

## Les indices du territoire

Identifier les enjeux du territoire

Une réflexion sur le territoire intercommunal, dans le cadre de la révision du PLU.

## Etape 2 - Questionnaire

Vers un diagnostic partagé



## Préparer la trame des *Carnets de ville* - Diagnostic partagé

**Séance 04/1**  
24 avril au 14 mai 2003

### **les entretiens communaux : Les *Carnets d'expression***

Parties 1 à 3

p.6

- Etat des lieux : des études, du bassin de vie
- Ambitions et attentes des communes
- Attitudes locales face aux activités et aux paysages
- Concertation locale et enjeux du PLU

**> Séance 04/2**  
20 mai 2003

### **Identifier les enjeux du Diagnostic Partagé**

Parties 4 à 5

p.48

- Bilan et regard des communes sur les entretiens communaux
- Questions soulevées par les entretiens communaux
- Identifier les champs d'étude du PLU : Eau, Environnement, habitat...
- Faire ressortir des enjeux intercommunaux et communaux

**> Fiche Questionnaire de synthèse/validation des Indices du territoire : la Fiche d'Etape N°2**

p.53

## Sommaire

**Séance 04/1**  
24 avril au 14 mai 2003

Les Carnets d'expression :  
les entretiens communaux

1 **Programme de l'Atelier 04** p.2

2 **Trame générale des entretiens avec les communes** p.4

3 **Compte-rendu des entretiens communaux** p.6

**Séance 04/2**  
20 mai 2003

Identifier les enjeux du Diagnostic  
Partagé

4 **Commentaires de la commission PLU**  
• Bilan des entretiens par commune p.48

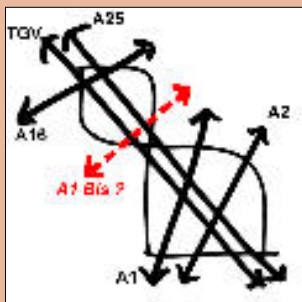
5 **Souligner les enjeux partagés**  
• Etat des lieux et rapport au projet p.50  
• Mobilité sur le territoire intercommunal p.52

6 **Fiche de synthèse validation**  
• Questionnaire p.53  
• Fiche de validation



Maîtrise des Flux

## ILLUSTRATIONS



## THÈMES ABORDÉS

### Flux structurants nord/sud concentrés

Le Pays Cœur de Flandre concentre les flux traversants du département A25, TGV.  
 Les **franchissements régionaux intermédiaires n'existent pas** (Nord - Pas de Calais vers la Belgique) :  
 . future A1bis  
 . entre les autoroutes A1 et A16 .

Bassin de vie vivant



### A la charnière du département du Nord

Le Pays Cœur de Flandre se situe au point le plus étroit du département du Nord. Il constitue une passerelle naturelle entre Pas-de-Calais et Belgique. Situation stratégique pour développer des activités vers le nord et le sud, le long de la vallée de la Lys :  
 . Etendre le bassin de vie vers le département du Pas-de-Calais (Lestrem...)  
 . Développer des projets de coopération avec à la Flandre belge (West-Vlaanderen)  
 Aujourd'hui cette position semble plus subie que bénéfique :  
 . transits nord/sud et terre/mer  
 . pression belge sur l'agriculture locale

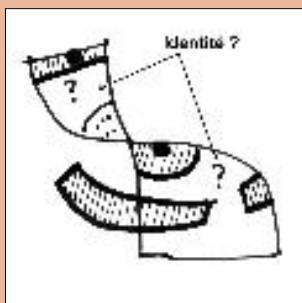
Complémentarité Monts/Plaine



### Un territoire du Bas Pays

Sur le versant sud du bassin de Bruxelles incliné vers la mer, le Nord appartient au bas pays :  
 . **bordé** à l'ouest par le Haut Artois et au sud-est par le plateau du cambrésis  
 . territoire de plaines, **découpé** par des cours d'eau (Aa, Lys, Deûle, puis Scarpe, Escaut, Sambre, Helpe)  
 . restent quelques résurgences de relief avec les Monts de Flandre et la Pévèle

Identité culturelle : Habiter



### Un territoire d'entre-deux

Un maillage urbain diffus entre deux concentrations urbaines :  
 . **l'Aire Urbaine Centrale** : agglomération lilloise (Lille, Roubaix, Tourcoing) reste la plus forte  
 . première couronne du Bassin Minier (Béthune-Valenciennes), une seconde plus clairsemée: Arras, Cambrai et Maubeuge.  
 . Le **continuum urbain littoral** de Dunkerque à Calais, puis la Côte d'opale, après Boulogne  
 Les zones moins denses sont convoitées par l'extension des concentrations urbaines (habitat, activités...), avant même de se développer de manière autonome ; le Pays se met à peine en place que ses voisins pensent à croître.

# Synthèse des questions thématiques

## Ce que l'on partage du diagnostic...

### Rôle du Pays Cœur de Flandre, dans la maîtrise du développement d'axes ne pouvant plus passer par l'agglomération lilloise ?

- La densité bâtie, les zones protégées (champs captants...), sont autant d'arguments pour reporter au delà du territoire de la LMCU les futures infrastructures autoroutières, à droite ou à gauche de l'actuelle A1.

### Quel pourrait être l'intérêt d'une infrastructure autoroutière traversant du sud au nord le Pays ?

- la question locale des flux de transit entre Pas de Calais et Belgique, vers l'A25 serait modifiée ?

### Comment développer des projets de coopération franco-belge ?

- Difficulté actuelle de trouver et nouer des contacts avec des partenaires similaires, côté flamand
- La question du barrage de la langue,
- Les obstacles du montage d'un dossier transnational et de son suivi sur le terrain, localement

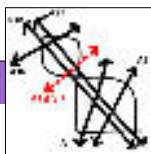
### Quelle autonomie et quelle dépendance des territoires ?

### Le développement du Pays peut-il se faire sans tenir compte de ses reliefs et de sa configuration géologique ?

### Existe-t-il une façon particulière d'habiter en Cœur de Flandre ? Doit-il y en avoir une ?

## Perspectives...

Quelle vocation pour le Pays Cœur de Flandre, au Cœur des liens entre Pays dunkerquois et lillois ?

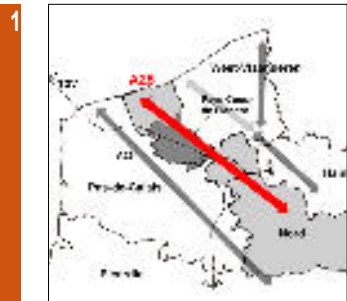


INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES



**Les "liaisons" terre/mer forment de grandes "traversantes" structurantes**

Les échanges régionaux majeurs passent par le Pays Cœur de Flandre (A25, TGV et SNCF) ou à proximité (A26). Les "axes domestiques" (nationales, départementales...) se greffent sur ces "colonnes vertébrales". Ce réseau secondaires dessert ou irrigue les territoires traversés. Les nationales jouent également un rôle important de liaison entre les grands "flux de transit" (autoroutiers) : elles forment des "barreaux de liaison".  
L'interdépendance de ce maillage routier se traduit par une modification des usages, des équilibres, par la modification - développement ou déclassement - d'un maillon de la chaîne.

**Comment prévoir le doublement de l'A25 ?**

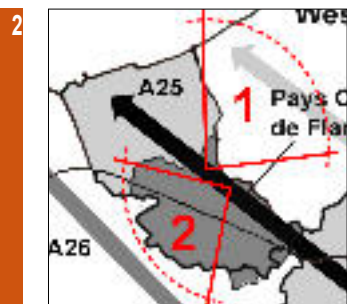
- . Incidences sur les échanges économiques et touristiques
- . Impact foncier de telles réserves
- . Impact sur l'exploitation des zones préemptées
- . Impact environnemental et visuel
- . Mise à distance de l'urbanisation

**Aspects positifs :**

- Facilité l'accès aux ZA, ZI, aux activités, aux zones urbaines... (valorise les territoires desservis)

**Précautions à prendre:**

- Traitement paysager à élaborer en concertation avec les collectivités concernées
- Associer les collectivités aux "projets de territoire" suffisamment tôt, pour en intégrer l'impact dans les projets locaux: qui peut assurer la charge d'une "veille sanitaire", aux échelons Etat/Région ?



