



03.

Document d'orientation et d'objectifs



INTRODUCTION

Le Document d'orientation et d'objectifs du SCOT de Lille Métropole (DOO) décline les deux ambitions transversales qui guident le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) :

- développer la métropole européenne et transfrontalière, la dynamiser et fluidifier l'accessibilité du territoire ;
- protéger, préserver le cadre de vie, l'environnement et les ressources, ainsi qu'engager la transition énergétique.

Le SCOT définit les conditions du développement maîtrisé d'une métropole ambitieuse, notamment en matière économique et résidentielle. Cette croissance s'opère dans un contexte de maîtrise de l'étalement urbain et de gestion économe de la ressource foncière.

La première partie du DOO s'attache à définir les grands principes qui régissent le développement maîtrisé de la métropole lilloise, garantissant ainsi un équilibre entre espaces urbains et espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. La trame urbaine ainsi que l'armature verte et bleue y sont présentées.

La deuxième partie du DOO développe, en cohérence avec la première partie, l'application de ces objectifs et orientations par axes thématiques : mobilité, habitat, économie, commerce, environnement et cadre de vie.

La troisième partie présente la démarche « territoire de projets ».

Les éléments opposables du présent document sont mis en valeur en couleur et en gras. Les cartes ont également une valeur prescriptive.

Dans le présent document, les mentions à la Communauté de communes de Weppes doivent s'entendre comme « ancienne » Communauté de communes de Weppes sans que cela ne modifie les orientations et objectifs, notamment la ventilation du compte foncier.



SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
GARANTIR LES GRANDS ÉQUILIBRES DU DÉVELOPPEMENT	7
La trame urbaine	9
Assurer un développement compatible avec la préservation de la ressource en eau « Grenelle »	13
L'armature verte et bleue	15
Le compte foncier	27
AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE ET LA FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS	35
Garantir l'accessibilité à grande échelle	37
Organiser la mobilité à l'échelle euro-régionale	39
Assurer la fluidité interne du territoire	43
RÉPONDRE AUX BESOINS EN HABITAT DANS UNE DYNAMIQUE DE SOLIDARITÉS	49
Assurer les parcours résidentiels par une offre adaptée et diversifiée	51
S'engager en faveur d'une rénovation ambitieuse du parc de logements	57
Lutter contre les inégalités sociospatiales	59
SE MOBILISER POUR L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI DE DEMAIN	61
Les principes de localisation du foncier et de l'immobilier économiques	63
Les priorités spatiales du développement économique	67
Le compte foncier économique	73
ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL MÉTROPOLITAIN	75
Conforter les centralités commerciales urbaines	77
Les conditions d'implantations spécifiques	79



VISER L'EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE	81
Garantir un cadre respectueux des ressources naturelles et de la santé publique.....	83
Préparer l'avenir énergétique de la métropole et son adaptation au changement climatique.....	91
OFFRIR UN CADRE DE VIE MÉTROPOLITAIN DE QUALITÉ	97
Concevoir des espaces publics de qualité porteurs du vivre ensemble	99
Reconnaître la richesse et la diversité du patrimoine et des paysages	101
Développer et conforter l'université, le tourisme, les arts, la culture et les sports	105
Mettre en œuvre la métropole intelligente et connectée	107
LA DÉMARCHE « TERRITOIRE DE PROJETS ».....	109
Initier des territoires de projets.....	111
ANNEXES.....	115



GARANTIR LES GRANDS ÉQUILIBRES DU DÉVELOPPEMENT

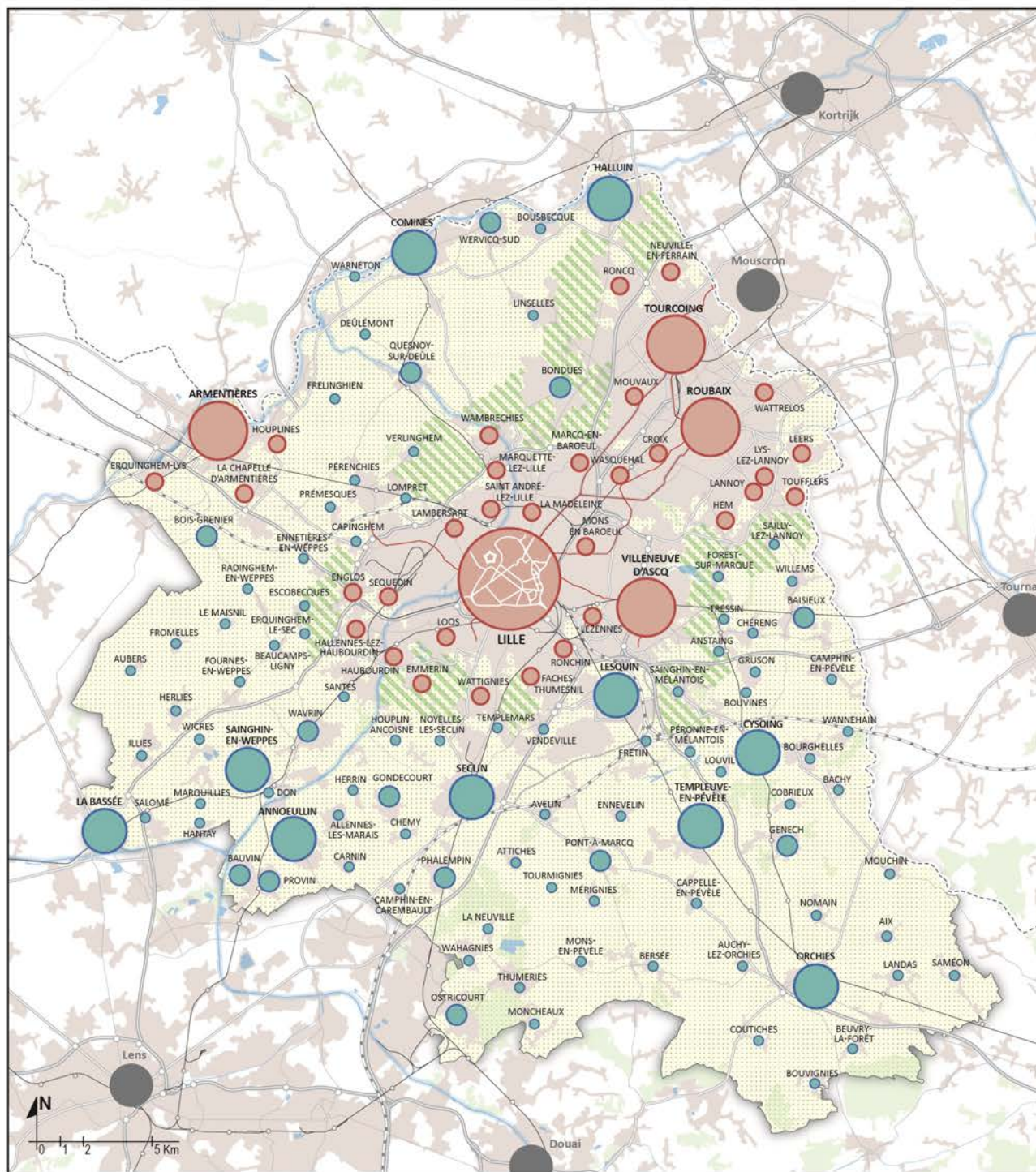
Le DOO détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbanisés et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestier. Ces orientations s'articulent autour de la trame urbaine et de l'armature verte et bleue.

Il arrête, par secteur géographique, les objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain en décrivant, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres.

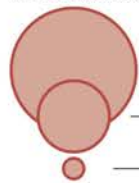
Étant donné la vulnérabilité de la source d'approvisionnement principale en eau potable de la métropole lilloise, les développements urbains envisagés dans le cadre de la déclinaison locale de l'armature urbaine et du compte foncier intègrent l'impératif de reconquête et de préservation de l'aire d'alimentation des captages (AAC), ainsi que les capacités de fourniture en eau potable.



DESSINER LE FUTUR DE L'ARMATURE URBAINE



En structurant l'agglomération centrale...



- Le cœur métropolitain et régional
- Les villes-centres d'agglomération
- Les autres villes de l'agglomération



Les hémicycles (espaces agricoles et naturels attenants à l'urbanisation)

... et en polarisant le développement urbain de la couronne métropolitaine



- Les villes d'appui
- Les villes-relais
- Les villes et villages durables



La couronne métropolitaine



LA TRAME URBAINE

La métropole lilloise, qui se caractérise par l'importance des espaces agricoles et naturels (plus de la moitié du territoire), vise une armature urbaine qui :

- recherche l'équilibre entre le développement de la ville et la préservation de la campagne. Trois objectifs sont recherchés : limiter l'étalement urbain, maîtriser l'extension de la ville et optimiser la ressource foncière ;
- s'appuie sur la typologie des communes (cf. carte ci-contre) et propose un modèle de développement spatial basé sur l'attractivité des territoires et des bassins de vie.

ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

L'armature urbaine définit pour chaque commune le rôle qu'elle devra jouer dans le développement futur du territoire selon une typologie communale. Il est à noter que l'armature urbaine s'exprime à l'échelle communale et ne dessine pas de territoire contrairement au compte foncier dont la répartition s'effectue selon un découpage territorial basé sur des enjeux d'aménagement et de consommation foncière (cf. chapitre « Compte foncier »).

Le SCOT promeut un principe de sobriété foncière et un principe corollaire de limitation des coupures urbaines et de la fragmentation des paysages.

Le SCOT promeut une organisation urbaine multipolaire garantissant aux habitants l'accès aux équipements et services au plus près de leur domicile et la possibilité d'emprunter un système performant de transports collectifs.

La typologie des communes de l'armature urbaine visent à orienter le développement selon les principes suivants :

Le cœur métropolitain et régional développe son hyper centre associant des fonctions commerciales métropolitaines, de pôle d'échanges et d'espaces publics emblématiques. Il accueille en priorité des activités commerciales, artisanales et de services qui participent au renforcement de l'attractivité du cœur métropolitain, par un effet de concentration spatiale ou de rareté et qui viennent appuyer son attractivité touristique et son rôle de porte d'entrée métropolitaine. Les multiples alternatives à la voiture doivent y être particulièrement développées.

Les villes de l'agglomération centrale situées à proximité du cœur métropolitain (La Madeleine, Saint-André, etc.) ou le long de « l'épine dorsale » du Grand Boulevard, qui suit l'axe historique de métropolisation entre Lille et Roubaix-Tourcoing, continuent à jouer leur rôle de structure du développement de l'agglomération centrale.

Les centralités d'agglomération, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Armentières offrent les services et commerces liés à une forte centralité et accueillent certaines fonctions métropolitaines. Leur offre commerciale rayonne sur une grande partie du territoire métropolitain. Cette offre vient en appui de l'implantation d'activités tertiaires, d'équipements sportifs et de loisirs d'échelle métropolitaine. Elles ont vocation à être renforcées dans cette position.

Les villes d'appui, situées dans les espaces périurbains, accueillent une partie du développement urbain lié au regain d'attractivité du territoire en raison de la qualité de leur desserte en transports en commun et du niveau de services (équipements, commerces...) qu'elles offrent. Les villes d'appui participent au renforcement de l'offre de production de logements tout en préservant les particularités de leur environnement.

Les villes-relais poursuivent leur rôle de polarité moyenne au sein des espaces périurbains selon leur poids et leur rôle actuel et futur. Le développement des villes relais s'organise selon les tendances observées, accueillant les équipements de proximité nécessaires au poids de leur population. Les efforts sont portés sur l'optimisation du rabattement en transports en commun vers les villes d'appui.

Les villes et villages durables du territoire du SCOT de Lille Métropole qui maillent la couronne périurbaine assurent un développement harmonieux et cohérent dans le respect de leur identité rurale. Ils disposent d'une capacité de production de logements correspondant aux besoins de renouvellement, de développement et d'adaptation du parc d'habitation. Cette capacité permet également d'augmenter modérément sa population. Compte tenu de situations spécifiques, certaines communes classées « villes et villages durables » telles que Thumeries sont soumises à des exigences de production de logements sociaux. Ces communes bénéficient d'une marge de manœuvre qui leur assure la possibilité de produire des opérations de logements mixtes.



LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN

Développer la métropole lilloise, tout en préservant les paysages et l'activité agricole, consiste à agir sur trois leviers principaux :

- la part du développement urbain en renouvellement des tissus urbains existants ;
- les modalités et les formes des développements en extension urbaine qui doivent concilier une consommation foncière raisonnée et le respect des contextes urbains et paysagers dans lesquels ils s'inscrivent ;
- l'optimisation de l'utilisation du foncier mobilisé, qu'il soit en renouvellement ou en extension.

Renforcer le renouvellement de la ville sur elle-même

L'objectif de renouvellement urbain est établi à 3 970 ha. Environ deux tiers (2 430 ha) sont à destination mixte et résidentielle et un tiers (1 540 ha) à destination économique.

Il convient de développer des outils réglementaires facilitant l'utilisation des formes d'optimisation du foncier et de son renouvellement adaptées au contexte urbain dans lequel elles interviennent (division parcellaire, surélévation, agrandissement, comblement...).

Il est conseillé de recenser les espaces mutables tels que les friches urbaines et industrielles et identifier les freins à lever pour enclencher leur reconversion. Il convient de réfléchir, dans le respect des dispositions réglementaires, aux usages temporaires des friches qui concourent à leur transformation urbaine (boisements, mise à disposition aux artistes, étudiants, associations ou artisans). À défaut de l'affectation d'un usage transitoire possible ou d'une reconversion pérenne, ces espaces peuvent être notamment réaffectés à la renaturation.

MAÎTRISER L'EXTENSION DE LA VILLE

Le développement urbain en extension correspond à un mode naturel et historique du développement de la ville. Néanmoins, ce n'est pas l'extension urbaine en tant que telle mais bien son accélération, par rapport à la croissance démographique et par l'intermédiaire de formes urbaines consommatrices d'espaces, qui doit être maîtrisée.

Les critères de localisation du développement urbain futur

Les critères de localisation du développement urbain futur ont pour objectif de diminuer l'impact de l'urbanisation sur

l'activité agricole, l'environnement et les paysages tout en assurant une ville des proximités aux habitants.

Les sites qui pourront être ouverts à l'urbanisation seront localisés en veillant :

- au rapprochement des projets d'urbanisation aux transports en commun ;
- à l'identification de limites à l'urbanisation afin d'éviter l'étalement et les linéaires urbains ;
- à la clarification du rapport entre la ville et la campagne ;
- à la protection de l'environnement et de la trame verte et bleue et à l'interdiction du développement des haumeaux dépourvus d'équipements, services et transports en commun.

Faire la ville à proximité des transports en commun et des pôles de services

Le développement urbain, en renouvellement et en extension, doit prioritairement être localisé à proximité piétonne et selon une bonne garantie d'accès piéton des arrêts de transports en commun et des pôles de services de la commune.

L'articulation entre urbanisation, pôles de services et centralité permet d'assurer la vitalité aux centres des villes et des villages, ainsi que la bonne utilisation des équipements indispensables à la qualité de vie des habitants.

À cet effet, il appartient aux PLU de définir des outils à privilégier afin de poursuivre des objectifs de localisation à proximité des transports et de niveaux à atteindre en termes de densités.

Poser des limites à l'urbanisation

Il convient d'identifier les limites à l'urbanisation de l'agglomération centrale, comprenant l'agglomération d'Armentières et la Vallée de la Lys. Les hémicycles constituent l'une de ces limites.

Les limites peuvent avoir différentes natures : elles peuvent prendre appui sur des éléments bâtis, naturels, agricoles ou paysagers tels qu'un bâtiment distinctif, une route, un linéaire d'arbres, un cours d'eau ou un cône de vue. Ces limites existantes ou à venir peuvent faire l'objet d'un traitement urbain ou paysager préalable à l'urbanisation.

Qualifier le rapport entre la ville et la campagne

Une extension urbaine peut être une opportunité pour qualifier le rapport entre la ville et la campagne, mais cela impose d'en encadrer les formes.



Dans le respect du contexte urbain et paysager local, les extensions urbaines se localisent au contact des tissus urbains existants de manière à :

- maintenir les coupures urbaines existantes afin d'éviter la jonction avec des communes ou des hameaux actuellement distincts ;
- éviter la création de linéaires urbains aussi appelés « village-rue » ;
- respecter ou aménager les vues sur les paysages naturels et agricoles.

Limitier l'extension et la densification des hameaux

Les hameaux n'ont pas vocation à s'étendre au-delà de leurs limites actuelles. Dans une logique de limitation de l'étalement urbain, des densifications peuvent être autorisées dans les limites du hameau existant et des capacités des réseaux de viabilisation (desserte, eau potable, assainissement et électricité), à condition de respecter les volumes bâtis et le cadre paysager.

OPTIMISER LA RESSOURCE FONCIÈRE

Le troisième levier de la maîtrise de la consommation foncière est l'optimisation du foncier affecté ou réaffecté à l'urbain. Les orientations définies ci-après s'appliquent donc au développement tant en renouvellement urbain qu'en extension.

L'objectif est d'établir les conditions d'une consommation économe de l'espace. Pour cela, il est nécessaire de :

- lutter contre les formes plus ou moins organisées de mitage et de grignotement urbains ;
- articuler le développement urbain avec les arrêts des transports en commun ;
- réduire l'impact foncier du développement économique et commercial, ainsi que de renforcer la mixité des usages et des fonctions des tissus urbains.

Rechercher une densification des opérations

Une densification des opérations doit être recherchée. Tout en suivant cet objectif, l'environnement de l'opération doit également être pris en compte de façon à préserver l'harmonie du contexte urbain et paysager.

Un effort supplémentaire de densification doit être fait dans les sites les mieux desservis par les transports en commun. Le Plan local d'urbanisme (PLU) précise la délimitation de ces zones de densification et en quantifie le niveau au regard d'une analyse de l'existant et de la qualité de la desserte en transport. Des dérogations pourront être accordées dans les quartiers prioritaires en politique de la ville.

Réduire l'impact foncier du développement économique et commercial

L'objectif est de limiter le potentiel foncier dédié à l'économie à 2 630 ha à horizon SCOT, réparti entre foncier en renouvellement urbain et foncier en extension urbaine. À ce foncier dédié à l'économie s'ajoute le potentiel d'accueil d'activités économiques dans les tissus urbains mixtes.

Afin de réduire l'impact foncier du développement économique, il convient de poursuivre plusieurs objectifs :

- une localisation dans le tissu urbain existant ;
- la limitation de l'impact du stationnement ;
- la valorisation des sites les plus accessibles ;
- la régénération du tissu économique sur lui-même ;
- l'intensité et le phasage des nouveaux espaces économiques en extension (cf. chapitre « Économie ») ;
- l'aménagement de parcs d'activités plus denses, permettant une optimisation de l'usage du foncier et, sur le territoire de la MEL, respectant les orientations de la Charte des Parcs d'Activités du XXI^e siècle ;
- la limitation de l'emprise foncière du stationnement.

Renforcer la mixité des usages et des fonctions

La ville mélange les fonctions : habitat, travail, consommation, divertissement, enseignement, santé... Depuis la seconde moitié du XX^e siècle, la rationalisation de la production des différents espaces urbains génère une ville qui juxtapose d'importants secteurs monofonctionnels. Cette spécialisation participe à l'étalement urbain mais aussi à la dévitalisation et la fragilisation d'importantes parties de la métropole lilloise. La mixité des fonctions dans la production des espaces urbains, notamment à dominante économique ou commerciale, doit être privilégiée quelle qu'en soit la forme : en renouvellement et en extension urbaine.

Il est préconisé d'assurer le maintien ou le développement des activités économiques en ville, de type tertiaire ou productif et logistique, dans la mesure de leurs contraintes respectives, mais aussi les activités commerciales, artisanales et de services à proximité de l'habitat dans la mesure de la compatibilité réciproque de ces fonctions (cf. chapitre « Économie »).

Enfin, il s'agit de favoriser la mutabilité des usages et des fonctions du bâti existant et des constructions nouvelles.

Il est recommandé que les opérations d'aménagement prennent en compte les innovations en matière de déplacements (nouveaux moyens de transport, développement des véhicules électriques...) et encouragent les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (à travers, par exemple, des stations d'autopartage en milieu urbain, la



création de points de rencontre dédiés au covoiturage...)
(cf. chapitre « Mobilités »).

Promouvoir la qualité urbaine

Une attention particulière doit être portée à la qualité des espaces publics. L'objectif poursuivi est de créer des espaces publics hiérarchisés, animés, faciles et agréables à vivre, en particulier pour les piétons et les cyclistes.

Les espaces publics créés doivent proposer une hiérarchie des voies cohérente, inscrite dans la continuité des espaces publics existants, favorisant un maillage qui préserve les possibilités d'évolution du tissu à long terme (éventualité de prolongement des voiries...) et en évitant les voies en impasse et les systèmes de desserte fermés.

Afin de promouvoir un cadre de vie durable, apaisé et convivial, la création d'espaces verts de respiration dans les nouveaux quartiers créés est encouragée, en particulier lorsque ce besoin apparaît dans les quartiers adjacents. Les projets urbains doivent favoriser le partage d'espaces de rencontre, publics ou privés (parcs, placettes, espaces de jeux, jardins partagés...), dont le nombre, l'échelle et la disposition doivent être adaptés aux usages du quartier. Ils doivent privilégier l'échelle du piéton dans la conception de l'espace public et favoriser le partage modal de la voirie (espaces partagés, « zones de rencontre », zones 20...).



ASSURER UN DÉVELOPPEMENT COMPATIBLE AVEC LA PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU

En vue de sécuriser l'approvisionnement en eau de la métropole lilloise et d'atteindre un bon état (ou potentiel) des eaux souterraines et de surface, comme prescrit au SDAGE Artois Picardie, il est important d'impulser une action coordonnée sur les axes prioritaires suivants :

- la préservation et la reconquête des ressources en eau stratégiques pour l'alimentation en eau potable, notamment l'AAC du sud de Lille (cf. cartes du chapitre « Agir pour la reconquête d'une ressource en eau irremplaçable » et annexes) ;
- l'usage économe et adapté des ressources en eau ;
- sécuriser l'alimentation en eau potable en cas de pollution ou sécheresse par la diversification des sources d'approvisionnement et le renforcement des capacités de stockage, interconnexions avec les territoires voisins, nouvelles ressources... ;
- le bon fonctionnement du système d'assainissement et la gestion durable des eaux pluviales.

L'aire d'alimentation des captages prioritaires « Grenelle » au sud de Lille est le périmètre à l'intérieur duquel s'effectue le réapprovisionnement de la nappe de la craie, identifiée comme ressource en eau irremplaçable pour la métropole lilloise.

S'y appliquent les orientations et objectifs détaillés dans le chapitre « Exemplarité en matière d'environnement », qui se déclinent selon les deux ambitions transversales du PADD :

PROTÉGER, PRÉSERVER, RECONQUÉRIR

Trois objectifs prioritaires pour protéger et reconquérir la ressource :

- agir sur les sources de pression existantes, celles liées aux activités agricoles, aux infrastructures de transport, aux friches polluées, aux zones d'habitat et d'activités...

- éviter d'ajouter des menaces supplémentaires sur la ressource, en privilégiant en termes d'usage des sols les espaces naturels et agricoles et en évitant l'installation d'activités présentant des risques de pollution pour la nappe dans les zones les plus sensibles de l'AAC (vulnérabilité totale à forte sur le plan fourni en annexe) ;
- assurer l'intégration des mesures nécessaires à la protection de la nappe dans les nouveaux projets d'aménagement.

DÉVELOPPER, DYNAMISER, FLUIDIFIER

L'enjeu capital de préservation et de reconquête de l'aire d'alimentation de la nappe de la craie se traduira à travers un projet de développement global, respectueux de la protection de la ressource en eau. Pour cela, le développement du territoire poursuit les objectifs suivants :

- maintenir l'agriculture en lui donnant les moyens d'évoluer ; Ainsi, prioritairement, dans l'aire d'alimentation de la nappe de la craie, les collectivités facilitent les projets d'évolution des modes d'exploitation agricole adaptés aux enjeux de préservation de la qualité des eaux ;
- étendre l'aire d'influence du Parc de la Deûle et poursuivre le développement des pratiques récréatives ;
- faire du territoire un laboratoire d'innovation en matière d'aménagement et de gouvernance ;
- proposer des solutions adaptées pour améliorer les mobilités, en permettant la maîtrise du trafic (enjeu majeur qui devrait s'appuyer sur une réflexion spécifique à l'échelle de l'AAC) et l'optimisation des besoins de voies nouvelles. La bonne adéquation entre l'offre de transport (TC, capacité des infrastructures routières...) et le développement urbain ou économique devra y contribuer.

L'ensemble des objectifs et orientations est détaillé dans les chapitres « Agir pour la reconquête d'une ressource en eau irremplaçable » et « Initier des territoires de projets ».



L'ARMATURE VERTE ET BLEUE

L'armature verte et bleue se compose des espaces agricoles et naturels non bâtis, des espaces de nature en ville et du réseau hydrographique structurant. Ces éléments peuvent parfois se superposer ou interférer entre eux ; ils interagissent aussi avec la trame urbaine.

Afin de préserver les grandes entités agro-paysagères et leurs caractéristiques, il est nécessaire de :

- respecter l'intégrité des grandes plaines à dominante agricole ;
- préciser les modalités de préservation des grandes entités agro-paysagères suivantes :
 - la plaine de la Lys, avec ses élevages et ses cultures spécialisés ;
 - les « openfields » des Weppes, de la Vallée de la Deûle et du Mélantois, notamment la Plaine de Bouvines ;
 - la Pévèle, terre de semenciers et d'une agriculture à haute valeur ajoutée ;
 - la Vallée de la Marque, mosaïque de prairies et boisements ;
- pérenniser leur fonction agricole et, pour certaines, leur contribution forte à la biodiversité, ainsi que prévoir la préservation des éléments naturels du paysage agricole (haies, arbres remarquables, bosquets, mares, talus...) par leur identification et la mise en place de mesures de protection appropriées ;
- assurer une qualité architecturale du bâti et une insertion paysagère des sièges d'exploitation et des bâtiments annexes ;
- assurer des continuités écologiques en marge des espaces agricoles afin de relier les zones les plus denses du territoire et les espaces majeurs de la trame verte ;
- adosser à ces continuités des itinéraires réservés aux modes actifs (itinéraires de promenades, véloroutes...)

PRÉSERVER UNE AGRICULTURE DIVERSIFIÉE ET DYNAMIQUE

La fonctionnalité agricole des espaces cultivés doit être préservée. Pour cela, il faut prendre en compte l'impact des extensions urbaines potentielles et privilégier les solutions d'urbanisation les moins impactantes pour l'activité agricole, notamment afin de permettre la circulation des engins, de prévenir l'enclavement des sièges d'exploitation et d'éviter ou de minimiser le morcellement des exploitations et des conflits d'usages.

La production d'énergies renouvelables en milieu agricole doit être compatible avec l'activité agricole et ses éventuelles nuisances maîtrisées, conformément aux règles nationales en vigueur. **Il convient dans certains cas de permettre le changement de destination des bâtiments agricoles. Cette mesure doit en priorité être réservée aux bâtiments présentant un intérêt patrimonial, architectural ou environnemental reconnu.**

En plus de la préservation des terres, la pérennité de l'activité agricole passe par une stratégie de développement de filière et de distribution, ainsi que par l'accompagnement des agriculteurs dans leur installation, leur formation et leur diversification (cf. chapitre « Économie »).

Dans les secteurs soumis à une pression foncière importante, la mise en place des outils particuliers de préservation et de valorisation du foncier agricole doit être encouragée : Zone agricole protégée (ZAP) ou périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN).

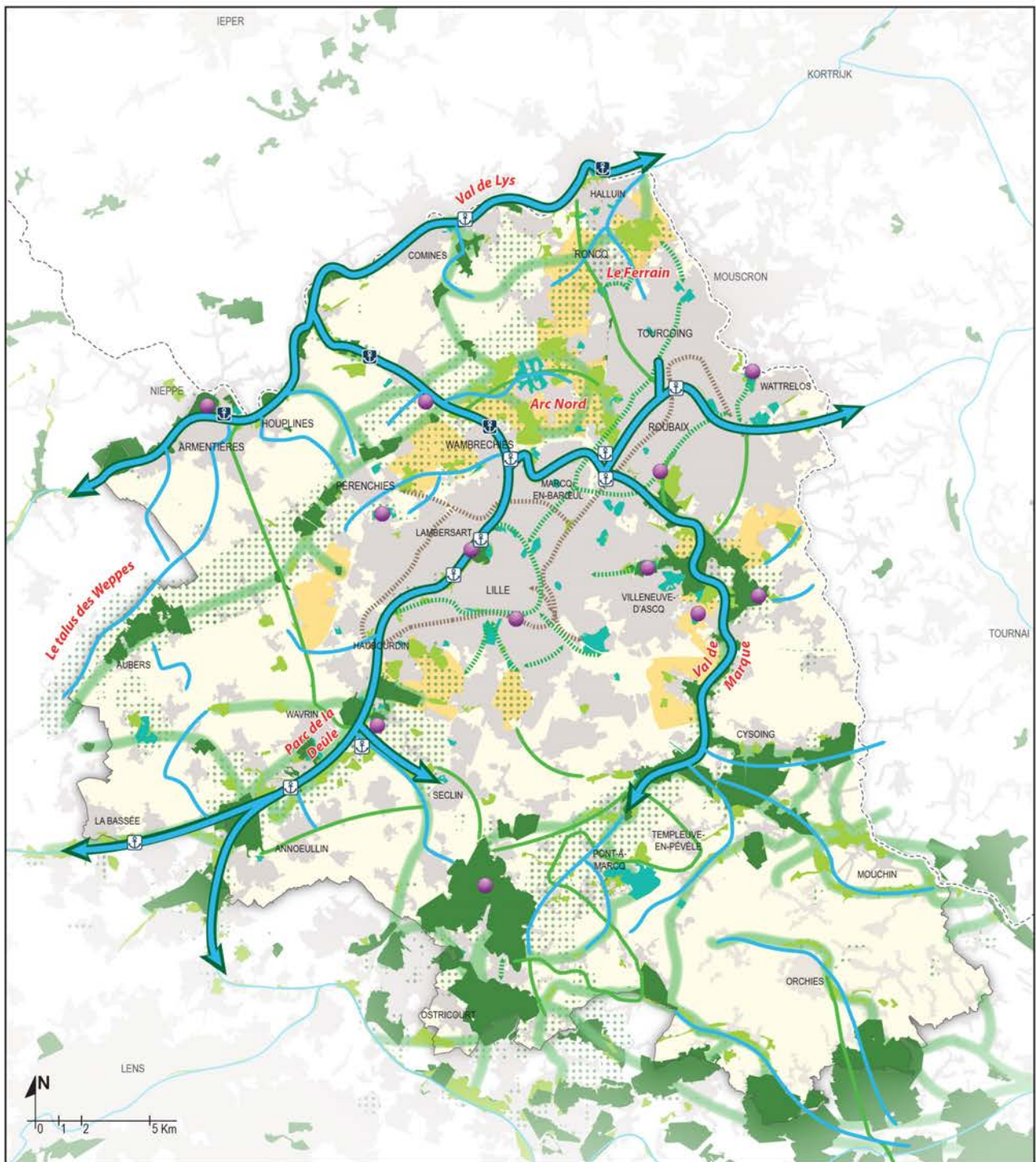
Dans l'attente de l'urbanisation, il est également souhaitable de privilégier l'exploitation agricole afin d'éviter la perte d'espaces agricoles lors des périodes de gestion transitoire. Pour cela, les collectivités ou établissements publics peuvent s'assurer de la mise en culture de leurs propriétés en attente de projet (sous forme de convention ou bail), et inciter les propriétaires fonciers à la mise en culture des espaces en attente d'urbanisation.

Pour la mise en place de ces objectifs, peuvent être réalisés, au moins à l'échelle des intercommunalités :

- des diagnostics agricoles partagés et prospectifs - à réaliser - en tenant compte du fonctionnement des exploitations agricoles ;
- des projets agricoles partagés avec la profession, en particulier pour accompagner les documents d'urbanisme. Le projet soutiendra le maintien et le développement d'une agriculture viable et diversifiée et des circuits courts, y compris la vente directe ;
- des partenariats, à l'exemple du Comité partenarial entre la Métropole Européenne de Lille et la Chambre d'Agriculture, ou sous d'autres formes, afin de pérenniser le dialogue entre collectivités et monde agricole au-delà de l'élaboration des documents d'urbanisme. Pour cela, une concertation ou association des différents acteurs est souhaitable : représentants publics et associatifs, propriétaires, exploitants...



