

# Un habitat durable, pour un urbanisme rural en Flandre ?

**Jean-Pierre VARLET**  
**Président du Pays des Moulins de Flandre**

Bonjour à tous. Avec l'urbanisme durable et la qualité de l'habitat, nous sommes aujourd'hui invités à réfléchir sur un thème ambitieux et complexe, puisqu'il s'agit de penser global mais d'agir local.

Il nous faut éviter l'extension pavillonnaire anarchique dans certaines communes rurales, même si l'existence d'un marché des terrains à vendre permet l'arrivée des néo-ruraux. De même, il nous faut lutter contre la prolifération des centres commerciaux en zone périphérique urbaine.

Cependant, pour nous élus, il est bien évident que les communes rurales ont également besoin de grandir. En effet, pour abriter une école ou des commerces, atteindre une taille critique de l'ordre de 600 à 700 habitants est une nécessité.

Face à de tels enjeux, le logement ne saurait constituer un élément isolé, et une approche systémique s'impose. Différents éléments interagissent en effet dans la durée, de façon complexe, et il existe plusieurs points sur lesquels nous pouvons agir.

Quelles sont les composantes de ce système complexe ? La première est tout ce qui a trait à l'espace et à la qualité du paysage. Ainsi, si l'on veut consommer moins d'espace à la campagne, peut-être s'agit-il avant tout de renforcer l'attractivité des villes.

La deuxième composante est l'habitat durable, avec la nécessité de réduire la consommation d'énergie. En la matière, certains avantages fiscaux jouent déjà significativement, et l'évolution des comportements est tout à fait favorable.

La troisième composante est le bilan carbone, peu satisfaisant en ce qui nous concerne, et pour lequel un effort en matière d'infrastructures et de transports collectifs s'avère donc indispensable. En conséquence, les mentalités doivent encore évoluer sur plusieurs points : ne pas effectuer systématiquement les petits trajets en voiture ; envisager l'utilisation de véhicules électriques ; développer davantage les pistes cyclables – parfois dangereuses dans les conditions de circulation actuelles ; et même tenter de modifier les modes d'organisation du travail, avec par exemple l'adoption du télétravail.

Pour conclure, j'ajoute que nous ne sommes pas les seuls acteurs de ce changement, et j'en profite pour remercier la DDE d'avoir pris l'initiative de l'organisation de cette journée, à laquelle nous avons également participé.

**Bernard WEISBECKER**  
**Vice-président du SCOT Flandre Dunkerque**

Créé par la loi du 13 décembre 2000 sur la solidarité et le renouvellement urbain, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est un document d'urbanisme dont l'objectif est d'organiser le

développement durable d'un territoire. Il doit donc répondre à des questions essentielles, et permettre de faire les choix qui conduiront le territoire à un modèle de développement durable.

Le SCOT Flandre Dunkerque, approuvé à la fin de l'année 2007, est en application depuis presque deux ans. Il a été précédé d'un long travail de diagnostic réalisé par l'AGUR, que nous devons remercier pour son aide précieuse, afin de permettre de faire ces choix en toute connaissance de cause.

Ce travail a abouti à la parution de documents dont vous avez certainement connaissance, en particulier le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Ce document, beaucoup plus petit et donc certainement beaucoup plus abordable, dresse notamment une liste de préconisations. D'abord, il faut préserver l'équilibre du territoire. En matière d'habitat, retenons l'objectif de construction de 400 à 450 logements par an, et la priorité donnée sur tout le territoire aux opérations de renouvellement urbain, c'est-à-dire à la requalification du parc foncier. Ensuite, chaque commune doit disposer d'une capacité de développement urbain raisonnable, comme vient de l'évoquer Jean-Pierre Varlet, et non disproportionnée par rapport à sa taille. De plus, il convient de renforcer la centralité des villes, bourgs et villages, toujours en privilégiant la proximité des logements avec les commerces et les services publics. De même, il s'agit de préserver le plus possible les zones agricoles de tout étalement urbain qui serait déstructurant pour les exploitations.