**L'A25 en belvédère sur 2 paysages : "deux points de vue"**

Construit en "talus", l'A25 découpe le territoire en deux fragments. Il offre en conséquence une vue privilégiée sur les grands paysages. Sorte de **coupe longitudinale** sur le territoire il enchaîne trois séquences :

- . A = le littoral forme une entité territoriale diffuse
- . B = la Flandre en "entre-deux"
- . C = l'Aire Urbaine Centrale constitue une entité territoriale majeure

**Comment profiter des opportunités de projets sur ou autour des grands réseaux ?**

- . Incidences sur les échanges commerciaux et touristiques
- . **Vitrine** régionale du Pays

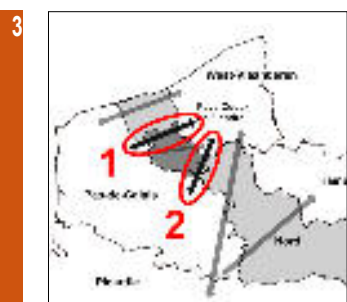
La notion de "4ème façade" est totalement négligée.

**Aspects négatifs :**

- Absence de cohérence globale des aménagements, autour des échangeurs routiers,
- Impact sur l'image des ZA, le long de l'A25
- faiblesses des moyens d'aide à la qualité des constructions industrielles...

**Précautions à prendre:**

- Anticiper les dérèglements commerciaux, le rendement immédiat
- Préparer les exigences "urbaines", les chartes paysagères
- Se donner les moyens d'étude et de diagnostic sur le territoire



**2 "franchissements" nord/sud potentiels**

Les échanges franco-belges du département du Pas-de-Calais passent principalement par le Pays Cœur de Flandre (point de passage la plus étroit). Deux points de passage aux "pincements" du territoire :

1. la liaison Saint-Omer / Ypres, via Steenvoorde, **Godewaersvelde**, Poperinge
2. le contournement sud de La Gorgue, pouvant se prolonger par **Nieppe** (problème du CD945) ou Armentières

Les axes domestiques (de desserte locale ou intercommunale) sont alors surchargés par des flux de transit, convergents vers l'A26 ou l'A25.

**Faut-il prévoir des axes routiers spécifiques pour assurer les liaisons nord/sud ?**

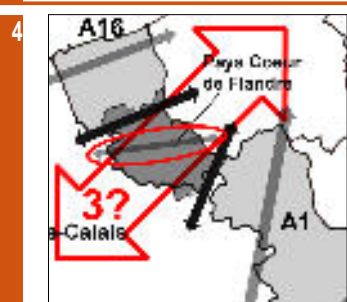
- . Incidences sur les échanges commerciaux et touristiques
- . Impact foncier de telles réserves
- . Impact environnemental

**Aspects négatifs :**

- Impact plus fort sur les territoires traversés, avec un risque sur le l'économie locale vivant de ce transit secondaire (hôtellerie, station service...)

**Précautions à prendre:**

- La barrière paysagère des berges de Lys, doublée des champs en culture renforce la limite avec l'Aire Urbaine Centrale. Il s'agit de tenir compte de ce "patrimoine vert" dans le développement d'infrastructure et de la forte fragmentation du territoire.
- Le développement de la commune de Nieppe entre en contradiction avec un passage nord/sud, à moins de condamner les projets de réappropriation de ses berges de Lys. Ce risque peut être étendu aux autres communes de bord de Lys.



**Le projet de la RN42 : choix du tracé et impact sur les territoires "franchis"**

Le développement des échanges nord/sud, l'impact du débouché français du TGV à Frethun pousse le développement des infrastructures vers la Belgique : l'A1 à doubler, l'A16. L'effet induit par ces développements sur l'accroissement du trafic peut poser la question d'une desserte intermédiaire avec le choix du "juste débouché" de la future RN 42 en venant d'Hazebrouck :

- . par l'ancienne RN 42, elle ne peut traverser **Bailleul** pour rejoindre la Belgique, sans incidence sur l'agglomération
- . via l'ancien RD 916, par Steenvoorde, elle remonterait vers Poperinge

**Doit-on penser une liaison intermédiaire, entre l'A1 et l'A16, reliant Pas-de-Calais et Belgique ?**

- . Incidences sur les échanges économiques et touristiques
- . Impact foncier de telles réserves
- . Une liaison routière accentuerait encore les flux liaison/desserte, avec un risque de surcharge supplémentaire de l'A25 (même doublée)

**Aspects négatifs :**

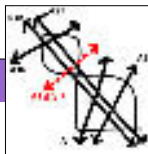
- Impact environnemental fort
- Transformation radicale du paysage rural, augmentation du trafic routier et de la pression foncière déjà très forte

**Précautions à prendre:**

- Hiérarchiser les flux de transit, ceux de desserte locale, ceux de découverte et les sentiers ou "passages secrets"
- Servir les projets locaux avant d'imposer leur ajustement aux gabarits

**Vers un contournement de l'AUC**

- . à l'Ouest : au Cœur ou en tangente du territoire du SCoT : l'A24
- . à l'Est de l'AUC : l'A1bis



"Maîtriser les flux"

3

Commission PLU - Conseil des communes



3

INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

5

**Flux essentiellement routier ou autoroutier**

*L'ensemble des flux de transit s'opère par migration routière. Le réseau ferré reproduit une centralisation déséquilibrante, autour de l'Aire Urbaine Centrale (AUC). Il s'agit de prendre en compte les besoins et capacités de développement de modes de transports alternatifs réalisables et variés.*

Doit-on penser des liaisons intermédiaires, entre Pas-de-Calais et Belgique de type Transport en Commun en Site Propre (TCSP)?

6

**Les croisements d'axes**

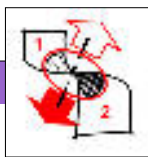
*La superposition des flux engorge et multiplie les conflits d'usage. Le CD 945 vers Nieppe conjugue les flux de :*

- . sortie sud A25 vers Erquinghem-sur-la-Lys, Steenwerck
- . accès PL pour les ZA
- . accès VL pour la ZC
- . sortie nord d'accès "urbain" vers Nieppe ET Armentières Ouest

Liaison Armentières

7

8



"Un bassin de vie vivant"



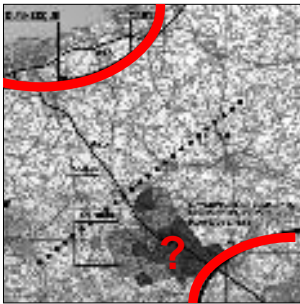
INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

9



**Entre deux noyaux écrasants : vocation du bassin de vie du Pays Cœur de Flandre**

*Entre deux entités territoriales importantes, la Flandre intérieure n'a pas vocation à accueillir le même type d'activité que les agglomérations dunkerquoises (CUD) et lilloises (LMCU).*

Peut-on développer des ZA capables d'accueillir un nouveau Toyota, sur le territoire du Pays Cœur de Flandre ?

OUI, en théorie

Des possibilités d'implantations existent.

• Avez-vous le potentiel foncier ?

NON

L'accueil semble difficile en l'état de :

- . la pénurie de logements
- . de la faiblesse de la main d'oeuvre locale
- . des capacités budgétaires des collectivités territoriales

• Le voulez-vous ?

10



**Coopération franco-belge : développement Est**

*Le développement ou l'amélioration de l'A25, aujourd'hui et demain, se traduit directement par une augmentation des flux de transit, vers :*

- . La CUD
- . Le bassin économique belge de la Lys.
- . Ypres et Poperinge

*L'évolution de la ZA de Godewaersvelde confirme ces développements possibles. Seule ZA au potentiel eurorégional il semble important d'anticiper davantage ses extensions futures ou au contraire les limites souhaitées à son développement.*

Peut-on développer des projets de coopération économique transfrontalière, autour de Godewaersvelde ?

Avec l'appui des politiques européennes (fonds FEDER, FODEL...), en matière :

- . d'agriculture
- . de tourisme
- . industrielle
- . d'activité artisanale
- . d'aménagement paysager, routier, transport...

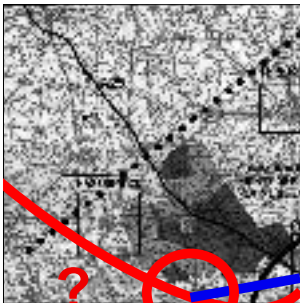
OUI, en théorie

NON

Compte tenu du site :

- . village
- . site classé

11



**Coopération régionale : développement Ouest**

*La venue de communes du département du Pas de Calais, Lestrem, Sailly-sur-la-Lys, dans le Pays Cœur de Flandre, matérialise les influences "transdépartementales"*

*Le développement de l'aérodrome de Merville et la voie de contournement sud de La Gorgue montrent le renforcement des infrastructures régionales.*

**L'influence du développement des infrastructures "voisines" modifie l'attractivité des territoires du Pays Cœur de Flandre**

Quel développement à l'Ouest du Pays, en relation avec l'A26 et le Pas-de-Calais ?