L'ARMATURE VERTE ET BLEUE MULTIFONCTIONNELLE



Principaux espaces de reconquête écologique

- Réservoir de biodiversité à préserver
- Espace naturel relais à conforter
- Principe de connexion à dominante écologique : fonctionnalité des milieux à maintenir ou restaurer*
- Principale liaison écologique prenant appui sur le réseau hydrographique : Potentiel à développer

Trame écologique et paysagère support d'activité récréative

- ➡ Continuité structurante écologique, récréative et paysagère
- Caractère naturel et paysager à maintenir ou à renforcer
- Principe de connexion à dominante récréative - Voie verte
- Autre continuité verte urbaine à favoriser
- Voie ferrée active : rôle de connectivité à prendre en compte

- La nature en ville à conforter
- Espace vert (existant ou en projet) potentiel à exploiter
- Pôle récréatif majeur (existant ou potentiel) : attractivité et accessibilité à renforcer
- Équipement de tourisme fluvial existant ou potentiel

Espace à dominante agricole

- Hémicycle (proposition de périmètre)
- Espace agricole : pérenniser une agriculture diversifiée et durable

*Pour plus de détails, consulter la carte « TVB écologique »

Décembre 2015

l'Agence
Lille Métropole

Source : ADULM, 2015



Par ailleurs, les politiques publiques encouragent :

- les mesures agro-environnementales de reconquête des cours d'eau non domaniaux, en matière de qualité de l'eau et de fonctionnalités écologiques (mise en place de zone tampon avec restauration de ripisylves, usage raisonné de phytosanitaires...);
- les mesures de valorisation des activités et des produits agricoles respectueux de la ressource en eau des champs captants du sud de Lille, sous forme de label par exemple.

LES HÉMICYCLES, ESPACES AGRICOLES MULTIFONCTIONNELS AUX FRANGES DE L'AGGLOMÉRATION CENTRALE

Les hémicycles sont des entités agro-paysagères situées aux franges de l'agglomération centrale. Ils concernent les communes suivantes : Anstaing, Beaucamps-Ligny, Bondues, Capinghem, Emmerin, Englos, Ennetières-en-Weppes, Erquinghem-le-Sec, Escobecques, Faches-Thumesnil, Forest-sur-Marque, Fretin, Hallennes-lez-Haubourdin, Halluin, Haubourdin, Hem, Linselles, Lompret, Loos, Marcq-en-Baroeul, Marquette-lez-Lille, Neuville-en-Ferrain, Noyelles-les-Seclin, Roncq, Sailly-lez-Lannoy, Sainghin-en-Melantois, Templemars, Toufflers, Tressin, Vendeville, Verlinghem, Villeneuve-d'Ascq, Wambrechies, Wattignies et Willems.

Les limites des hémicycles sont localisées sur la carte de l'armature verte et bleue multifonctionnelle. La localisation précise des limites des hémicycles sera fixée dans les PLU. Les hémicycles n'ont pas vocation à accueillir d'urbanisation nouvelle. Cependant, dans les communes contenant un hémicycle, des ouvertures à l'urbanisation modérées, en limite des secteurs actuellement urbanisés, peuvent être envisagées comme des opportunités pour améliorer la qualité paysagère de la frange urbaine, avec une attention particulière relative à leur aménagement et à la perméabilité entre les milieux urbains et agricoles.

Chaque hémicycle possède des caractéristiques et potentiels spécifiques (types d'activités agricoles, présence ou non d'équipement de loisirs, rôle dans l'alimentation des champs captants...).

Les principes qui régissent la traduction locale des hémicycles sont les suivants :

- mettre en valeur les grands espaces agricoles et naturels aux franges de l'agglomération centrale en tant qu'espaces de respiration, comme l'Arc nord, le Mélantois et la Plaine de Bouvines, notamment en favorisant la perméabilité entre les espaces urbains et agricoles (qualité

paysagère de la frange, création d'espaces publics cherchant à valoriser le contexte de transition agricole/urbain...);

- améliorer la qualité paysagère et la fonctionnalité écologique, notamment par des actions de renforcement de la végétation (plantation de haies, d'arbres d'alignement ou isolés, de bosquets...), le maintien ou la création d'espaces à valeur écologique ;
- assurer une intégration architecturale et paysagère optimale des constructions existantes au sein des hémicycles ainsi qu'à leurs franges ;
- améliorer le maillage des cheminements à l'intérieur de l'hémicycle et son accessibilité par les modes actifs depuis les espaces urbains ; l'accueil de nouvelles activités récréatives pourraient être admis en cohérence avec la vocation agricole dominante de l'hémicycle ; les conditions de ces implantations sont à préciser dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme et en concertation avec le monde agricole.

Dans les espaces urbains existants au contact des hémicycles, les politiques publiques encouragent la mise en œuvre de projets d'amélioration de la perméabilité entre les espaces urbains et agricoles (qualité paysagère de la frange, création d'espaces publics cherchant à valoriser le contexte de transition agricole/urbain...).

Dès lors, les hémicycles sont par nature des territoires où le recours aux orientations d'aménagement et de programmation apparaît pertinent.

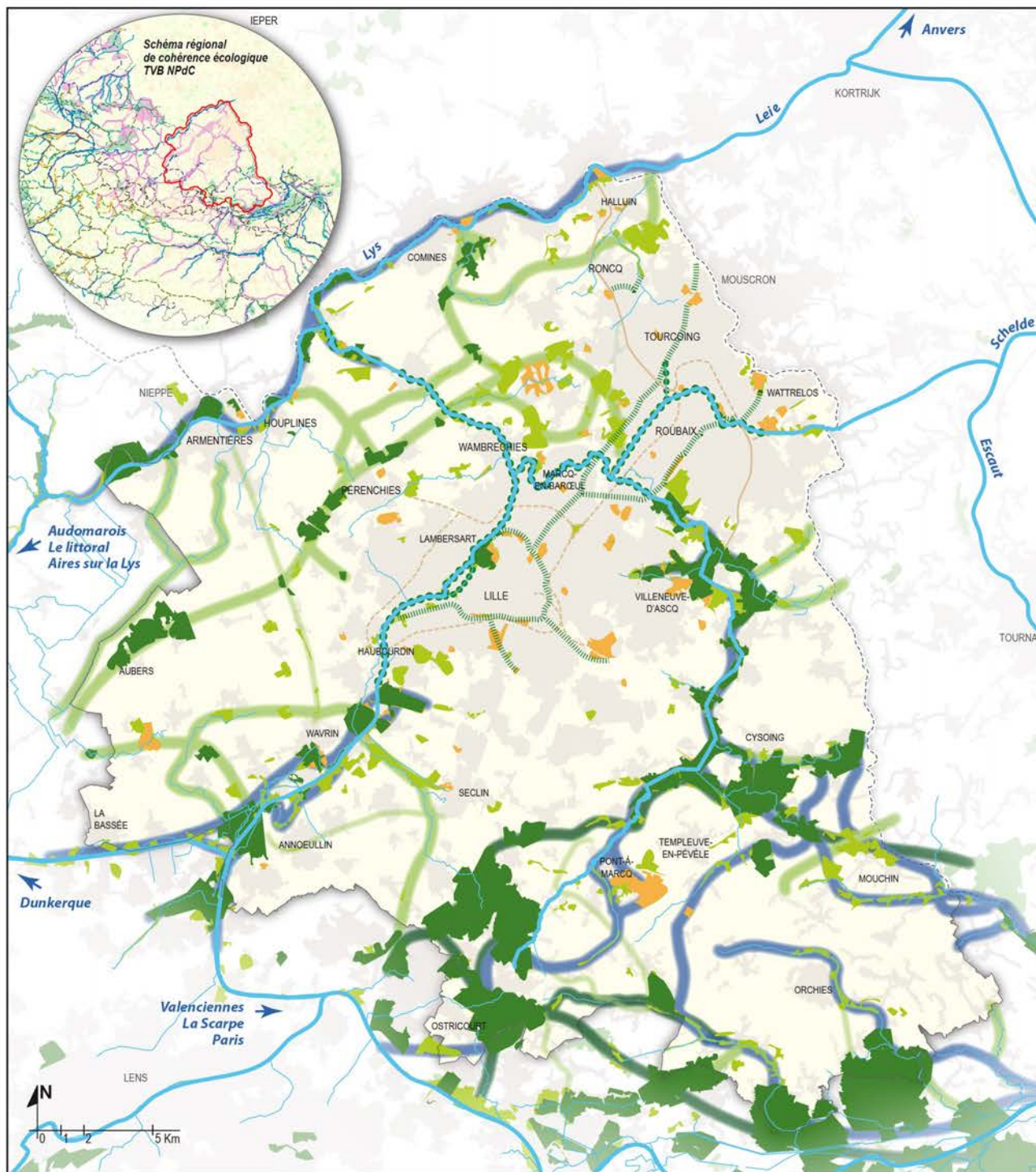
Au-delà de l'approche réglementaire, chaque hémicycle trouve tout son sens dans une démarche de projet global, en associant les acteurs et les gestionnaires des espaces concernés. Ainsi, dans les hémicycles, peut aussi être privilégié l'accueil d'exploitants agricoles expropriés dans le cadre d'un projet d'extension urbaine. Les collectivités sont encouragées à mener les démarches de valorisation paysagère, récréative et agricole, comme par exemple les projets de type périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, plans de paysage, diversification des activités à la ferme ou circuits courts...

LES ESPACES DE RECONQUÊTE ÉCOLOGIQUE

Les espaces de reconquête écologique sont plus particulièrement ceux nécessaires au maintien et à la restauration d'un bon état des écosystèmes : réservoirs de biodiversité, espaces supports de corridors écologiques, zones humides, secteurs de reconquête de la ressource en eau et zones d'expansion de crues. **Le SCOT fixe des orientations générales à même de préserver et de mettre en valeur un**



TRAME VERTE ET BLEUE ÉCOLOGIQUE



- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Réservoir de biodiversité à préserver Espace naturel relais à conforter | <p>Corridors biologiques
Fonctionnalités écologiques à retrouver ou à conforter :</p> <ul style="list-style-type: none"> Sous trame milieu humide Sous trame milieu agro-naturel Opportunité de voie verte (à créer ou à conforter) Sous trame milieu forestier Cours d'eau | <p>Éléments de connexion
écologique en milieu urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> Continuité associée à la voie d'eau à recréer ou conforter Voie ferrée active : Potentiel de connexion à prendre en compte Voie ferrée désaffectée Principe de continuité à conforter Espace de nature en ville (potentiel écologique à exploiter) |
|---|--|---|



ensemble d'espaces naturels, agricoles et forestiers. La déclinaison locale de ses orientations peut notamment être appuyée par les travaux de l'Observatoire régional de la biodiversité qui identifie, sur la base du référentiel cartographique « ARCH », les espaces naturels présentant des enjeux écologiques patrimoniaux majeurs ou forts pour la faune, la flore ou les végétations.

La trame écologique, des fonctionnalités à préserver et à amplifier

Les espaces appartenant à cette trame sont définis en cohérence avec les documents cadres en la matière : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), Schéma d'aménagement et de gestion des eaux approuvés (SAGE), Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT).

Les espaces de reconquête écologique contribuent à la protection de la faune et de la flore. Ils accueillent et peuvent accueillir des activités récréatives (circuits pédestres ou cyclistes...) ou agricoles, dans le respect de la sensibilité des milieux naturels.

L'identification et la protection des sites et continuités écologiques à fort enjeu pour le territoire (cf. carte p.16), doivent être assurées dans :

- **les réservoirs de biodiversité métropolitains et les zones tampons associées ;**
- **les espaces naturels relais ;**
- **les corridors écologiques et espaces à renaturer.**

Il convient de veiller à la compatibilité des activités et usages avec la préservation de la fonctionnalité de ces milieux et leur sensibilité écologique.

Les réservoirs de biodiversité métropolitains

Les réservoirs de biodiversité identifiés dans le SCOT, au vue de leur intérêt écologique (habitats et espèces déterminantes de ZNIEFF présents), taille et localisation, constituent des espaces « sources » à partir desquels la biodiversité se développe et se diffuse à l'échelle du territoire. Ils sont des éléments fondamentaux de la trame verte et bleue du territoire.

Les politiques publiques envisagent des mesures favorisant la gestion conservatoire de ces réservoirs et la maîtrise des pollutions et nuisances susceptibles de les affecter. Il est souhaitable que l'enjeu de préservation de développement de la biodiversité soit identifié dans les orientations d'aménagement et de programmation des projets au contact d'un réservoir de biodiversité.

Les réservoirs de biodiversité doivent être préservés de l'urbanisation et de ses impacts potentiels. Les seules constructions et aménagements autorisés sont ceux nécessaires au maintien des activités agricoles déjà en place ou à leur valorisation pédagogique et récréative, sous réserve qu'ils n'aient pas d'incidence sur les populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels.

L'organisation de la fréquentation du public doit se faire dans le respect de leur sensibilité écologique.

Il serait nécessaire de s'appuyer sur l'état de connaissance le plus actuel, en s'adossant notamment sur les inventaires existants (Inventaire des sites d'intérêt écologique, ADULM). Ainsi, les réservoirs de biodiversité évoluent de la même façon et les orientations définies dans le SCOT leur sont applicables.

Les zones tampons des réservoirs de biodiversité

Les zones tampons des réservoirs de biodiversité participent au maintien des fonctionnalités écologiques des milieux, notamment de façon à ce que l'urbanisation ne vienne pas encercler ou isoler les réservoirs de biodiversité.

Les documents d'urbanisme peuvent définir une zone tampon autour des réservoirs de biodiversité en fonction des spécificités locales. Ils pourraient s'appuyer sur les périmètres des sites d'intérêt écologique ou des Zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2 lorsqu'ils existent, et sont plus étendus que les réservoirs de biodiversité en question.

Les espaces naturels relais

Les espaces naturels relais possèdent un potentiel écologique et une situation leur permettant d'assurer des fonctions de corridor écologique. Il s'agit de sites d'intérêt écologique local, parfois dans un état dégradé, ne comportant pas, à priori, d'espèces déterminantes de Zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique. À condition d'y maintenir et de restaurer des éléments naturels (haies, boisements, cours d'eau...), ils peuvent assurer la mise en réseau des réservoirs de biodiversité au sein de la trame verte et bleue.

Il convient de préciser et prendre en compte le potentiel écologique des espaces naturels relais si une ouverture à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme est envisagée.

Les politiques publiques encouragent les mesures favorisant la gestion adaptée de ces espaces et la maîtrise des pollutions et nuisances susceptibles de les affecter. Il est souhaitable que l'enjeu de préservation de développement de la biodiversité soit identifié dans les orientations



d'aménagement et de programmation des projets au contact d'un espace naturel relais.

Les corridors écologiques et autres espaces à renaturer

Les corridors écologiques assurent des connexions entre les réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie (SRCE). L'état globalement dégradé des fonctionnalités écologiques a motivé en plus la définition d'un ensemble d'espaces à renaturer. Ils sont identifiés dans la carte « trame verte et bleue écologique ».

Les corridors écologiques sont précisés localement. Les projets d'aménagement ou d'infrastructures éviteront de s'implanter au droit des corridors. En l'absence avérée d'alternative, ils devront préserver ou restaurer la fonctionnalité des corridors par des mesures adaptées, le cas échéant en prenant en compte l'impact cumulé des projets. Les projets d'urbanisation ou d'infrastructure, susceptibles de contribuer à créer de nouveaux obstacles à la circulation des espèces au sein de ces corridors écologiques, doivent les prendre en compte par des mesures d'évitement ou de compensation.

La déclinaison locale de la carte des continuités écologiques doit être guidée en priorité par les principes suivants : maintien et restauration des fonctionnalités des milieux, prise en compte des espèces présentes et potentielles.

La résorption des « points de conflits » majeurs, entre les éléments fragmentant (urbanisation, infrastructures de transport, ouvrages hydrauliques...) et les corridors, pourrait être recherchée à l'occasion de projets de requalification de l'existant. À ce titre, selon le SRCE Nord-Pas de Calais, sont prioritaires l'effacement ou la réduction des points de conflit au sein des cours d'eau (seuils, vannes, écluses, barrages pour la continuité en long). Dans les secteurs actuellement mis en valeur par l'agriculture (habituellement zone A du Plan local d'urbanisme), il est recommandé de mettre en place un indice afin d'illustrer l'objectif de maintien ou de reconquête de la connectivité écologique.

Des orientations d'aménagement et de programmation peuvent être données par les documents d'urbanisme lorsque les secteurs urbanisables sont au contact ou à proximité des corridors écologiques.

Les collectivités sont encouragées à porter des projets de remise en état des milieux :

- plantation de haies ;
- renforcement de la perméabilité des obstacles ;
- sobriété de l'éclairage ;

- mesures de gestion adaptées ;
- valorisation de l'offre récréative de proximité.

La carte de l'Armature verte et bleue multifonctionnelle (page 14) identifie, à l'échelle du SCOT, des secteurs présentant des caractéristiques et des potentialités paysagères et naturelles qu'il convient de maintenir et de renforcer, autant que possible, notamment pour améliorer les fonctionnalités des réservoirs de biodiversité et des espaces naturels relais. Ces secteurs seront définis localement au moment de l'élaboration des PLU.

Il s'agit des espaces les moins fragmentés (infrastructures, urbanisation) et/ou avec une présence prononcée d'éléments naturels résiduels, au sein de la matrice agricole (zones semi-bocagères, haies, bosquets, mares...).

Les autres espaces à renaturer ne font pas l'objet de localisation exhaustive dans le DOO. Il est recommandé de :

- reconnaître et respecter le rôle des espaces verts d'accompagnement des infrastructures (route, fer) en tant que vecteur de biodiversité, notamment en adoptant une gestion différenciée de ces espaces ;
- réserver de préférence l'emprise foncière des voies ferrées désaffectées à des projets qui contribuent au maillage du territoire par les déplacements actifs et les transports doux ou au profit de la trame verte et bleue ;
- chercher à restaurer le fonctionnement écologique par le maintien et l'enrichissement des éléments naturels qui constituent les corridors représentés de façon schématique sur la carte de l'armature verte qui ne s'appuient pas en totalité sur des éléments linéaires du paysage de type cours d'eau.

Des milieux à enjeux spécifiques pour le territoire : à protéger et à développer

Les vallées du réseau hydrographique principal et secondaire, les zones humides et les boisements présentent des enjeux forts et spécifiques.

Les vallées et cours d'eau

Les objectifs de reconquête écologique suivants sont indissociables de l'ambition de valorisation de la voie d'eau : amélioration de la qualité des eaux, gestion des sédiments et sols pollués, respect des continuités naturelles.

Dans un environnement globalement très artificialisé et fragmenté, les cours d'eau sont les continuités écologiques naturelles qui présentent le plus de potentiel. L'objectif est de remettre en état les berges (continuité et qualité...).

Afin de conserver à la voie d'eau un rôle de corridor écologique terrestre, il convient d'éviter l'artificialisation des deux berges opposées. De même, les aménagements



aux abords des cours d'eau doivent favoriser leur végétalisation.

L'organisation de la fréquentation du public, induite par les choix d'aménagements le long des chemins de halage, doit se faire dans le respect des zones de calme favorables aux oiseaux d'eau.

La Vallée de la Lys est identifiée dans le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux et le Schéma régional de cohérence écologique comme un corridor fluvial et une continuité écologique nécessaire à la préservation des zones humides.

À ce titre, dans la Vallée de la Lys, il convient de préserver les anciennes boucles inondables et de permettre leur conversion en prairies inondables. Les espaces potentiellement inondables doivent être préservés de l'urbanisation. À défaut, des mesures compensatoires hydrauliques et écologiques doivent être mises en œuvre. Il convient de garantir les alignements de boisement existants (type saule têtard) et encourager leur référencement et leur renforcement par d'autres essences arbustives indigènes.

La Deûle, y compris dans sa traversée urbaine, constitue un axe important pour la reconquête et le maintien de la biodiversité et sa vallée abrite des zones humides.

Il convient de garantir des modalités d'une urbanisation maîtrisée, de qualité et respectueuse des continuités écologiques, le long de la Deûle.

Le canal de Roubaix (prolongé en Belgique par le canal de l'Espierre) est long de 24 km et permet de relier la Deûle (France) à l'Escaut (Belgique). Il constitue un élément important du paysage urbain des sept villes qu'il traverse et présente des enjeux de requalification urbaine structurants (Union), ainsi que des enjeux écologiques et touristiques importants pour ces territoires (corridor écologique, tourisme fluvial, véloroute...)

La Vallée de la Marque concentre de multiples enjeux également identifiés dans les documents cadres en vigueur (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, Schéma régional de cohérence écologique et Plan de prévention des risques d'inondation) :

- enjeux écologiques (qualité des eaux, préservation des zones humides et corridors écologiques) ;
- enjeux de prévention des risques naturels (inondation par débordement et ruissellement avec phénomènes d'érosion associés).

La vallée présente également des enjeux d'offre d'espaces de loisirs et de détente de plein air.

Dans la Vallée de la Marque, le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux délimite la plus importante concentration de zones à dominante humide du territoire (cf. zones humides). Le Schéma régional de cohérence écologique identifie la Marque amont au titre de corridor écologique de zones humides.

La zone d'expansion de crue de la Vallée de la Marque, définie dans le cadre du Plan de prévention des risques d'inondation, n'aura pas vocation à accueillir de nouvelles urbanisations. Ainsi, comme le veut le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois-Picardie, les remblais et endiguements doivent être réservés à l'aménagement de zone d'expansion de crue et à la protection rapprochée des lieux urbanisés les plus vulnérables.

Le réseau secondaire de cours d'eau

L'urbanisation aux abords des cours d'eau doit privilégier une implantation en recul par rapport aux berges, respecter leur fonctionnement hydraulique et améliorer leur caractère naturel. À défaut, il convient de prévoir des mesures compensatoires ayant un impact supérieur sur la qualité écologique, hydraulique et paysagère des secteurs concernés. Lorsque cela est possible, il est nécessaire de maintenir les connexions écologiques via les haies existantes et donnant un accès au cours d'eau.

Des orientations d'aménagement peuvent être adoptées dans ce sens dans les secteurs rendus urbanisables ou en renouvellement urbain.

Les zones humides

Les zones humides sont les terrains exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre, de façon permanente ou temporaire. La végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année (loi sur l'eau du 3 janvier 1992).

Comme le prescrit le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois-Picardie, il faut veiller à :

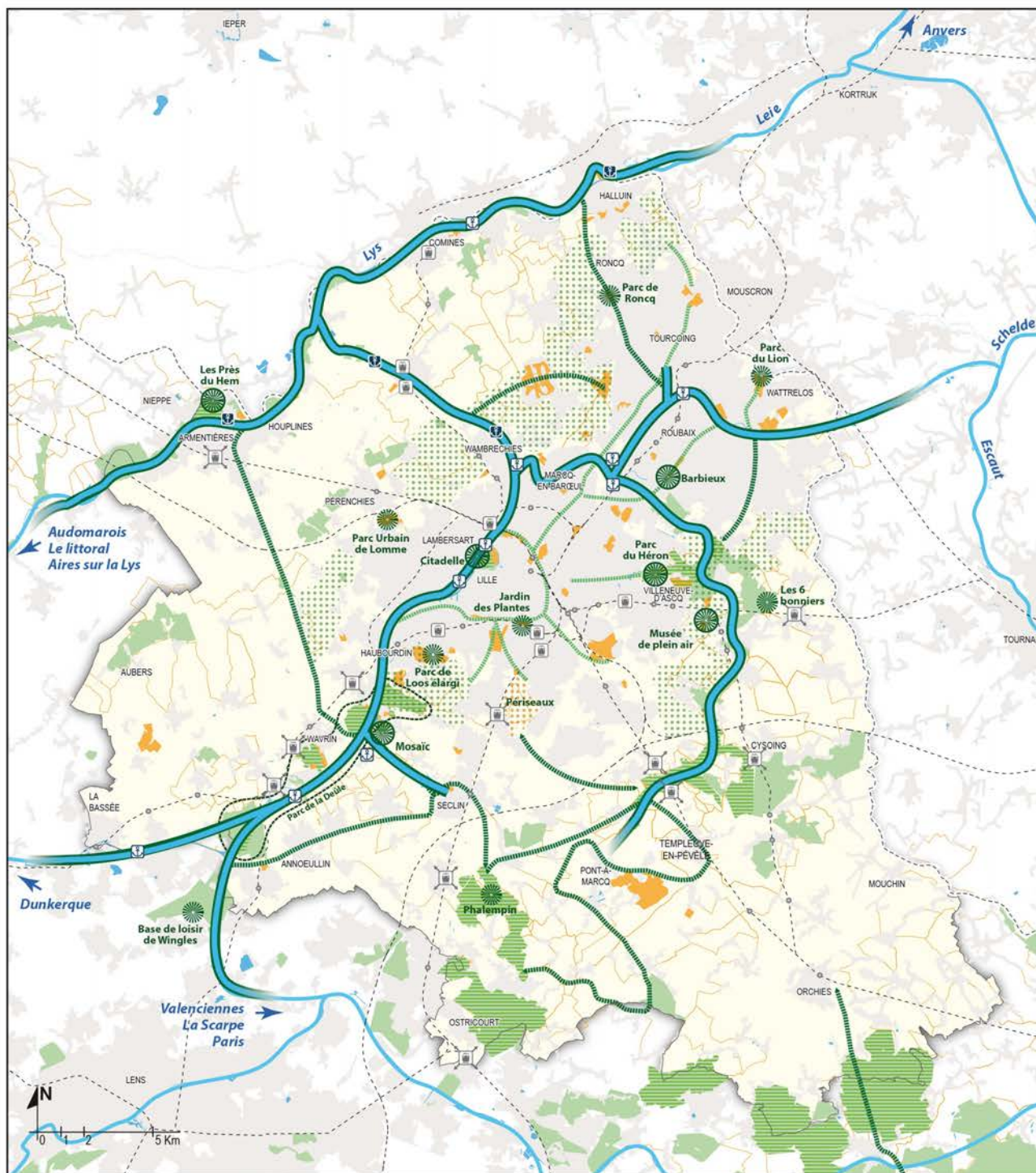
- prévoir les conditions nécessaires pour préserver les zones humides et le lit majeur des cours d'eau de toute nouvelle construction ;
- préserver les zones humides en s'appuyant sur la carte des zones à dominante humide annexée et sur l'identification des zones humides faite dans les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux.

La connaissance des zones humides est amenée à s'améliorer dans le cadre des travaux d'élaboration des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux.

Il convient de préciser le périmètre des zones humides connues et le niveau de protection adapté.



TRAME VERTE ET BLEUE À VOCATION RÉCRÉATIVE



Polarités à vocation récréative

- Pôle récréatif majeur (actuel ou à potentiel)
- Équipement de tourisme fluvial existant
- Équipement de tourisme fluvial potentiel

Réseau vert métropolitain

- Continuité structurante écologique, récréative et paysagère
- Principe de connexion à dominante récréative (voie verte)
- Autre continuité verte à favoriser en milieu urbain
- Réseau à développer à partir des gares

Espace de pratiques récréatives

- Point d'appui secondaire
- Espace de pratiques récréatives légères (hémicycle et PDENM*) Projet/Existant
- Réservoir de biodiversité avec ouverture au public
- Maillage des sentiers à conforter (pédestre, cyclable etc.)

Éléments de contexte

- Gare à proximité des espaces récréatifs
- Autre gare
- Réservoir de biodiversité métropolitain



Pour cela, il est notamment possible de s'appuyer sur les études prévues au Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle, le cadre donné dans le Schéma régional de cohérence écologique Trame verte et bleue (SRCE-TVb) du Nord-Pas de Calais, ainsi que sur les études menées localement.

La protection des zones humides se fait notamment de façon à :

- ne pas compromettre leur richesse biologique et leur fonctionnalité (alimentation en eau, rétention...) ;
- veiller au maintien du caractère hydromorphe des zones humides identifiées en interdisant les affouillements, exhaussements et plantations d'essences incompatibles avec les caractéristiques des milieux ;
- proscrire le reboisement total des prairies inondables ; seules des plantations ponctuelles ou linéaires participant à l'équilibre hydraulique ou écologique de la zone (saules têtards, aulnes...) seront autorisées ;
- imposer aux projets d'urbanisation voisins de ne pas compromettre le fonctionnement hydraulique (alimentation, qualité et évacuation de l'eau) et la valeur écologique des zones humides à proximité ;
- interdire le drainage autour des zones humides préservées.

Comme cela est prescrit dans le SDAGE Artois-Picardie, dans le cadre de projets d'aménagement, il faut d'abord chercher à éviter d'impacter les zones humides, en étudiant les alternatives à leur destruction. En cas d'absence d'alternative avérée, il faut justifier de l'importance du projet au regard de l'intérêt général des zones humides détruites ou dégradées et proposer des mesures pour réduire ses impacts.

Les impacts résiduels doivent être compensés en prévoyant par ordre de priorité :

- la restauration¹ de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel, à hauteur de 150% minimum de la surface perdue ;
- la création² de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel, à hauteur de 100% minimum de la surface perdue.

Des dérogations et adaptations sont possibles pour les bâtiments liés à l'élevage, pour prendre en compte les aspects positifs de l'élevage en herbe en zone humide.

Vers un boisement de qualité

Le boisement doit respecter les spécificités écologiques des milieux et ne doit pas compromettre des habitats dont la valeur écologique n'est pas associée à une végétation

arborescente. De même, le boisement surfacique systématique ne doit pas être considéré comme une fin en soi afin de ne pas entrer en concurrence avec l'objectif de préservation de la terre agricole ou d'autres spécificités paysagères.

Deux objectifs majeurs doivent être poursuivis : la préservation et l'amélioration du boisement existant, ainsi que le développement d'une strate arbustive et arborée de façon contextualisée. **Pour cela, il est nécessaire de :**

- identifier les boisements existants et ceux relevant d'éléments de paysage à protéger ou à mettre en valeur ;
- favoriser le maintien et la plantation d'alignements d'arbres ou de haies à l'occasion de tout projet d'aménagement ou d'infrastructures ;
- maintenir les arbres remarquables dans les projets urbains susceptibles de les affecter ;
- accompagner la requalification des boisements existants (diversification, plantation d'essences locales...).

Les mesures compensatoires adaptées aux enjeux doivent être exigées en cas de défrichement.

Il convient de veiller à la préservation et la création des lisières forestières, et plus particulièrement dans les boisements du Parc naturel régional Scarpe Escaut, où certains sont classés sites Natura 2000.

La charte du Parc naturel régional Scarpe Escaut identifie les forêts et boisements principaux (forêt domaniale de Marchiennes, bois de Bouvignies, bois de Flines) pour lesquels la sensibilité écologique et paysagère de leur lisière justifie la prise de mesures particulières. **Ainsi, autour de ces boisements, une bande de 50 m minimum doit être classée en zone naturelle ou agricole dans les documents d'urbanisme. De la même manière, une bande de 50 m doit être classée de part et d'autre des axes routiers traversant les forêts domaniales du Parc.**

La charte prescrit également qu'une attention particulière sera portée à la qualité environnementale, paysagère et urbaine des projets situés en lisière jusqu'à 500 m, celle-ci n'ayant toutefois pas vocation à accueillir de nouveaux projets d'infrastructures et d'activités.

Il a été identifié un potentiel de boisement de près de 1 000 ha, y compris en milieu urbain. Sont principalement concernées : les zones couvertes par la protection des champs captants, les friches urbaines et les abords d'infrastructures, les continuités écologiques appartenant à la sous-trame milieu boisé et en développant la lisière des grands bois.

1- Restauration : amélioration de la fonctionnalité d'une zone humide au sens de la police de l'eau.

2- Création : travaux induisant le classement d'une parcelle en zone humide au sens de la police de l'eau (source : SDAGE Artois-Picardie).



Le boisement doit respecter les spécificités écologiques des milieux et ne doit pas compromettre des habitats dont la valeur écologique n'est pas associée à une végétation arborescente.