Il faut également protéger de façon stricte les zones naturelles, et donc assurer une bonne intégration paysagère, réaliser prioritairement les extensions urbaines réservées à l'habitat résidentiel dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs et veiller à la faisabilité et au bon dimensionnement des équipements destinés à la collecte et l'épuration des effluents domestiques. Il convient en outre d'éviter la réalisation de nouvelles zones d'habitat, ou la densification, dans des secteurs susceptibles d'être exposés à des risques naturels ou technologiques – ici, je pense particulièrement au risque d'inondation. La consommation foncière périphérique doit être réduite, en cherchant des tailles modérées pour les parcelles attribuées à l'habitat pavillonnaire (la question se pose régulièrement dans certaines communes). De nouveaux modèles architecturaux, mieux adaptés à la demande en logement individuel dans les espaces centraux des villes – nous en parlerons aujourd'hui – doivent être recherchés. Il s'agit également d'accompagner les opérations de construction et de requalification par des embellissements, et enfin d'encourager les démarches visant à généraliser l'application des techniques HQE (Haute Qualité Environnementale), pour favoriser un développement durable.

L'ensemble de ces préconisations – qui viennent toutes se répercuter dans le SCOT – peut paraître contraignant, mais l'Etat est derrière nous et prend ses dispositions. Je conseille donc à tout maire ayant un projet d'y associer le SCOT, et ce dès le début de la démarche, pour éviter de perdre du temps et surtout de faire des erreurs risquant d'aboutir à une impasse. Nous sommes à vos côtés pour faire face à tous les problèmes.

**Philippe CARROT**

**Directeur Départemental Adjoint de l'Équipement du Nord**

Comme l'a dit Jean-Pierre Varlet, nous sommes à l'origine de cette journée, que nous avons organisée avec l'aide du CETE (Centre d'Études Techniques de l'Équipement). Nous avons voulu le faire pour expliquer que la DDE restera toujours au contact des territoires, pour réaffirmer notre volonté d'être présents à vos côtés sur le terrain. Ce contact avec les réalités du terrain nous permet en effet de pouvoir mieux les faire comprendre, alors que l'objectif de la DDE est justement de les expliquer le plus possible.

La loi sur la solidarité et le renouvellement urbain a également inauguré la pérennité du Syndicat mixte du SCOT. Au-delà de la progression du schéma, il s'agit de faire en sorte que la volonté politique qui s'est exprimée initialement se matérialise effectivement dans l'élaboration des différents documents d'urbanisme, et dans la réalité du quotidien des territoires. Les élus font partie de ce Syndicat mixte, et peuvent y faire remonter les difficultés rencontrées sur le terrain.

Aujourd'hui, accompagner le Grenelle de l'environnement constitue réellement une exigence. Nous sommes en effet à l'aube de la mise en œuvre de cette loi. La première loi est déjà votée et la deuxième devrait arriver très prochainement, mais évidemment nous avons déjà largement anticipé sur cette problématique.

Caractérisons le territoire de la Flandre maritime à travers quelques données statistiques. Nous constatons une forte rotation de la demande de logement de nouveaux arrivants, sur un territoire qui possède donc une forte attractivité. En effet, entre 1999 et 2006, l'augmentation de la population est passée de + 5,1 % à + 7,6 % par an. De même, l'augmentation de la demande de logements est passée de + 8,2 % à + 15,7 % par an, soit plus de 400 logements construits chaque année entre 1999 et 2006. Soulignons à ce propos que ces chiffres sont voisins de ceux des objectifs du SCOT, compris entre 400 et 450.

Ce territoire se caractérise également par l'existence de nombreuses maisons individuelles, et dotées de parcelles importantes. Il s'agit d'un paramètre important en termes d'économie d'espace, et il convient donc de se réinterroger concrètement sur la question de la densité.

Il se caractérise enfin par une forte dépendance à la voiture : nous vivons en effet sur un territoire où sans voiture, on est un peu démuné. Cependant, je pense que nos concitoyens sont aujourd'hui en attente d'un territoire qui offre l'alternative des transports en commun. La question étant largement relayée par les médias, il est en effectivement difficile d'y échapper.