Les enjeux de développement tournent autour des champs :

- . économique (perçu le plus évidemment mais pas exclusivement)
- . touristique
- . culturelle
- ....

12



**Coopération départementale : un voisin privilégié développement Sud**

*La grande proximité de l'Aire Urbaine Centrale, autour du noyau Lille-Roubaix-Tourcoing influence l'ensemble du développement local:*

- . satellite ?

**Coopération avec la Flandre Maritime, au Nord**

*Son éloignement du Pays de la Flandre Maritime pose la question de la coopération autour du point de contact des deux SCoT : . Cassel*

- . la CC de l'Yser

Au-delà de la Lys, au sud, quelle est la vocation du Pays Cœur de Flandre, dans ses relations à l'Aire Urbaine Centrale ?

Identité propre du Pays et non simple banlieue

Au-delà des Monts, au nord, quel développement sur l'Entre-deux, vers Cassel et la communauté de communes de l'Yser ?

Maintenir d'un développement économique "modéré"  
Développement touristique



"Complémentarité entre les Monts et la Plaine"

Commission PLU - Conseil des communes



INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

13



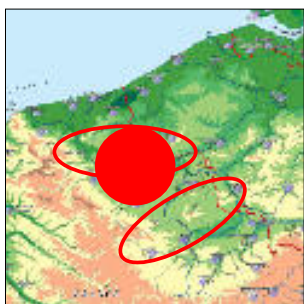
**Le Pays Cœur de Flandre se situe sur le versant nord du relief marquant la fin du Bas Pays**

*Les reliefs du nord de la France forment une espèce de croissant allant, d'ouest en est, du Haut Artois au Cambrésis et se terminant par la Thiérache. Frontière naturelle entre le nord et le bassin parisien. Le positionnement au relief explique les influences naturelles avec le bassin de vie belge.*

L'absence de frontière physique réelle pose la question de penser progressivement une gestion commune ou partenariale du territoire de plaine du Bas-Pays ?

- . La gestion de l'eau :
- . Les affluents de l'Aa
- . L'Yser
- . La Lys
- . L'érosion es Monts

14



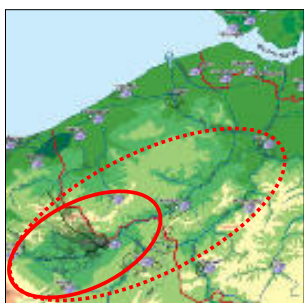
**Un territoire entre deux chaînes de monts : les Monts de Flandre découpe la Flandre**

*La régression marine du Xème siècle éloigne la côte flamande vers Dunkerque, augmentant le territoire de la Flandre maritime. La chaîne des Monts de Flandre marque la limite entre Flandre intérieure et Flandre maritime.*

La frontière des Monts pose la question de la complémentarité des territoires de part et d'autre de cette limite nord/sud ?

- . CC du Pays de Cassel
- . CC du Pays des Géants
- . également les communes au nord du Mont des Cats (Godewaersvelde et Boeschepe)

15



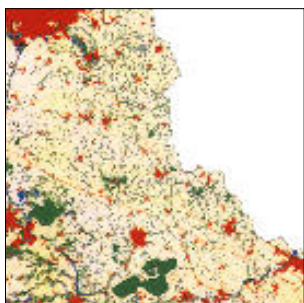
**Le Bassin de la Lys : une entité paysagère continue**

*D'Isbergue à Gand, la vallée s'étend sur plus de 120 km. Halluin forme le verrou français (avant poste de l'ancienne place forte de Menen, sur l'autre rive), un peu avant Courtrai. Le SAGE de la Lys (SYMSAGEL) constitue une étape supplémentaire vers une gestion commune de l'ensemble des territoires traversés par la Lys, côté français. Le projet "Lys sans frontière" marque une première collaboration transnationale (après les collaborations plus localisées des démarches Interreg II, précédentes). Prendre en compte le bassin versant, touche davantage encore de territoires et demande une réflexion sur l'ensemble du territoire du Pays, puis au-delà des frontières.*

Vers une gestion de l'eau sans frontière ? Quelle trame bleue mettre en place ?

- . Quelle implication du Pays dans Le projet "Lys sans frontière" ?
- . Quelles suites à donner pour une trame bleue dépassant les enjeux de la Lys ?

16



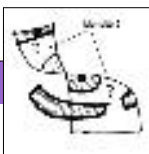
**Des espaces boisés concentrés : une trame verte organisant le territoire au fil de l'eau**

*Les espaces boisés restent concentrés sur les Monts ou en bordure de la Lys :*

- . le site inscrit des Monts de Flandre
- . la Forêt Domaniale de Nieppe

*Les paysages des Monts ou de la Plaine sont structurés de haies ou d'alignement d'arbre. Souvent au bord des cours d'eau ou des fossés, ils marquent verticalement la trame horizontale du sol et du tracé hydrographique.*

Quel étaient les enjeux d'un Parc Naturel Régional sur le territoire du Pays Cœur de Flandre ? Quelle Trame verte mettre en place ?



INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

17



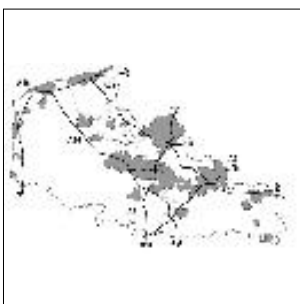
**Territoire Charnière du département : pendant "rural" du noyau urbain de Lille**

*Le Pays Cœur de Flandre se situe en articulation des deux grandes entités constituant le département. Cette charnière fait le pendant de l'unité de la Métropole lilloise. Sorte de symétrie ou de miroir rural de la très forte densité de la LMCU.*

Quelle vocation pour ce territoire d'Entre-deux ?

- . Pays rural ou urbain ?
- . Quelle densité ?

18



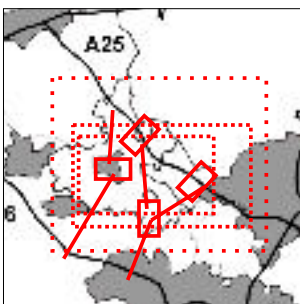
**Pris entre des conurbations marquées :**

*. Le Cordon Littoral  
. L'Aire Urbaine Centrale de la Métropole lilloise  
. Le Croissant du bassin minier : Conurbation industrielle  
Le développement du cordon littoral, autour de Dunkerque, Calais et Boulogne agrège des SCoT d'arrière pays. Les autoroutes (A26, A25, A1 et la liaison Valenciennes accroissent la concentration urbaine est/ouest (risque vers Saint Omer).*

Comment habiter en Cœur de Flandre ?

- . Relation du bâti à son environnement
- . Dessertes
- . Répartition des services

19



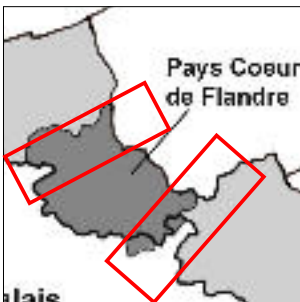
**La proximité de l'Aire Urbaine Centrale accentue une pression foncière négative : villages dotoirs**

*La forte densité de population sur la Métropole et le doublement de l'A25 augmente la convoitise. Cependant la trop grande proximité concentre les services et activités sur la Métropole, vidant l'entre-deux de contenu d'équilibre pour des petites villes "pivots" :*  
 . dessertes ferroviaires  
 . cartes scolaires, administratives...  
 . répartition des commerces, des grandes surfaces  
 . répartition des activités : des "ZA, ZC, ZI" aux petites activités, aux cyberactivités

Quels outils développer pour résister positivement à la pression foncière ?

- . approche intercommunale et "Pays" du droit de préemption
- . cahier des charges exigeants sur l'ensemble du territoire du Pays (quel type de cahier de recommandations)

20



**Le mitage communal et intercommunal : placer en périphéries les projets à problèmes**

*Les schémas départementaux ou régionaux non concertés ou sans participation réelle des acteurs locaux posent des cadres délicats à mettre en place :*  
 . gens du voyage  
 . traitement de l'eau et des déchets  
 . prisons  
 Il s'agit maintenant de s'appuyer sur ces projets d'enjeu départemental ou régional pour donner des contenus durables de préservation des territoires non bâtis.

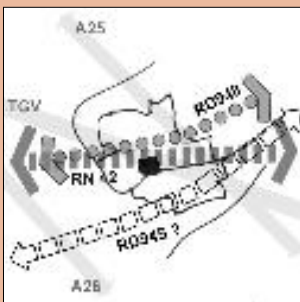
Comment préserver les respirations entre Aire Urbaine Centrale de Lille et le Pays Cœur de Flandre ?