De même, le boisement surfacique systématique ne doit pas être considéré comme une fin en soi afin de ne pas entrer en concurrence avec l'objectif de préservation de la terre agricole ou d'autres spécificités paysagères.

Le rôle de l'arbre en ville et de la strate arbustive dans la lutte contre les îlots de chaleur sera valorisé dans les projets d'aménagement intervenant sur l'espace public et le réseau de voiries. Il conviendra néanmoins de veiller au choix d'espèces locales adaptées à l'environnement urbain, en veillant à ne pas réduire l'ensoleillement des logements et à limiter leur besoin en eau.

Les milieux agro-naturels

Il s'agit de milieux « mosaïques » constitués de prairies bocagères ou semi-bocagères, de mares, de bosquets, d'alignements d'arbres têtards, des ceintures bocagères du bâti agricole et des villages. Très caractéristiques encore pour le territoire du SCOT, ils concentrent des enjeux écologiques et paysagers, mais aussi économique (pour l'activité agricole) et récréatifs. Ces milieux partagent les objectifs et orientations des « espaces à renaturer », et certains sont plus particulièrement identifiés dans les cartes « L'armature verte et bleue multifonctionnelle » (p.16) et « Trame verte et bleue écologique » (p.18).

LA TRAME VERTE ET BLEUE À VOCATION RÉCRÉATIVE

La constitution d'un véritable maillage d'espaces de nature à vocation récréative est une volonté forte qui répond à la fois à une volonté d'amélioration de l'attractivité et du cadre de vie de la métropole lilloise et à une reconquête écologique. Ce maillage doit se décliner de l'échelle du quartier à celle des grandes entités paysagères. L'objectif est de permettre un accès rapide pour tous par les modes actifs ou en transports en commun.

À terme, plus de 15 000 ha naturels et agricoles pourraient participer de façon différenciée à la constitution de ce maillage. La réduction de la consommation des espaces naturels et agricoles doit s'accompagner par des ambitions de développement et de mise en valeur de ces espaces riches en biodiversité, parfois propices au développement d'activités de loisirs. De manière endogène, ces espaces naturels et agricoles permettent l'amélioration du cadre de vie et contribuent ainsi au développement social et économique du territoire.

À l'échelle de la métropole lilloise, la trame récréative se structure autour :

- de sites et d'équipements (existants ou futurs) possédant un potentiel de rayonnement métropolitain ou intercommunal, dits « Polarités à vocation récréative » (cf. carte p.20) ;
- d'un réseau vert métropolitain représentant les connexions douces principales ;
- des espaces de pratiques récréatives légères comme les hémicycles et de certains espaces identifiés dans le Plan de développement de l'Espace Naturel Métropolitain ou d'autres espaces d'intérêt local.

Les actions à mener ou conforter dans les documents d'urbanisme ou de programmation ou autres politiques publiques doivent permettre :

- **l'affirmation des pôles récréatifs de rayonnement métropolitain :**
 - « montée en gamme » de certains espaces à potentiel (meilleures animation et gestion des espaces et aménagements) appelés « polarités à potentiel » ;
 - amélioration de leur accessibilité en transports en commun ou au sein d'un réseau de déplacements « actifs » ;
- **le complément du maillage de voies vertes - vélo-routes permettant des liaisons à l'intérieur de l'armature verte du territoire et entre les zones agglomérées et zones naturelles ; celles-ci doivent être renforcées, en s'appuyant notamment sur :**
 - la mise en place de vélo-routes et voies vertes sur l'emprise d'anciennes infrastructures ferroviaires ;
 - l'aménagement de liaisons douces continues le long des voies d'eau, en cohérence avec leur fonction de corridor écologique ;
- **le maillage préservé et renforcé de chemins de promenades, notamment dans les hémicycles et les parcs agricoles ;**
- **la protection et la valorisation des espaces ruraux propices aux pratiques récréatives diffuses ; les identifier dans ce schéma permet d'affirmer leur rôle, d'y maîtriser l'urbanisation et de donner un cadre favorable aux projets de valorisation à mener ;**
- **l'inscription des points d'appui du tourisme fluvial selon les modalités décrites ci-dessous.**

Les emprises nécessaires au déploiement des activités nautiques et le tourisme fluvial doivent être précisées et préservées.

Certaines sont répertoriées à titre indicatif dans la carte de la « Trame verte et bleue à vocation récréative » (p.22).

Dans ces secteurs, la continuité des cheminements et l'aménagement écologique des berges doit être recherchée.



La trame bleue, et notamment les canaux secondaires non affectés à la circulation de marchandises, a vocation à devenir un support de projets de loisirs ou récréatifs, en lien avec des projets urbains, conformément au Plan Bleu de la MEL. Les choix d'aménagement des projets urbains en bord à voie d'eau devraient contribuer à ouvrir l'accès pour tous à la trame bleue urbaine et récréative. Les ports de plaisance participent à la mise en valeur de la trame bleue et des canaux de la métropole, et à l'attractivité touristique et paysagère.

Il convient de renforcer le réseau des ports de plaisance sur la Lys, la Deûle et autres canaux.

La mise en réseau de ces espaces et leur meilleure accessibilité pour les habitants est un objectif majeur.

La lisibilité et l'accessibilité du parc de la Deûle, depuis les franges de l'urbanisation à Lille et Loos jusqu'au sud du territoire, est à renforcer. Il convient de chercher des solutions pour sa connexion avec la forêt de Phalempin et les espaces naturels de l'ancien Bassin minier.

Le renforcement et l'épaississement de la liaison douce, aujourd'hui assurée par les cheminements le long de la Marque urbaine, est à rechercher, y compris dans sa traversée urbaine. Les opportunités permettant de répondre à cet objectif sont à saisir.

LA NATURE EN VILLE

La nature en ville s'exprime sous des formes extrêmement variées, du parc urbain à la toiture végétalisée, du boulevard arboré au talus ferroviaire... En plus des enjeux notoires en matière de cadre de vie, le Schéma régional de cohérence écologique du Nord-Pas de Calais confirme les atouts potentiels de la ville en matière de biodiversité.

Le renforcement de la nature en ville est un objectif majeur, gage d'acceptabilité de la densité urbaine, qui vise :

- **l'amélioration du cadre de vie et création d'aménités pour les habitants ;**
- **le maintien et reconquête de la biodiversité ;**
- **la gestion des eaux pluviales ;**
- **la gestion des microclimats urbains (notamment les phénomènes d'îlots de chaleur) ;**
- **l'amélioration de la qualité de l'air.**

Des réponses contextualisées doivent être apportées aux besoins de nature en ville qui sont quantitatifs mais aussi, et surtout, qualitatifs. Il y a un enjeu à acquérir, réserver et préserver du foncier pour créer et structurer les continuités écologiques et vertes à travers le milieu urbain. En plus des éléments du maillage récréatif, la trame verte et bleue du SCOT indique à son échelle :

- les cœurs de biodiversité et espaces naturels relais en

milieu urbain (parc de la Citadelle, Triangle des Rouges Barres, quartier de l'Hempemont-La Planche Épinoy...) qui, du fait de leur urbanisation ou leurs usages, appellent des mesures différenciées pour leur préservation (maintien des boisements sur site ou des continuités écologiques associées, gestion des phénomènes de pollution lumineuse...) ;

- les axes actuels ou potentiels de continuités écologiques et/ou récréatifs (Vallées de la Deûle et de la Marque, canal de Roubaix, Grand Boulevard, voies ferrées désaffectées...).

À une échelle plus fine, il convient de mobiliser les outils nécessaires afin de :

- **favoriser la place du végétal en ville ;**
- **organiser, à l'échelle locale, une réponse à l'objectif de proximité des espaces verts diversifiés et de qualité. Pour cela, les grands projets d'urbanisation sont considérés comme des opportunités pour la création de nouveaux espaces verts de tailles variées, ouverts au public dans l'agglomération dense.**

L'identification des cœurs d'îlots verts urbains comme éléments paysagers à préserver doit être envisagée, notamment dans les secteurs très denses et déficitaires en espaces verts privés et publics.

Les zones prioritaires en matière de création d'espaces verts ouverts au public peuvent être identifiées (emplacements réservés, « coefficient de biotope » ou « COS végétal », orientations d'aménagement adaptées...).

Comme recommandé par le Schéma régional de cohérence écologique, les collectivités doivent envisager la mise en œuvre d'une gestion écologique des espaces de nature en ville (gestion adaptée au rythme biologique de la biodiversité, par exemple).

Il est également recommandé de :

- expérimenter de nouvelles formes de la nature en ville répondant aux enjeux environnementaux et à l'évolution des attentes des habitants (agriculture urbaine en superstructure, toitures plantées, jardins partagés...) ;
- développer les expériences de phytoremédiation et de plantations provisoires des friches en attente de projet d'aménagement ;
- concevoir l'éclairage public de manière économe et de façon à réduire les effets de la pollution lumineuse ;
- prévoir, en annexe des documents d'urbanisme locaux, une liste des essences locales à privilégier dans les plantations publiques et privées pour leur valeur écologique et en tenant compte de leur impact sur la santé des habitants (éviter les essences allergènes).



LIMITES ADMINISTRATIVES





LE COMPTE FONCIER

Pour préserver les grands équilibres entre espaces urbanisés et à urbaniser, et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers, l'objectif est de ne pas dépasser une consommation annuelle moyenne de 135 h d'espaces agricoles et naturels sur la durée du SCOT. Est ainsi prévue une enveloppe maximale d'artificialisation des sols naturels et agricoles de 2 750 ha à horizon SCOT pour répondre aux objectifs de développement résidentiel et économique du territoire.

LES ENJEUX DE CONSOMMATION FONCIÈRE PAR TERRITOIRE

Le compte foncier se répartit selon un découpage territorial issu de la prise en compte des dynamiques sociales, économiques et urbaines de sous-ensembles constitutifs du territoire du SCOT. Ce découpage s'ajoute à l'armature urbaine qui, pour rappel, donne un rôle spécifique pour chaque commune du SCOT selon une typologie définie dans le chapitre précédent « Trame urbaine ».

Les orientations générales de l'organisation du territoire répondant aux enjeux de développement et de consommation économe de l'espace par territoire sont les suivantes :

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA HAUTE-DEÛLE

Le territoire de la Communauté de communes de la Haute-Deûle qui se situe au sud-ouest de la métropole lilloise, se caractérise par d'anciens villages ruraux dont le développement résidentiel et industriel passé et récent en fait aujourd'hui de véritables villes au profil social diversifié.

En matière d'habitat, l'enjeu est de développer l'offre locale, de répondre aux besoins d'adaptation de l'habitat, au vieillissement de la population et au phénomène de déshabitation.

Le territoire, qui accueille majoritairement de très petites entreprises et qui se caractérise par l'importante présence de l'agriculture, s'inscrit dans la valorisation de ce profil économique, tout en faisant émerger un site d'activités d'envergure intercommunale.

Les flux sortants du territoire sont essentiellement tournés vers la MEL qui est le principal bassin d'emploi. L'accessibilité au cœur de la métropole lilloise (problème de congestion des RN41, A25 et A1 aux heures de pointe) représente

un enjeu pour la Communauté de communes qui doit trouver des synergies avec la MEL et la Région pour mieux organiser les transports en commun (notamment rabattements vers les gares TER).

La composante naturelle est un atout pour le territoire autant qu'une ressource fragile qu'il est vital de préserver. Les communes sont, de part et d'autre, directement touchées par les périmètres de protection des captages d'eau alimentant la métropole. La valorisation de l'équipement naturel métropolitain du Parc de la Deûle représente un facteur d'attractivité majeur pour le territoire.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PÉVÈLE-CAREMBAULT

Le territoire du Pévèle-Carembault qui recouvre la Communauté de communes du même nom correspond au quart sud-est du territoire du SCOT. Il doit trouver un équilibre entre son développement urbain à venir et la préservation de son cadre de vie rural, facteur de son attractivité.

Le Pévèle-Carembault connaît l'un des plus importants dynamismes démographiques et résidentiels de la métropole lilloise avec celui des Weppes. Compte tenu d'une forte pression foncière, le territoire doit veiller finement à la production de logements variés pour assurer toute la diversité des parcours résidentiels de ses habitants actuels et futurs.

L'arrivée de citadins génère de nouveaux besoins et appelle une politique d'offre d'équipements inédite pour ce territoire à dominante rurale. Ces équipements sont générateurs de flux à même de dynamiser les cœurs de bourgs et villages. Leur implantation doit prendre en compte les réflexions sur la structuration des centralités du territoire et leur accessibilité, notamment en transports en commun.

En matière de mobilité, les migrations domicile-travail, majoritairement à destination du cœur métropolitain, s'expriment quotidiennement dans la saturation du réseau routier. Le territoire poursuit l'optimisation des parcours de mobilités, notamment via des rabattements autour des pôles gares structurants de Templeuve-en-Pévèle, Orchies, Ostricourt, etc. Cela afin de réduire les nuisances routières et fiabiliser les temps de parcours entre le domicile et le travail.

Le territoire doit contrebalancer sa spécialisation résidentielle par le développement d'une offre économique.



L'enjeu est de prendre une dimension intercommunale et de permettre l'émergence d'un axe économique mettant en réseau plusieurs sites.

La Pévèle-Carembault est un espace rural qui possède une importante diversité de paysages. Ainsi se côtoient des paysages urbanisés en milieu semi-naturel, des paysages de culture avec une forte marque bâtie, des plaines et plateaux et grands openfields, des prairies et des forêts. L'image qualitative que véhicule cette palette paysagère est un facteur d'attractivité à préserver et à valoriser.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE WEPPE

Le 1^{er} janvier 2017, la Communauté de communes de Weppes a intégré la Métropole Européenne de Lille.

Ce territoire se situe sur la frange ouest de la métropole lilloise. Ce territoire se caractérise par son environnement rural et la particularité physique du talus des Weppes qui, malgré sa faible altitude, se distingue nettement. En parallèle à l'axe de ce talus et à la Deûle, se sont implantés les cinq villages du territoire.

De la même manière que pour la Pévèle-Carembault, le territoire des Weppes connaît un dynamisme démographique depuis le milieu des années 2000 et se singularise par sa forte spécialisation résidentielle. De ce fait, la mobilité des habitants, la diversité du peuplement et des parcours résidentiels sont les enjeux principaux du territoire.

En matière de mobilité, l'amélioration du réseau routier (RN41, développement de liaisons transversales) et de l'organisation des transports en commun (notamment par le rabattement vers le pôle d'Armentières) est primordiale.

L'agriculture tient une place majeure au sein des Weppes dont l'enjeu est de maintenir cette importante composante économique. En parallèle, l'activité économique doit être soutenue grâce au développement de la principale zone d'activité du territoire (La Houssoye), en lien avec les développements de l'Armentierois, tout en apportant les conditions d'épanouissement aux petites entreprises, notamment artisanales, caractéristiques des Weppes. Dans ce cadre, l'accessibilité numérique est un enjeu important.

La valorisation d'un patrimoine historique commun aux Weppes communautaires (tourisme commémoratif) et des atouts paysagers autour du talus des Weppes représente un facteur d'attractivité du territoire à valoriser.

MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE DE LILLE – COURONNE NORD

Le territoire de la Couronne Nord, qui est localisé en continuité directe du nord de Lille et de La Madeleine, alterne secteurs de l'hypercentre métropolitain, péri-urbanité résidentielle et vastes espaces ruraux de qualité à valoriser.

Le potentiel foncier important sur ce territoire doit pourvoir être réparti entre extension urbaine raisonnée et opérations stratégiques de renouvellement urbain afin de préserver la qualité de la relation ville-campagne qui le caractérise (enjeu des hémicycles).

Dans un contexte foncier parfois très contraint, ce territoire doit renforcer la production de logements avec principalement deux cas de figure : des communes très urbaines en continuité directe de Lille, où le foncier est rare et des communes au caractère rural au nord de la rocade nord-ouest, dont l'enjeu est le maintien de leur population.

Son économie traditionnellement industrielle, évolue de plus en plus vers le tertiaire. Cette tendance doit néanmoins garantir la place essentielle que l'agriculture y occupe actuellement. Les activités touristique et culturelle, liées à ses atouts paysagers issus d'une identité agricole et rurale riche, représentent un réel potentiel à développer.

Les deux cours d'eau marquant le territoire, la Deûle et la Marque, qui contribuent à son attractivité résidentielle et touristique, guident les localisations et choix d'aménagement afin de tourner la ville et l'habitat vers l'eau et de maintenir des sites économiques actuels ou potentiels au bord du canal.

L'accessibilité routière et le réseau de transports en commun s'adaptent progressivement aux besoins du territoire. Pour cela, le territoire doit s'appuyer sur une meilleure organisation du réseau routier conjuguée au maintien d'un réseau de proximité de qualité.

MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE DE LILLE – COURONNE SUD

La Couronne Sud de Lille présente un profil hétéroclite avec, dans sa partie septentrionale, des communes s'inscrivant dans la continuité urbaine lilloise et, au sud, des zones urbaines séparées par d'importants espaces agricoles et naturels.

L'attractivité de la Couronne Sud de Lille s'explique principalement par la présence d'importantes réserves foncières et d'un réseau d'infrastructures de premier ordre (notamment autoroute A1, lignes ferrées grande vitesse et TER, aérien) capable de les desservir. Ce territoire doit tirer profit de l'interface qu'il représente au niveau du transport et des déplacements fluviaux, ferroviaires, routiers et aériens, tout en minimisant l'impact de son développement sur l'environnement et le cadre de vie. Il doit notamment concilier son développement avec la préservation des champs captants. Son potentiel de développement est également lié à l'amélioration de l'accessibilité du territoire (notamment saturation de l'A1) qui passe par une action



globale sur les transports et des grands projets d'infrastructures. La Couronne Sud de Lille doit également prendre en compte l'enjeu de la régénération de son tissu urbain et économique.

La nécessité de protéger les champs captants a donné un fil directeur aux politiques mises en œuvre. D'une manière générale, les actions engagées depuis plus d'une décennie afin de préserver la ressource en eau ont permis de qualifier fortement l'identité du territoire et doivent être poursuivies.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE – LYS

Le territoire de la Lys se structure en deux bassins de vie : celui plus urbain de l'Armentières et celui de la Vallée de la Lys, composé des villes jumelles franco-belges et caractérisé par le paysage rural de la plaine qui borde la Lys et la Deûle.

Le territoire doit poursuivre la dynamique engagée en matière d'habitat, en recherchant l'équilibre entre une extension urbaine respectueuse de son caractère rural et un renouvellement urbain valorisant l'important héritage industriel du territoire.

Le territoire dispose de réels atouts de développement économique : valorisation des activités autour du canal, maintien des industries présentes, opportunités de création d'espaces d'activités, notamment dans les secteurs sud et est de l'agglomération armentière, entre La Chapelle d'Armentières et Erquinghem-Lys et la frange est d'Houplines.

L'amélioration de l'accessibilité du territoire doit se poursuivre. Au sein de l'Armentières, le pôle d'échanges multimodal constitue un enjeu fondamental. La voie ferrée Lille-Comines représente un potentiel important de désenclavement de la Vallée de la Lys et l'échangeur A25 est une priorité majeure pour le bassin de vie armentières.

La préservation de l'espace naturel et agricole est un enjeu fort du territoire qui s'incarne, entre autres, dans la requalification profonde de la base des Prés du Hem, équipement naturel et récréatif d'échelle métropolitaine. Parallèlement, le tourisme et la localisation transfrontalière représentent des vecteurs de développement du territoire à ne pas négliger.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE – WEPPES

Le territoire des Weppes, composé d'un tissu de villages et de petites villes, tient le rôle de poumon vert de la métropole lilloise grâce à l'importante présence de l'activité agricole et des espaces naturels (Parc de la Deûle). Il poursuit un développement mesuré.

L'activité agricole est le point fort du territoire. Le bassin de production maraîchère des Weppes bénéficie de la proximité des principaux circuits de commercialisation métropolitains : MIN de Lomme, marché de Phalempin, enseignes de distribution. Les ventes en circuits courts constituent une perspective d'avenir pour la profession agricole locale, en complément de la dynamique agro-alimentaire présente sur le territoire du SCOT.

Les projets de logements doivent s'adapter au caractère périurbain et rural du territoire. Il existe une demande significative de logements adaptés aux personnes âgées, qui peut notamment se structurer, de manière mutualisée, dans les villes d'appui du territoire.

Il est nécessaire d'offrir les conditions d'un développement économique diversifié. L'implantation du haut débit reste un enjeu majeur pour le territoire, ainsi que l'implantation de petits commerces dans les villages.

L'amélioration de l'accessibilité du territoire, notamment en transports en commun, constitue un enjeu majeur, via de meilleurs rabattements vers le transport ferroviaire.

Les efforts en termes de qualité environnementale et l'aménagement d'espaces naturels doivent être poursuivis dans un territoire concerné par l'enjeu des champs captants. Le territoire doit s'appuyer sur une trame naturelle sans équivalent dans la métropole lilloise, avec notamment le Parc de la Deûle. La culture et le sport sont des vecteurs importants pour favoriser l'attractivité du territoire.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE – EST

Le territoire Est, situé le long de la frange orientale de la métropole depuis Lille jusqu'à la frontière avec la Belgique wallonne, est polarisé autour de la ville de Villeneuve d'Ascq qui accueille de nombreux équipements d'échelle métropolitaine. L'identité du territoire Est repose sur des caractéristiques à la fois urbaines côté lillois et rurales côté belge.

C'est un territoire mixte dont le développement s'inscrit pleinement dans la dynamique métropolitaine. Il représente un bassin résidentiel, d'emploi et de formation très attractif à l'échelle métropolitaine. Il se trouve désormais confronté aux enjeux d'accessibilité, de renouvellement urbain et de préservation des espaces naturels et agricoles.

La stratégie de renouvellement urbain représente un nouveau souffle pour le territoire. La réhabilitation des logements induit une forte demande de requalification des espaces publics attenants. De nouveaux programmes de logements sont nécessaires pour renouveler la population



des villes et villages et une offre de logements à destination des personnes âgées doit être développée.

Doté d'infrastructures de transports à la fois autoroutières et ferroviaires, desservi par les lignes 1 et 2 du métro et le tramway, le territoire Est bénéficie d'une accessibilité théoriquement excellente mais qui connaît des problèmes de saturation aux heures de pointe. Il est nécessaire de mettre en œuvre une accessibilité durable du territoire et de trouver de nouveaux leviers et des solutions de mobilité.

Le Val de Marque et la chaîne des lacs, qui sont un écosystème fragile, représentent un atout majeur pour la trame verte et bleue de la métropole lilloise dont la valorisation passe par la création d'un parc agricole de la Marque en écho au concept des « hémicycles » et en lien naturel avec la Pévèle. Autre enjeu majeur, la Plaine de Bouvines doit incarner un nouveau type de développement, en lien avec le tourisme et l'agriculture.

Le territoire doit travailler ses complémentarités avec la Wallonie (Tournaisis), notamment en matière de transport ferré et de développement économique, en cohérence avec la construction de l'Eurométropole.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE – LILLOIS

Le territoire lillois, qui constitue le noyau central de l'agglomération centrale, est l'un des berceaux historiques du territoire métropolitain. Au cœur de la métropole, de la région, mais aussi de l'Eurorégion, ce territoire joue un rôle déterminant dans le processus de métropolisation.

Le territoire lillois s'inscrit dans la poursuite de son renouveau urbain, le traitement de l'habitat dégradé ancien, les engagements de la politique de la ville qui s'inscrivent dans la géographie prioritaire et le renforcement de la mixité sociale.

Le territoire concentre des atouts patrimoniaux, touristiques et naturels, ainsi que des équipements et des structures au rayonnement métropolitain qu'il s'agit de conforter, d'accompagner et de soutenir.

Le cœur urbain du territoire est particulièrement circonscrit et l'enjeu est de l'étendre et de le renforcer, tout d'abord, avec une offre tertiaire complémentaire et, dans un second temps, en lui assurant une meilleure accessibilité.

Maintenir un haut niveau de qualité des espaces publics reste, pour le territoire lillois, une priorité incontournable. Il s'agit, entre autres, de résorber et réduire les coupures urbaines en faisant évoluer les infrastructures et en les intégrant au tissu urbain. Il s'agit aussi d'offrir de meilleurs axes

pénétrants, de faciliter les liens avec les quartiers extra-muros et relier Lille aux communes formant sa première couronne.

D'un point de vue économique, l'enjeu est tout d'abord de bien valoriser et pérenniser l'offre tertiaire déjà présente sur le territoire et ainsi maintenir la vocation économique des grands pôles d'excellence du territoire lillois. Parallèlement, il est nécessaire de conforter les fonctions de logistique et d'appui au fonctionnement de l'économie locale et du commerce, de maintenir l'artisanat et le commerce de proximité en centre-ville et encourager les restructurations des centres commerciaux périphériques pour en faire des morceaux de ville.

Sur le plan environnemental, les actions visant à créer et à étoffer la trame verte et bleue doivent être poursuivies. La création et la mise en réseau des espaces naturels, ainsi que leur valorisation pour les loisirs et la qualité du cadre de vie, sont des enjeux forts du territoire.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE – ROUBAISIE

Le territoire roubaisien est polarisé autour de la ville de Roubaix qui accueille de nombreux équipements d'échelle métropolitaine. Son identité repose principalement sur un secteur très urbanisé au passé industriel encore fortement présent, mais le territoire comprend aussi une partie plus rurale avec des communes qui revendiquent un statut de villes à la campagne.

Le territoire roubaisien doit relever de nombreux défis pour regagner en attractivité compte tenu de son passé industriel, de sa densité urbaine, de son manque d'espaces naturels et de sa situation économique et sociale.

Le territoire est particulièrement concerné par la requalification de friches et la géographie prioritaire, mais c'est aussi l'un des territoires les plus dynamiques en termes de projets économiques, de création d'entreprises et de potentialités de développement en ville.

Son accessibilité nord-sud doit être améliorée : l'optimisation du réseau ferré et le rôle stratégique des gares qui font l'objet d'investissements métropolitains importants sont des enjeux majeurs pour la renforcer. Le territoire requiert, par contre, le développement de liaisons transversales (vers Tourcoing et Wattrelos) en transports en commun ou routières, la création d'un réseau cyclable continu, lisible et sécurisé et doit réinterroger son accessibilité routière vers la Belgique.

Le territoire doit être mobilisé pour une création d'emploi qui profite d'abord à ses habitants. L'offre foncière et immobilière doit se situer au cœur des bassins d'emploi touchés par le chômage. Ce pari emploi est fortement lié au



retournement d'image que le territoire doit opérer en se basant sur l'innovation, la solidarité, l'expérimentation et la mise en réseau des projets (notamment économiques).

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE – TOURQUENNOIS

Le territoire tourquennois, localisé au nord-ouest de la métropole, constitue une porte d'entrée importante de la métropole lilloise vers la Belgique et les pays du Nord de l'Europe (axe autoroutier A22, rivière de la Lys, renforcée par le futur canal Seine-Nord Europe, gare de Tourcoing sur la ligne Lille-Kortrijk).

La ville de Tourcoing, aux fonctions centrales, polarise le territoire qui se compose par ailleurs de communes résidentielles et industrielles, de grandes zones d'activités (principalement le long de l'axe nord-sud de l'A22) et de vastes zones agricoles et paysagères. Sa situation transfrontalière représente un atout majeur pour renforcer le rayonnement du territoire aux niveaux métropolitain et transfrontalier.

À Tourcoing, le processus en cours de renouvellement urbain et d'affirmation des fonctions de centralité doit se poursuivre et être approfondi via une production de logements soutenue et la requalification de quartiers dégradés, ainsi que par une dynamique économique renouvelée.

L'enjeu est aujourd'hui de renforcer l'attractivité économique du territoire en s'appuyant sur les pôles majeurs du territoire (l'Union, le centre commercial Roncq-Promenade de Flandre, etc.) en développant de nouveaux espaces économiques (en renouvellement urbain et en extension) et en requalifiant les parcs d'activités anciens.

L'accessibilité du territoire est en nette amélioration. Le territoire est bien desservi par les réseaux de transports collectifs et bénéficie d'une accessibilité routière satisfaisante (axe nord-sud structurant). Néanmoins, certains axes de transport performants sont à valoriser dans une logique plus transversale de lien vers Roubaix et Wattrelos et des réflexions sont à mener pour délester les grandes voies routières structurantes. L'axe ferroviaire transfrontalier Lille-Kortrijk, desservant la gare de Tourcoing, devra faire l'objet d'une attention particulière (rôle passagers et marchandises) et le potentiel fluvial autour de la Lys est une opportunité à développer.

Cette partie de la métropole lilloise porte aussi une véritable identité rurale. La poursuite de la politique de développement de l'espace naturel comme les monts du Ferrain ou la plaine de l'Arc Nord, ainsi que la Lys, est aussi facteur d'attractivité déterminant pour le territoire.

LES BESOINS FONCIERS POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Les objectifs de développement du territoire impliquant une urbanisation s'élèvent à 6 760 ha et se répartissent de la manière suivante :

- **construire 130 000 logements neufs, soit 3 990 ha ;**
- **créer 2 630 ha à vocation économique ;**
- **un besoin d'infrastructures de transport de 140 ha.**

Pour répondre aux objectifs globaux de développement résidentiel et économique de la métropole lilloise, chaque intercommunalité et chaque territoire de la MEL participent à la dynamique en accroissant son parc de logements et en accueillant des activités économiques et commerciales.

La production des logements et des surfaces économiques se fait, prioritairement, à travers le renouvellement des tissus urbains existants et, de manière raisonnée, à travers l'extension de la ville consolidée.

Le principe de répartition infra-territoriale

Les besoins fonciers sont définis par territoire. Leur répartition infra-territoriale doit faire l'objet d'une réflexion à l'échelle des territoires au regard des différents enjeux mentionnés dans le SCOT. Cette réflexion prend en compte l'armature verte et bleue, l'armature urbaine, commerciale et économique, en respectant les objectifs en matière de logements et de développement économique identifiés par territoire et en garantissant la priorité du renouvellement urbain.

La répartition du compte foncier s'effectue ainsi par EPCI et territoires de la MEL, en fonction des enjeux territoriaux. Au sein de la MEL, les enveloppes d'extension urbaine attribuées à chaque territoire peuvent faire l'objet d'une redistribution interne de l'ordre de 10%.

La répartition du développement résidentiel s'effectue au regard des polarités urbaines tandis que l'enveloppe de développement économique est répartie selon les besoins identifiés par EPCI et territoires de la MEL.

En matière de développement résidentiel et selon les principes décrits au sein du chapitre « Répondre aux besoins en habitat dans une dynamique de solidarité », il s'agit de localiser les futurs logements de manière à :

- **poursuivre la production de logements dans les territoires bien équipés et les mieux desservis en infrastructures et en transports en commun ;**



- renforcer l'offre de logements prioritairement au sein des villes d'appui, en respectant l'équilibre sur l'ensemble du territoire ;
- développer une offre de logements qui garantisse les parcours résidentiels ascendants ;
- assurer le développement harmonieux de chacune des communes du territoire.

Ces principes conduisent à la ventilation suivante du développement par territoire (cf. tableau ci-dessous).

Les capacités maximales d'extension urbaine par territoire

La consommation d'espaces en extension urbaine s'élève au maximum à **135 ha/an** en moyenne pour les 20 ans à venir, à l'échelle de la métropole lilloise et pour l'ensemble des usages. Il convient de donner la priorité à l'urbanisation au sein de la ville existante afin de préserver la ressource foncière agricole et naturelle.

La traduction d'un objectif de construction de logements en une superficie (hectares) a été effectuée en utilisant des taux de logements par hectares par territoire, selon les caractéristiques urbaines et l'offre en transports en commun de celles-ci.

Les cinq communes concernées par le PNR Scarpe Escaut (Coutiches, Bouvignies, Beuvry-la-Forêt, Landas et Saméon) doivent limiter leur croissance urbaine afin de respecter l'objectif global du PNR visant à limiter la consommation des espaces naturels et agricoles en ne

dépassant pas 0,3% de croissance annuelle moyenne des espaces urbanisés sur l'ensemble du territoire du Parc sur la période 2010-2022.

