

Partie III

Aménagement du territoire

dans
les
grandes
lignes

Principaux enjeux

- Anticiper collectivement l'organisation des espaces pour enrayer les effets négatifs de la périurbanisation
- Economiser l'espace tout en répondant aux besoins des populations
- Développer une nouvelle offre foncière
- Préserver les terres agricoles et les espaces naturels et lutter contre l'étalement urbain
- Bâtir des offres de transport cohérentes à l'échelle transfrontalière et maîtriser le développement des infrastructures

Urbanisme et gestion du territoire

→ Périurbanisation et consommation d'espaces

Le territoire du Parc, comme l'ensemble de la région Nord-Pas de Calais, connaît un mouvement de desserrement urbain de grande ampleur. Les marchés fonciers traduisent clairement ce phénomène de relocalisation des populations et activités, le marché foncier de terrains à bâtir en particulier. En 1998, le prix moyen du mètre carré de foncier à bâtir dans les communes du Parc était assez nettement inférieur à la moyenne régionale. En 2005, malgré un doublement du prix moyen régional depuis 1998, les prix des terrains à bâtir dans le Parc sont équivalents à ceux de la région, avec une croissance spectaculaire sur la période 2003-2005. Les prix ont été multipliés par trois en 7 ans. Le phénomène est différent du nord au sud : la Campagne habitée est sous influence directe de l'agglomération lilloise avec des prix de terrains très élevés, des parcelles de grande taille et un nombre de permis de construire élevé qui se maintient. Le Coeur de nature a connu une augmentation de prix encore plus importante, rattrapant la Campagne habitée, mais les terrains sont ici un peu plus petits, le nombre de permis de construire est stable. L'Arc minier voit une croissance moins forte des prix, les parcelles sont ici nettement plus petites, mais le nombre de permis de construire augmente. La consommation d'espaces est essentiellement le fait de l'habitat ; les activités, équipements ou infrastructures représentent une faible part. Sous des formes différentes, le phénomène périurbain s'est étendu à l'ensemble du territoire depuis 1998.

→ Planification spatiale : volonté collective de maîtriser les évolutions du territoire

En 2005, 92 % des communes étaient couvertes par un document de planification, PLU ou POS, voire carte communale, contre 77 % en 1994. Sur les sept communes dépourvues de document d'urbanisme, cinq se sont engagées dans une démarche d'élaboration. Et d'ici dix ans, les deux dernières communes feront sans doute de même pour mieux maîtriser les évolutions de leur territoire. Cet intérêt des communes porté à la planification spatiale traduit une volonté locale de "reprenre la main" sur la destination des sols et les autorisations d'urbanisme, en appuyant leurs décisions sur un projet de développement et d'aménagement. Des révisions de POS ou PLU devront être conduites pour devenir compatibles aux SCOT, l'un est déjà approuvé dans l'arrondissement de Douai, l'autre est en cours d'élaboration dans le Valenciennois, ainsi qu'au futur plan de Parc. Côté belge, la planification spatiale dans les communes relève de la Région Wallonne qui réglemente la destination des sols au moyen d'un Plan de secteur. Ces documents de planification affirment tous la volonté de porter un coup d'arrêt à l'étalement urbain en rompant avec la tradition locale des villages-rues. L'heure est à la densification des coeurs de bourg et des centres villes. Ainsi, plusieurs communes de l'Arc minier ont relocalisé certaines zones U et UA sur d'anciennes friches urbaines et économiques plutôt que sur des terres agricoles. D'autres ont classé en zones naturelles d'anciens sites miniers requalifiés, comme l'étang d'Amaury ou Chabaud-Latour, les terrils de Rieulay ou de Germignies.

→ Déchets et énergie

Comme en région, la production de déchets s'élève à 600 kg par habitant. Des efforts sont engagés ces dernières années par les collectivités locales pour limiter les déchets à la source, les valoriser et sensibiliser les habitants à consommer autrement. Les intercommunalités du territoire, en charge de la compétence "déchets", gèrent la collecte tout en confiant le traitement à quatre syndicats. L'élimination des déchets ménagers reste encore dominée par l'incinération réalisée à l'extérieur du Parc, à Douchy-les-Mines et Saint-Saulve. Les déchets d'emballage sont triés à Anzin et Lourches avant d'être expédiés vers des filières de valorisation. La collecte des encombrants s'effectue dans le réseau des cinq déchetteries, bientôt six. Une partie est enfouie à Saint Amand ou valorisée dans une ressourcerie. Les déchets verts sont compostés à l'extérieur du Parc. Pour les déchets industriels, les entreprises les acheminent vers le centre de tri de Saint Amand ou les font enfouir à Saint Amand ou Lewarde. Deux entreprises ont préféré investir dans des installations individuelles de valorisation, l'une à Sars-et-Rosières, l'autre à Raismes.

En matière d'énergie, les efforts portent essentiellement sur la sensibilisation du public aux économies d'énergie. Une démarche est en cours avec 21 collectivités pour maîtriser les consommations énergétiques dans le patrimoine communal. Le recours aux énergies alternatives reste encore marginal. Une seule chaufferie collective "bois" existe. Le solaire thermique concerne 30 installations, avec 180 m² panneaux posés, et le photovoltaïque est inexistant.