- . affirmer des périmètres de protection
- . programme de préservation du Patrimoine Vert
- . développer des contenus de projets non bâtis (parcs, zones sensibles, parcours...)
- . initier et soutenir une agriculture à forte valeur ajoutée (anticiper le découplage de la PAC), spécifique ou à "haute qualité environnementale"



Maîtrise des Flux

ILLUSTRATIONS



THÈMES ABORDÉS

Flux irriguants est/ouest convergents

- Les **barreaux** de liaison entre A25/A26 irriguent le SCoT :
  - la RN42 prévue pour évoluer
  - le contournement sud de La Gorgue vouée à relier A26/A25
  - la "route des ambulances", le CD933 à vocation de desserte locale

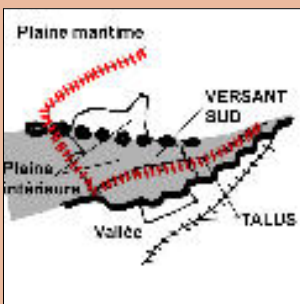
Bassin de vie vivant



Deux sphères d'influence

- Deux pôles influencent le SCoT selon un axe nord sud à l'est d'Hazebroeck:
  - la métropole (LMCU), reprend la partie est
  - le Pas de Calais (St Omer, Aire sur la Lys), reprend l'ouest
  - Hazebroeck fonctionne en pôle isolé

Complémentarité Monts/Plaine



Territoire cadré entre Monts et Lys

- la Lys au sud marque la limite avec le Pays lillois et la porte des Weppes
- la "frontière" des Monts, au nord annonce la rupture avec la plaine canalisée de la Flandre maritime
- la vallée de l'Aa borde l'ouest du Houtland intérieur
- la frontière administrative avec la Belgique renforcée par les noyaux urbains éloignés, sans limite physique

Identité culturelle : Habiter



Réseau de noyaux urbains

- Contraste nord/sud de la densité d'habitants du SCoT :
  - une ruralité marquée au nord des Monts
  - une forte densité sur la Lys et vers Merville, au statut de "banlieue" de l'agglomération lilloise
  - Hazebroeck constituant le pic de densité d'habitant du SCoT

Ce que l'on partage du diagnostic...

Perspectives...

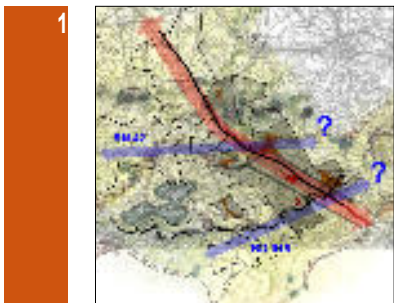


INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES



**1** Traversantes est/ouest existantes : les barreaux intermédiaires programmés

*La grande proximité de l'A26 induit des relations est/ouest renforcées. Les anciennes liaisons prennent un caractère autoroutier de branchement A25/A26 :*

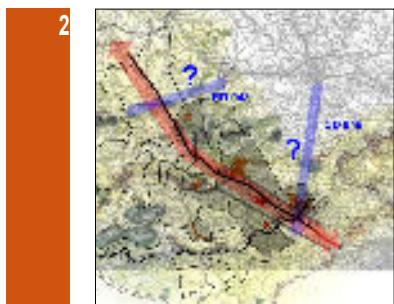
- . Le développement de la RN 42
- . Le contournement sud de La Gorgue

Impact des nouveaux flux de liaison entre A26 et A25, sur le territoire intercommunal ?

- . Aménagement "technique" autoroutier ou paysager des axes de communications : "routier", chemin de fer...
- . Mise à distance de l'urbanisation

Comment profiter de ces nouveaux barreaux ?

- . Incidences sur les échanges commerciaux et touristiques
- . Vitrine locale du Pays



**2** Le développement des infrastructures voisines : les dessertes intermédiaires à prévoir

*L'hypothèse d'une autoroute belge Ypres/Furnes induit aussi un impact sur des liaisons existantes, sous-dimensionnées aujourd'hui ou inexistantes :*

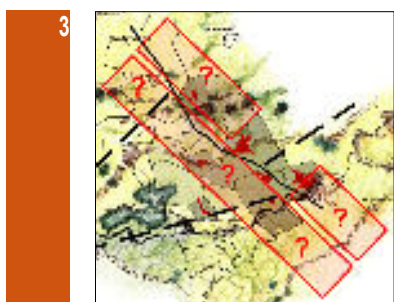
- . Mise au gabarit "autoroutier" de la RD 948 via Godewaersvelde (type RN 41 vers La Bassée)
- . Le renforcement du réseau belge dans la vallée de la Lys peut aussi modifier les flux côté français :
- . La RD 945 ne peut prendre un statut autoroutier sans conséquence grave sur l'identité urbaine de Nieppe
- . L'absence d'autre axe de liaison vers la Belgique (voir Armentières)

Peut-on prévoir des liaisons est/ouest de l'A25, vers la Belgique ?

- . Réserves foncières ?
- . Déclassement de la RD 945 en axe urbain ?
- . Nouvel axe en remplacement de la RD 945 ?

Aspects négatifs :

- Image anarchique du RD 945 : accumulation non maîtrisée de projets ponctuels. Absence de cohérence globale des aménagements, influence des schémas routiers, faiblesses des moyens d'aide à la qualité des constructions industrielles...
- Les excroissances progressives, les occupations "provisoires" ou "légères" restent absentes du débat sur l'aménagement (arrière cour, façade industrielle, machineries, stockages...).



**3** Les talus de l'A25 : valoriser les délaissés routiers

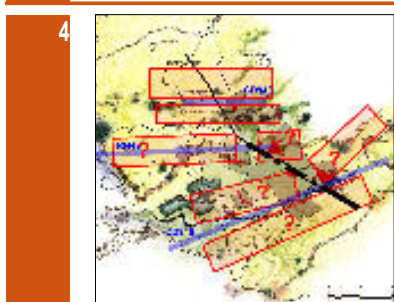
*Les emprises foncières le long de l'autoroute participent inévitablement du paysage (jusqu'au développement d'une faune particulière : nouvelle forme de corridor biologique ?)*

*Les aménagements "techniques" liés à l'A25 augmentent encore son emprise réelle et qualifie le paysage. Il s'agit d'en tenir compte au-delà du cahier des charges technique autoroutier sur la qualité de leur conception :*

- . bassins de rétention ou noue
- . voirie technique d'entretien ou chemin champêtre
- . ouvrages de clôture...

Peut-on limiter l'impact des grandes infrastructures territoriales, sur le territoire intercommunal et dans le SCoT ?

- . Aménagement "technique" ou paysager des axes de communications : "routier", chemin de fer...
- . Mise à distance de l'urbanisation



**4** Les territoires en bordure des "franchissements" : 3 coupes transversales sur les unités paysagères

*Souvent secondaires ces axes redécoupent le territoire. Peu de travaux d'infrastructures, sur le linéaire, en dehors des ouvrages d'art franchissant les "liaisons".*

*Modification de tracés plus ancien leur transformation a un double impact :*

- . sur le territoire
- . sur les communes traversées

*Des flux très hétérogènes cohabitent difficilement :*

- . transit exogène de liaison (entre autoroutes)
- . transit indigène de desserte (à partir ou vers les autoroutes)

Comment profiter des grands réseaux ?

- . Incidences sur les échanges commerciaux et touristiques
- . Vitrine régionale du Pays

Peut-on s'appuyer sur des réseaux de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) pour ces mêmes liaisons nord/sud ?

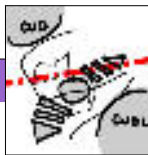
- . Incidences sur les échanges commerciaux et touristiques
- . Impact foncier de telles réserves

Aspects négatifs :

- Seule la façade urbaine sur rue est prise en compte (soumise directement à réglementation). Les excroissances progressives, les occupations "provisoires" ou "légères" restent absentes du débat sur l'aménagement (arrière cour, machineries, stockages, abri de jardin...).

Précautions à prendre:

- Anticiper les usages commerciaux, les aires de stockage, de stationnement et autres "verrues" domestiques.