Pour des raisons techniques, la connaissance exacte de l'occupation du sol du territoire du SCOT précède la date d'entrée en vigueur du document d'un an et demi à deux ans. Pour cette raison, le compte foncier débute en janvier 2015 qui est la date de la dernière occupation du sol connue. Ainsi le compte foncier inclut les dérogations d'ouverture à l'urbanisation accordées par le Syndicat mixte au titre de l'article L.142-5 du Code de l'urbanisme aux communes en ayant fait la demande.

L'enveloppe globale d'extension urbaine du compte foncier s'ouvre à partir du 1^{er} janvier 2015. C'est à cette date que s'engagent les objectifs de limitation de l'urbanisation des espaces naturels et agricoles et de développement résidentiel et économique.

Les concepts d'extension urbaine, d'artificialisation et d'occupation du sol sont explicités dans le Rapport de Présentation du SCOT (Livre I « Analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ») et définis dans le glossaire (Livre I).

Le principe de phasage foncier

L'enveloppe foncière en extension urbaine est mobilisée en deux phases afin d'encadrer le rythme du développement urbain et d'apporter une meilleure visibilité au monde agricole dans l'exploitation des terres urbanisables.

Les objectifs globaux de développement du territoire

EPCI		Développement résidentiel et mixte (en nombre de logements)	Développement économique (en nombre d'ha en renouvellement urbain et en extension)
CC HAUTE-DEULE		2 600	30
CC PEVELE-CAREMBAULT		10 500	270
CC WEPPE		800	30
MEL		116 100	2 300
	COURONNE NORD	13 000	263
	COURONNE SUD	13 500	363
	LYS	12 200	218
	WEPPE	8 500	382
	EST	10 100	192
	LILLOIS	26 200	298
	ROUBAISIE	19 100	297
	TOURQUENNOIS	13 500	287
TOTAL		130 000	2 630



Pour renforcer le développement, la première phase (2015-2025) autorise au maximum l'ouverture à l'urbanisation de deux tiers de l'enveloppe d'extension urbaine par territoire (cf. tableau ci-dessous), notamment dans les secteurs proches des quartiers en politique de la ville ou les secteurs desservis par les transports en commun lourds, permettant aux habitants des quartiers en politique de la ville d'accéder aux zones de développement économique.

Pour maîtriser l'étalement urbain tout en garantissant le développement, la corrélation entre l'extension urbaine et le renouvellement urbain doit obéir à l'article L.153-38 du Code de l'urbanisme.

À partir de 2025, le dernier tiers de l'enveloppe d'extension urbaine de chaque intercommunalité sera ouvert à l'urbanisation.

Des bilans réguliers doivent permettre de réévaluer les besoins dans un délai de six ans à compter de l'approbation du SCOT : rattrapage des retards, accroissement éventuel des demandes non satisfaites, etc.

DOTER LE TERRITOIRE DES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DE LA STRATÉGIE FONCIÈRE

Par rapport aux objectifs et aux orientations en matière de foncier et sur la base des outils adaptés existants, notamment l'occupation du sol, et futurs, ainsi qu'en partenariat avec les acteurs concernés (EPF, SAFER...), le SCOT s'engage à suivre la mise en œuvre de la stratégie foncière ainsi que le suivi de son application six ans après la date d'entrée en vigueur du document, conformément à l'article L.143-28 du Code de l'urbanisme.

L'ensemble des objectifs et orientations chiffrés visant à engager le territoire dans une consommation foncière raisonnée se déclinent selon les tableaux suivants :

Phasage de l'enveloppe maximale d'extension urbaine (résidentielle et économique) du SCOT de Lille Métropole et mention de l'enveloppe de renouvellement urbain

ENSEMBLE DU DÉVELOPPEMENT : MIXTE, RÉSIDENTIEL ET ÉCONOMIQUE	renouvellement urbain (ha)	extension urbaine (ha)		
	2015-2035	2015-2035	Phase 1 du SCOT 2015/2025	Phase 2 du SCOT 2025/et après
MEL	3 650	1 960	1 307	653
CCPC	230	560	373	187
CCW	20	50	33	17
CCHD	70	80	53	27
TOTAL	3 970	2 650	1 767	883
DETAIL DU DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL ET MIXTE				
MEL	2 210	1 100	733	367
CCPC	150	370	247	123
CCW	10	30	20	10
CCHD	60	60	40	20
TOTAL	2 430	1 560	1 040	520
DETAIL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE				
MEL	1 440	860	573	287
CCPC	80	190	127	63
CCW	10	20	13	7
CCHD	10	20	13	7
TOTAL	1 540	1 090	727	363



Détail par territoire du développement urbain (en renouvellement urbain et extension)

EPCI	TERRITOIRE	RENOUVELLEMENT URBAIN			EXTENSION URBAINE		
		Total (ha)	Destination résidentielle et mixte (ha)	Destination économique (ha)	Total (ha)	Destination résidentielle et mixte (ha)	Destination économique (ha)
CC	HAUTE-DEULE	70	60	10	80	60	20
CC	PEVELE-CAREMBAULT	230	150	80	560	370	190
CC	WEPPES	20	10	10	50	30	20
MEL	COURONNE NORD	460	240	220	230	187	43
	COURONNE SUD	390	270	120	415	172	243
	LYS	360	270	90	354	226	128
	WEPPES	330	220	110	446	174	272
	EST	330	220	110	208	126	82
	LILLOIS	590	310	280	36	18	18
	ROUBAISIE	660	390	270	142	115	27
	TOURQUENNOIS	530	290	240	129	82	47
	TOTAL	3 650	2 210	1 440	1 960	1 100	860
TOTAL		3 970	2 430	1 540	2 650	1 560	1 090



AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE ET LA FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS

La métropole connaît une croissance exponentielle de ses flux de déplacements, liée au développement économique et foncier de son territoire. La desserte actuelle en transports publics et routiers apparaît comme insuffisante car elle crée des zones de tension et exclut certains espaces périurbains et ruraux. Au regard des différentes infrastructures existantes, qu'elles soient ferroviaires, routières ou fluviales, ce maillage vieillissant doit être revu, en lien avec l'organisation de la ville, la flexibilité des parcours professionnels et l'étalement urbain.

Garantir et améliorer l'accessibilité du territoire, rendre les déplacements plus fiables et les réseaux d'infrastructures plus robustes, concilier et sécuriser les différents flux sont des objectifs forts qui contribuent à l'attractivité économique et résidentielle, mais répondent également aux enjeux environnementaux et sociaux.

Plusieurs leviers sont aujourd'hui disponibles :

- mieux articuler le développement territorial avec l'offre en transports publics, en lien avec les politiques de renouvellement urbain ;
- adapter les infrastructures existantes en passant d'une vision ancrée sur la vitesse à une approche basée sur la fiabilité et la régularité des flux, renforcer la sécurité, notamment pour les déplacements de proximité, avec des vitesses de déplacements routiers adaptées aux contextes urbains, et un meilleur partage de l'espace public ;
- compléter le maillage des infrastructures existantes et l'offre en transports publics (nouveaux échangeurs, contournements routiers, amélioration des réseaux TER et TC urbains, intermodalité entre réseaux de transport public, Réseau Express Grand Lille, équipements portuaires...).

Le DOO répond aux enjeux de mobilité à travers trois échelles géographiques : la grande échelle nationale et européenne, l'échelle euro-régionale et l'échelle locale.



GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ À GRANDE ÉCHELLE

La métropole lilloise constitue un hub national et européen.

À grande échelle, l'accessibilité des personnes et des marchandises par le réseau autoroutier, ferroviaire, aérien et fluvial, depuis et vers l'extérieur, est primordiale et à conforter.

LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT

Il est nécessaire d'assurer une meilleure fiabilité des temps de parcours, tant pour le trafic interne de l'agglomération que pour les trafics d'échanges. Ainsi, il convient de :

- développer une gestion dynamique de la route afin d'optimiser, dans l'espace et/ou le temps, la circulation routière (régulation d'accès au réseau autoroutier, couloirs dédiés aux transports en commun, au covoiturage, information et gestion dynamique des vitesses permettant, pour l'usager, une adaptation des choix d'itinéraires en temps réel, et d'offrir des itinéraires d'évitement du cœur métropolitain pour les flux de transit européens) ;
- aménager le contournement Sud-Est de Lille (CSEL), entre les autoroutes A1 et A27, qui constitue une option de transit à grande échelle, tel que prévu dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). La réalisation d'études détaillées préalables est nécessaire pour apporter un éclairage sur les conditions et objectifs d'aménagement, notamment concernant les modalités d'insertion. Elles devront vérifier la pertinence de ce contournement pour résoudre les problèmes de thrombose de la métropole. Ces études seront soumises à délibération des différentes communes concernées et EPCI. En cas de réalisation, il conviendra d'optimiser son insertion et minimiser ses incidences sur les territoires traversés ;
- aménager la continuité entre le contournement de La Chapelle d'Armentières et la N58 belge, de façon à conforter le maillage du réseau euro-régional et améliorer la robustesse (fiabilité, temps de parcours ou écoulement du trafic) du réseau routier structurant.

Il est également nécessaire d'améliorer l'accueil des liaisons régionales ou internationales en car longues distances au sein du pôle Euraflandres. Cet espace doit être

identifiable et répondre à des exigences de confort pour les usagers. Une étude doit être menée sur l'aménagement d'une gare routière dans la métropole lilloise sur un site desservi en transport collectif structurant (train ou métro).

LE HUB FERROVIAIRE MÉTROPOLITAIN ET RÉGIONAL

Le site d'Euraflandres est identifié comme le hub de transport métropolitain et régional grande vitesse/TERGV. Pour améliorer l'accessibilité à la capitale régionale au niveau national et européen, il est souhaitable de :

- renforcer la desserte des trains grande vitesse vers Roissy, Zaventem et vers les métropoles voisines (Bruxelles, Anvers, Amsterdam, Londres, Paris ou Cologne...) par des cadencements optimisés ou des navettes dédiées pour les plus proches ;
- préserver les TGV intersecteurs (province à province) vers Lyon, Strasbourg, Bordeaux, Marseille, Nantes, Rennes, etc.

Afin de conforter le pôle Euraflandres, il convient de préserver l'opportunité foncière nécessaire pour la création d'un nouveau site de remisage des trains à grande vitesse à l'ouest de Lille Europe, sur la ligne à grande vitesse entre Hazebrouck et Lille. Il est nécessaire d'affiner les besoins pour préserver ou non le site identifié au niveau de Lompret sur la Ligne à Grande Vitesse.

LE TRANSPORT AÉRIEN

Les infrastructures aériennes existantes permettent en l'état d'augmenter la capacité d'accueil. L'enjeu est d'offrir un large choix de destinations aériennes en complémentarité avec les plateformes de Roissy-Charles-de-Gaulle, Zaventem ou Charleroi en Belgique.

L'accessibilité en transports en commun vers l'aéroport doit être revue et améliorée via des services de transports collectifs. Des études d'opportunité seront à engager afin d'analyser les besoins d'amélioration de la desserte de l'aéroport, à moyen et long termes, par la création d'une offre de transports en commun structurants, tel que le tramway, le réseau TER, le Réseau Express Grand Lille



(REGL), via la gare de Lesquin ou la création d'un arrêt direct spécifique sur la plateforme aéroportuaire.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le développement de solutions de transport de marchandises massifiées sur longue distance (fer, fluvial), dont les nuisances sont moindres que celles du tout routier, est nécessaire afin de limiter l'impact environnemental (pollution de l'air, émission de gaz à effet de serre).

Afin de ne pas compromettre le développement du transport des marchandises ferroviaires, il est nécessaire de privilégier le maintien des embranchements ferroviaires existants sur le territoire.

En matière de transport fluvial, le territoire doit être une interface entre les ports européens (Calais, Dunkerque, Zeebrugge, Gand, Anvers, Rotterdam) et le territoire français.

La réalisation du canal Seine-Nord Europe ouvre des perspectives d'intensification des échanges économiques avec les ports français, belges et néerlandais et d'une amélioration de la compétitivité du transport par mode fluvial. L'accroissement du gabarit du réseau Deûle-Lys doit permettre de renforcer la continuité avec les infrastructures portuaires du Nord-Ouest européen.

Ainsi, il est nécessaire de :

- **prévoir la mise à grand gabarit de la Deûle et de la Lys frontalière (élargissement pour permettre le passage de convois de plus de 3 500 tonnes) ;** tout accroissement du gabarit nécessitera d'approfondir les études de tracé et d'impacts sur les abords ;
- **préserver les sites existants ou potentiels en bordure de canal dédiés au développement d'activités économiques, qui utilisent la voie d'eau ;**
- **développer les complémentarités et les articulations entre la plateforme Delta 3, les ports de Lille, les terminaux ferroviaires à conteneurs de Mouscron et Courtrai – LAR et la gare de Lomme-Délivrance.**



ORGANISER LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE EURO-RÉGIONALE

L'objectif est d'optimiser les infrastructures ferroviaires et routières, support de flux d'échanges d'entrée sur la métropole régionale.

CONFORTER L'ÉTOILE FERROVIAIRE

Il s'agit de préserver et conforter l'étoile ferroviaire existante (cf. carte p.40) et d'améliorer l'offre à l'échelle de l'Eurométropole. L'objectif est de renforcer la robustesse du réseau, pour une exploitation plus fiable au bénéfice des déplacements internes et d'échanges. L'articulation entre le train et les transports urbains est essentielle afin de maximiser les possibilités de maillage.

Il est nécessaire de :

- conforter l'ensemble de l'offre de service ferroviaire, en particulier l'axe ferroviaire Lille-Roubaix-Tourcoing-Mouscron-Kortrijk, compte tenu du temps de parcours très compétitif en train et au regard de sa complémentarité avec l'offre métro et tramway, et renforcer les dessertes transfrontalières entre Lille - Pont de Bois - Baisieux et Tournai ; il s'agit d'améliorer la fréquence ferroviaire et la qualité de service ;
- développer de nouveaux services TER desservant le territoire sans passer nécessairement par Lille Flandres, afin de décharger le nœud lillois ;
- développer de nouveaux services TER Merville-Armentières-Lille ;
- préserver les infrastructures de la ceinture ferroviaire.

RENFORCER LES LIAISONS ENTRE LILLE ET LE BASSIN MINIER

Les flux d'échanges sont nombreux, notamment entre la métropole lilloise et le Bassin minier. Ils devraient s'accroître d'ici 20 ans. Dans cette perspective, la Région a entrepris d'étudier l'opportunité du développement d'une liaison structurante à l'échelle du « Grand Lille », avec la création d'une infrastructure dédiée entre Lille et l'ancien Bassin minier (cf. carte p.40).

Ce projet permet également d'améliorer la desserte pour l'ancien Bassin minier vers Armentières et la Belgique. La

création d'une nouvelle offre ferroviaire de type RER, à l'échelle du Grand Lille, c'est-à-dire entre le Bassin minier et Courtrai, comporte, dans une 1^{ère} phase, l'aménagement d'une nouvelle infrastructure dédiée avec la création possible de nouvelles gares. L'intégration paysagère et la réduction des nuisances sonores par les territoires limitrophes est à rechercher. L'analyse des dessertes et des gares demande à être approfondie, notamment par des études comparatives et de faisabilité. Il s'agit principalement de mieux étudier l'arrivée à Lille Flandres et la desserte du sud de la métropole lilloise dans le secteur de Seclin et Lesquin en visant notamment la desserte de l'aéroport de Lille-Lesquin, ainsi qu'en examinant toutes les solutions de desserte de Lille en fonction des variantes possibles. Il convient de ne pas obérer les opportunités de ce projet qui s'inscrit dans un horizon de long terme.

L'option de renforcer et optimiser les infrastructures ferroviaires existantes doit aussi être évaluée (cf. ligne Libercourt-Lille).

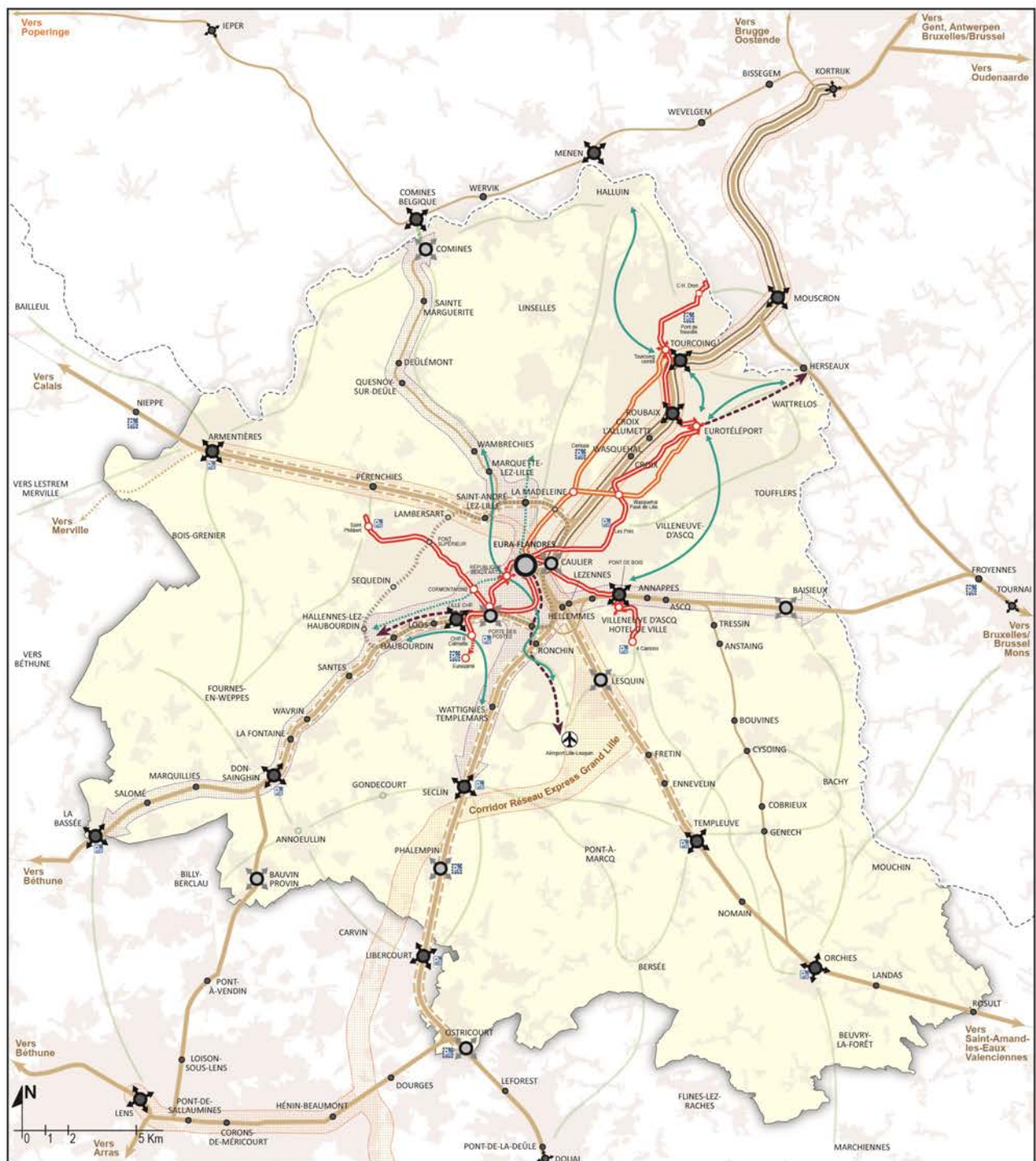
LES ENTRÉES TER DU TERRITOIRE

Il convient de :

- renforcer les gares d'Armentières, Tourcoing et Roubaix comme portes d'entrées du territoire dans l'optique de l'arrivée du REGL ;
- prévoir la création d'une nouvelle gare d'entrée d'agglomération TER au niveau de la Porte des Postes-Lille Sud, au cœur d'un secteur élargi dense et de sites majeurs d'aménagement et de développement urbain, et en intermodalité avec les transports en commun urbains au croisement des deux lignes de métro ;
- préserver les emprises foncières qui pourraient être nécessaires, à long terme, à l'élargissement des principales branches ferroviaires d'entrée d'agglomération (Lille-Armentières, Lille-Don/Sainghin, Lille-Templeuve, Lille-Seclin-Ostricourt), l'objectif étant de faire cohabiter des services ferroviaires « lents » (fret et omnibus) et « rapides » (cf. carte p.40) ;
- préserver l'emprise existante de la voie ferrée Orchies-Ascq, dont l'exploitation ferroviaire doit être prolongée jusqu'à Pont-de-Bois, en correspondance avec le pôle d'échange bus et métro améliorant la desserte du secteur sud-est pévélois.



DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET CONFORTER L'INTERMODALITÉ - 2030 ET AU-DELÀ



Transport ferroviaire

- Etoile ferroviaire à optimiser ou renforcer
- Préservation de la capacité d'élargissement du faisceau ferroviaire
- Conforter et améliorer les liens ferroviaires : Lille - Kortrijk - Roubaix pour tendre vers un lien rapide eurométropolitain
- Principe de liaison rapide Lille-Bassin Minier (schéma régional des transports et mobilités)
- Réouverture à l'étude de ligne ferroviaire (ex. : Armentières - Merville)
- Ceinture ferroviaire de Lille Utilisation potentielle

- Pôle gare «Eura-Flandres»
- Gare ou pôle intermodal principal / potentiel
- Halte ou arrêt TER existant
- Halte ou arrêt TER potentiels
- Préserver la possibilité d'aménagement

Transport urbain

- Métro - Ligne 1 et 2
- Projet du prolongement du métro
- Ligne de tramway
- Transports en commun structurants
- Bus à Haut Niveau de Service à conforter et optimiser
- Lignes potentielles de bus à Haut Niveau de Service

- Pôle d'échanges urbains principaux à conforter
- Point de maillage structurant du réseau
- Parking relais structurant d'entrée d'agglomération
- Parking relais structurants potentiels ou à étudier
- Tram-train
- Corridors d'étude des trois premières lignes

Transport interurbain

- Pôle bus structurant
- Principe de rabattement à renforcer ou étudier

Janvier 2017



Sources : ADULM, Région, CG, Communautés de Communes, LMCU



LE PROJET TRAM-TRAIN

La combinaison du plan bus mis en perspective avec les futures lignes du tram-train serait en effet un puissant outil d'accessibilité, de résorption de la thrombose et d'équité entre tous les territoires en matière d'accès au transport public.

Il convient de permettre la réalisation des projets des trois lignes de tram-train (cf. carte p.40) :

- La Bassée-Lille-Pont de Bois-Baisieux, ainsi que l'opportunité d'un prolongement vers Tournai ;
- Haubourdin-Lille-Wambrechies-Quesnoy-Comines (l'opportunité d'un prolongement vers Comines Belgique est également à préserver) ;
- Lille-Seclin-Ostricourt.

SÉCURISER, CONFORTER ET ADAPTER LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT

Certains projets d'envergure SCOT (cf. carte p.40) sont nécessaires pour renforcer le réseau routier structurant et compléter son maillage afin d'améliorer la fiabilité des temps de parcours.

L'adaptation ou la réalisation de certaines infrastructures routières, pouvant elles-mêmes servir de support à la desserte en transports en commun (Bus à Haut Niveau de Service) ou au covoiturage, est à prévoir. L'objectif est de :

- créer trois nouveaux échangeurs prioritaires sur le réseau autoroutier Armentières-Porte des Anglais, Genech et Templemars ;
- compléter l'aménagement des échangeurs de Camphin-en-Pévèle sur l'A27 et celui du Petit-Menin sur l'A22 ;
- envisager l'aménagement en deux fois trois voies de l'A25 entre Englos et La Chapelle d'Armentières ;
- aménager la RD700 en deux fois deux voies depuis la N227 jusqu'à la frontière franco-belge à Wattrelos (cf. chapitre « Économie ») ainsi que la possibilité de desservir Saillezy-lez-Lannoy ;
- renforcer et sécuriser les RN41 et RN47 par la mise en dénivelé de leurs carrefours giratoires existants ;

- aménager en priorité le barreau sud de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) qui comporte trois secteurs : Nord, Centre et Sud (dont le contournement de Sequedin fait partie) ; l'aménagement du tronçon Sud et son échangeur sur l'A25 sont stratégiques, en lien avec le développement des pôles d'excellence Eurasanté, Euratechnologies, Euralimentaire et du renouvellement du secteur portuaire de Lomme/Sequedin ; l'aménagement du tronçon Nord est quant à lui conditionné à l'aménagement du secteur de Rhodia, et le barreau central de la LINO est à préserver ;
- aménager à Capinghem un nouvel axe longeant la Ligne à Grande Vitesse et reliant la D933 et la RD7B ;
- aménager la route des Crêtes dans le cadre de l'aménagement du secteur Eurasanté, permettant de mieux organiser dans le secteur le trafic poids-lourds en lien avec le Port de Santes ;
- assurer la continuité de la liaison Tourcoing-Wattrelos et faciliter les liens entre la RD700 et le boulevard des Grandes Chaussées de Tourcoing ;
- aménager un nouveau franchissement de la Lys au niveau de Comines permettant de rejoindre la N58 belge en évitant le cœur urbain.

Au-delà de l'horizon du SCOT, il est nécessaire de préserver, à plus long terme, la possibilité de :

- aménager un nouvel échangeur au niveau du parc de la Plaine sur l'A27 (Haute-Borne), en lien avec les extensions urbaines dont l'intégration et la localisation exacte veilleront à prendre en compte les espaces protégés (la Plaine de Bouvines), et notamment le fonctionnement de l'activité agricole. L'aménagement de cet échangeur est cependant conditionné à la réalisation du contournement Sud-Est de Lille (CSEL) et sa prise en compte devra être intégrée aux études préalables du CSEL ;
- compléter les échangeurs au niveau de la Porte d'Arras et de la Porte des Postes sur l'A25 ;
- ouvrir la RD700 au nord de Toufflers vers la N510 belge et l'accès à l'A17 ;
- prolonger la D191 vers la Belgique au niveau d'Halluin avec un franchissement de la Lys.

CONFORTER LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT



- Voie capacitaire eurométropolitaine
- Voie structurante
- Projets routiers ou aménagements capacitaires d'échelle SCOT
- Réserve pour opportunités à plus long terme
- Amélioration des itinéraires alternatifs de contournement aux autoroutes (A1, A22 et A25)



ASSURER LA FLUIDITÉ INTERNE DU TERRITOIRE

L'objectif recherché est d'offrir un réseau hiérarchisé et de qualité, permettant un partage sécurisé et qualitatif de la voirie aux différents usagers, de façon à développer les modes de transport alternatifs à la voiture. Cet objectif concourt à la ville des proximités et répond aux enjeux de transition écologique.

RENDRE LE RÉSEAU ROUTIER À TOUS LES UTILISATEURS

L'évolution du réseau routier doit s'accompagner d'aménagements et de restructurations afin de partager le réseau viaire entre les divers modes et usagers et d'améliorer la fluidité interne du territoire. Le développement des alternatives à l'automobile mono usager, l'amélioration de la sécurité, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores sont des enjeux forts. Le SCOT encourage les communes à identifier, dans un travail partenarial sur les itinéraires des résidents, les espaces sur lesquels implanter des aires de covoiturage ; elles pourront être repérées dans des démarches concertées d'élaboration de Schémas d'aire de covoiturage. Pour garantir la fluidité interne du territoire, il convient également de veiller à l'impact des modifications des plans de circulation des communes et à leurs répercussions sur les communes limitrophes afin d'assurer le bon écoulement du trafic routier.

Il est nécessaire d'assurer :

- **un meilleur partage de l'espace urbain (rues, places, axes d'entrées et liaisons intercommunales) pour l'ensemble des usagers ;**
- **une desserte tous modes, dans les cœurs d'agglomération et leurs grands secteurs de développement urbain, en privilégiant les continuités cyclables et piétonnes.**

FAIRE DES INFRASTRUCTURES DES SUPPORTS D'URBANITÉ

L'objectif est de réconcilier ville et voirie où l'enjeu d'un rapprochement entre mobilité et urbanité est important, afin d'améliorer les relations inter-quartiers, les déplacements de courtes distances au bénéfice d'un meilleur cadre de vie, mais aussi d'assurer, comme énoncé dans les grands principes de développement du territoire, les principes de mixité urbaine et de mixité fonctionnelle le long des infrastructures de transports structurantes et d'assurer leur traduction

au sein des documents d'urbanisme.

Ainsi, il convient de :

- **réadapter le réseau structurant métropolitain dans l'espace urbain dense par la réduction des vitesses, l'intégration des infrastructures aux paysages urbains et par l'évolution des caractéristiques autoroutières de certaines voies vers des caractéristiques de boulevard urbain, ce réseau structurant continuant à assumer néanmoins sa fonction de support d'un trafic d'irrigation du territoire ; il s'agit notamment des axes suivants :**
 - **entre Lille et sa première couronne avec les différentes voies structurantes et boulevards ;**
 - **le Grand Boulevard ;**
 - **le boulevard de l'Ouest sur Villeneuve d'Ascq ;**
 - **la RD6 et RD760 entre Hem et Roubaix ;**
- **repenser l'insertion (couverture, passerelles, mesures anti-bruit, meilleure intégration paysagère...) des voies autoroutières A1, A22 et A25, mais également N356, N227 et D652, dans leurs traversées les plus urbaines pour favoriser la qualité urbaine et le cadre de vie ;**
- **aménager des entrées de villes marquant le changement d'environnement avec la rase campagne pour faire ralentir les automobilistes, tout en veillant à l'accessibilité « utilitaire » (engins agricoles, véhicules de police ou de pompier...).**

RÉALISER PONCTUELLEMENT CERTAINS CONTOURNEMENTS

Il convient de veiller au respect des enjeux environnementaux et, notamment, de la continuité des corridors écologiques, la préservation des ressources en eau, l'insertion paysagère des infrastructures et la réduction des nuisances sonores.

Pour répondre à des problématiques locales de circulation en cœur de ville, il est nécessaire de :

- **aménager le contournement Est de Pérenchies (y compris le franchissement de la ligne ferroviaire Lille-Armentières) ;**
- **aménager le contournement de Cysoing entre la D90 et la D955 ;**
- **prolonger le contournement Nord de La Bassée ;**
- **compléter l'échangeur au niveau de Wambrechies entre la LINO Nord et la rocade Nord-Ouest ;**



- assurer le bouclage entre les 3^e et 4^e avenues du Port de Lille et le boulevard industriel prolongé (Sequedin/Lomme).

Il convient également de préserver l'opportunité d'aménager les contournements suivants :

- Linselles ;
- Camphin-en-Carembault ;
- Orchies ;
- Sud de Templeuve ;
- Wavrin dont le tracé et les modalités de réalisation doivent respecter les règles s'appliquant dans l'aire d'alimentation des captages Grenelle (cf. chapitre « Exemplarité environnementale ») ;
- Est de Baisieux permettant une desserte du pôle d'échange de la gare ;
- liaison RD90-échangeur de Camphin-en-Pévèle ;
- Sud d'Annœullin et d'Allènes-les-Marais, dont le tracé et les modalités de réalisation doivent respecter les règles s'appliquant dans l'aire d'alimentation des captages « Grenelle » (cf. chapitre « Exemplarité environnementale »).

CONFORTER LE RÔLE URBAIN DU TRAIN

Afin de conforter le rôle urbain du train, il convient de :

- renforcer l'offre ferroviaire dans les gares existantes, optimiser les pôles d'échanges multimodaux, station et haltes TER existantes ;
- préserver la desserte ferroviaire et les gares TER dans une vision de complémentarité d'offre avec les transports collectifs urbains et interurbains ;
- mieux inscrire les gares et haltes ferroviaires dans le tissu urbain environnant (notamment cheminements piétons, qualité des espaces publics, accessibilité en lien avec le développement du secteur...) ;
- préserver la possibilité d'implanter une gare TER à Caulier (Lille) et à Pont Supérieur (Lomme) sur la ceinture ferroviaire.