➔ Risques naturels et industriels

Beaucoup de communes ont déjà été concernées par un arrêté de catastrophe naturelle. Premier risque naturel : les inondations en raison des spécificités hydro-morphologiques du territoire. Ces événements répétés sont liés principalement à des débordement de cours d'eau, de remontée de nappe ou de ruissellement. 12 communes se sont vues prescrire un PPRI, à ce jour non approuvé, empêchant la prise en compte des zones d'aléas dans les documents d'urbanisme.

Concernant les risques industriels, trois ICPE, Installations classées pour la protection de l'environnement, sont classées SEVESO dont deux à "Haut risque" (seuil haut). Côté belge, deux sites SEVESO sont recensés (seuil bas).

Des risques, certes rares, subsistent aussi avec la fermeture des puits de mine aujourd'hui obturés : émanation de grisou, mouvements de terrain, risque d'inondation aussi en cas de panne des stations de relevage et de pompage, précieuses pour évacuer dans le milieu naturel des eaux de pluie ou de cours d'eau qui ne peuvent plus s'écouler naturellement par gravité, suite des conditions topographiques et hydrographiques modifiées par l'ancienne activité minière.

➔ Territoires reconquis

De manière générale, la requalification des anciennes friches et les changements de vocations de sites ont permis leur restructuration et leur réorganisation en lien avec les espaces proches, l'expression et la mise en valeur d'atouts ou richesses historiques, patrimoniales (culturels, bâtis, paysagers) et sociales, l'expression de reconquêtes naturelles (dynamiques naturelles particulières parfois originales) ou dirigées par l'homme. Dans tous les cas, il s'agit d'espaces qui participent à la recomposition du territoire. Près de 2000 hectares d'espaces miniers ont fait l'objet de requalification et de changements de vocations. Ces anciennes friches sont devenues des terrains où s'expriment aujourd'hui d'autres atouts et richesses (culturels, patrimoniaux, historiques, paysagers, biologiques...). Ce chantier de reconquête nécessite d'être poursuivi, et la gestion des espaces pérennisée avec les acteurs et les populations locales.

Transports et déplacements

➔ Territoire accessible et fragmenté

Irrigué par l'A23 Lille Valenciennes, l'A2 Paris Bruxelles, et l'E42 Tournai Mons, le territoire jouit d'une bonne accessibilité autoroutière. Côté français, le maillage de routes départementales est relativement dense. Plusieurs projets d'infrastructures routières sont à l'étude, notamment des contournements de ville. La desserte du territoire par divers réseaux de transport est importante car les déplacements entre le Parc et les autres agglomérations, notamment Lille, Douai et Valenciennes sont intenses au quotidien, en particulier pour des motifs de travail : 60 % des actifs résidant dans le Parc travaillent à l'extérieur. Les déplacements sont dominés par la voiture. Les infrastructures toujours plus nombreuses segmentent l'espace et favorisent la périurbanisation.

Le canal Condé-Pommeroeul et l'Escaut canalisé structurent le territoire pour le transport fluvial de marchandises et facilitent les échanges entre la France et le Benelux. Exceptée la Scarpe, le reste de la voie d'eau est non navigable.

➔ Déplacements doux en développement

Les modes doux ne sont pas oubliés : pistes et bandes cyclables, encore peu développées et souvent sans réelle continuité. De nouvelles pistes remplaceront prochainement les bandes moins sécurisées. Et le projet Véloroutes voies vertes devrait traverser la partie ouest du Parc et rejoindre le cavalier Somain Pérulwez. Les bords de Scarpe et d'Escaut, peu à peu réaménagés, offrent de nouveaux itinéraires de découverte à pied. Côté belge, les chemins de halage et les anciennes voies ferrées désaffectées ont été réaménagés pour favoriser les circulations dites "douce", à pied, à vélo ou à cheval. Ils constituent une composante du RAVeL, Réseau Autonome de Voies Lentes instauré en 1995 sur l'ensemble de la Wallonie.

➔ Transports en commun

Avec 9 gares, la desserte ferroviaire soutient le trafic local et régional de voyageurs. La perspective d'une ligne TER à Grande Vitesse se présente comme une alternative à l'autoroute et à l'usage des véhicules individuels.

TER, bus ou autocar, tramway : l'offre en transports collectifs est diversifiée. Le tramway dessert plusieurs communes associées, Valenciennes, Anzin, Denain et Hérin, commune du Parc. La réalisation de TCSP, transports en commun en site propre, vers le Pays de Condé améliorera les liaisons entre Bruay-sur-Escaut, Escaupont et Fresnes. Dans les secteurs moins denses, les réseaux d'autobus quadrillent le territoire. Seules une commune française et un village belge ne possèdent aucun d'arrêt de bus. Des projets de ligne de bus à haut niveau de service sont aussi à l'étude pour améliorer la qualité des déplacements. Les réseaux de transports en commun paraissent encore insuffisants, particulièrement pour les liaisons est-ouest et transfrontalières. ■