"Un bassin de vie vivant"

Commission PLU - Conseil des communes

INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

5

**Paysages sensibles :**

- . les Monts classés
- . la plaine drainée et ses becques

**Vocation des ZA intercommunales ?**

L'offre économique de la CCMFPL doit se positionner sur un créneau spécifique en lien avec son identité :

- proximité de la métropole lilloise
- cadre de vie relativement préservé

6

**Les mutations du paysage industriel de la Lys**

*Le développement des industries textiles s'est opéré sur la rive sud de la Lys, avant Armentières, et sur la berge française (également au sud), après Armentières. Ce cordon industriel et artisanal a structuré l'urbanisation du début du siècle.*

*La croissance urbaine repose désormais sur l'habitat plus que l'artisanat. Cette mutation entraîne une forte pression foncière exclusivement pavillonnaire et une forte menace sur le petit patrimoine artisanal laissé en friche.*

**Valorisation du patrimoine artisanal et industriel du début du siècle**

Comment reconverter le "petit patrimoine" local, seule trace encore visible de l'histoire récente des communes ?

7

**Le développement économique le long de la Lys**

*La mise à grand gabarit a considérablement modifié le rapport à l'eau. Bras délaissé, bras mort autant de qualificatifs négatifs à de rares exceptions près (Erquinghem-sur-la-Lys) les villes ne se sont pas réellement réconciliées avec la Lys.*

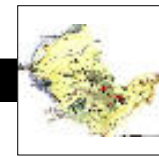
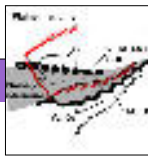
*L'image industrielle de l'artisanat et de l'industrie du début de siècle n'a pas opéré de mutation. Laisse à l'abandon, les communes semblent préférer l'oubli ou la table rase.*

*Les avantages des berges de Lys restent à promouvoir :*

- . cadre paysager
- . dessertes routières
- . bassin d'emploi
- . offre résidentielle...

**Redonner un rôle économique à la Lys**

8



**"Complémentarité entre les Monts et la Plaine"**

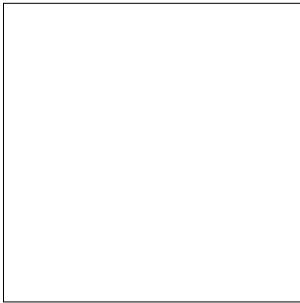
**INDICES**

**DESCRIPTIONS**

**COMMENTAIRES/QUESTIONS**

**OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES**

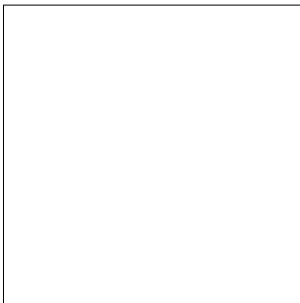
9



**Le talus du Ravensberg :**  
*Les Monts ou le talus matérialisent des "portes" et assurent le "passage" d'une entité paysagère à une autre. La croissance urbaine et la pression foncière menacent ces éléments du paysage*

Valoriser les grands repère du territoire

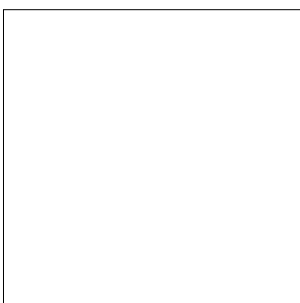
10



**La limite de la Lys :**  
*Le belvédère de l'A25 accentue la perception des ambiances : l'aménagement paysager des berges de Lys renforce la limite physique de la rivière, entre Pays Cœur de Flandre et Pays Illlois. Le paysage reste très fortement rural et tranche, dans le rapport entre villes et campagnes :  
 . alignement de maison type maison de ville le long des axes venant d'Armentières et fronts bâtis  
 . "bosquet villageois" du bourg de Steenwerck, vu de l'autoroute*

**Renforcer la limite des berges de Lys**  
 Les périmètres inondables de la Lys protège les sites naturels de la constructibilité. Il s'agit de renforcer la limite par une mise à distance plus grande du bâti.  
 Ce peut être le support de projets paysagers réhabilitant réellement l'idée de plaine de la Lys, vers la Belgique...

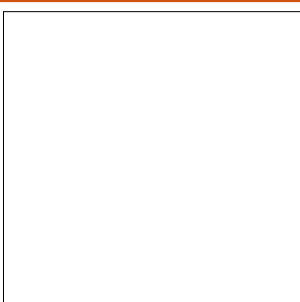
11



**Les Monts : frontière avec la Flandre maritime**  
*La Flandre maritime s'arrête au talus nord, perceptible autour de Bergues. Pourtant la Flandre intérieure, Houtland, est traversée par la chaîne des Monts de Flandre. Un relief suffisamment important pour séparer les communes du Nord de celle du Sud, dans les usages. L'ouverture vers le voisin belge pose la question du franchissement des frontières dont celle du relief. Les partenariats déjà en place marque un changement, visible dans la collaboration ou l'association durable (Godewaersvelde) avec des communes situées au nord des Monts. Ils matérialisent la communauté de communes de part et d'autre de cette frontière physique et la vocation de lien fort entre Monts et Plaine.*

**Vocation de la chaîne des Monts de Flandre ?**  
 Au nord de la CCMFPL, la chaîne des Monts se situe en articulation avec la communauté des communes du Pays des Géants et la région Flandre ouest.  
 Elle n'est donc plus seulement une limite.

12



**Les communes de la plaine :**  
*Le réseau des villes et villages s'est bâti sur une exploitation du sol, avec un impératif de gestion des risques liés à l'eau.  
 La compréhension des implantations et des techniques de prévention des risques d'inondation donne des clés de lecture des paysages entre Monts et Plaine :  
 . rapport à l'eau  
 . micro reliefs...*

**S'appuyer sur le réseau hydrologique des Monts vers la plaine et entre les communes**  
 Les représentation des cartes anciennes marquaient davantage les éléments naturels. Les cartes de Cassigny ou les représentations flamandes montrent des vallées là où la carte IGN représente un fin trait bleu.  
 L'analyse cartographique et une lecture de la lisibilité de la trame bleue dans le paysage semble être un support nécessaire à la reconnaissance du "patrimoine bleu".



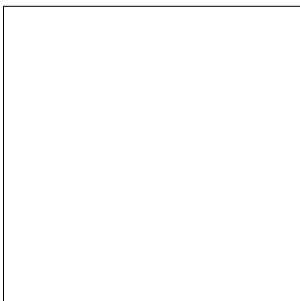
INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

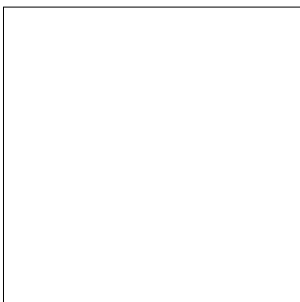
13



**Comprendre les villes de plaine**  
*L'urbanisation s'est faite autour des voies principales et en fonction du maillage hydrologique. Les évolutions techniques ont permis de s'affranchir progressivement des contraintes des becques. Les grandes infrastructures ont transformé ou détourné les cours d'eau dits "mineurs". Il devient nécessaire de comprendre les implantations :*  
 . autour de l'eau (avec)  
 . détournant l'eau (contre)  
 . ne tenant pas compte de l'eau (sans)  
*L'identité des communes s'exprime fortement dans ce rapport à l'eau.*

Quelle prise en compte de l'eau ?  
  
 Impact du réseau viaire ?

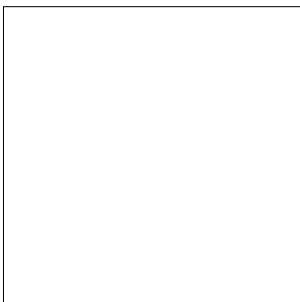
14



**Comprendre les villes de "monts"**  
*L'urbanisation sur les versants des Monts, jusqu'au coteau du Ravensberg entretient un autre rapport à l'eau. L'organisation de leur territoire communaux, le lien aux exploitations, les notions de centralité et de relation au paysage se différencient elles de la plaine ?*

Comment l'urbanisation se développe avec le relief ?  
  
 Impact sur les relations de voisinage ?

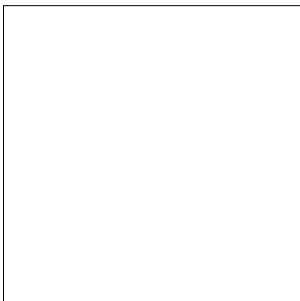
15



**Comprendre les villes le long du coteau**  
*Communes situées entre Monts et plaine, ces villes entretiennent une relation particulière aux 2 grands paysages de Flandre intérieure :*  
 . Hazebrouck,  
 . Merris  
 . Bailleul

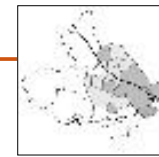
Villes d'eau ou "ville sèche" ?