OPTIMISER ET MAILLER LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN POUR CONFORTER L'INTERMODALITÉ

À moyen terme, l'objectif est de conforter les infrastructures de transports collectifs existants et, quand le besoin est justifié, d'aménager des infrastructures plus capacitaires en fonction de l'évolution de la fréquentation des différentes lignes de bus, de l'évolution des espaces traversés et des conditions économiques à venir. L'important est d'améliorer la lisibilité du réseau de transports

collectifs, sa fiabilité et sa robustesse pour permettre aux transports collectifs urbains d'être plus concurrentiels. Pour cela, il est nécessaire de :

- prolonger la ligne 1 du métro vers le secteur Eurasanté au sud-ouest de Lille ;
- préserver la réserve pour la création, à terme, d'une station de métro au droit du projet Saint-Sauveur ;
- prolonger la liaison d'Eurotéléport vers Wattrelos par un Transport en Commun Structurant ;
- développer deux liaisons en Transport en Commun Structurant sur les axes Lille-Lesquin et Lille-Haubourdin ;
- identifier les possibilités de connexions performantes entre la ligne 1 du métro après le terminus « 4 Cantons », soit vers le secteur de la Haute-Borne, soit vers le secteur Sud de la métropole et la gare de Lesquin, le Centre Régional des Transports (CRT), et l'aéroport de Lille-Lesquin ;
- intégrer les gares et les pôles d'échanges intermodaux dans leur environnement urbain en permettant d'améliorer l'accessibilité à pied et à vélo ; l'opportunité d'un fonctionnement des gares à 360°, notamment pour les gares de Roubaix, Tourcoing, Armentières et Pérenchies, devra être étudié ;
- renforcer les liaisons en transport collectif de certains axes transversaux (Don-Sainghin-Annœullin-Carvin-Libercourt ; Annœullin-Seclin ; Seclin-Templeuve-Orchies) en favorisant le rabattement sur les gares et pôles intermodaux.

Il est souhaitable de :

- renforcer et fiabiliser les vitesses commerciales des lignes urbaines et interurbaines de bus par la mise en œuvre de solutions adaptées ;
- prévoir une offre bus performante (plus de 100 passages par jour), en fonction des besoins que pourront nécessiter des sites majeurs de renouvellement urbain, de développement économique et des grands projets d'aménagement urbain ;
- développer la mise en œuvre de lignes de bus à haut niveau de service pour renforcer le réseau existant, si besoin pour améliorer l'offre de services. En dehors du cœur métropolitain, le plan de déplacements urbains et les plans locaux d'urbanisme pourront anticiper le rabattement en transports collectifs vers les gares et pôles intermodaux principaux.

Il est également essentiel que les acteurs publics puissent développer d'autres solutions de mobilité sur les espaces les moins desservis par les transports en commun en rationalisant l'offre (transport à la demande, covoiturage, vélo partagé...) et en renforçant les parking-relais.



MAÎTRISER L'EMPRISE DU STATIONNEMENT

L'objectif est de faire évoluer les pratiques de déplacements en utilisant comme levier l'offre de stationnement (visiteurs, stationnement pendulaire ou résidentiel) qui occupe de plus en plus l'espace public, notamment dans les centralités urbaines denses.

Il convient de :

- favoriser le stationnement au sein du bâti plutôt que sur l'espace public ;
- limiter la création d'offre au lieu de travail lorsque les conditions de transport public le permettent ;
- créer une offre mutualisée de stationnement, pour le développement de l'auto-partage et du covoiturage par l'affectation de places et d'aires de stationnement réservées à ces usages.

Les Plans de déplacements urbains et les documents d'urbanisme locaux fixent les normes de stationnement applicables aux différents types de construction (habitat, équipements, activités et commerces...) au regard de la législation en vigueur, ainsi que des aménagements d'espaces publics.

Pour le stationnement résidentiel, il faut proposer une offre adaptée en fonction du type de contexte urbain et du taux de motorisation pour éviter le report sur l'espace public.

Pour le stationnement visiteurs, il est nécessaire d'inciter à une mutualisation des usages pour favoriser un aménagement économe en foncier des aires de stationnement, notamment en privilégiant des regroupements des offres de stationnement dans les zones d'activités et commerciales.

Pour le stationnement pendulaire, hors parkings relais, l'objectif est de limiter l'offre aux abords des stations de transports en commun performants, en fonction du niveau d'offre. Les exigences maximales du nombre de places de stationnement sont fixées en fonction de la qualité de la desserte en transports en commun.

Concernant les parcs relais et l'intermodalité, il est nécessaire de :

- préserver et conforter les parcs relais existants. Les solutions à envisager doivent s'appuyer sur des études permettant d'identifier les besoins de capacité : agrandissement, meilleure intermodalité, signalétique renforcée, intégration tarifaire avec les modes TC ainsi que les nuisances liées aux trafics d'accès des parcs relais ;
- veiller à implanter les parkings relais surveillés (P+R) de façon à être interconnectés avec des réseaux de transports en commun.

DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS EN FAVEUR DE LA VILLE DES PROXIMITÉS

Afin de favoriser le report modal, il est nécessaire d'offrir les conditions au développement de mobilités alternatives à la voiture.

Dans un contexte où la moitié des déplacements font moins de 2 km et les trois-quarts moins de 5 km, il convient de faciliter les déplacements doux. Il existe donc un fort potentiel pour le développement de la marche à pied et du vélo. L'objectif est de faciliter :

- les déplacements quotidiens de proximité ;
- les flux domicile-travail et domicile-études, pour lesquels le rabattement autour des pôles d'échanges présente un fort potentiel de développement ;
- les déplacements récréatifs.

La mise en œuvre de la « ville des proximités » repose notamment sur l'amélioration des parcours en modes doux en développant des parcours continus, sécurisés et qualitatifs, tant pour les vélos que pour les piétons.

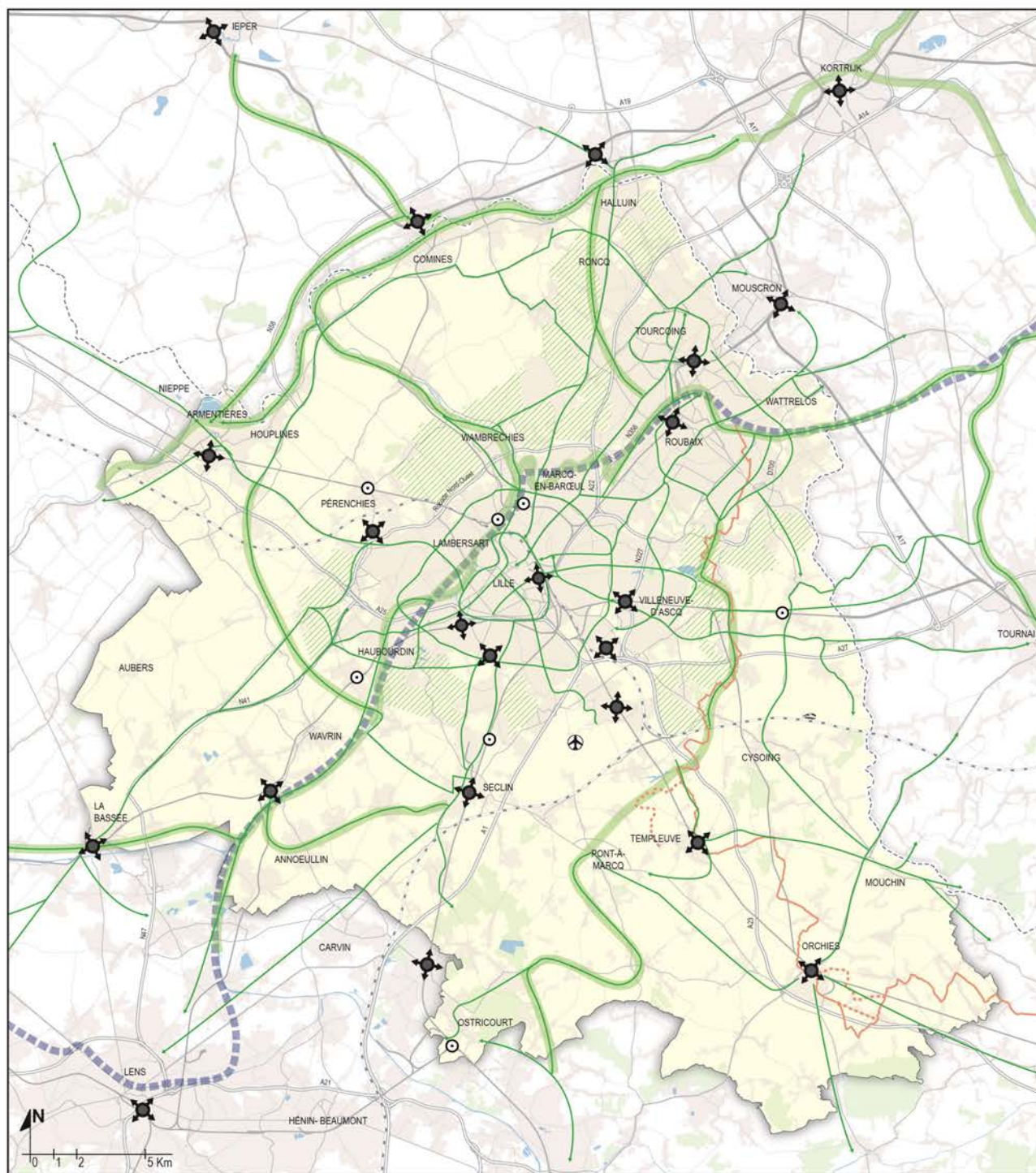
DÉVELOPPER LA « CYCLABILITÉ » ET LA « MARCHABILITÉ »

Pour assurer la qualité et la continuité du maillage des cheminements piétons dans les quartiers existants et nouveaux, il est nécessaire de poursuivre le maillage du réseau cyclable en aménageant un réseau cyclable continu et sécurisé (cf. carte p.46). L'objectif, via des actions d'échelles multiples et de diverses formes, est de :

- poursuivre l'aménagement cyclable sous forme d'infrastructures « vélo » spécifiques (pistes, bandes, ouvrages de franchissement, stationnement...) et de mesures d'aménagement contribuant à l'apaisement de la circulation routière et favorisant l'usage des modes « actifs » (zones 30, zones de rencontre, voies piétonnes) ;
- établir un réseau cyclable prioritaire dont la fonction est de relier les grandes entités urbaines de la métropole, de proposer un accès direct aux cœurs des villes et aux grands pôles générateurs, ainsi que de permettre un rabattement vers les stations de transports collectifs ; il s'appuie essentiellement sur les voiries départementales, les grands axes urbains et les voies vertes ; l'objectif est d'aménager des itinéraires directs et sécurisés pour les principaux déplacements pendulaires à vélo "longue distance" ;



SCHEMA DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES



- Réseau prioritaire cyclable
- Voie Verte
- - - Eurovéloroute n°5
- VéloRoute Voie Verte de Paris-Roubaix Variante
- ▨ Hémicycle
- ★ Principal pôle d'échanges intermodaux
- Autres gares en lien avec le rabattement vélo



- établir un réseau cyclable de desserte qui accueille des flux inter-quartiers ; l'amélioration de ce réseau est intimement liée à l'apaisement et à la sécurisation des conditions de circulation en milieu urbain ;
- articuler les itinéraires (nationaux, départementaux et transfrontaliers) aux cheminements piétonniers et cyclables locaux et favoriser l'accès aux espaces naturels, touristiques ou récréatifs ;
- inscrire des itinéraires dédiés aux modes doux qui permettent de meilleures traversées des grandes zones d'activités, complexes immobiliers et grands équipements ;
- garantir la desserte par les modes doux des équipements générateurs de déplacements comme les établissements universitaires, les autres équipements publics, les espaces d'activités économiques et commerciales, ainsi que les gares et haltes ferroviaires.

Il est nécessaire de déterminer les volumes d'offre de stationnement vélo en résidentiel (sur le lieu d'habitation), en intermodalité (en lien avec les transports publics) ainsi qu'à destination (pour les déplacements pendulaires domicile-travail / domicile-études et à proximité de générateurs de flux cyclables).

Il convient ainsi de :

- proposer, dans une logique d'intermodalité, un nombre de places au niveau des gares et stations de transport collectif urbain en fonction de la fréquentation quotidienne de la station déjà constatée, au regard de l'offre à projeter et en fonction d'objectifs de part modale ;
- poursuivre la création de parcs de stationnement vélos sécurisés capacitaires et adaptés en fonction des besoins existants à proximité des gares du territoire à portée nationale et des principaux pôles d'échanges ferroviaires et/ou urbains.

REPENSER L'ESPACE PUBLIC AU SERVICE DES MODES DOUX

Afin d'améliorer les conditions de sécurité et de confort du réseau viaire pour les usagers piétons et cyclistes, il est nécessaire de :

- accompagner le rééquilibrage de l'espace public disponible au profit des piétons et des cyclistes dans de bonnes conditions de confort et de sécurité ;
- accompagner l'évolution des mobilités urbaines et des besoins des voyageurs. Le SCOT a pour objectif de faire des points d'intermodalité des lieux de vie, des centralités où la fonction «transport» n'est plus unique, selon les logiques de l'économie de fonctionnalité ;
- valoriser les rabattements piétons et vélos vers les transports en commun ;
- résorber les coupures urbaines, notamment dues aux infrastructures de transit (routes, voies de chemin de fer...) qui constituent un effet barrière très important dans les déplacements de quartier à quartier et périphérie-centre ;
- adapter le réseau de cheminements aux différents types de public et répondre aux différents besoins de déplacements (déplacements domicile/travail-école-université-crèche-loisirs, commerces...) ;
- engager des réflexions sur l'adaptation de l'éclairage public à la marche et aux piétons.



RÉPONDRE AUX BESOINS EN HABITAT DANS UNE DYNAMIQUE DE SOLIDARITÉS

Pour répondre aux besoins de ses habitants et accompagner l'ambition d'un regain d'attractivité, la métropole lilloise doit proposer une offre de logements cohérente en termes de quantité, de qualité et de diversité tenant compte des évolutions sociétales et des enjeux posés par la transition énergétique.

La production d'une offre nouvelle de logements s'établira à la fois par la construction neuve mais également par la réhabilitation, la remise sur le marché de logements anciens et la transformation de bâtiments affectés à d'autres usages.

Il s'agit de développer l'attractivité résidentielle, favoriser des parcours résidentiels fluides, réduire la spécialisation socio-économique des territoires et répondre aux besoins non satisfaits en termes de logements sociaux et de logements abordables. Il s'agit en outre de répondre aux exigences de la Loi en vigueur en matière de logements sociaux.



ASSURER LES PARCOURS RÉSIDENTIELS PAR UNE OFFRE ADAPTÉE ET DIVERSIFIÉE

CRÉER DE NOUVEAUX LOGEMENTS DANS UN DÉVELOPPEMENT HARMONIEUX

Pour répondre aux besoins de la population du territoire et palier un important retard dans la production de logements neufs, l'objectif de construction est fixé à 130 000 logements d'ici 20 ans.

Un effort renforcé en matière de production doit être poursuivi afin d'atteindre l'objectif de 6 500 logements neufs en moyenne par an.

Des bilans réguliers doivent permettre de réévaluer les besoins dans un délai de six ans à compter de l'approbation du SCOT : rattrapage des retards, accroissement éventuel des demandes non-satisfaites, etc.

Cette production de logements doit répondre aux besoins de mixité (mode d'occupation, typologie et taille de logements...), dans le respect de l'équilibre territorial défini par l'armature urbaine, en privilégiant le développement urbain dans les secteurs les mieux desservis en infrastructures et en transports en commun, offrant un bon accès aux services et aux équipements, notamment aux commerces.

Des objectifs répartis par territoire

En respect des principes de l'armature urbaine, les objectifs de production de logements ont été ventilés par intercommunalité.

Il s'agit plus de localiser les logements produits de manière à :

- **poursuivre la production de logements dans les territoires bien équipés et les mieux desservis en infrastructures et en transports en commun ;**
- **renforcer l'offre de logements prioritairement au sein des villes d'appui, en respectant l'équilibre sur l'ensemble du territoire ;**
- **développer une offre de logements qui garantisse les parcours résidentiels ascendants ;**
- **assurer le développement harmonieux de chacune des communes du territoire.**

Les besoins en logement par territoire ont été calculés afin de :

- assurer le point d'équilibre pour chaque commune.
Le point d'équilibre correspond au nombre de logements qu'il est nécessaire de construire pour maintenir la population existante dans chaque commune. Il se calcule sur la base de trois composantes :
 - la diminution de la taille moyenne des ménages. Comme la taille moyenne des ménages et le taux d'occupation des résidences principales diminuent, il faut davantage de résidences principales pour loger le même nombre d'habitants. Il s'agit de compenser les phénomènes de décohabitation des ménages (divorce, vieillissement...) ;
 - le remplacement des logements détruits ou ayant changé d'usage (renouvellement du parc de logements). Au-delà du renouvellement cyclique du parc de logements, sont inclus des besoins en matière de logements liés à la résorption du parc indigne ou insalubre par des opérations de destruction-reconstruction ou à la reconstruction de l'offre de logements sociaux démolis dans le cadre des projets de rénovation urbaine ;
 - la fluidité du marché. Il s'agit de compenser l'augmentation du nombre de résidences secondaires et de logements vacants ;
- accueillir de nouveaux habitants selon les principes de l'armature. En cohérence avec les principes décrits au sein du chapitre « Garantir les grands équilibres du développement », les besoins inhérents au logement d'une population nouvelle sont repartis en priorisant les centralités les mieux dotées en équipement et transports en commun. Tout en assurant le respect des objectifs en matière de renouvellement urbain et de la priorité à l'urbanisation au sein de la tache urbaine, certains objectifs territoriaux périurbains ont été ajustés en tenant compte de leur attractivité actuelle.



Dans le respect de ces principes et en tenant compte de la composition des territoires (cf. chapitre « Trame urbaine »), les objectifs en matière de production de logements ont été ventilés selon le tableau ci-dessous :

EPCI	Quantité de logements à produire à l'horizon SCOT
CC HAUTE-DEULE	2 600
CC PEVELE-CAREMBAULT	10 500
CC WEPPE	800
MEL	116 100
COURONNE NORD	13 000
COURONNE SUD	13 500
LYS	12 200
WEPPE	8 500
EST	10 100
LILLOIS	26 200
ROUBAISIE	19 100
TOURQUENNOIS	13 500
TOTAL	130 000

La répartition par territoire des objectifs de logements au sein de la MEL est affichée à titre indicatif.

Favoriser une politique de l'habitat concertée

À l'échelle des collectivités membres du SCOT

Pour parvenir à une bonne répartition des logements au sein de chaque EPCI, les objectifs de production de logements sont concertés en tenant compte :

- de la hiérarchisation des centralités définies au sein de l'armature urbaine ;
- de la proximité aux transports en commun et aux équipements ;
- des besoins spécifiques et adaptés à chaque commune ;
- du projet municipal et intercommunal.

Les diagnostics fonciers, notamment lorsqu'ils sont réalisés à l'échelle intercommunale, sont des leviers essentiels pour engager une politique foncière concertée sur un territoire. Il s'agit en effet d'évaluer quantitativement et qualitativement les potentiels fonciers en renouvellement urbain ainsi qu'en extension (gisement, capacité à mobiliser, constructibilité, pertinence de la localisation...). Ainsi, le diagnostic foncier permet d'apporter aux communes et EPCI des outils favorisant le renouvellement urbain, de répondre aux exigences de la loi en justifiant les ouvertures à l'urbanisation au regard des disponibilités foncières et de préparer les interventions des Établissements Publics Fonciers.

Il est recommandé d'approfondir et de généraliser les démarches en matière de diagnostic foncier.

À l'échelle des InterScot

Un dialogue avec les territoires voisins doit être mené afin de mieux maîtriser les phénomènes interterritoriaux tels que le phénomène de périurbanisation.

Avec les acteurs de l'habitat

L'organisation d'un cadre de négociation avec l'ensemble des acteurs de l'habitat (collectivités, bailleurs et promoteurs) est recommandée pour proposer des collaborations et des solutions innovantes dans la mise en œuvre et le suivi des objectifs du SCOT.

DENSIFIER LES TISSUS RÉSIDENTIELS EN HARMONIE AVEC LEUR CONTEXTE URBAIN

Mieux connaître et qualifier les tissus urbains résidentiels

La métropole lilloise est constituée d'une grande diversité de formes urbaines qui constitue un facteur d'attractivité : tissus urbains continus ou discontinus, ordonnés de manière plus ou moins denses, localisés dans un contexte urbain, rural ou rural, composés de logements individuels ou organisés en ensembles collectifs. Une meilleure connaissance des tissus urbains existants doit permettre la veille contre l'uniformisation des territoires et des types d'habitat produits par secteur géographique.

Il est recommandé d'intégrer une dimension morphologique au sein des réflexions d'aménagement par une description systématique du type de tissu urbain dans le règlement qualifiant les zones d'habitat existantes. En l'absence de travaux spécifiques sur les tissus urbains, les plans locaux d'urbanisme peuvent s'appuyer sur les catégories indicatives proposées ci-dessous.

Les catégories de tissus ayant pour vocation principale l'habitat peuvent être regroupés de façon synthétique, entre tissus continus et discontinus, puis des tissus les plus denses au moins denses.

Centre-ville

Ce sont des secteurs urbains continus denses qui sont composés majoritairement d'immeubles collectifs et mixant habitat, bureaux, commerces et services. Des immeubles non mitoyens de plusieurs étages insérés dans ce tissu urbain continu dense font également partie des centres-villes.

Centre bourg

Proche morphologiquement de la catégorie précédente, mais avec une densité moindre et des gabarits de bâti



moins importants, les tissus de centre bourg correspondent aux centres historiques des villages ou des bourgs ruraux. Ces périmètres mixent habitat, commerces et services.

Habitat individuel continu

Habitat individuel ou « individualisé », c'est-à-dire habitat disposant d'une entrée privative, de terrasses, jardins ou grands balcons pour chaque logement, et présentant des vis-à-vis et un nombre de mitoyennetés maîtrisés. Ce tissu, continu ou semi-ouvert, se distingue par une optimisation importante de la consommation foncière par rapport aux autres tissus d'habitat individuel. Sont inclus dans cette catégorie de tissus urbains :

- les **maisons de ville**, habitat traditionnel du Nord de la France et de l'Eurorégion, se caractérisent par un alignement du bâti en front de rue et par une double mitoyenneté, avec un développement à R+2 ou R+2+combles et une parcelle de jardin en longueur à l'arrière de l'habitation ;
- les **maisons en bandes**, de typologie similaire, présentent des retraits, le plus souvent irréguliers, par rapport au front de rue ;
- l'**habitat linéaire** comprend des habitations (avec leurs dépendances) construites le long des voiries, en extension des centres bourgs ou des centres-villes, en continuité directe ou laissant des dents creuses. L'épaisseur de cet habitat linéaire se limite à une seule habitation ;
- l'**habitat « intermédiaire »** inclut toute autre forme innovante mixant différents types d'habitat de façon « individualisée » (par exemple : maisons superposées, maison et appartement, logements « semi-individuels », etc.).

Habitat collectif discontinu

Ce tissu comprend les immeubles collectifs de plusieurs étages, non mitoyens, depuis le petit habitat collectif (R+2, R+3), aux grands immeubles collectifs (R+7, R+8) jusqu'aux Immeubles de Grande Hauteur (IGH). Ces tissus incluent les bâtiments, ainsi que les aires de stationnement et les espaces verts. Ils comprennent notamment les collectifs regroupés désignés communément sous le terme de « grand ensemble ».

Habitat pavillonnaire

Cette catégorie comprend des habitations individuelles (et jardins) construites sur des parcelles de superficie plus ou moins importante. Ces habitations ne comportent pas de mitoyenneté.

Toutefois, l'habitat pavillonnaire peut parfois faire l'objet d'une mitoyenneté simple (maisons jumelles de cité-jardin par exemple) ou « légère » (maisons reliées entre elles par un garage ou un bâtiment annexe).

Habitat rural isolé

Composé de fermes, d'habitations rurales isolées ou regroupées sous forme de hameau de moins de trois 3 ha, ce type de tissu n'inclut pas les parcelles agricoles ou boisées ni les bâtiments à usage d'activité agricole.

Produire des formes résidentielles nouvelles, variées et contextualisées au tissu urbain

En renouvellement urbain comme en extension, l'offre nouvelle de logements sera produite sous des formes urbaines variées à l'échelle communale.

Il s'agit de préserver la diversité des tissus résidentiels sur l'ensemble de la métropole lilloise. Cette diversité des formes doit permettre de concilier besoins en logements et maîtrise de la consommation foncière dans une perspective de rééquilibrage notamment entre habitat pavillonnaire, tissu historique des centres-villes et habitat collectif discontinu.

Dans les tissus les plus lâches, il s'agit de résoudre les situations de sous-densité sans pour autant générer des formes urbaines en rupture avec le tissu bâti environnant. Inversement, en tissu urbain compact, les opportunités d'offrir des respirations dans la ville par des projets urbains dé-densifiés doivent pouvoir être autorisées.

Les limites entre les différentes catégories de tissus sont souvent poreuses et peuvent donner naissance à diverses formes d'hybridations en :

- mixant fortement habitat individuel et collectif (et leurs densités associées) dans les faubourgs ou encore les centres bourgs ;
- estompant les ruptures de densité par une optimisation des parcelles à l'intérieur de secteurs d'habitat individuel de faible densité (notamment par division d'une parcelle déjà construite) ;
- connectant davantage les ensembles pavillonnaires au tissu urbain environnement (lotissements non clôturés, traitement qualitatif des espaces publics) ;
- développant des typologies innovantes d'habitat, intermédiaires entre collectifs et individuels comme la maison de ville.

Les orientations d'aménagement et de programmation sont des outils propices pour développer des dispositions relatives à la mixité des formes urbaines.

Il est fortement recommandé d'accorder une place plus grande à l'innovation au sein des opérations de logements neufs. Il s'agit ainsi de proposer des niveaux de confort et de modularité des logements répondant aux attentes actuelles et à venir des ménages et tenant compte des coûts énergétiques et des capacités financières des ménages.



La recherche de qualité et confort des logements s'articule avec les objectifs de sobriété et d'efficacité énergétique du bâti. Des performances énergétiques supérieures à la réglementation peuvent être prescrites dans certains secteurs. Sur le plan énergétique, il peut être étudié le recours aux énergies les plus propres disponibles sur le territoire, la production d'énergies renouvelables sur chaque projet et le développement de l'auto-consommation.

DÉVELOPPER UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE ABORDABLE, ADAPTÉE ET DIVERSIFIÉE

Afin de répondre aux enjeux de solidarité sociale et inter-générationnelle, de même qu'aux évolutions démographiques en cours (vieillesse de la population, réduction de la taille moyenne des ménages, émergence de nouveaux besoins générés par l'apparition de nouveaux modes d'habiter : familles recomposées, colocation...), une attention particulière est portée à la mixité des opérations de logements. Il s'agit de veiller à une diversité des types de logements (tant du point de vue de leur forme urbaine que de leur taille) et à une diversité de leurs modes d'occupation. Par ailleurs, la multiplicité des parcours de vie et leur rapides évolutions questionnent l'adaptabilité des logements et impliquent d'y apporter des éléments de réponse par le biais d'un habitat mixte, performant et innovant.

Favoriser l'offre de logements abordables

Au regard de l'écart actuel entre prix de l'immobilier et revenus des ménages et à l'inflation des coûts d'usage d'un logement (fortement lié à la localisation et à la performance énergétique des logements), il est essentiel de proposer des logements en accession à la propriété à des prix abordables pour les ménages de ressources modestes et moyennes.

La production de logements via les principes d'autopromotion ou de l'habitat participatif offre à la population des alternatives à une accession classique à la propriété. Afin d'encourager ces initiatives, il est recommandé de définir une stratégie d'accompagnement de ce type de projets. Dans l'objectif de développer une offre de logements à coûts maîtrisés, les programmes locaux de l'habitat ou les stratégies communales en matière de logements peuvent définir et développer l'accession abordable (ménages concernés, coûts immobiliers, secteurs envisagés...) en complément à la production de logements locatifs publics et privés.

Les Programmes locaux de l'habitat (PLH) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent traduire cet objectif de production d'une offre abordable et en définir les moyens de mise en œuvre.

Garantir la production de logements sociaux dans un souci d'équilibre territorial

Plus de 50% des ménages de la métropole lilloise ont des revenus imposables inférieurs aux plafonds HLM. La pression sur le parc locatif social s'exprime très fortement sur la MEL. Pour répondre aux enjeux de cohésion sociale et de solidarité, une attention particulière doit être portée à l'offre de logements locatifs sociaux permettant d'apporter une réponse en terme de parcours résidentiels notamment pour les ménages les plus fragiles.

L'objectif du SCOT est d'environ 40 000 logements et sera défini précisément dans les PLH et les PLU des intercommunalités.

L'implantation de cette offre de logements tient compte de :

- **l'accessibilité aux transports collectifs ;**
- **la proximité des services et équipements publics (enseignement, santé...) ;**
- **la connexion aux centralités (commerces, services de proximités...).**

Une offre nouvelle de logements sociaux au sein des centre-bourg et centre-village est en outre à développer au service des parcours résidentiels des ménages, notamment des ménages les plus jeunes qui peinent souvent à accéder à une offre de logements adaptés à leurs revenus dans certains territoires ayant subi une forte inflation des prix immobiliers et des loyers. Les villes d'appui et les villes relais sont à privilégier en tant que secteur de centralité permettant aux ménages les plus modestes d'accéder aux services de proximité et de mobilité.

Compte tenu de situations spécifiques, certaines communes classées « villes et villages durables », telles que Thumeries, sont soumises à des exigences de production de logements sociaux. Ces communes bénéficient d'une marge de manœuvre qui leur assure la possibilité de produire des opérations de logements mixtes (cf. chapitre « La trame urbaine »).

Les PLH doivent traduire territorialement cet objectif de production d'une offre locative sociale et en définir les moyens de mise en œuvre. Les documents d'urbanisme facilitent cette production par la mobilisation des outils adaptés (servitude de mixité sociale, emplacement réservé au logement).

Il est nécessaire d'accompagner l'implantation de l'offre locative sociale par une ingénierie en terme d'accompagnement social.



Des typologies de logements adaptées à la demande

La diversité des types de logements produits doit permettre une mixité des modes d'occupations.

Afin d'assurer le parcours résidentiel des habitants au sein du territoire du SCOT, les documents d'urbanisme permettent la production de logements diversifiés : logements sociaux, logements locatifs privés, logements en accession à la propriété...

La diversité des logements s'entend également en matière de typologie de bâti : logements en appartement, maisons familiales, résidences de plain-pied, logements intermédiaires, etc. Il s'agit d'offrir les opportunités immobilières permettant le maintien des ménages sur le territoire du SCOT.

Cette production doit s'adapter à l'évolution des ménages (vieillesse de la population, décohabitation, évolution des modes d'habiter...), y compris à une échelle fine.

Pour répondre aux besoins des jeunes ménages, des familles mais aussi de la population vieillissante, il paraît essentiel de mixer la taille et la typologie des logements produits.

En parallèle d'une réflexion sur la sous-occupation des logements et l'action menée afin de lutter contre la division abusive des habitations, la taille des logements produits doit pouvoir être adaptée et s'adapter aux besoins des ménages.

Des études par quartier ou par commune peuvent améliorer la connaissance des typologies du parc de logements et permettre de juger si ces typologies répondent aux besoins émis par les habitants et à leur capacité économique. Ces études seront à croiser avec l'équilibre territorial.

La servitude de taille de logement peut être un outil favorisant la diversité des typologies de logements au sein des programmes.

L'accès au logement des jeunes

L'accès au logement des jeunes, notamment des étudiants, doit être amélioré à travers le développement d'une offre de logements locatifs de qualité, accessibles et adaptés.

L'offre de logement étudiant doit être développée de façon à répondre à minima aux besoins des étudiants les plus démunis, soit 10% des effectifs présents. Cette offre nouvelle représente 4 000 logements. Elle recouvre une diversité de besoins et doit s'intégrer durablement dans la

ville dans un souci de mixité. Elle doit s'intégrer également dans une approche permettant leur réalisation, pas seulement dans le cœur métropolitain, afin d'accompagner les territoires dans leur effort de diversification de leur parc de logements.

La réalisation de cet objectif passe par la mise en œuvre du Plan Campus et du Plan national 40 000 logements.

Un habitat favorable au vieillissement

Le vieillissement de la population constitue un enjeu sociétal majeur à prendre en compte dans le développement et l'aménagement du territoire. Outre la question de l'adaptation possible et nécessaire des logements, il est possible d'anticiper la perte d'autonomie et de favoriser le maintien à domicile des personnes vieillissantes par le développement d'une offre nouvelle venant compléter et diversifier les solutions qui leur sont aujourd'hui proposées afin de mieux répondre à leurs attentes et leurs besoins.

