zones en renouvellement puis les zones en extension. Cela peut se traduire par une densification des ZA : s'assurer d'un taux de remplissage maximum sur l'ensemble des zones d'activités économiques de la métropole avant toute nouvelle construction de zone d'activité. Organiser et prioriser les ZA à l'échelle de la métropole.
- Étudier la création de plusieurs Zones Agricoles Protégées ou de PAEN, dans des zones à forts enjeux (protection de la ressource en eau, préservation de la biodiversité, ceinture maraîchère...) : dans le Val de Marque, la plaine de la Lys, la plaine des Périseaux.
- Stopper la perte de terres agricoles situées sur les champs captants (ne pas construire une nouvelle zone d'activité à Templemars).

## **Enjeu 3 : REDUIRE l'impact sur l'activité agricole**

S'il est impératif de réduire drastiquement la consommation, il convient également de limiter l'impact de la perte de foncier agricole.

### **Propositions :**

- Analyser et prioriser dans le SCOT les terres agricoles à préserver (enjeu « ressource en eau », terres cultivées en agriculture biologique, ceinture maraîchère, externalités environnementales...). Développer pour cela un outil de planification territorial foncier en faveur de l'agriculture locale, en s'appuyant sur celui créé par la Métropole d'Alençon dans le cadre du programme DEAL\* (Développement Économique par l'Alimentation Locale).
- Imposer la réalisation d'études d'impacts agricoles pour les projets d'aménagement et les documents d'urbanisme (% de la SAU impactée, fragilité économique, ancienneté de l'installation, dynamique de transmission, type d'agriculture, filières de vente des produits, etc.).
- Éviter les morcellements de foncier agricole

\* Plus d'informations sur le programme DEAL à cette adresse :

[http://terredeliensnormandie.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=207](http://terredeliensnormandie.org/index.php?option=com_content&view=article&id=207)

## **Enjeu 4 : COMPENSER l'impact sur l'activité agricole**

- Les agriculteurs sont à 80% locataires de leurs terres. Or les outils de régulation et de compensation actuels se limitent à la capacité à réguler et à stocker des terres en vente via la SAFER. Il est proposé d'étudier la création d'un outil de stockage des baux ruraux afin de pouvoir compenser plus facilement les agriculteurs perdant des terres agricoles.

## **Enjeu 5 : Développer une agriculture biologique, paysanne, vivrière, au bénéfice des habitants de la Métropole lilloise**

### **Pour la biodiversité et la qualité de l'eau :**

- Dans le diagnostic agricole, les pratiques agricoles actuelles « menacent » la biodiversité (prairies bocagères comblées et drainées, haies et bosquets supprimés...). L'agriculture biologique et paysanne ne réduit pas la biodiversité, elle permet l'épanouissement d'une grande diversité. Celle-ci est directement un bénéfice pour l'environnement, pour les habitants de la métropole, tout autant

que pour les zones récréatives (parcs urbains, bords de canaux...). Ces changements vers des pratiques agrico-écologiques, alliés à un partage du foncier en faveur de fermes en agriculture paysanne, permettront de renforcer la trame verte et bleue.

- Développer l'agriculture biologique, notamment sur les champs captant de la métropole pour une meilleure qualité de notre eau potable\*
- Inciter une maîtrise foncière publique et citoyenne des terres agricoles et passer des Baux ruraux environnementaux contre un engagement à respecter un cahier des charges environnemental.
- Orienter les ventes de terres en zone de champs captants vers l'agriculture biologique (en intégrant des clauses préférentielles au moment des attributions Safer)

\* Plus d'informations sur ces aspects sur le site « eau et bio » : : [www.eauetbio.org](http://www.eauetbio.org)

### **Pour l'emploi :**

Entre 2000 et 2010, le nombre de fermes est passé de 955 à 774 : soit 18 fermes qui ont disparu par an en moyenne sur la Métropole. En l'occurrence, une vingtaine de jeunes s'inscrivent chaque année en formation agricole avec le souhait de pouvoir se lancer dans le métier d'agriculteur biologique en Métropole : ils pourraient à la fois stabiliser le nombre de fermes sur la Métropole et garantir un certain tissu rural, et favoriser le renouvellement du modèle de production vers l'agriculture biologique. Un grand nombre d'entre eux rencontrent malheureusement des difficultés à accéder au foncier agricole pour démarrer leur activité.

Parmi les chefs d'exploitations agricoles, 27,5% d'entre eux ont plus de 55 ans (chiffres de la chambre d'agriculture) et céderont donc leur ferme (baux ruraux, terrains en propriété et capital d'exploitation) dans les 10 ans à venir, représentant plus de 200 fermes du territoire. Certains d'entre eux ont peut-être un repreneur identifié, mais certains ne connaissent pas leur

repreneur et pourraient se diriger vers une cession/vente de leurs terres qui alimenteraient l'agrandissement des fermes voisines sans pouvoir donner l'opportunité à le potentiels jeunes agriculteurs et agricultrices d'accéder à ce métier. L'agriculture constitue un gisement de création d'emplois qui a besoin d'être conforté par :

- une politique de transmission de fermes au niveau de la métropole lilloise, avec la mise en place d'une veille foncière, couplée à deux dispositifs : le stockage des terres, le stockage de baux, afin de favoriser l'installation d'agriculteurs et le développement de l'agriculture biologique et paysanne,
- Une politique d'installation avec, par exemple, le développement de pépinières d'activité,
- le développement de filières : Construire des outils collectifs de transformation (légumerie par exemple) et de commercialisation en Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC).