16



**Comprendre le maillage des villes entre Monts et plaine et son évolution dans le temps**  
*Le paysage de Flandre intérieure s'organise aussi des liens entre communes :*  
 . historiques  
 . administratifs  
 . économiques  
 . touristiques  
 . culturels...

Quelle mutation pour un territoire entre deux poids lourds économiques régionaux ?  
  
 Impact sur le maillage ?



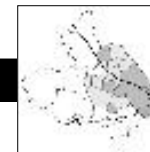
	ILLUSTRATIONS	THÈMES ABORDÉS
Maîtrise des Flux		<p><b>Mobilité intercommunale</b></p> <p>Le développement autoroutier accentue le rôle stratégique des liaisons locales, au transit inégal :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. fluide par Godewaersvelde (hors agglomération)</li> <li>. dense par Bailleul (système rayonnant par la place centrale)</li> <li>. inadapté par Nieppe (coupe l'agglomération en deux et se superpose au trafic local déjà saturé)</li> </ul>
Bassin de vie vivant		<p><b>Influence dominante de Lille</b></p> <p>La sphère d'influence des communes s'oriente davantage vers Lille, autour de noyaux locaux importants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Bailleul</li> <li>. Armentières</li> </ul> <p>Localement une activité résiduelle se porte vers Estaires</p>
Complémentarité Monts/Plaine		<p><b>Sur le coteau nord de la vallée</b></p> <p>La CCMFPL appartient bien à la même entité paysagère. Les communes se développent majoritairement sur le flanc sud des Monts, vers la vallée de la Lys.</p> <p>La CCMFPL se trouve à cheval sur le coteau nord de la vallée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. marque l'appartenance à la Plaine ou aux Monts.</li> <li>. permet la relation visuelle entre les différentes communes</li> </ul>
Identité culturelle : Habiter		<p><b>Réseau de noyaux + hameaux</b></p> <p>Un mode d'implantation éparées constituant progressivement un réseau de communes diverses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. deux villes "rurales" : Bailleul et ses hameaux ; Nieppe</li> <li>. trois bourgs "ruraux" : Saily et ses lotissements, Steenwerck et son hameau, Godewaersvelde et ses activités "artisanales",</li> <li>. deux "villages dotoirs" entrent en projet : Merris, Neuf-Berquin et son centre</li> </ul>

Ce que l'on partage du diagnostic...

--

Perspectives...

--



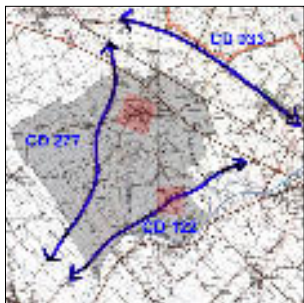
INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

1



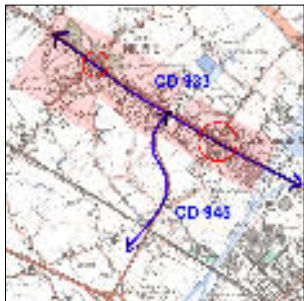
**Hierarchiser les flux : Les voies de transit à l'échelle des communes**

*Les territoires communaux sont traversés par les liaisons intercommunales. Ces axes constituent des axes "rapides" de transit entre communes ou pour accéder aux infrastructures. Ils constituent des coupures paysagères.*

**Impact de la "sécurisation des routes hors agglomération**

La mise aux normes routières tend à effacer l'image "champêtres" de ces micro voies rapides.  
La valorisation des espaces traversés passe au second plan.

2



**Evolution des flux dans la ville : Les conflits entre développement routier et agglomération**

*Le développement d'axes secondaires par la proximité de l'A25, modifie ou accentue des conflits entre route et espace public :  
. Neuf-Berquin  
. Nieppe*

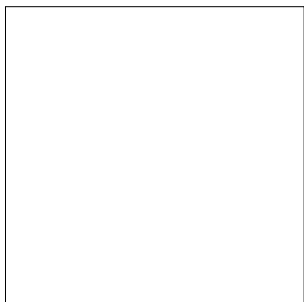
**Impact de la "sécurisation des routes en agglomération**

Les réflexions sécuritaires prennent le pas sur le projet urbain. Les principes d'aménagement urbain et projets s'adaptent de plus en plus aux contingences routières.  
Il s'agit de poser les conditions d'un arbitrage favorable aux usages de la communauté de vie, en opposition éventuellement aux demandes induites par le transit exogène à la commune et pourtant non maîtrisable.

**Aspects négatifs :**

Problème des voies secondaires ponctuellement déséquilibrées pour contourner les bouchons de l'A25 :  
• pendulaires, en journée (matin/midi/soirée)  
• week-end

3



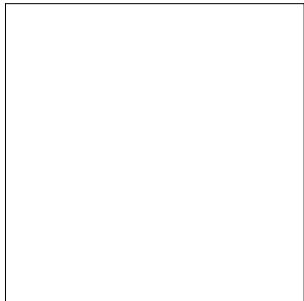
**Evolution de l'urbanisation sur les flux :**

*Le développement de nouvelles zones urbaines (lotissements, ZA...) modifie inévitablement le réseau viaire. Non anticipé, ces urbanisations déséquilibrent des axes "normalement" calibrés*

**Doit-on adapter les activités au cadre de vie ou transformer les modes de vie en fonction d'enjeux économiques ?**

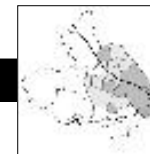
L'exemple des friches industrielles de Bailleul ou Nieppe montre la fragilité du tissu économique, dans le temps.  
Il est nécessaire d'anticiper évolutions et déplacements, en mesurant la capacité d'absorption et de reconversion de la commune :  
• une friche trop importante peut déséquilibrer brutalement la structure urbaine communale (Friche Dutrie à Steenwerck)

4



**Evolution des flux hors la ville :**

*Le développement d'infrastructure à proximité peuvent déclasser des axes irriguants majeurs.  
• impact du contournement sud d'Estaires, CD 945.*



INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

5

**Le risque d'un mitage communal des activités :**  
*Les communes ne peuvent développer seule des ZA sans risquer de détériorer l'équilibre environnemental*

Comment Accompagner le développement des activités entre communes, sur le territoire intercommunal ?

6

**Attractivité économique des centres urbains**  
*L'évolution des modes de transports et de production accentuent l'inadaptation des outils à leur cadre de vie. L'activité de production quitte de plus en plus les cœurs de ville :*  
 • La montée en puissance de la route déplace les activités au niveau des "premières couronnes de rupture de charge" : les échangeurs.  
 • L'urbanisation autour des anciennes "fabriques" limite aujourd'hui l'expansion de l'outil de fabrication.  
*Se pose la question de l'attractivité des centres existants.*

Comment développer l'activité en Cœur de ville ?

7

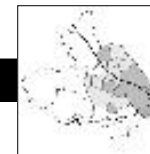
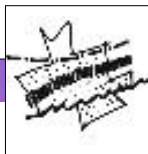
**La multiplication des friches de grandes tailles**  
*Leur déplacement laisse d'importantes emprises bâties et/ou polluées, difficiles à absorber ou reconquérir par les communes seules :*  
 • patrimoine bâti important et remarquable : châteaux industriels, petites fabriques artisanales, entrepôts...

Comment accompagner les reconversions des friches importantes ?

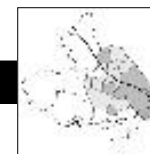
8

**L'enjeu des activités en Cœur de communes : la mixité sociale**  
*La mixité sociale passe par une accessibilité des activités à tous, par tous les moyens de transports, collectifs ou individuels.  
 Replacer les activités en Cœur de bourg permet d'abord aux habitants du bourg de s'y rendre par des moyens de transports financièrement accessibles (bus, piéton, vélo...)*

Quelles activités en centre bourg ?