Il convient de développer globalement un « habitat favorable au vieillissement » inséré dans un tissu urbain mixte, pour lequel la proximité des transports en commun, de l'offre médicale et des commerces est un critère de localisation important.

Les politiques d'habitat concertées comportent un volet en coordination avec le Schéma départemental pour les personnes âgées établi environ tous les cinq ans. Elles précisent la part de logements adaptés au vieillissement et aux handicaps au sein de la production globale de logements. Les constructions de logements pour personnes âgées favorisent l'adaptation, pour les logements qui le nécessitent, au maintien à domicile des personnes handicapées et âgées et facilitent les échanges intergénérationnels au travers de dispositifs d'hébergement innovants.

Il est recommandé d'avoir une réflexion multipartenariale sur la notion d'habitat favorable au vieillissement.

L'accueil et l'habitat des gens du voyage

Toutes les communes sont concernées par l'accueil des personnes dites « gens du voyage ». Comme le stipule la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, le schéma départemental prévoit les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil en fonction de l'évaluation des besoins et de l'offre existante, et il fait obligation aux communes de plus de 5 000 habitants de figurer au sein de ce schéma départemental.

Le schéma départemental identifie les besoins en équipements pour accueillir les gens du voyage en aires d'accueil



et de passage. Sa mise en œuvre à l'échelle de tout le territoire du SCOT doit permettre de répondre à ces besoins. Les communes ont la faculté de mutualiser leurs obligations et de s'accorder sur un site commun afin d'atteindre une taille critique du point de vue du financement, de la gestion de l'équipement et du suivi des familles le cas échéant.

Une diversification des solutions habitat, complémentaires des places prescrites en aires d'accueil et de passage, est indispensable à l'efficacité du dispositif d'accueil des gens du voyage dans son ensemble et à la volonté d'ancrage des familles.

À ce jour, plusieurs solutions de logement sont identifiées pour des groupes familiaux : le terrain familial locatif et l'habitat adapté s'articulant autour d'un logement et d'une place pour la caravane. Par ailleurs, la réhabilitation de logement en habitat traditionnel doit permettre également de répondre aux besoins des gens du voyage souhaitant se sédentariser.

En s'appuyant sur les compétences en matière d'aménagement et gestion des aires d'accueil pour les gens du voyage d'une part, et de logement d'autre part, les collectivités peuvent porter une vision intercommunale soucieuse d'équilibre et de solidarité répondant à la diversité des besoins recensés (équipements prescrits par le Schéma

départemental pour l'accueil des voyageurs, solutions d'habitat, accompagnement social...). Dans ce cadre, la MEL élabore un schéma métropolitain d'accueil des gens du voyage qui intègre une répartition territorialisée de l'offre et identifie précisément leur localisation.

Des solutions adaptées au mal-logement

Pour sortir d'une gestion saisonnière de l'hébergement d'urgence et permettre aux personnes sans abri ou mal logées d'accéder durablement à un logement digne et adapté, les politiques d'habitat concertées portent une attention particulière à l'offre de logements en direction des publics les plus fragiles.

Elles incitent également à une gestion locative adaptée et à un suivi des personnes les plus marginalisées afin d'assurer leur insertion dans un parcours résidentiel.

En lien avec les politiques de l'État, les PLH veillent à une bonne répartition de l'offre en habitat adapté et en hébergement tant en termes de types de structures que géographiquement.



S'ENGAGER EN FAVEUR D'UNE RÉNOVATION AMBITIEUSE DU PARC DE LOGEMENTS

La multiplicité des parcours de vie et leurs rapides évolutions questionnent l'adaptabilité des logements et implique d'y apporter des éléments de réponses par le biais d'un habitat mixte, performant et innovant.

Le PADD a fixé des objectifs ambitieux en matière de qualité environnementale des projets, aussi bien en construction neuve qu'en réhabilitation, pour le parc privé comme pour le parc social. Cette ambition s'articule notamment avec les démarches régionales et métropolitaines en faveur de la rénovation énergétique et environnementale du parc de logements.

Le SCOT encourage l'inscription dans les PLH des projets de réalisation d'OPAH sur l'ensemble des bâtiments collectifs anciens (notamment ceux construits avant 1975) avec l'objectif du respect de la législation en vigueur.

Les Programmes locaux de l'habitat doivent fixer des objectifs chiffrés répondant à ces ambitions.

Le rythme souhaitable, à la hauteur de l'enjeu et en accord avec les documents cadres en la matière (Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie et plan climat-énergie territorial), est de multiplier par quatre le rythme de réhabilitation. Les réhabilitations considérées visent des performances « basse consommation ». Sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, le plan climat-énergie territorial fixe l'objectif de 14 000 logements/an.

Au-delà des questions d'énergie, les réflexions sur la qualité de l'habitat renvoient aussi au traitement des nuisances sonores, de la qualité de l'air intérieur et aux matériaux de construction. En outre, ces réflexions se traduisent par une localisation tenant compte de l'accessibilité, des espaces publics, des centralités de commerces et de services.

Ces objectifs doivent s'incarner dans une approche plurielle, aussi bien par des actions sur le parc existant qu'au travers de projets performants en construction neuve, mais aussi par de l'accompagnement et du conseil auprès des habitants, ainsi qu'un soutien pour la transformation et l'émergence des filières de construction.

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DU PARC ANCIEN

La métropole lilloise est fortement concernée par les questions de parc ancien dégradé (39% des logements construits datent d'avant 1949, taux qui monte jusqu'à 45% des logements dans les territoires lillois, roubaisien et tourquennois). Cela concerne aussi bien le parc locatif privé que les logements en propriété occupante. La réhabilitation thermique et énergétique du parc de logements existant est essentielle à l'amélioration de la qualité globale de l'habitat dans la métropole et à la lutte contre le phénomène croissant de précarité énergétique des ménages.

Les Programmes locaux de l'habitat peuvent contribuer à ces efforts en déployant des démarches :

- de conseil (ingénierie, outils d'aide à la décision, audits environnementaux et énergétiques) ;
- de développement d'un outillage financier adapté au financement des travaux (partenariat avec le secteur bancaire, tiers investisseur) ;
- d'accompagnement à la transformation des filières économiques du bâtiment et de l'éco-réhabilitation (formation, emploi, soutien à l'innovation, animation de centre de ressources et de réseau professionnel).

En vue de la mise en place d'une véritable planification énergétique, il est recommandé la réalisation d'études territorialisées fines ciblant les actions à mener. Il s'agit à la fois de développer des actions de maîtrise de la demande énergie, d'accroître la production d'énergies locales renouvelables à grande, moyenne et petite échelles, ainsi que de faire évoluer les réseaux de distribution d'énergie en développant notamment les réseaux de chaleur et réseaux intelligents.

L'atteinte de ces objectifs ne serait réaliste qu'à condition de disposer d'un marché de la rénovation en bonne santé. La stimulation du secteur de la rénovation doit s'opérer aussi bien en incitant les ménages à faire appel à des travaux de rénovation énergétique qu'en encourageant le développement des filières artisanales en matière de réhabilitation.



Il est, par ailleurs, préconisé d'inciter et d'accompagner les ménages dans des démarches d'auto-réhabilitation de leur logement.

Le recours à des référentiels locaux d'éco-matériaux est à encourager.

PROMOUVOIR UN HABITAT DIGNE

La lutte contre l'habitat indigne suppose une réponse globale intégrant le repérage des situations, les travaux réalisés, le relogement mais aussi l'accès au droit des occupants.

Dans le cadre des outils de planification et de programmation en matière d'habitat, il est plus particulièrement recommandé de :

- estimer le volume de logements inconfortables ou indignes ;
- identifier les situations d'habitat fortement dégradé et sans confort ;
- développer des actions territorialisées via notamment les Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) ;
- créer des synergies avec les acteurs de l'habitat ;
- porter des efforts financiers de réhabilitation.

INTERVENIR SUR LE RECYCLAGE DES LOGEMENTS VACANTS

Le recyclage des logements vacants représente un enjeu fondamental pour le territoire du SCOT. À l'échelle de la MEL, 11 600 logements vacants ont été recensés en 2015.

Les actions innovantes et/ou expérimentales favorisant le recyclage des logements vacants et leur remise sur le marché devront être favorisées et soutenues.



LUTTER CONTRE LES INÉGALITÉS SOCIOESPATIALES

La métropole lilloise se caractérise par des divisions socio-spatiales marquées qui se sont renforcées dans la dernière décennie sous l'effet conjugué de la paupérisation des ménages résidant dans les quartiers fragiles, en habitat social ou privé, et des flux résidentiels internes et externes à la métropole. Les espaces en difficulté forment notamment deux grands ensembles géographiques au cœur de l'agglomération : au nord-est, sur les communes de Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Hem, Lys-lez-Lannoy et Croix, et au sud de Lille et dans sa couronne (Loos, Haubourdin, Wattignies, Faches-Thumesnil, Mons-en-Barœul et Ville-neuve d'Ascq).

Mais le territoire est également caractérisé par des poches de pauvreté diffuses, non prises en compte à ce jour, qui nécessiteront également des interventions.

La revalorisation des quartiers les plus fragiles suppose la mobilisation de l'ensemble des acteurs du territoire pour améliorer le cadre de vie (qualité des logements, des espaces publics, de la gestion et de l'entretien) et diversifier l'offre de logements.

Elle doit s'accompagner d'une forte mobilisation de toutes les politiques (habitat, développement économique, mobilité) menées en cohérence.

Pour répondre à cette problématique spécifique des quartiers en difficulté sociale, une double approche est portée : d'une part, ces quartiers sont intégrés pleinement dans les dynamiques de droit commun portées par la métropole lilloise, d'autre part, il est proposé un cadre pluridisciplinaire adapté aux spécificités de chacun de ces quartiers à travers la démarche « Territoire de projets ». Deux opportunités de territoires de projets concernent particulièrement des secteurs de la politique de la ville : le territoire de projets « Roubaix-Tourcoing-Wattrelos » et « l'arc de la rénovation urbaine » au sud de Lille et Mons-en-Barœul (cf. chapitre « Initier des Territoires de projet »).

PROMOUVOIR LA MIXITÉ SOCIALE

La recherche d'un meilleur équilibre territorial de l'agglomération est une ambition forte pour la métropole lilloise. Elle nécessite une action simultanée sur la répartition de l'offre de logements, l'amélioration du cadre de vie et les processus d'attribution des logements sociaux.

La production de logements sociaux dans l'ensemble de la métropole lilloise, prioritairement en dehors des quartiers en politique de la ville, doit permettre de répondre à la pression croissante de la demande, marquée par une forte représentation des petits ménages, souvent jeunes.

Il s'agit aussi de rééquilibrer l'offre dans les secteurs concentrant des logements dégradés en propriété occupante en accompagnant la réhabilitation des logements et en incitant l'implantation de nouvelles opérations, y compris privées.

Un Plan partenarial de gestion d'informations du demandeur (PPGIDD) est mis en place entre les partenaires (communes, EPCI, État, Départements, action logement, organismes HLM).

IMPULSER UNE DYNAMIQUE DE REDÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La stratégie de développement vise à favoriser la création de richesses et d'emplois, bénéficiant à tous les habitants, quel que soit leur niveau de formation. Pour ce faire, tous les statuts d'activité économique (PME, TPE, coopérative, auto entrepreneur) sont encouragés.

Il doit être défini une politique foncière et immobilière donnant la priorité au maintien et au développement des activités économiques en ville, c'est-à-dire dans le tissu urbain existant, au plus près des habitants, des services et des équipements. Il s'agit notamment de :

- promouvoir une économie de proximité (commerces, services, artisanat...) dans toutes les communes et quartiers, notamment dans les quartiers en politique de la ville ;
- renforcer le développement de grands projets urbains à dominante économique, situés en secteur de renouvellement urbain (Union, Lainière, Blanchemaille, Euratechnologies, Eurasanté, etc.) ;
- conforter les centres-villes des communes, notamment des plus importantes de l'agglomération comme Lille, Roubaix et Tourcoing (commerces, services, tertiaire, etc.) ;
- développer des sites stratégiques, porteurs de nouvelles opportunités de développement économique (troisième révolution industrielle, économie de la croissance verte, économie circulaire) et choisis pour leur qualité d'accessibilité pour les personnes et les marchandises.



DÉPLOYER DES STRATÉGIES CIBLÉES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

L'optimisation des services de transports au sein des quartiers sensibles est un levier important pour offrir des alternatives à la voiture et lutter contre la précarité énergétique des ménages les plus modestes.

Le développement métropolitain, notamment la qualité des déplacements dans les quartiers en politique de la ville, passe par une politique globale de mobilité à l'échelle de la métropole lilloise. Il s'agit de poursuivre les actions pour améliorer la mobilité des habitants de ces quartiers, notamment via :

- le désenclavement par les transports en commun de grands secteurs comme à Wattlelos ou Loos ;
- l'amélioration des conditions de mobilité et d'accès aux espaces économiques par les transports en commun et le développement de l'accessibilité « vélo ».

D'une manière générale, il s'agit de promouvoir des liaisons de transports transversales et structurantes. La création de nouvelles infrastructures (projet de voie routière LINO, axe ferroviaire rapide et renforcé entre Lille, Roubaix et Tourcoing jusqu'à Kortrijk, bus à haut niveau de service entre Roubaix et Wattlelos) mais aussi le développement des modes doux doivent soutenir cet objectif.

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

La lutte contre les divisions socio-spatiales s'incarne aussi par des mesures pour revaloriser l'attractivité de quartiers jusqu'alors dépréciés. La remise en qualité du cadre de vie passe par des engagements en matière d'organisation spatiale pour renforcer l'intégration et la banalisation des quartiers en difficulté sociale au sein de la métropole lilloise.

À ce titre, une attention particulière sera portée au sein de ces quartiers :

- au traitement des espaces publics, notamment par des espaces de respiration et par la valorisation de la nature en ville ;
- à la gestion transitoire des friches et des délaissés urbains qui ont un fort impact sur l'image globale d'un quartier ;
- à l'étude d'opportunité sur l'implantation des équipements de rayonnement métropolitain.

La ville de Roubaix s'est engagée depuis 2004 dans une démarche spécifique de décroissance urbaine afin de lui permettre de retrouver une attractivité résidentielle suffisante pour accueillir des opérations de logements conséquentes sur son territoire. Cela limitera de fait la capacité de la ville de Roubaix à accompagner le développement de nouvelles opérations durant un certain temps au profit d'une stratégie de réserves foncières.



SE MOBILISER POUR L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI DE DEMAIN

Le SCOT vise à préparer l'économie de demain et à développer l'emploi en renforçant ou en faisant émerger cinq grands écosystèmes économiques, c'est-à-dire cinq grandes dynamiques économiques qui s'appuient sur les atouts historiques du territoire et ses fleurons en matière d'innovation : la métropole agricole, la métropole marchande, la métropole productive et durable, la métropole de la culture, de la créativité et du tourisme, et la métropole de la santé et des services à la personne. Leurs activités se répartissent sur l'ensemble du territoire du SCOT.

Une politique foncière et immobilière à destination du développement économique doit être mise en place. Elle repose sur plusieurs objectifs prioritaires :

- la régénération du tissu économique sur lui-même ;
- un travail approfondi sur la mixité du tissu urbain qui passe par la valorisation prioritaire des espaces déjà urbanisés (maintien de l'économie en ville et dans les quartiers, diversification des fonctions urbaines, rapprochement entre habitat et emploi, optimisation des investissements publics) ;
- des choix relatifs à un usage économe du foncier (compte foncier et intensité des zones économiques) ;
- la valorisation des sites les plus accessibles par des infrastructures de transports existantes ou à venir, notamment les pôles multimodaux, avec un accent mis sur le transport fluvial et ferroviaire ;
- le renforcement de la ville des proximités, pour les habitants comme pour les entreprises, via le renforcement du maillage de services et d'équipements sur le territoire (notamment en matière numérique) et l'amélioration de l'accessibilité ;
- des choix innovants pour promouvoir une économie « décarbonée », notamment via la qualité des aménagements et de l'immobilier dédiés à l'économie.

Le SCOT fait le lien avec les politiques de développement économique menées par les différentes intercommunalités membres du SCOT, telles que le Plan métropolitain de développement économique (PMDE) 2015 de la MEL ou l'étude de stratégie économique de la Communauté de communes Pévèle Carembault.



LES PRINCIPES DE LOCALISATION DU FONCIER ET DE L'IMMOBILIER ÉCONOMIQUES

Le potentiel foncier dédié à l'économie est fixé à 2 630 ha, réparti entre foncier en renouvellement urbain et foncier en extension, n'excluant pas, à la marge, une part de foncier de type habitat ou équipement. Il faut ajouter à ce potentiel quantifié un autre potentiel de développement économique au sein du foncier à vocation mixte, où l'accueil d'activités économiques sera encouragé.

MAINTENIR ET DÉVELOPPER PRIORITAIREMENT L'ACTIVITÉ EN VILLE

Il s'agit de participer au dynamisme et à l'animation des quartiers, des centres-villes et des centres-bourgs, tout en contribuant à limiter l'étalement urbain, à optimiser les infrastructures de transports et les équipements existants, et à rapprocher les emplois des habitants, plus particulièrement dans les quartiers prioritaires, conformément aux objectifs de la politique de la ville.

Pour cela, la priorité est donnée au maintien et au développement des activités économiques en ville, c'est-à-dire :

- dans le tissu urbain mixte déjà existant ;
- dans des espaces économiques déjà existants, à intensifier et/ou à requalifier.

Dans ces deux cas, il s'agit de mobiliser des capacités de renouvellement urbain. D'autres développements peuvent avoir lieu en privilégiant les futures extensions mixtes du SCOT.

Des sites à dominante économique en extension doivent être développés avec un objectif d'usage économe et intense du foncier, notamment en minimisant les espaces dédiés au stationnement.

Développer des outils en faveur du tissu urbain mixte

De très nombreuses activités économiques prennent place naturellement dans le tissu urbain mixte ou ont la capacité à s'y implanter : les activités tertiaires, les activités commerciales et artisanales, les activités de services et les activités productives et logistiques (petites entités de production, besoin d'entreposage compatible avec tissu urbain existant). Cette typologie n'est pas exclusive et d'autres activités peuvent être implantées dans le tissu urbain mixte sous réserve des aménagements nécessaires à leur bonne intégration.

Pour permettre le maintien et la constitution d'un tissu urbain mixte où l'activité économique conserve une part importante et fonctionne en bonne intelligence avec les autres fonctions urbaines (habitat, équipements, transports, commerce, services), il est souhaitable d'encourager l'élaboration de programmes mixtes, en renouvellement urbain et en extension.

Il peut être défini un bonus de constructibilité, exprimé en possibilité de création de surfaces de plancher économiques, dans les zonages mixtes des plans locaux d'urbanisme.

Les plans locaux d'urbanisme veillent à préserver les possibilités d'implantation économique dans le tissu urbain, en développant notamment les secteurs accueillant la mixité des fonctions.

Des travaux d'études plus approfondis sur le tissu urbain mixte et sur la capacité des établissements économiques à s'y intégrer pourront être menés pour identifier les différents leviers d'action. Ces travaux peuvent notamment porter sur les formes urbaines pouvant accueillir de l'économie.

ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT DE TOUTES LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Conforter les activités agricoles

L'agriculture est une filière importante du territoire qu'il convient de maintenir et renforcer. En plus des principes de préservation de la fonctionnalité agricole du foncier définis dans l'armature verte et bleue, il convient de prévoir l'accueil de trois pôles d'excellence en lien avec les activités agricoles et agro-alimentaires, à savoir Euralimentaire, un pôle dédié à l'agriculture innovante et Verem (cf. carte p.68).

Promouvoir les activités productives

Les activités productives doivent se redévelopper sur le territoire métropolitain. Certaines innovations ouvrent la porte à d'importantes possibilités en la matière (développement du prototypage, sur-mesure...).



Pour créer les conditions les plus favorables à l'accueil de ces activités, il convient de :

- favoriser la rénovation des sites productifs anciens, notamment le renforcement du pôle d'excellence « Industrie » dans la Vallée de la Lys ;
- identifier des surfaces foncières répondant à des besoins variés (taille, équipement), notamment via l'inscription de trois sites économiques métropolitains de plus de 50 ha (sites de grande taille) réservés prioritairement à l'implantation d'entreprises nécessitant de grandes emprises (cf. carte p.68). Le SCOT identifie ainsi le site des Acquêts-Porte des Anglais (en lien avec la création d'un échangeur sur l'autoroute A25), le site d'Illies-Salomé (en lien avec le réaménagement de la RN41) et l'extension du Centre régional des transports (CRT) de Lesquin (en lien avec la création du contournement routier sud-est de Lille) ;
- encourager la création d'un immobilier innovant pour les activités productives via des formes urbaines nouvelles, des équipements partagés (ex. atelier de production mutualisé, outils de production d'énergie) permettant de valoriser des fonctionnements nouveaux (économie circulaire).

Renforcer la logistique, maillon essentiel du développement économique

Le développement des activités logistiques indispensables à l'économie métropolitaine doit être soutenu de façon à évoluer vers des modes de transport de marchandises plus durables (routier, ferré, fluvial).

L'accueil de ces activités doit être privilégié dans des sites bénéficiant d'une desserte multimodale.

Pour la petite logistique (ou logistique du dernier kilomètre), ainsi que pour la logistique d'agglomération, il convient de prévoir des possibilités d'implantation au sein du tissu déjà urbanisé, en privilégiant les pôles potentiellement multimodaux (gares ou haltes ferroviaires, stations de métro ou de tramway, port fluvial) et les pôles déjà dédiés à ces activités (ex. CRT).

Pour la logistique d'échelle régionale à internationale qui nécessite généralement des emprises foncières importantes, voire des infrastructures logistiques particulières (route, fluvial, ferré) et/ou est peu compatible avec la proximité de l'habitat, il est nécessaire de prévoir des possibilités d'implantation au sein des sites économiques métropolitains identifiés par le SCOT dont la vocation prioritaire est l'accueil d'activités logistiques (cf. carte p.68), notamment dans les trois sites identifiés de grande taille (plus de 50 ha).

Par ailleurs, il convient de préserver et de développer les infrastructures logistiques multimodales (présentant au moins un autre mode que le routier).

Ainsi, dans les sites identifiés suivants (cf. tableau des sites multimodaux ci-dessous), il convient de :

- préserver à long terme les infrastructures existantes et/ou les capacités à développer au moins un mode alternatif à la route (multimodalité) ;
- réserver très préférentiellement l'implantation sur les sites identifiés aux entreprises utilisant ou pouvant, à court ou moyen terme, utiliser un autre mode que la route ;
- permettre une mutualisation des quais à proximité des voies d'eau pour qu'ils bénéficient à un maximum d'utilisateurs.

LES SITES DESTINÉS À ACCUEILLIR DES ACTIVITÉS MULTIMODALES UTILISANT LA VOIE D'EAU OU FERRÉE

Sites multimodaux à développer ou créer
Ports d'Halluin 1 et 2
Val de Deûle 3 à Quesnoy sur Deûle
Port de Wambrechies
Port de Lille, site portuaire trimodal
Port de Loos-Sequedin
Port de Santes avec potentiel ferroviaire
Port d'Houplin-Ancoisne
Extension de la plateforme de Dourges, à Ostricourt (site trimodal)
Plateforme multimodale de Lomme et Lille-Délivrance
Gare marchandises de Tourcoing, site ferroviaire existant mais sans activité multimodale
Faisceau ferroviaire d'accès à Lille St-Sauveur, site potentiel de logistique urbaine ferroviaire

Cette liste n'est pas exhaustive et d'autres sites bénéficiant d'une desserte multimodale sont à identifier.

Structurer l'offre tertiaire

Par offre tertiaire, on entend ici la production d'un immobilier dédié spécifiquement à ces activités.

Pour favoriser le développement de l'économie circulaire, il est souhaitable de soutenir la constitution d'une filière dédiée aux activités de recyclage des déchets.

En particulier, dans le cadre des objectifs de rénovation urbaine, il est recommandé de bâtir une réflexion liant la recherche de fonciers dédiés au stockage des déchets du BTP à la problématique d'un transport durable (fluvial) et au traitement de ces déchets.



Il est également recommandé d'élaborer un schéma des ports et plateformes logistiques de la métropole lilloise, décrivant l'organisation de l'ensemble des équipements logistiques métropolitains (depuis la logistique internationale à celle du dernier kilomètre).

Afin de favoriser l'implantation des fonctions du tertiaire supérieur (centres décisionnels, services financiers et gestion, conseil, formation, etc.), il convient de déterminer les secteurs d'accueil prioritaires dans le cœur métropolitain, dans les villes-centres d'agglomération, le long de l'axe du Grand Boulevard et dans les pôles d'excellence. Ces implantations doivent se faire en lien avec les pôles intermodaux existants dans les secteurs désignés (cf. carte p.40).

Pour les autres activités tertiaires, il convient de permettre la constitution d'une offre en immobilier de bureaux :

- au sein de l'agglomération et des villes d'appui telles que définies par l'armature urbaine, en privilégiant les sites bien desservis par les transports en commun ;
- dans le site économique métropolitain d'Ennevelin-Pont-à-Marcq, dans le cadre de la structuration d'un axe économique Avelin-Templeuve (lien à développer avec les transports collectifs structurants via le rabattement vers les pôles intermodaux existants et le Réseau Express Grand Lille à terme).

Il est également nécessaire de favoriser la production d'un immobilier tertiaire plus qualitatif en visant la requalification (confort, performances énergétiques...) des bureaux obsolètes et la production d'un immobilier de bureaux innovant, répondant à des objectifs ambitieux en matière énergétique, architecturale et fonctionnelle.

Développer l'enseignement supérieur et la recherche

Le soutien à l'enseignement supérieur et à la recherche doit favoriser le développement économique de la métropole lilloise, à la fois dans un objectif d'amélioration du niveau de formation de tous les habitants et de développement des activités les plus innovantes, plus particulièrement en lien avec les pôles d'excellence économiques.

Il est souhaitable d'accompagner l'émergence d'un nouveau type d'offre tertiaire correspondant à de nouveaux modes de travail : l'implantation de bureaux mutualisés (tiers lieux ou co-working) sera favorisée dans les mêmes secteurs que les autres activités tertiaires.

Il convient de prendre en compte le Schéma métropolitain de l'enseignement supérieur et de la recherche qui définit une stratégie en matière de développement économique en lien avec la recherche, de réussite et de vie étudiante et de relation entre l'Université et la cité.

Les objectifs de rénovation des sites universitaires, de développement de la mixité des fonctions au sein des campus, d'amélioration de leur accessibilité et de mise en réseau des sites doivent être recherchés.

Dynamiser les activités liées au tourisme

Les activités de toute nature, participant au développement de la fréquentation touristique du territoire du SCOT, doivent être encouragées. Il faut notamment veiller à promouvoir leur développement dans les secteurs les plus touristiques et ceux générateurs de flux, notamment les plus multimodaux (gares, aéroport, centres commerciaux métropolitains, grands équipements sportifs), en lien avec les politiques de développement touristique à venir et les politiques qui concourent à l'attractivité du territoire.

Renforcer l'artisanat et les services

Le maintien dans le tissu urbain mixte des activités artisanales et de services, ainsi que la production de lieux d'accueil adaptés, doivent être recherchés.

Il convient, dans l'ensemble de la métropole lilloise, de :

- veiller à la préservation et au maintien de la vocation des locaux existants, occupés par des ateliers, petits entrepôts ou autres lieux d'accueil d'activités artisanales au sein du tissu urbain mixte existant ;
- promouvoir des possibilités d'accueil de locaux artisanaux, en privilégiant prioritairement leur localisation dans les opérations de renouvellement urbain ou dans des sites économiques de proximité.

Organiser l'offre commerciale et de services marchands

Le commerce de détail et les services marchands, créateurs d'emplois de diverses natures, participent à l'animation urbaine et à la diversité du tissu économique et doivent être soutenus.

La priorité est donnée au renforcement du maillage commercial de proximité, c'est-à-dire à une offre répondant aux besoins quotidiens et accessible de manière diversifiée, en particulier en modes doux. Les grands principes d'organisation spatiale du développement commercial sont définis dans un chapitre dédié (cf. chapitre « Commerce »).

Renforcer la qualité des sites d'activités et de l'immobilier d'entreprises

Le territoire s'engage à réaliser des quartiers économiques et des parcs d'activités innovants et durables. Il est nécessaire de veiller à la bonne intégration environnementale, paysagère et architecturale des activités économiques, quels que soient les espaces concernés



(renouvellement urbain ou extension) et leurs spécificités (cf. chapitre « Viser l'exemplarité en matière environnementale »).

Plus particulièrement, il convient de :

- réserver les sites à proximité des transports en commun aux activités fortement génératrices d'emplois ;
- rechercher des solutions adaptées d'efficacité énergétique : économie et approvisionnement en énergie en incitant à l'utilisation de sources renouvelables et, si possible, locales (panneaux solaires thermiques ou photovoltaïques, géothermie...) ;
- prévoir une desserte performante en numérique (très haut débit et fibre optique) en privilégiant la réalisation des espaces économiques les mieux équipés ou les plus faciles à équiper ;
- prendre en compte les spécificités de l'environnement immédiat du site en veillant à assurer les transitions paysagères et les continuités de cheminements ;
- organiser la gestion provisoire des réserves foncières (agriculture, boisements...) ;
- envisager l'implantation de services mutualisés aux usagers dans les sites importants (restauration, crèche, sports...) qui ne bénéficient pas de services existants à proximité.

Il est souhaitable d'élaborer et de mettre en œuvre des chartes pour les parcs d'activités, à l'image de la « Charte des parcs du XXI^e siècle » de la MEL, qui prennent en compte la densité et les formes urbaines, la cohabitation des usages, l'efficacité énergétique, le transport des salariés, des marchandises et des données, la performance écologique, l'aménagement paysager (y compris les aspects de la biodiversité) et la gouvernance de la zone d'activités.



LES PRIORITÉS SPATIALES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

LES AXES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES MÉTROPOLITAINS

Valoriser les espaces économiques stratégiques

Plusieurs axes économiques métropolitains à renforcer ou à créer revêtent une forte dimension stratégique pour la métropole lilloise. D'échelle intercommunale, ils ont vocation à participer pleinement à l'attractivité et au développement économique de la métropole lilloise.

Leur constitution doit se réaliser dans une logique d'articulation et de mise en réseaux des espaces économiques, qu'ils soient existants ou à venir, d'échelle métropolitaine ou non et en lien avec les équipements et aménités de leur environnement.

Les principaux axes de développement économique métropolitain sont :

- l'axe historique (nord-sud) qu'est la colonne vertébrale métropolitaine en structurant plusieurs secteurs essentiels du tissu urbain actuel : le cœur métropolitain, un axe transversal Tourcoing-Roubaix-Wattrelos ;
- l'axe canal, constitué des rivières de la Deûle et de la Lys, où plusieurs secteurs majeurs émergent ;
- un axe aéroport de Lesquin/cité scientifique de Villeneuve d'Ascq ;
- un axe Avelin-Templeuve ;
- les portes d'entrée métropolitaines.

Pour plusieurs de ces axes, la démarche de territoire de projets peut servir de cadre à la structuration et à la cohérence des développements économiques métropolitains (cf. chapitre « Territoires de projets »).

L'axe historique

Au sein du cœur métropolitain (centré sur Lille), il s'agit de renforcer les activités participant au rayonnement économique, touristique et commercial métropolitain, et de s'appuyer notamment sur les pôles d'excellence, Euralille (qui doit poursuivre son développement).

Dans le secteur Tourcoing-Roubaix-Wattrelos, il s'agit d'organiser l'articulation des développements économiques guidés par des projets phares autour de la distribution, la vente à distance et le e-commerce pour créer

une dynamique économique soutenue par la présence d'équipements universitaires et par le développement ou la création des sites d'excellence de l'Union et de Blanche-maille (e-commerce). Les grands secteurs de développement (Roncq-Petit Menin, Peignage-Lainière, les espaces d'activités de La Martinoire ou le long de la RD700, le centre commercial de Leers, le potentiel foncier des friches industrielles du Sartel, du Winhoute, etc.) participent à ce mouvement.