### **Pour sa fonction nourricière :**

- Notre territoire constitue un « bassin de consommation ». Il faut favoriser l'approvisionnement de ce bassin de consommation par les agriculteurs à proximité et par une production diversifiée et saine (sans pesticides notamment). Les circuits courts existent et ont un potentiel de développement important : AMAP, marchés locaux, magasins de producteurs, magasins spécialisés, projet Euralimentaire...
- Cette approche favorise la résilience alimentaire de notre territoire
- Développer les ceintures maraîchères

## **Enjeu 6 : Anticiper les cessions de terres en faveur d'une politique agricole et alimentaire locale et orienter l'usage des terres publiques**

Étant donné que la principale voie d'accès au foncier en zone de fermage majoritaire passe par la cession des baux agricoles, la sensibilisation des propriétaires et des exploitants locataires apparaît comme un levier prioritaire sur la question de la transmission. Les premiers propriétaires à sensibiliser semblent être les collectivités publiques, parfois engagées dans des politiques agricoles ou alimentaires locales. Les agriculteurs à sensibiliser prioritairement sont les agriculteurs proches de la retraite. Une analyse efficiente du foncier agricole, au services des politiques agricoles et alimentaires locales, du renouvellement des générations en agriculture et d'un aménagement du territoire prenant en compte l'activité agricole, pourrait reposer sur la construction d'un outil permettant de recouper les différentes informations suivantes :

- l'identification des espaces agricoles (classé A, AU), les espaces agricoles protégés, et les zones naturelles (N) à l'échelle du Plan Local d'Urbanisme.
- les exploitations agricoles présentes sur le périmètre : localisation des sièges d'exploitation, âge des exploitants (notamment afin d'identifier les exploitants proches de la retraite) et identification du parcellaire de chaque exploitation (registre RPG).
- les enjeux territoriaux liés à l'agriculture : prévention des risques (inondation, érosion), la préservation des ressources en eau (champs captants, périmètres de protection), préservation de la biodiversité, maintien des paysages et espaces de loisir.
- La structuration de la propriété et notamment la localisation des terres agricoles publiques : terres des communes, des communautés de communes, des CCAS ou autres personnes morales de droit public (Agences de l'eau, Hôpitaux...).

Dans le cas d'identification d'opportunités potentielles sur des zones naturelles (opportunités d'installations notamment, la question se pose moins dans un cas de changement de pratiques), il faudra tout de même veiller à ce que la constructibilité soit possible s'il s'agit de la constitution d'un siège d'exploitation ex nihilo, ou si une opportunité de bâti ou de terre constructible existe à proximité.

Plus d'informations sur les liens entre agriculture biologique, développement local et aménagement du territoire

sur les sites suivants : [www.devlocalbio.org](http://www.devlocalbio.org)

<http://www.terredeliens.org/agir-avec-les-collectivites>

*Nos associations en chiffres (chiffres à l'échelle du Nord-Pas-de-Calais) :*

*Association des AMAP du NPDC : 40 paysans - 20 paysans adhérents // 35 AMAP - 30 AMAP adhérentes // 2000 citoyens*

*Terre de Liens NPDC : 230 adhérents en région // 330 épargnants solidaires et 200 donateurs en région ; 5 fermes Terre de Liens, et 3 projets en cours*

*Le Gabnor : 300 producteurs bio en Région, dont 200 adhérents au GABNOR*

# Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités

**Un réseau,  
en quelques chiffres**



## Qui sommes-nous ?

**117**

associations membres

**47 000**

adhérents (personnes physiques & morales)

**5200**

bénévoles actifs

**469**

salariés, soit 325 Equivalents Temps Plein

**95**

stagiaires

**727**

volontaires en service civique

## Nos actions

**460 000**

personnes touchées, sensibilisées,  
accompagnées par les actions des  
associations du réseau MRES



## Notre poids économique

**22 500 000 €**

de budgets cumulés directement ré-  
injectés dans l'économie régionale



**2 millions €**

de contributions volontaires

(50%) en bénévolat

(29%) en mises à disposition de biens et services

(21%) en dons en nature

**55 %**

des budgets consacrés à l'emploi

**45 %**

des budgets (10 000 000 €) d'achats,  
de services, d'investissements dans  
l'économie de nos territoires.

Extrait de l'enquête MRES, 2<sup>nd</sup> trimestre 2016. Les chiffres portent sur l'année 2015. 79 associations (68%) sur 117 ont répondu à l'enquête. 63 % des répondants sont des associations employeuses. 37 % des associations non-employeuses : échantillon représentatif Synthèse complète à paraître à l'automne 2016

Cette contribution inter associative est le fruit d'un travail collectif, qui a réuni à 7 reprises une douzaine de personnes, membres des associations :

Entrelianes

Droit au Vélo ADAV

Citymix

Le Collectif de Saint André

Environnement Développement Alternatif (EDA),

Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord (GON)

Association des AMAP du NPDC

Terre de Liens NPDC

Le Gabnor

Les Blongios la nature en chantier

La p'tite reine du faubourg

MRES

Coordonnée par la

**MAISON RÉGIONALE  
DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DES SOLIDARITÉS**

23 rue Gosselet - 59000 Lille  
03 20 52 12 02  
[www.mres-asso.org](http://www.mres-asso.org)  
[mres@mres-asso.org](mailto:mres@mres-asso.org)



Décembre 2016