	INDICES	DESCRIPTIONS	COMMENTAIRES/QUESTIONS	OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES
9		<p>Constat d'un développement de l'urbanisation par "étirements"</p> <p><i>jhg h xv jhb xv bxcv, bxc cv, nb xv, nb; xv n, bv, ;, nb, ;</i></p>	<p>Comment conduire un développement "modéré" de l'urbanisation dans la continuité de l'existant ?</p>	
10		<p>L'extension urbaine rattrape et absorbe les hameaux et villages</p> <p><i>Maintien d'espaces naturels pour marquer la coupure ou la transition entre villes et villages.</i></p>	<p>Quels programmes peuvent développer communes et CCMFPL sur les espaces naturels de "transition" ?</p>	
11		<p>La maîtrise de l'urbanisation doit pouvoir se programmer dans le temps et dans le PLU</p> <p><i>Les entretiens communaux ont soulevé l'enjeu de la maîtrise foncière et de l'urbanisation, dans le temps. Une question plusieurs fois posée s'attache à intégrer dans le plan de zonage et le règlement le processus d'urbanisation (les secteurs : où) et le taux d'urbanisation progressivement concédé (comment et dans quelle proportion). Les enjeux d'intégration urbaine et de population dans la communauté de vie sont naturellement attachés à ces questions.</i></p>	<p>Comment intégrer la notion du temps dans les zones à urbaniser ?</p>	
12		<p>XXXXX :</p> <p><i>jhg h xv jhb xv bxcv, bxc cv, nb xv, nb; xv n, bv, ;, nb, ;</i></p>		



INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

13



Un réseau de communes : (Cartes de Cassigny)

14



Implantation spécifique en fonction de l'eau :  
*jhg h xv j h b x v b x c v , b x c c v , n b x v , n b ; x v n , b v , ; , n b ; ,*

15



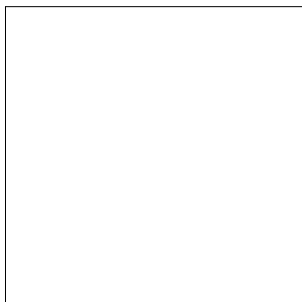
Comprendre l'évolution de la structure urbaine intercommunale

*Evolution du réseau des communes et de leur rôle, au fil des grandes campagnes de cartographie :*

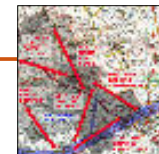
- Cartes flamandes
- Cartes de Cassigny (représentations du territoire entre 1750 et 1815)
- Cadastre Napoléonien
- Cartes d'Etat Major (1832 et première moitié du XIXème)

**NB :**  
 Les cartes historiques soulignent le maillage "urbain" du territoire.  
 (Ici la carte de Cassigny)

16

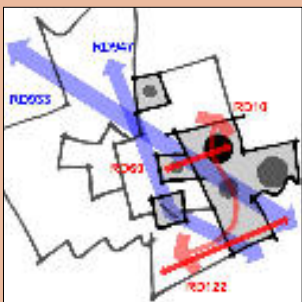


XXXXX :  
*jhg h xv j h b x v b x c v , b x c c v , n b x v , n b ; x v n , b v , ; , n b ; ,*



Maîtrise des Flux

ILLUSTRATIONS



THÈMES ABORDÉS

Sécurisation des routes

La **mobilité intercommunale** transforme le réseau local :  
 . les axes traditionnels traversant les communes posent des questions de sécurité, de transformation du paysage et de l'identité "village"  
 . les **modes de transport alternatifs restent mineurs**  
 . peut-on substituer des transports en commun (TER, Tramway, bus...) aux flux locaux de transit vers la LMCU?

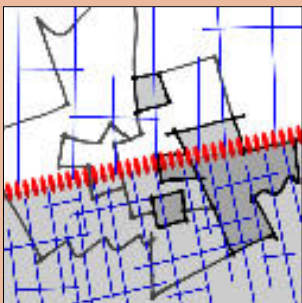
Bassin de vie vivant



Deux pôles : Bailleul et Nieppe

Bailleul et Nieppe sont les deux pôles "urbains" du bassin de vie. Leur localisation est déterminante pour leur propre influence :  
 . Bailleul par sa position centrale constitue le noyau central de la CCMFPL  
 . Nieppe au contact d'Armentières est une passerelle naturelle vers la Métropole lilloise

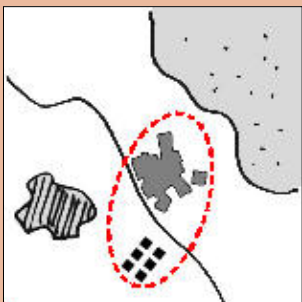
Complémentarité Monts/Plaine



Maillage hydrologique incontournable

Le maillage hydrologique du territoire impose une gestion commune de l'eau :  
 . ruissellement et érosion des Monts  
 . drainage et inondations de la Plaine  
 . les becques descendant des Monts traversent toutes les communes (Meteren becque, Grande becque, Becque de Saint Jans)

Identité culturelle : Habiter



Réseau de noyaux + "écarts"

A l'échelle communale on retrouve ce mitage "urbain", aux conséquences diverses:  
 . écarts, étirements des villages  
 . noyaux et hameaux formant une urbanisation discontinue, éclatée  
 . ville bipolaire sans unité réelle  
 . raccordement aux réseaux  
 . sécurisation des voies d'accès piéton  
 . sentiment d'appartenance à une communauté de vie diluée

Synthèse des questions thématiques

Ce que l'on partage du diagnostic...

Comment adapter le réseau local aux évolutions du territoire ?

Le réseau local de voirie et de transport peut être amélioré, en tenant compte des usages constatés sur le terrain :  
 • la hiérarchisation des flux doit permettre de distinguer les axes de transit souvent plus rapides, des axes de dessertes locales.  
 • le développement de l'urbanisation (ZA locales, lotissement...) et des techniques agricoles transforment les usages de la route  
 • le développement touristique implique une autre réflexion sur le réseau local d'accès, de découverte et de promenade

Comment renforcer la complémentarité des 2 pôles urbains majeurs ?

•

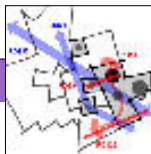
Vers une trame bleue intercommunale ?

•

Vers un risque de mitage de l'occupation du sol sur les communes ?

L'évolution des exploitations agricoles se traduit par 2 demandes opposées :  
 • préserver la viabilité des exploitations, en s'appuyant sur le classement en zone A  
 • préserver le bâti existant, délaissé par l'agriculture, par le classement en zone AU  
 Le débat sur le classement sur mesure, dans les zones A ne concerne pas seulement la CCMFPL. Son territoire essentiellement rural et maillé par d'anciennes exploitations accentue les enjeux contradictoires : classement N, AU, A...  
 Il pose clairement la question du projet local et du développement des territoires.

Perspectives...



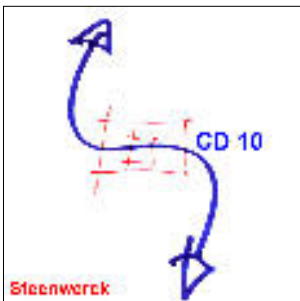
INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

1



**Développement des axes de liaison après l'urbanisation**

La plupart des axes de communication traversent les anciens centre bourg.  
L'évolution des liaisons entre communes d'un même bassin de vie transforme inévitablement les flux de transit, au travers des communes.  
Des conflits d'intérêt peuvent apparaître entre les projets d'aménagement urbains planifiés par les communes et les contingences technique des gabarits et des normes routières des axes de communication.

Comment maîtriser l'impact de la sécurisation des routes en Cœur d'agglomération ?

- Le projet d'aménagement urbain doit primer sur le projet routier :
- dans ses définitions,
- dans ses principes
- dans ses moyens de mise en œuvre (projets, exécution, mobiliers...)

2



**Développement de l'urbanisation après la mutation des axes de liaison**

Certaines communes se sont développées le long ou autour d'axe majeurs :

- la Croix du Bac
- Neuf-Berquin
- Nieppe

L'urbanisation croissante étend les exigences de création de centre bourg et pose la question de la mutation des axes de communication :

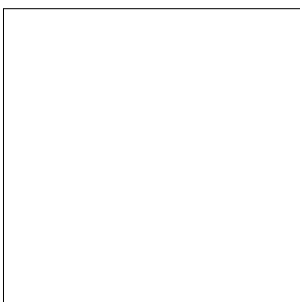
- réduction des gabarits
- voies de délestage
- voies de contournement...

Comment développer un centre autour d'un axe de liaison important existant ?

La route prime sur la structure urbaine. Elle peut donner naissance à la forme urbaine (Neuf-Berquin, Flêtre...).

Pourtant, il s'agit là encore de clairement définir les principes fondamentaux du projet urbain, avant d'analyser les besoins routiers. La maîtrise des flux passe aussi par l'affirmation du projet de la communauté de vie et des usages qu'elle entend valoriser.

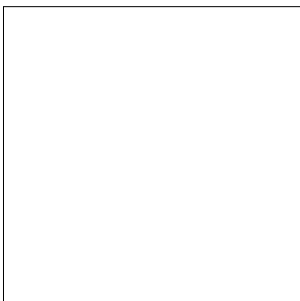
3



**Influence des mutations urbaines sur les axes : les lotissements transforment les flux existants**

Le développement de lotissements accentue la surcharge des flux et transforme la vocation des réseaux existant. Les "lotissements en raquette" concentre l'ensemble de leur trafic induit sans proposer ou organiser de flux secondaire, sur d'autre voies plus adaptées.