Dans le secteur du MIN de Lomme, des centres commerciaux d'Englos et de Lomme, de la plateforme multimodale de Lomme, du site de Lomme Délivrance, sur les communes de Lomme et Sequedin, notamment le long de la future LINO sud, et du Port de Lille, il s'agit notamment de structurer les développements existants ou à venir (en renouvellement urbain et en extension) en préservant les infrastructures de logistique existantes, en travaillant à leur mise en réseau dans des logiques d'approvisionnement métropolitain multimodales, en articulant les projets autour de cette vocation, en développant un nouveau pôle d'excellence Euralimentaire dédié à l'alimentation, en confortant le site d'Euratechnologies, en créant un port d'accueil des bateaux de croisières fluviales au port de Lille et en étudiant la mise en service de la gare d'eau de Lomme Bois-Blancs (projet halte fluviale touristique).

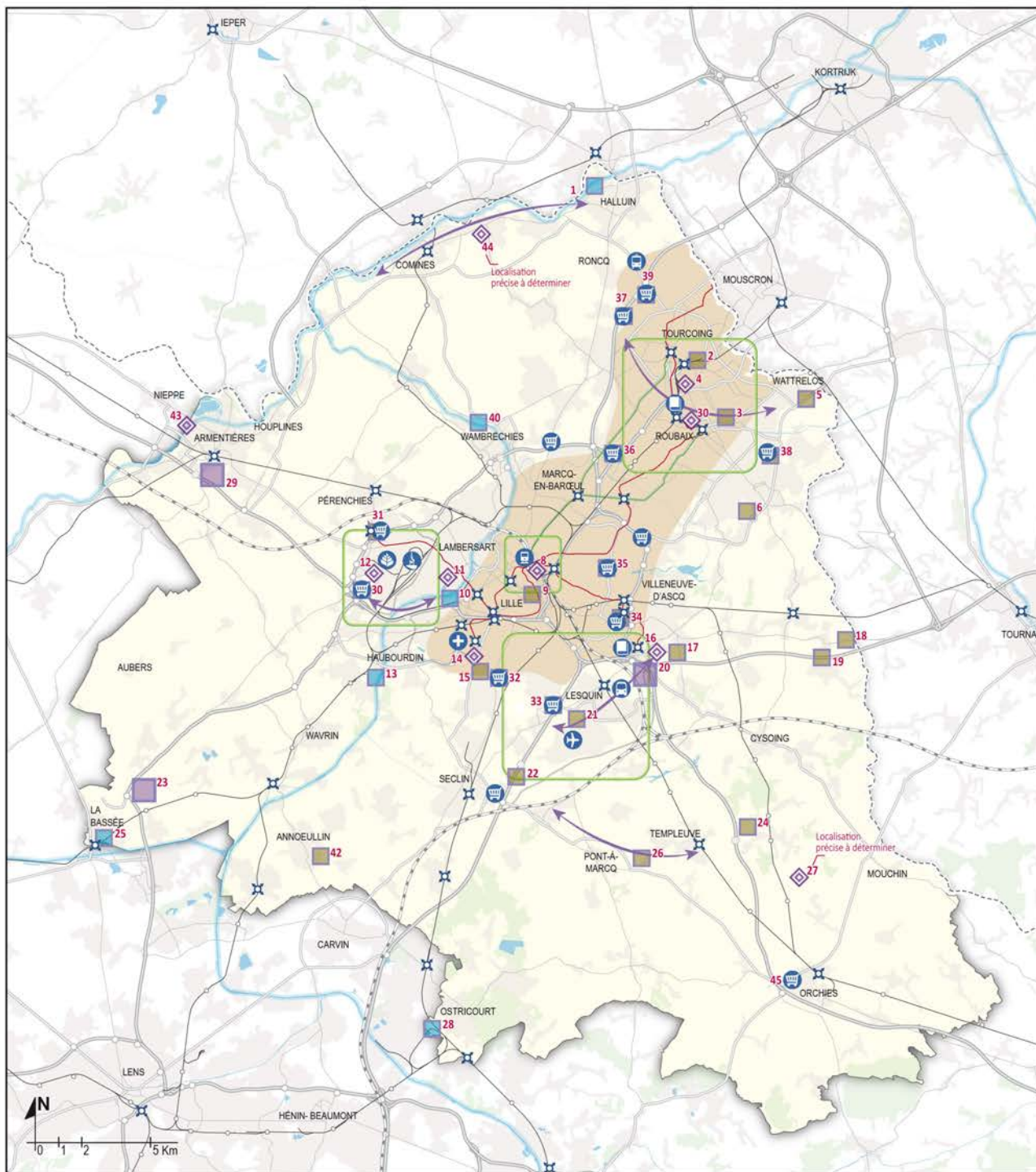
L'axe canal

Cet axe économique doit permettre de structurer une offre alternative au transport routier de marchandises et se trouve ponctué de différents sites de logistique fluviale :

- le secteur du Port de Lille – Plateforme de Lomme – Marché d'intérêt national (MIN) de Lomme – Centres commerciaux d'Englos et de Lomme est partie prenante de cet axe économique par son accroche fluviale. La meilleure structuration des déplacements via l'utilisation de la trimodalité (eau, fer et route) et l'émergence du projet de Centre métropolitain de distribution urbaine (CMDU) sont des ressorts importants de la valorisation des atouts de ce secteur ;
- le secteur du port de Santes, jusqu'au port de Lille, dispose de possibilités de développement d'activités économiques utilisant le canal qui passent notamment par la reconversion des sites économiques existants ;



SECTEURS ET SITES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE MÉTROPOLITAINS PRIORITAIRES À HORIZON 2035



Secteurs

- Espace économique majeur (colonne vertébrale) à conforter
- Axe économique à structurer (mise en réseau de sites)
- Territoire de projet à fort enjeu économique

Sites économiques métropolitains à développer ou à créer

- Pôle d'excellence à conforter ou à créer
- Site économique lié au fluvial
- Site économique de grande taille
- Autre site d'activités métropolitain
- 5 Le chiffre renvoie au texte du DOO

Liens avec

- Université
- Aéroport
- Pôle gare «Euraflandres»

- Marché d'intérêt national (MIN) de Lomme
- Plate-forme multimodale de Lomme
- Centre Hospitalier Régional
- Centre commercial métropolitain
- Gare ou pôle intermodal principal / potentiel
- Centre International des Transports (CIT)
- Centre Régional des Transports (CRT)

Janvier 2017



Source : ADULM 2017



- les secteurs de La Bassée, du port d'Halluin et de la Vallée de la Lys doivent répondre à des enjeux liés au développement des activités productives de la croissance verte, en lien avec le développement économique du canal, ainsi qu'au développement des activités touristiques et de loisirs ;
- des fenêtres fluviales, consistant à préserver ponctuellement un accès au canal pour l'éventuelle création de simples quais de déchargement, seront envisagées le long de l'axe du canal.

L'axe aéroport de Lesquin – cité scientifique de Villeneuve d'Ascq

Partant de l'extrémité nord de l'autoroute A1 pour rejoindre le secteur de la Haute Borne, ce secteur composé de grands équipements (aéroport, centres commerciaux, cité scientifique, Centre régional des transports, pôles d'excellence) nécessite la structuration des développements, notamment autour d'axes de transports et de pôles intermodaux que sont le métro 4 Cantons et, dans une moindre mesure, la gare de Lesquin. Il s'agit de mieux articuler entre elles les différentes pièces constitutives de ce secteur, mais aussi de mieux organiser les liens et déplacements dans cette frange sud-est du centre de l'agglomération.

L'axe Avelin-Templeuve

Il s'agit d'un ensemble de sites économiques, existants ou en devenir, qui doivent être mis en réseau afin de faire émerger un axe économique d'intérêt intercommunal en l'articulant avec les grands pôles intermodaux du SCOT (gares ferroviaires existantes, futur REGL), notamment via la création d'un système de rabattements.

Les portes d'entrée métropolitaines

Situés en entrée d'agglomération sur de grands axes autoroutiers, ces secteurs jouent un rôle important en matière d'image pour le territoire du SCOT. Les aménagements futurs (requalification ou création) doivent proposer une cohérence d'ensemble pour chaque site (entre bâti et paysage) et garantir un haut niveau de qualité urbaine et environnementale.

Ces portes d'entrée métropolitaines concernent :

- la porte d'entrée sud de la métropole, autour de Seclin, qui doit se développer en tenant compte des différents enjeux inhérents à ce territoire : préservation de la ressource en eau (champs captants), projets de grandes infrastructures de transport à horizon SCOT et au-delà (contournement sud-est de Lille, Réseau express Grand Lille). L'opportunité d'ouverture au développement économique doit être appréciée au regard des règles spécifiques applicables en aire d'alimentation des captages (cf. chapitre « Viser l'exemplarité en matière environnementale ») et au développement de transports en

commun structurants ;

- le secteur des Acquêts-Porte des Anglais-Parc d'Houplines, dans l'Armentierois, qui doit permettre l'accueil d'activités productives et logistiques, en lien avec la création d'un nouvel échangeur ;
- la Porte de Flandre à Roncq-Neuville-en-Ferrain qui doit se structurer en lien avec le projet commercial Promenade de Flandre et le centre commercial de Roncq existant (cf. chapitre « Commerce »). Il est souhaitable que les développements accueillis dans ce secteur se fassent en lien avec la structuration de l'axe économique Roubaix-Tourcoing-Wattrelos ;
- le parc transfrontalier Baisieux-Camphin-en-Pévèle qui constitue la partie française d'un projet économique initié par la Belgique (Tournai) autour du numérique. Côté français, le projet est orienté vers les activités productives liées à la transition énergétique et numérique.

PRODUIRE DES ESPACES À DOMINANTE ÉCONOMIQUE

Il s'agit de produire, en renouvellement urbain ou en extension, des espaces à dominante économique (dans un sens large comprenant le commerce), c'est-à-dire majoritairement occupés par de l'économie mais pouvant accueillir d'autres fonctions. Plusieurs types d'espaces économiques sont distingués : les sites d'activités de dimension métropolitaine et les sites d'activités d'agglomération ou locaux.

De manière générale, pour la production de foncier et d'immobilier économique, il convient de :

- prioriser la requalification des sites économiques déjà existants et leur densification, notamment en travaillant à la remobilisation du foncier dédié aux espaces de stationnement ;
- chercher à mettre en place des règles précisant les possibilités de récupération du foncier libre (non construit) ;
- définir des principes d'usage économe du foncier pour tout nouveau site à dominante économique, via notamment des propositions sur la compacité des formes urbaines ;
- prévoir des possibilités d'implantation d'autres fonctions urbaines dans les sites économiques, notamment sur leurs franges, afin de pouvoir travailler les transitions avec les espaces environnants (intégration paysagère, implantation d'équipements communs avec les espaces environnants, perméabilité grâce aux continuités viaires et aux tailles des îlots, etc.).



Afin de prévenir la création de nouvelles friches, le SCOT préconise de prendre en compte, à chaque fois que cela est possible, le potentiel d'échanges de flux entre entreprises et activités dans une logique d'écologie industrielle afin de réduire la dépendance des activités productives vis-à-vis des ressources naturelles, dans les stratégies de commercialisation des zones d'activités.

Développer des pôles d'excellence

Les pôles d'excellence métropolitains sont identifiés comme sites économiques métropolitains car ils sont des lieux essentiels pour l'accueil des filières prioritaires et jouent un rôle de site vitrine du savoir-faire de ces activités. Ils illustrent également la politique urbaine métropolitaine par le haut niveau de qualité de leur réalisation et leur capacité à faire émerger de nouveaux quartiers mixtes.

La politique de développement de sites supports de l'innovation au service des différents écosystèmes économiques métropolitains est poursuivie en favorisant la mise en réseau des différents pôles d'excellence. Pour cela, il convient de renforcer les pôles d'excellence existants et de créer quatre nouveaux pôles d'excellence (cf. tableau ci-contre).

Produire des sites économiques métropolitains

Une quarantaine de sites économiques d'envergure métropolitaine, en renouvellement urbain ou en extension, sont identifiés pour fixer les grandes priorités de l'aménagement économique des vingt prochaines années. Ils ont vocation à accueillir des activités stratégiques pour le développement du territoire.

L'identification de chaque site métropolitain répond au moins à l'un des critères suivants :

- **capacité d'accueil d'activités stratégiques (ex. les pôles d'excellence) grâce à la présence d'une concentration d'acteurs ou d'un environnement favorable ;**
- **potentiel d'infrastructures multimodales comme les équipements logistiques ferroviaires ou fluviaux ;**
- **grande capacité foncière ;**
- **qualité de la desserte, notamment en transports en commun.**

Dans les espaces d'activités économiques métropolitains, au-delà des principes d'aménagement généraux qui s'appliquent à tous les espaces économiques du territoire, il convient de réserver prioritairement l'implantation à des activités économiques en lien avec les vocations définies pour chaque site.

L'ensemble des sites métropolitains sont détaillés dans les deux tableaux suivants.

Développer un foncier répondant à des besoins d'agglomération ou de proximité

En dehors des sites d'activités métropolitains identifiés, des possibilités de création d'espaces à dominante économique sont possibles, en renouvellement urbain ou en extension. Ces espaces répondent à des besoins d'agglomération ou de proximité et favorisent la diversité de la vie économique, ainsi que la diffusion de l'activité et de l'emploi sur les territoires.

Leur développement doit s'inscrire dans les limites du compte foncier économique attribué à chaque territoire.

Pour la création des espaces d'activités économiques d'agglomération ou de proximité, au-delà des principes d'aménagement généraux qui s'appliquent à tous les espaces économiques du territoire, il convient de :

- **localiser prioritairement ces activités dans la tache urbaine existante ;**
- **dans le cas où des espaces en extension sont nécessaires, développer des espaces en continuité du tissu urbain existant et en articulation avec la trame viaire (cf. chapitre « Trame urbaine »).**

Certains sites d'activités existants ou en projet sont géographiquement proches des territoires voisins de la métropole lilloise. Il est souhaitable qu'ils soient réalisés en tenant compte des projets économiques limitrophes, dans une logique de mise en réseau avec les parcs d'activités voisins. Ils peuvent également donner lieu à des projets conjoints avec les collectivités voisines.

Ces actions peuvent concerner :

- le sud-ouest du territoire du SCOT avec les communautés de communes et d'agglomération voisines (Flandre Lys, Artois, Lens-Liévin) ;
- l'est, de Mouscron à Tournai, avec la Belgique (Wallonie) ;
- le nord-ouest et l'ouest, depuis la vallée de la Lys jusqu'à Nieppe, avec la Belgique (Flandre) ;
- au sud, notamment avec la plate-forme multimodale de Dourges et la Communauté de communes d'Hénin-Carvin ;
- au sud-est, avec les Communautés de communes et d'agglomération du Douaisis, du Cœur d'Ostrevent, de la Porte du Hainaut.



TABEAU DES PÔLES D'EXCELLENCE

Pôle d'excellence	Vocation prioritaire	Localisation	Statut
Euralille	Tertiaire supérieur, centre d'affaires national et international	Lille-La Madeleine	Existant
Eurasanté	Biologie, santé et nutrition	Lille-Loos	Existant
Euratechnologies	Technologies de l'information et de la communication	Lille-Lomme	Existant
Union-Pôle Image	Textile, image numérique et distribution	Roubaix-Tourcoing-Wattrelos	Existant
Haute Borne-Verem	Transfert de technologies en lien avec la Cité scientifique Chimie verte et matériaux agrosourcés	Villeneuve d'Ascq	Existant
Euralimentaire	Alimentaire	Lomme (MIN), Sequedin	A créer
Blanchemaille	E-commerce	Roubaix	Existant
Pôle « agriculture innovante »	Agriculture et biotechnologies	Communauté de communes Pévèle Carembault	A créer
Pôle « Industrie »	Production	Vallée de la Lys	Existant
Euraloisirs	Loisirs	Armentières	A créer

TABEAU DES SITES ÉCONOMIQUES D'ENJEU MÉTROPOLITAIN MAJORITAIREMENT EN RENOUVELLEMENT URBAIN

N°	Espaces d'activités métropolitains	Localisation	Vocation prioritaire
1	Port d'Halluin	Halluin	Logistique fluviale
4	Union	Roubaix-Tourcoing-Wattrelos	Textile, image et distribution
3	Peignage-Lainière	Roubaix	Vente à distance-Distribution
2	Gare de Tourcoing	Tourcoing-Wattrelos	Logistique ferrée
30	Blanchemaille (pôle d'excellence)	Roubaix	E-commerce
8	Euralille (pôle d'excellence)	Lille	Tertiaire supérieur
11	Euratechnologies (pôle d'excellence)	Lille	Technologies de l'information et de la communication
9	Site Saint Sauveur	Lille	Économie de la connaissance et industries créatives
10	Port de Lille	Lille	Logistique fluviale
12	Euralimentaire (pôle d'excellence)	Lomme-Sequedin	Alimentaire-Logistique
14	Eurasanté (pôle d'excellence)	Lille-Loos	Biologie-santé-nutrition
16	Haute Borne-Verem (pôle d'excellence)	Villeneuve d'Ascq	Transfert de technologies-Chimie verte et matériaux agrosourcés
25	Port fluvial La Bassée	La Bassée	Logistique fluviale
30	Centre commercial Les Géants	Sequedin-Englos-Ennetières-en-Weppes	Lien Euralimentaire-Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
31	Centre commercial Lomme-Grand But	Lomme	Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
32	Centre commercial Wattignies	Wattignies	Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
33	Centre commercial Faches-Thumesnil	Faches-Thumesnil	Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
34	Centre commercial V2 Villeneuve d'Ascq	Villeneuve d'Ascq	Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
35	Centre commercial Cora Villeneuve d'Ascq	Villeneuve d'Ascq	Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
36	Centre commercial Wasquehal	Wasquehal	Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
37	Centre commercial Roncq	Roncq-Tourcoing	Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
38	Centre commercial Leers	Leers-Lys-lez-Lannoy	Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
13	Port de Santes	Santes	Logistique fluviale
40	Port de Wambrechies	Wambrechies	Logistique fluviale
43	Euraloisirs	Armentières	Loisirs
45	Centre commercial de l'Europe	Orchies	Diversification des fonctions urbaines-projet urbain
44	Pôle « Industrie »	Vallée de la Lys	Production



TABLEAU DES SITES ÉCONOMIQUES D'ENJEU MÉTROPOLITAIN MAJORITAIREMENT EN EXTENSION

N°	Espaces d'activités métropolitains	Localisation	Vocation prioritaire
5	Eurozone	Wattrelos	Vente à distance-distribution
6	Civron	Hem	Vente à distance-distribution (logistique)
15	Extension Eurasanté	Loos	Biologie-santé-nutrition
17	Parc de la Plaine	Villeneuve d'Ascq	Activités productives et logistiques
18	Parc transfrontalier	Baisieux-Camphin-en-Pévèle-Willems en lien avec Tournai	Activités liées à la transition énergétique et au numérique Agrotech : activité agricole en lien avec Euratechnologies
19	Luchin	Camphin-en-Pévèle-Baisieux	Sport haut niveau et loisirs
20	Extension du Centre régional des transports (site économique de grande taille)	Sainghin-en-Mélantois	Logistique routière
21	Lil'Aéroparc	Lesquin	Activités mixtes Troisième Révolution industrielle
22	Templemars (échangeur) - A1 Est	Templemars-Seclin	Activités productives et logistiques
23	Illies-Salomé (site économique de grande taille)	Illies-Salomé	Activités productives et logistiques
24	Echangeur Genech	Genech	Activités logistiques et productives
26	Ennevelin-Pont-à-Marcq	Ennevelin-Pont-à-Marcq	Activités mixtes Troisième Révolution industrielle
27	Pôle d'excellence « agriculture innovante »	Communauté de communes Pévèle-Carembault	Agriculture, biotechnologies
28	Plateforme Delta 3	Dourges-Ostricourt	Logistique trimodale
29	Les Acquêts - Porte des Anglais - Parc d'Houplines (site économique de grande taille)	Armentières-Erquinghem Lys-La Chapelle d'Armentières-Houplines	Activités productives et logistiques
39	Roncq - Petit Menin	Neuville-en-Ferrain-Roncq-Tourcoing	Commerce-diversification des fonctions urbaines
42	Zone d'activités La Fontinelle	Annœullin	Activités mixtes Troisième Révolution industrielle



LE COMPTE FONCIER ÉCONOMIQUE

LE COMPTE FONCIER ÉCONOMIQUE

Il se répartit en deux grandes catégories : le foncier dédié majoritairement à l'économie, d'une part, et le foncier mixte accueillant des activités économiques, d'autre part.

Le foncier à vocation économique

Dans la logique des grands principes d'aménagement et d'organisation du développement métropolitain, l'effort de production de foncier et d'immobilier dédiés aux activités économiques se fera, à horizon SCOT, dans la capacité du territoire à mobiliser son potentiel en renouvellement urbain (1 540 ha, 59% des espaces économiques à venir) pour un effort en extension plus maîtrisé (1 090 ha, 41% des espaces économiques à venir).

Il convient de traduire les objectifs du compte foncier économique par territoire.

Afin d'adapter au mieux la mise à disposition de foncier aux besoins économiques, un principe d'ouverture progressive est retenu et se décline de la manière suivante, proportionnellement au potentiel de chaque territoire :

- viser un développement de deux tiers des capacités à vocation économique identifiées en renouvellement urbain, soit 1 030 ha, dans le premier temps de mise en œuvre du SCOT, entre 2015 et 2025 ;
- inscrire deux tiers du foncier en extension à vocation économique, soit 730 ha, entre 2015 et 2025 ;

- réserver le tiers restant du foncier en extension à vocation économique, soit 510 ha, à une ouverture postérieure à 2025 et au regard du bilan du SCOT.

La répartition par territoire et selon les phases du SCOT du foncier économique est détaillée dans le chapitre « Compte foncier ».

Le foncier à vocation mixte

L'ensemble du potentiel de développement urbain à vocation mixte, en renouvellement urbain ou en extension, a vocation à accueillir des activités économiques en complément des développements résidentiels ou d'équipements qui y seront réalisés.

Il est souhaitable que la part des surfaces occupées par de l'activité économique dans le tissu mixte à horizon SCOT puisse atteindre au moins 20% des surfaces de plancher dans l'ensemble du tissu urbain (existant et à venir) de la métropole lilloise.

Le foncier à dominante économique en extension

En dehors des sites économiques métropolitains identifiés dans la carte « les secteurs et sites de développement économique métropolitains prioritaires à l'horizon SCOT » (p.68), chaque territoire a la possibilité d'implanter des espaces à vocation économique dans le respect des critères de localisation détaillés dans le chapitre « Trame urbaine ».



ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL MÉTROPOLITAIN

Pour répondre au mieux aux besoins des habitants et notamment renforcer le maillage de l'offre commerciale de proximité, le SCOT définit les localisations préférentielles des activités commerciales et de services, c'est-à-dire du commerce et de l'artisanat de détail, ainsi que des services marchands. Pour cela, il présente des règles d'organisation de ces activités à l'échelle de la métropole lilloise, synthétisées en une armature commerciale.

La priorité est donnée à l'implantation des activités commerciales et de services dans les espaces à vocation mixte de la tache urbaine, qu'ils soient existants ou futurs.

Le commerce et les services commerciaux doivent ainsi contribuer pleinement à la constitution (ou au renforcement) d'un tissu urbain mixte, composé des différentes fonctions urbaines (logement, activités, transports et équipements).

Pour préciser plus finement les localisations préférentielles des activités commerciales, le SCOT établit une armature commerciale qui spécifie les lieux où l'implantation d'activités commerciales est :

- la plus souhaitable et encouragée (« centralités commerciales urbaines ») ;
- acceptée sous conditions (espaces « diffus » du tissu urbain).



CONFORTER LES CENTRALITÉS COMMERCIALES URBAINES

Au sein du tissu urbain mixte, les centralités commerciales urbaines sont les lieux privilégiés d'implantation des activités commerciales (dont l'artisanat commercial).

La priorité est donnée au renforcement du maillage commercial de proximité.

UNE ARMATURE COMMERCIALE FAVORISANT LE COMMERCE DE PROXIMITÉ

Pour cela, une armature commerciale doit être construite, en lien direct avec l'armature urbaine établie dans le SCOT. Elle est composée de cinq catégories de centralités commerciales urbaines, à savoir :

- la centralité métropolitaine ;
- les centralités d'agglomération ;
- les centralités d'appui ;
- les centralités relais ;
- les centralités de proximité.

Il convient d'identifier et de préciser le périmètre des localisations préférentielles du commerce accueillant les différents niveaux de centralité commerciale définis.

Les centralités commerciales urbaines correspondent à des espaces multifonctionnels desservis par différents modes de transports et où se trouvent concentrés des équipements (publics ou privés), logements, activités commerciales et artisanales, ainsi que des services (marchands ou non).

Peuvent ainsi être identifiées comme centralités commerciales urbaines permettant l'implantation de commerces :

- les centres-villes, les centres de quartiers, les centres bourgs ;
- certaines entrées de ville identifiées pour leur vocation commerciale spécifique. Dans ce cas, il convient de prendre en compte les enjeux d'amélioration qualitative et de structuration urbaine qui concernent ces secteurs (cf. chapitre « Offrir un cadre de vie métropolitain de qualité ») ;
- les linéaires urbains identifiés pour leur vocation commerciale. Ils correspondent principalement à des voies d'accès historiques de la métropole lilloise comme le Grand Boulevard (axe Lille/La Madeleine/Marcq-en-Barœul/

Tourcoing/Roubaix), l'avenue de Dunkerque (axe Lille/Lambersart/Lomme), l'axe Lille/Fives/Villeneuve d'Ascq ou l'axe Lille/Wattignies (rue du Faubourg d'Arras). Le long de ces axes, les parties ayant vocation à accueillir des activités commerciales seront identifiées comme centralités commerciales urbaines.

Pour déterminer le dimensionnement de chaque centralité, il est souhaitable de définir l'attractivité qu'elle exerce sur tout ou partie du territoire du SCOT (voire au-delà) et l'offre qu'elle a vocation à accueillir, allant des besoins courants (quotidiens) jusqu'à des besoins rares (une ou deux fois par an).

La centralité commerciale métropolitaine (Lille) participe au renforcement de l'attractivité du cœur métropolitain par la concentration spatiale des activités commerciales ou leur spécialisation. Cette offre conforte l'attractivité touristique et le rôle de porte d'entrée métropolitaine.

Les centralités commerciales d'agglomération (Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Armentières) rayonnent sur une grande partie du territoire métropolitain et ont vocation à disposer d'une offre répondant à des besoins occasionnels (plusieurs fois par an).

Les centralités commerciales d'appui, situées à la fois dans les villes de l'agglomération et dans la couronne métropolitaine (cf. armature urbaine du SCOT), doivent répondre à des besoins hebdomadaires, principalement alimentaires. L'offre attendue réunit un ensemble de commerces de petite taille (commerçants et/ou artisans) et/ou une moyenne surface généraliste (jusqu'à 5 000 m² de surface de plancher), éventuellement complétée par des magasins spécialisés (jusqu'à 5 000 m² de surface de plancher).

Les centralités commerciales relais, situées à la fois dans les villes de l'agglomération et dans la couronne métropolitaine, répondent à des besoins courants et hebdomadaires, essentiellement alimentaires. Il s'agit de réunir un ensemble de petits commerces (commerçants et/ou artisans), de services marchands et/ou une moyenne surface généraliste (jusqu'à 2 000 m² de surface de plancher).



Les centralités commerciales de proximité ont vocation à être confortées ou créées dans toutes les communes et quartiers du territoire du SCOT. Elles répondent à des besoins quotidiens (ou plusieurs fois par semaine) ou à des besoins de dépannage. Cette offre est prioritairement accessible en modes doux (piéton et vélo).

Ces centralités peuvent être créées autour de lieux multimodaux, pôles d'échanges en transports divers.

Les services et commerces de proximité

Les commerces et services dits de proximité sont regroupés en trois catégories :

- le commerce et l'artisanat de détail : ensemble des commerces alimentaires (boulangeries, boucheries, poissonneries, primeurs,...), des petites surfaces généralistes (épicerie ou supérette, voire supermarché <1 000 m² de surface de plancher) et des magasins spécialisés (pharmacies, tabacs, presses, fleuristes,...) ;
- les services marchands répondant aux besoins de proximité : cafés, restaurants, coiffeurs, laveries, distributeurs bancaires automatiques, etc. ;
- le commerce non sédentaire : marchés, vente ambulante et vente directe ; les services marchands pouvant éventuellement être autorisés à s'installer à l'étage.

Il convient de préserver les commerces et services, notamment de proximité, dans certains secteurs commerçants identifiés comme stratégiques.

Il est souhaitable d'autoriser des activités commerciales de type « drive » (cellules de 200 à 300 m² de surface de plancher maximum) à s'implanter dans les centralités commerciales urbaines et dans les pôles d'échanges en transport (gare, station de métro, halte de tramway, etc.), à condition que celles-ci fassent l'objet d'une intégration urbaine liée à leur environnement (bâti, alignement, gabarit, relation aux espaces publics, etc.).

Les nouveaux services de e-commerce

Les nouveaux services apportés par le e-commerce impliquent différentes formes de lieux de retrait des commandes, avec de grandes amplitudes d'ouverture (via automates) et qui peuvent être supports d'autres activités.

Ces points de livraison doivent faire l'objet d'un maillage plus fin et bénéficier d'une bonne accessibilité, notamment à pied, à vélo ou en transport en commun.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DU TISSU COMMERCIAL

De la même manière que pour les autres activités économiques, la qualité des espaces commerciaux, c'est-à-dire des lieux où se concentrent différents points de vente (rues commerçantes, galerie commerciale, centre commercial, etc.), doit tendre vers un aménagement plus qualitatif (cf. chapitre « Economie »).

Plus particulièrement, il convient pour le commerce de :

- **valoriser et développer les espaces publics, notamment les espaces extérieurs partagés, comme trame d'organisation des espaces commerciaux ;**
- **travailler sur la densification des espaces commerciaux et sur la mixité des fonctions au sein des espaces commerciaux monofonctionnels.**



LES CONDITIONS D'IMPLANTATIONS SPÉCIFIQUES

Par principe, le commerce doit être implanté dans le tissu urbain, existant ou futur. À l'inverse, les espaces situés hors du tissu urbain n'ont pas vocation à accueillir de nouveaux commerces.

Sont principalement concernés les espaces situés le long des principaux axes routiers de la métropole lilloise, identifiés dans le SCOT sous la dénomination de voie capacitaire eurométropolitaine (cf. chapitre « Transports »), à l'exception de sites localisés en bordure de ces axes et précisément identifiés par le SCOT (cf. liste ci-après des pôles commerciaux monofonctionnels d'envergure d'agglomération).

PERMETTRE L'ACCUEIL D'UNE OFFRE COMMERCIALE DIFFUSE

Hors des centralités commerciales urbaines et hors des sites spécifiquement identifiés par le SCOT que sont les pôles commerciaux monofonctionnels d'agglomération, les espaces situés dans le tissu urbain peuvent accueillir une offre commerciale plus diffuse. Il s'agit de laisser des possibilités d'implantation pour des commerces isolés et divers, qui ont prioritairement vocation à répondre aux besoins courants ou à des besoins de dépannage pour les habitants ou les usagers d'un site (employés, touristes...).

Les espaces n'ayant pas de vocation commerciale correspondent à :

- des espaces à dominante résidentielle ;
- des entrées de ville qui ne sont pas identifiées comme espaces à vocation commerciale ;
- des espaces à dominante économique existants ou futurs (en dehors des pôles commerciaux monofonctionnels d'envergure métropolitaine identifiés par le SCOT), où l'usage du foncier doit être principalement réservé aux activités économiques hors commerce ;
- des espaces sportifs, culturels ou de loisirs, situés hors de centralités commerciales urbaines.

Ces implantations doivent être ponctuelles et limitées. La création ou l'extension d'une cellule commerciale n'a pas vocation à dépasser un objectif de l'ordre de 400 m² de surfaces de plancher. Ce chiffre est modulable à la marge si la nature de l'activité le nécessite.