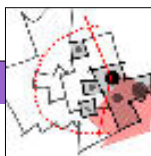
4



**Influence des mutations urbaines sur les axes : le mitage élargi les tronçons routiers à normaliser ou sécuriser**

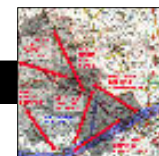
Les habitations isolées, les "écarts", entraînent de plus en plus de mise aux normes des voies communales, par l'exigence même des nouveaux "riverains" :

- cheminement piéton sécurisé
- raccordements aux réseaux
- ...



"Un bassin de vie vivant"

Commission PLU - Conseil des communes



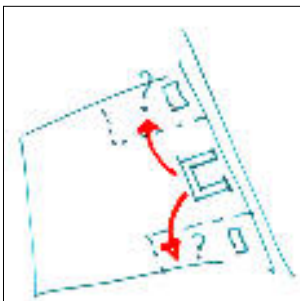
INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

5

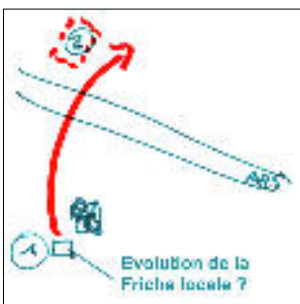


**Les relations entre lieu de vie, logements et activités artisanales ou agricoles**

*Multiplication des demandes d'habitation, autour des exploitations agricoles et de plus en plus autour des zones d'activités artisanales. Le souhait pour les dirigeants de PMI d'installer leur habitation à proximité de leur entreprise peut s'appuyer sur un "chantage à l'emploi". Il reproduit ou multiplie la complexe question du mitage des zones agricoles par l'installation ou la mise aux normes de l'habitat rural (en terme de confort d'habitation).*

Comment prévenir les PC de "complaisance" et quelle attitude adopter pour limiter les conflits d'intérêt ?

6



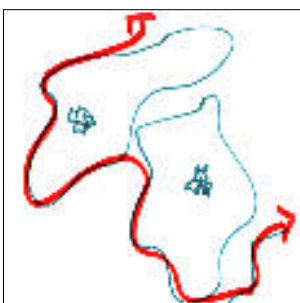
**Les phénomènes de délocalisation intercommunale**

*Au delà d'un seuil critique, les activités se délocalisent et laissent des friches communales.*

Activités en centre : comment anticiper et accompagner les "délocalisations locales" ?

Vers un maillage intercommunal des activités : jouer la complémentarité intercommunale pour une offre diversifiée  
*Les petites communes rurales peuvent accueillir de petites ruches industrielles éparées, différentes de celle implantée sur des ZA intercommunale (Bailleul)*

7



**Tourisme et identité rurale**

*Les cheminements piétons constituent des liens naturels entre les communes. Les parcours de promenade offre une réelle protection au piéton, par rapport à la route.*

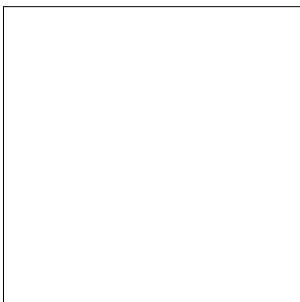
*Une large réflexion sur les parcours de liaison intercommunale offre une alternative à la simple "sécurisation" d'axes cumulant flux piétons, camions et autos.*

*Il deviennent support de découverte des territoires communaux.*

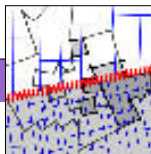
Quel projet de découverte du territoire intercommunal ?

*Il devient nécessaire d'identifier et de reconnaître les étapes communales d'un grand parcours de découverte de la CCMFPL.*

8



**Le rôle des activités centrales : vivre à pied**



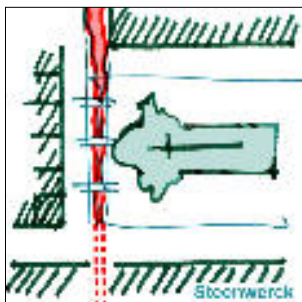
INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

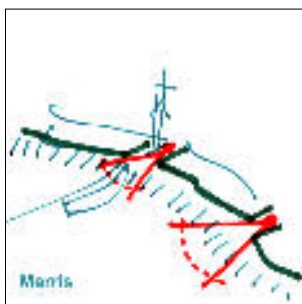
9



**La valorisation des éléments identitaires : patrimoine vert et patrimoine bâti**  
*La Grande Becque de Steenwerck reste un élément fort d'identité. Elle constitue le lien aux autres communes et aux Monts de Flandre vers la Lys.  
 . canalisée, elle disparaît  
 . valorisée, elle structure et donne sens à la proposition d'aménagement, de l'espace public des abords de l'église.*

Comment s'appuyer sur les caractéristiques paysagères dans les projets locaux d'aménagement ?

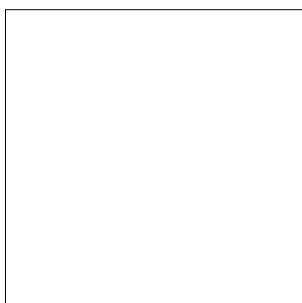
10



**Tenir compte des caractéristiques paysagères dans les propositions d'aménagement**  
*Le village de Merris s'est développé le long du coteau, en balcon sur la Lys*

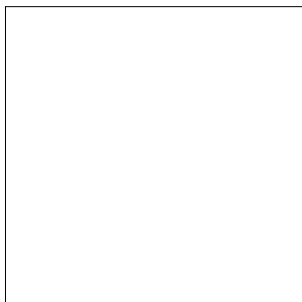
Quelle vocation donner aux "cônes de visualisation" ?

11

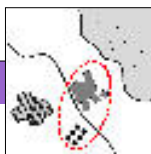


**Tenir compte des caractéristiques urbaines dans les propositions d'aménagement**  
*La morphologie urbaine entre en résonance avec celle du territoire. Le coteau et le versants mettent les clochers sur un plateau incliné, donc visible même sur un territoire dit plat. Le lien des clochers rend perceptible le lien des communes voisines*

12



**XXXXX :**  
*jhg h xv j h b x v b x c v , b x c c v , n b x v , n b ; x v n , b v , ; , n b ; ,*



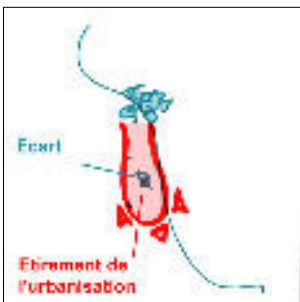
INDICES

DESCRIPTIONS

COMMENTAIRES/QUESTIONS

OUTILS/DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES

13



**Les écarts repoussent les limites urbaines : l'étalement des communes tend à les absorber**

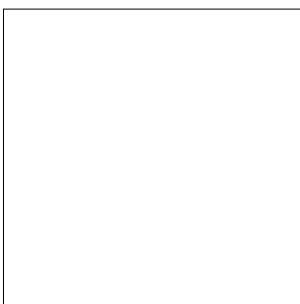
*Les exigences de confort, de raccordements des habitations isolées tend à étirer les réseaux. La réponse "ponctuelle" est amortie en viabilisant les terrains bordant ces nouveaux réseaux. Ils ouvrent sournoisement à l'urbanisation par étalements.*

*La première conséquence reste l'étalement et la perte de visibilité de la trame initiale de la commune :*

- . noyau
- . écarts (fermes isolées)
- . hameaux (groupe de fermes)

Comment faire face aux demandes de raccordements des habitations isolées ?

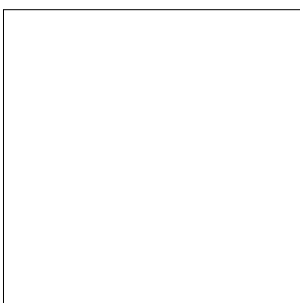
14



XXXXXXX :

*jhg h xv j h b x v b x c v , b x c c v , n b x v , n b ; x v n , b v , , ; n b ;*

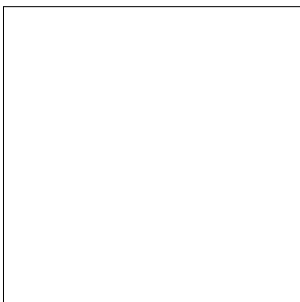
15



XXXXX :

*jhg h xv j h b x v b x c v , b x c c v , n b x v , n b ; x v n , b v , , ; n b ;*

16



XXXXX :

*jhg h xv j h b x v b x c v , b x c c v , n b x v , n b ; x v n , b v , , ; n b ;*