RESTRUCTURER LES PÔLES COMMERCIAUX MONOFONCTIONNELS D'ÉCHELLE D'AGGLOMÉRATION

Les pôles commerciaux d'échelle d'agglomération sont des sites où se concentre une offre commerciale de plus de 10 000 m² de surface de plancher. Leur rayonnement s'étend sur une grande partie du territoire du SCOT, ils sont d'importants créateurs de richesses (chiffres d'affaires, concentration d'emplois, formation, insertion...) et génèrent des déplacements importants (clients, employés et marchandises).

Les pôles commerciaux sont considérés comme monofonctionnels lorsqu'ils se situent dans des espaces majoritairement dédiés à la seule fonction commerciale, organisés autour d'une desserte majoritairement routière et mobilisant d'importants fonciers pour le commerce et ses fonctions connexes comme le stationnement et les infrastructures d'accès (voirie).

LE DEVENIR DES PÔLES COMMERCIAUX MONOFONCTIONNELS D'AGGLOMÉRATION

Les pôles commerciaux monofonctionnels d'envergure d'agglomération existants sont les suivants :

- le centre commercial d'Englos les Géants (y compris les équipements commerciaux de la rue des Fusillés et de la ZAMIN) ;
- le centre commercial de Carrefour Lomme ;
- les équipements commerciaux situés sur les sites du Lazaro, du Cheval Blanc, du Pavé stratégique (à Marquette-lez-Lille et Marcq-en-Barœul) et à Bondues ;
- le centre commercial Auchan Roncq, y compris le projet Promenade de Flandre ;
- le centre commercial Carrefour Wasquehal ;
- le centre commercial Auchan Leers et son extension sur Lys-lez-Lannoy ;
- l'ensemble des équipements commerciaux situés sur le boulevard de l'Ouest à Villeneuve d'Ascq (y compris le centre commercial Cora Flers) ;
- les équipements commerciaux constitués par les magasins O'Tera, Décathlon campus et Babou à Villeneuve d'Ascq (secteur nord du boulevard du Breucq) ;



- le centre commercial Auchan Faches-Thumesnil ;
- le centre commercial Unexpo à Seclin (y compris les équipements situés sur le site de la Briqueterie et Conforama) ;
- le centre commercial Cora Wattignies ;
- le centre commercial de l'Europe à Orchies.

Aucun nouveau pôle commercial d'envergure d'agglomération ne sera créé pendant la durée du SCOT, en dehors des centralités commerciales urbaines et du centre commercial Roncq - Promenade de Flandre.

Pour les pôles commerciaux monofonctionnels d'agglomération existants, les objectifs principaux guidant l'organisation de ces sites - en l'absence de projet urbain validé (cf. ci-dessous) - sont de :

- ne pas étendre les emprises foncières au-delà de leur emprise actuelle ;
- améliorer la qualité urbaine, architecturale et environnementale de ces sites en travaillant à leur transformation en espaces urbains plus mixtes dans leurs fonctions, mieux intégrés sur le plan urbain, valorisant mieux leur foncier (densification) et bénéficiant d'une desserte en transports en commun et en modes doux améliorée ;
- limiter le développement des surfaces commerciales.

Chacun des sites commerciaux monofonctionnels identifiés sera délimité par un périmètre dessiné au plus près de l'existant. Cette limite devra être identifiée dans les PLU.

Sont ainsi autorisés à l'intérieur des périmètres le renouvellement à surface égale ou l'extension des bâtiments à usage commercial existants, ainsi que la création de nouveaux magasins, notamment via l'usage d'espaces déjà urbanisés (bâtiments ou stationnements).

Définir des projets urbains dans les grands pôles commerciaux monofonctionnels

Il est souhaitable d'accompagner les onze pôles commerciaux identifiés dans une démarche de restructuration urbaine et commerciale. L'objectif visé est de mettre en œuvre une dynamique de transformation de ces espaces commerciaux monofonctionnels vers des espaces mixtes, accueillant une vraie diversité de fonctions urbaines (possibilité d'autres activités économiques, de logements, etc.), plus lisibles et praticables à l'échelle du site, utilisant mieux leur foncier (remobilisation des espaces de stationnement notamment), mais aussi mieux desservis, en particulier en transports en commun.

Ces projets ambitieux doivent interroger la place du commerce dans ces sites (volume de surfaces commerciales, relocalisation) et leur lien avec d'autres fonctions urbaines. Les questions d'aménagement relatives aux espaces publics, au réseau viaire et à la taille des îlots sont centrales dans ces projets urbains.

Cette dynamique encouragée doit associer l'ensemble des parties prenantes de ces sites et, en premier lieu, les collectivités publiques (commune, intercommunalité). Chaque projet de restructuration, conçu de manière partenariale, doit constituer un projet urbain global et partagé, abordant tous les sujets, mesurant les engagements de chaque partie (publique et privée), et les validant contractuellement.

Il s'agit de fixer :

- le contenu, les conditions et le calendrier pour améliorer en profondeur la structuration de chaque site identifié ;
- les surfaces dévolues à chaque fonction, et notamment celle des activités commerciales ;
- les conditions de remobilisation du foncier existant (notamment pour le foncier dédié au stationnement) en vue d'un travail de densification, de définition de voies structurantes, de création éventuelle d'espaces publics, d'amélioration de l'accessibilité (route, transports en commun et modes doux), de meilleure gestion du stationnement (mutualisation, superstructure), de création de connexions avec les espaces environnants, d'implantation de nouvelles fonctions (notamment activités économiques autres que commerciales) et d'amélioration de la qualité environnementale, architecturale et paysagère.



VISER L'EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE

L'action en faveur de l'exemplarité environnementale du territoire est indissociable de l'ambition d'un regain d'attractivité de la métropole lilloise.

Ces dernières années, la métropole s'est distinguée par des progrès considérables sur les questions d'environnement : trame verte et bleue, prise en charge des friches et des sols pollués, gestion des déchets... L'objectif est de poursuivre et conforter ces politiques. Par exemple, en lien avec le SRCE Nord-Pas de Calais, la dimension écologique de la trame verte et bleue est renforcée.

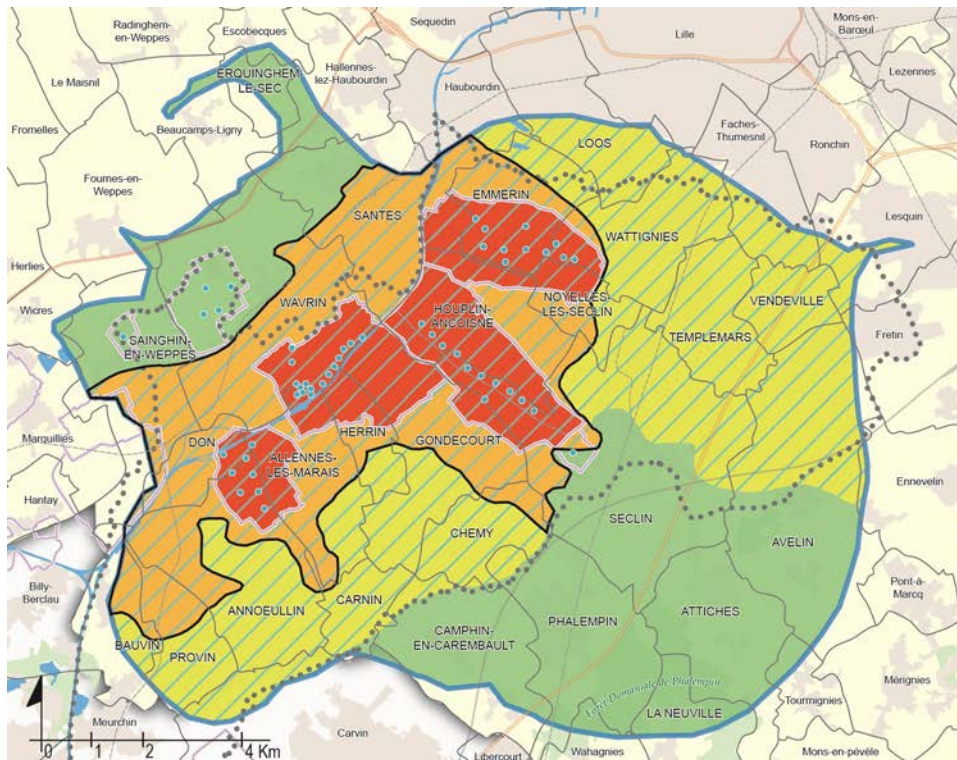
Pour les vingt prochaines années une attention particulière sera portée sur l'enjeu très spécifique au territoire, de pérennisation de la ressource en eau et de sécurisation de l'approvisionnement en eau potable.

La métropole lilloise doit aussi s'engager dans la transition énergétique, notamment en cherchant la polarisation du développement urbain, la mixité des fonctions et la réhabilitation thermique massive de son parc de logements.

Une meilleure intégration des problématiques de risques, pollutions et nuisances est demandée à tous les stades de l'aménagement et en cohérence avec les documents cadres en la matière (SDAGE, PGRI, SAGE, PPA, PPBE, etc.).



DÉMARCHE GRENELLE DU SUD DE LILLE - LES DIFFÉRENTS PÉRIMÈTRES D'ACTIONS



- Limite de la DUP
- Projet d'Intérêt Général (PIG)
- Captage(s)

Démarche captages prioritaires «Grenelle»

- Aire d'Alimentation des Captages (AAC)
- Zone d'actions agricoles
- Zone d'actions «autres» (Assainissement, aménagement, industries...)

Vulnérabilité de la nappe

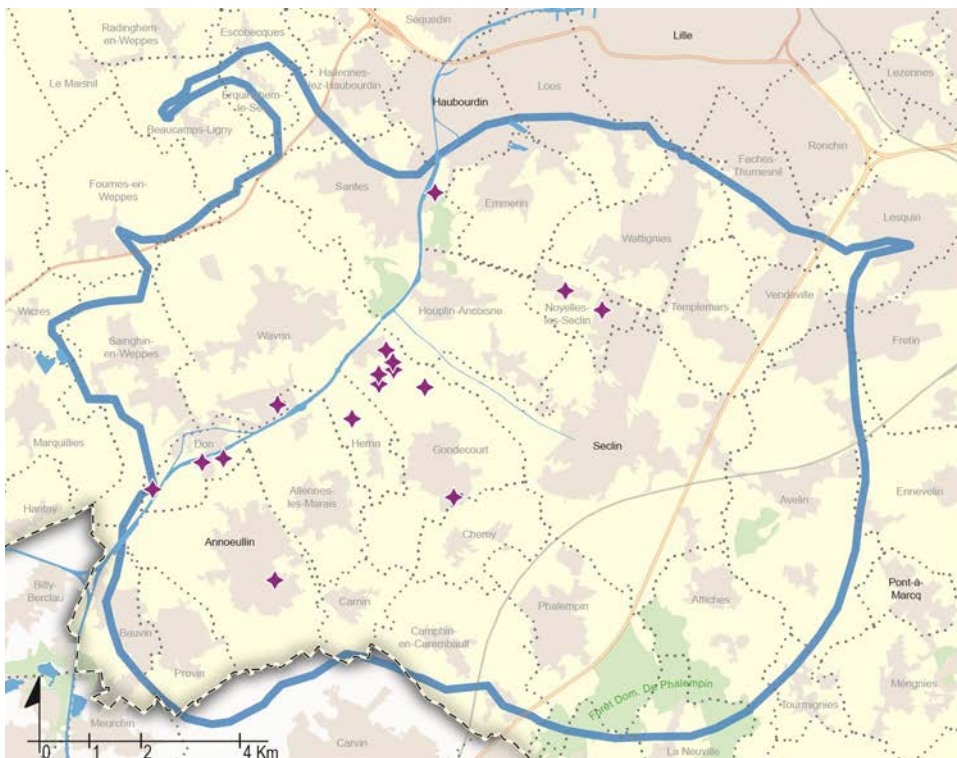
- Faible à moyenne
- Forte
- Très forte
- Totale

Septembre 2016



Sources : ADULM, MEL, AEAP

CHAMPS CAPTANTS DU SUD DE LILLE - SITES ET SOLS POLLUÉS



- Aire d'Alimentation des Captages (AAC)
- Friches et sites pollués

Décembre 2015



Sources : ADULM, MEL



GARANTIR UN CADRE RESPECTUEUX DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA SANTÉ PUBLIQUE

AGIR POUR LA RECONQUÊTE D'UNE RESSOURCE EN EAU IRREMPLAÇABLE

Assurer la pérennisation, la préservation et la reconquête quantitative et qualitative de la ressource en eau

Dans les secteurs contribuant à l'alimentation de captages, il convient de veiller à la compatibilité des usages du sol avec la vulnérabilité de la ressource.

L'aire d'alimentation des captages prioritaires « Grenelle » au sud de Lille est le périmètre à l'intérieur duquel s'effectue le réapprovisionnement de la nappe de la craie, identifiée comme ressource en eau irremplaçable pour la métropole lilloise. Les activités humaines y exercent différents niveaux de pression en fonction de leur nature et de la protection naturelle de cette nappe, globalement faible à très faible sur ce secteur.

La vulnérabilité de la nappe de la craie au sud de Lille et l'importance des champs captants ont d'ores et déjà justifié la mise en œuvre, à l'initiative de l'État, de deux dispositifs de protection :

- un arrêté de déclaration d'utilité publique en date du 25 juin 2007 permettant d'assurer à la MEL la maîtrise foncière des emprises des forages, via l'institution de périmètre de protection immédiate et de régir les activités et occupations des sols dans les périmètres de protection rapprochée ;
- un arrêté en date du 25 juin 2007 qualifiant d'intérêt général la création d'une zone de protection destinée à maîtriser l'urbanisation autour des champs captants au sud de Lille, lequel a été retranscrit dans les documents d'urbanisme applicables sur le territoire des communes concernées.

Les protections instituées par ces deux arrêtés demeurent intégralement applicables.

L'amélioration des connaissances et l'enjeu en matière d'approvisionnement en eau potable de la métropole lilloise ont justifié d'élargir le champ de l'action publique, notamment pour une meilleure prise en charge des

pollutions chroniques et diffuses. Ainsi, les périmètres inscrits dans la démarche dite « captage Grenelle » (cf. cartes ci-contre) font déjà l'objet d'un plan d'actions validé par le Préfet en 2013 visant la préservation et la reconquête de la ressource. Les collectivités assurent les conditions nécessaires pour conforter les actions définies dans ce plan et pour soutenir la poursuite de l'Opération de reconquête de la ressource en eau (ORQUE).

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS APPLICABLES DANS L'ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE DE L'AAC (cf. carte p.118)

Pour compléter les mesures de protection instituées par les deux arrêtés susmentionnés et le plan d'actions de la « Démarche Grenelle Sud de Lille » en vue de permettre l'alimentation de la nappe et de prévenir les risques de pollution, les objectifs et orientations suivants sont fixés :

Principes d'urbanisation

- Assurer les conditions nécessaires à la mobilisation prioritaire du potentiel foncier en renouvellement urbain, notamment celui permettant la reconquête de friches et de sites pollués ou potentiellement pollués ; les projets en renouvellement urbain doivent plus particulièrement viser la résorption des pollutions existantes ;
- en application de l'article L.141-9, 1° du Code, il est imposé d'utiliser les terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L.111-11 du Code de l'urbanisme préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau ;
- favoriser la forme urbaine compacte, optimisant le flux d'assainissement, évitant la création de nouvelles voiries et la diffusion supplémentaire des flux routiers sur le territoire ;
- prévoir systématiquement dans les projets, l'intégration des mesures nécessaires pour assurer la qualité de la ressource en eau et la recharge de la nappe ;
- dans les secteurs nouvellement ouverts à l'urbanisation, les constructions, travaux, installations et aménagements doivent respecter des performances environnementales renforcées visant à garantir l'alimentation de la nappe et prévenir les pollutions, suivant les niveaux



de vulnérabilité de celle-ci, en application de l'article L.141-22 du Code de l'urbanisme, (cf. encart ci-contre).

Les mesures proposées, pour supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs identifiés sur la ressource, peuvent être traduites en termes d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ou dans le règlement du PLU.

Infrastructures

Les projets d'infrastructures de transport sont accompagnés des mesures nécessaires pour assurer leur neutralité vis-à-vis de la qualité de la ressource (précautions en phase chantier, choix de matériaux non polluants, modalité de collecte des eaux, systèmes de confinement et pérennité de ces dispositifs, surveillance et organisation de l'alerte...).

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS APPLICABLES DANS LES ZONES DE VULNERABILITE TOTALE, TRES FORTE ET FORTE
(cf. carte p.118)

Les mesures ci-après s'appliquent sans préjudice des celles instituées par la DUP et le PIG, dans les zones les plus sensibles de l'AAC (vulnérabilité totale, très forte et forte telles qu'identifiées par la « Démarche Grenelle Sud de Lille » et reprises dans la carte p.118).

La zone de vulnérabilité totale est aujourd'hui entièrement réglementée par l'arrêté de DUP (périmètres de protection immédiate et rapprochée). La résorption des friches et sites pollués y constitue une priorité absolue (cf. carte p.82).

Principes d'urbanisation

Toute ouverture à l'urbanisation en zone de vulnérabilité totale, très forte ou forte, lorsqu'elle est possible au regard des outils de protection existants et des orientations et objectifs fixés par le présent document, doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, conformément à l'article L.141-9, 2° du Code de l'urbanisme.

En outre, lorsqu'elles sont possibles au regard des outils de protection existants et des orientations et objectifs fixés par le présent document, les extensions urbaines qui ne peuvent être satisfaites en renouvellement urbain sont localisées par principe en dehors des zones de vulnérabilité totale et très forte. Il peut être dérogé à ce principe dans le cas où l'ouverture à l'urbanisation porte sur un projet dont la localisation dans un secteur de moindre vulnérabilité n'est pas envisageable, soit en raison de la nature du projet concerné (service de proximité, besoin d'accès au réseau fluvial, etc.), soit si sa localisation dans une zone de moindre vulnérabilité est de nature à générer des inconvénients plus importants au regard des orientations et objectifs définis par le DOO.

Infrastructures

Les voies existantes sont rénovées dans l'objectif de réduire les pollutions générées, notamment lorsqu'il n'existe pas de dispositif de rétention des pollutions chroniques et accidentelles.

Par principe, les nouvelles infrastructures de transport (hors voiries de desserte) ne doivent pas traverser les zones de vulnérabilité totale et très forte. Si des infrastructures de transport sont envisagées dans la zone de vulnérabilité « forte », elles ne doivent pas avoir pour effet d'augmenter le trafic dans la zone de vulnérabilité totale.

Réduire les consommations d'eau et sécuriser l'approvisionnement en eau potable

Pour répondre à l'objectif de sécurisation de la fourniture d'eau dans la métropole lilloise, il convient en particulier d'assurer les conditions pour :

- un usage économe, performant et adapté des ressources en eau ;
- sécuriser l'alimentation en eau potable en cas de pollution ou sécheresse par la diversification des sources d'approvisionnement et le renforcement des capacités de stockage, interconnexions avec les territoires voisins, nouvelles ressources...
- mettre en adéquation l'accueil de populations nouvelles avec les capacités d'approvisionnement en eau.

Il s'agit notamment en matière d'économie d'eau :

- d'étudier la pertinence des solutions de récupération et de réutilisation des eaux (pluviales, industrielles, de piscine...) et de les faciliter ;
- de concevoir les espaces verts pour limiter les besoins en arrosage ;
- d'améliorer le rendement des réseaux d'adduction d'eau potable.

L'ambition en matière d'accueil de nouvelles populations est systématiquement appréciée vis-à-vis des capacités d'approvisionnement en eau potable.

La mise en œuvre effective de solutions d'approvisionnement alternatives, notamment celles actuellement envisagées (interconnexions avec les territoires voisins desservies par Noréade ou en Wallonie...), est prise en compte pour évaluer les capacités d'approvisionnement, lors de l'élaboration des PLU et du bilan du SCOT. Les objectifs territorialisés de production de logements peuvent être ajustés en conséquence.



POINTS DE VIGILANCE POUR LA RÉALISATION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES ET TYPES DE PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES À RECHERCHER

Dans le respect du Code de l'urbanisme, les évaluations environnementales préalables à l'ouverture à l'urbanisation de secteurs nouveaux prendront soin d'étudier la faisabilité des projets au regard de l'objectif énoncé par le SCOT de neutralité vis-à-vis de la recharge de la nappe de la craie et de la préservation de la qualité de la ressource en eau souterraine et superficielle. Elles s'attacheront également à rechercher les dispositions (relatives à la conception du projet, sa réalisation et son fonctionnement) à mettre en œuvre pour satisfaire cet objectif au titre des performances environnementales renforcées. Certaines de ces dispositions pourront aussi trouver traduction dans les règlements de ZAC ou de lotissement, les CCCT...

Ces évaluations environnementales prendront soin de s'appuyer sur tous les éléments de connaissance disponibles relatifs à la nappe de la craie et à son fonctionnement et à la nature du ou des projets envisagés (périmètre et superficie de la zone, vocation pressentie, éléments issus de la déclaration de projet...). Elles pourront nécessiter des investigations complémentaires.

Les questions suivantes feront l'objet d'une attention particulière :

- **Limitation des surfaces imperméabilisées et gestion durable des eaux pluviales**, dans le respect des règlements et doctrines en vigueur et en application des guides locaux : priorité à l'infiltration quand la nature des eaux pluviales (après traitement éventuel de dépollution) et la vulnérabilité de la nappe le permettent. Pour les eaux qui ne peuvent être infiltrées, une compensation de l'imperméabilisation doit être recherchée.
- **Possibilités d'épuration des eaux usées**. Il conviendra de s'assurer de la capacité et des performances des ouvrages d'assainissement existants (collecte, transport et traitement), ainsi que de l'acceptabilité des milieux récepteurs, à supporter les flux d'effluents supplémentaires.
- **Compatibilité des activités pressenties** (habitat, tertiaire, commerces, logistique, industrie, artisanat...) avec le niveau de vulnérabilité de la nappe : il convient de se limiter à des activités ne présentant pas de risque de pollution. L'installation éventuelle d'activités industrielles et de logistique sera à réinterroger car elle a pour conséquence une imperméabilisation des sols importante réduisant les capacités de recharge de la nappe ou la présence de vecteur de pollutions accidentelles importants.
- **Gestion économe de la ressource** : choix des équipements, adaptation des procédés, réutilisation d'eau industrielle, récupération d'eau pluviale... Il est préconisé de privilégier l'implantation d'activités peu consommatrices en eau.
- **Accessibilité** pour la maîtrise des trafics induits par les nouveaux aménagements et des risques de pollution associés.
- **Choix des matériaux** de construction, de remblaiement et des matériaux des réseaux d'assainissement (longévité, double enveloppe...) afin de ne pas polluer les eaux souterraines.

DÉFINITION DES NIVEAUX DE VULNÉRABILITÉ DES EAUX SOUTERRAINES À LA POLLUTION

La zone de vulnérabilité totale correspond aux limites de la zone de protection rapprochée, fixées par la DUP de 2007 (à l'exception du secteur 3).

Les autres niveaux de vulnérabilité correspondent à ceux définis par la carte de vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution (BRGM, 1981). Elle résume ainsi les critères nécessaires à la définition du degré de vulnérabilité : nature lithologique du sous-sol, profondeur de la surface des nappes libres, transmissivité des aquifères, perméabilité verticale de la zone non-saturée, direction d'écoulement en zone saturée et gradient hydraulique, modalité de drainage ou d'alimentation des nappes par les cours d'eau.

La définition de ces niveaux est détaillée dans l'État initial de l'environnement (cf. rapport de présentation Livre 2).



La gestion durable des eaux pluviales : un enjeu quantitatif et qualitatif

L'objectif recherché est la prise en compte dans les projets, le plus en amont de leur conception, de la vulnérabilité du territoire au volume, débits et pollutions générés par les eaux pluviales. Il convient de déterminer en conséquence des règles adaptées pour :

- en priorité, limiter les surfaces imperméabilisées pour préserver l'alimentation des nappes et prévenir les pollutions ;
- privilégier l'infiltration des eaux, lorsque le contexte local le permet (géologie, zonages d'assainissement local, protection des captages d'eau, etc.), après traitement éventuel de dépollution, selon la nature des eaux et la vulnérabilité de la nappe ;
- lorsqu'elles ne peuvent être infiltrées : stocker et restituer progressivement les eaux pluviales vers les milieux récepteurs ou en dernier recours vers les réseaux, si ces derniers sont en capacité à les recevoir (voir ci-dessous).

Améliorer l'assainissement

Le niveau de développement urbain des communes se fait en adéquation avec les capacités et les performances des systèmes d'assainissement situés en aval des zones de collecte, ainsi que l'acceptabilité des milieux récepteurs à recevoir des effluents supplémentaires.

Des schémas d'assainissement peuvent venir en appui à cet objectif.

MAÎTRISER L'EXPOSITION DES HABITANTS AUX POLLUTIONS, RISQUES ET NUISANCES

En vue de réduire l'exposition aux nuisances et pollutions, le SCOT recommande la prise en compte, sur la base des données disponibles, de l'exposition, voire de la multi-exposition des habitants aux nuisances et pollutions diverses. Les projets d'aménagement, ainsi que les interventions sur le réseau routier structurant, particulièrement générateur de nuisances, devront rechercher la réduction de cette exposition au profit du bien-être et de la santé des populations et usagers.

Le SCOT recommande plus particulièrement la déclinaison d'une orientation santé « Métropole du bien-être », qui comprendra des prescriptions et recommandations en matière de réduction des expositions aux risques divers, le développement d'une ville et d'un habitat favorables à la santé, ainsi qu'au vieillissement. L'activité physique devra notamment être encouragée.

Les dispositions ci-dessous viennent compléter celles relatives à la trame verte et bleue, qui a un rôle important à jouer en matière de prévention des risques naturels.

Prévenir les risques d'inondation et réduire la vulnérabilité des territoires

Les objectifs sont de chercher en priorité à :

- préserver le caractère naturel et agricole des zones inondables, notamment des zones naturelles d'expansion de crues ;
- limiter l'artificialisation des sols, facteur aggravant du risque d'inondation constaté sur le territoire, et réduire ses impacts ;
- réduire la vulnérabilité du territoire au risque d'inondation, y compris dans les secteurs déjà urbanisés.

Pour s'assurer du respect de ces objectifs lors de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme, les collectivités tiennent compte des éléments disponibles relatifs à la connaissance du risque :

- les cartographies des territoires à risque important d'inondation (TRI de Lille, TRI d'Armentières-Béthune, TRI de Lens et TRI de Douai) et les Stratégies Locales de gestion des risques associées ;
- les Plans de prévention des risques d'inondation (PPRi) ;
- les atlas des zones inondables ou, à défaut, les études hydrologiques et/ou hydrauliques existantes à l'échelle du bassin versant ou à partir d'évènements constatés ou d'éléments du Plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD) et du règlement du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

En ce qui concerne les PPRi, leurs dispositions en matière de constructibilité sont des servitudes d'utilité publique dont les documents d'urbanisme et les politiques publiques tiennent compte. Sur le territoire du SCOT, il s'agit notamment des PPRi de la Lys aval, de Wahagnies-Ostricourt, de la Marque et de celui du nord-ouest de Lille.

Des règles d'infiltration à la parcelle peuvent contribuer à cet objectif.

À partir de ces éléments de localisation, dont certains sont rappelés ci-dessous ou dans l'État initial de l'environnement du SCOT, il faut veiller à définir :

- les secteurs où le caractère naturel et agricole est à préserver, au vu de leur rôle dans la prévention des risques d'inondation ;
- les mesures favorables à la limitation du ruissellement (règles d'infiltration à la parcelle, gestion alternative des eaux pluviales, préservations d'éléments naturels participant à la rétention des eaux pluviales) ou à la réduction de la vulnérabilité des aménagements et des constructions.



Il s'agit notamment :

- dans les vallées des cours d'eau, de contribuer à la préservation et à la restauration écologique des cours d'eau (y compris les non domaniaux), qui est un enjeu important pour le territoire (cf. chapitre « Trame verte et bleue ») et qui contribue à la gestion des risques d'inondation. **Le bon écoulement naturel des cours d'eau doit être préservé par les projets urbains.** Le rôle hydraulique de certains fossés doit également être considéré et pris en compte dans la conception des projets urbains. **Les Zones à vocation d'expansion de crue (ZEC), c'est-à-dire les zones inondables en milieu non urbanisé, sont à considérer comme des points d'appui de la trame verte et bleue. Il convient de les préserver de l'urbanisation et de conforter leur rôle dans la reconquête écologique des vallées. À ce titre, sont plus particulièrement concernés la vallée de la Marque, certains de ses affluents, des secteurs au niveau de la Lys amont, définis dans le cadre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux et la Becque de Neuville (cf. PPRI Nord-Ouest en cours) ;**
- dans les communes concernées par le risque d'inondation par ruissellement, notamment celles du Plan de prévention des risques d'inondation Nord-Ouest et les autres communes identifiées au Dossier départemental sur les risques majeurs (DDRM), de veiller au contrôle des débits de fuite dans les nouvelles opérations d'urbanisation, en renouvellement urbain comme en extension.

L'endiguement doit être réservé à l'aménagement d'ouvrages d'expansion de crues et à la protection rapprochée de lieux déjà urbanisés et fortement exposés aux inondations, comme prescrit par le SDAGE.

Dans les secteurs les plus sensibles au ruissellement (cf. documents cités ci-dessus), il convient de veiller à repérer et protéger les éléments fixes du paysage (haies, mares, bosquets...) participant à la rétention des eaux pluviales et à la maîtrise de l'érosion, comme proposé dans le SDAGE et le PGRI :

- dans les secteurs sensibles aux phénomènes de remontée de nappe, comme les vallées alluviales, la conception des projets d'aménagement doit veiller à réduire la vulnérabilité des constructions. Les choix constructifs peuvent être adaptés : dispositifs anticapillarité, adaptation des sous-sols...
- dans les projets d'urbanisation de taille significative, eu égard à leur environnement d'implantation, notamment pour les nouveaux sites d'activités économiques, il convient de justifier des mesures prises pour prévenir l'aggravation du risque d'inondation en aval. Ceux-ci sont à adapter en fonction de leur localisation et impacts potentiels. Il s'agit par exemple de minimiser les emprises au sol, optimiser les espaces non bâtis pour favoriser l'infiltration à la parcelle et, plus généralement, recourir aux techniques alternatives de gestion des eaux pluviales ;

- dans les secteurs déjà urbanisés : l'objectif de réduction de leur vulnérabilité peut être intégré à l'occasion des opérations de renouvellement urbain.

Les orientations en matière de prévention des risques technologiques

Lors de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme, les collectivités tiennent compte des éléments disponibles relatifs à la connaissance des risques technologiques et notamment des dispositions des Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) approuvés, comme celui des « Produits Chimiques de Loos », de « Titanobel » à Ostricourt ou « Minakem » à Beuvry-la-Forêt. Lorsque cela est possible, ils se donnent les moyens d'anticiper la prise en compte de l'aléa pour les Plans de prévention des risques technologiques prescrits (notamment « Quaron » à Haubourdin et « Anios » à Sainghin-en-Mélantois/Lezennes), via les études de dangers par exemple.

Il convient de veiller à ce que :

- les nouvelles activités à risque soient localisées dans des zones d'activités dédiées ;
- l'existence d'installations classées (ICPE) et leur périmètre d'isolement associé soient pris en considération dans les choix d'urbanisations nouvelles.

La concentration d'infrastructures autoroutières et ferroviaires, parfois au cœur des villes, suppose des risques liés au transport de matières dangereuses. Pour une meilleure prise en compte des flux de marchandises dans les choix d'aménagement et d'organisation, il est recommandé que les collectivités approfondissent la connaissance de ce risque.

La plateforme Delta 3, site de triage, a fait l'objet d'études de dangers. Si des impacts sur le territoire du SCOT sont avérés, il convient de les prendre en compte dans les documents d'urbanisme.

Les orientations en matière de prévention des risques de mouvement de terrain

La gestion des catiches

La prise en compte du risque lié aux catiches nécessite de poursuivre l'amélioration de la connaissance de l'aléa. Il n'implique pas forcément une interdiction d'urbanisation.

La présence de catiches doit être intégrée en amont des opérations d'aménagement et, si possible, valorisée comme un élément du projet.

Les phénomènes de retrait-gonflement des argiles

Il faut veiller à prendre en considération les niveaux d'aléa retrait-gonflement des argiles, identifiés précisément dans les cartographies du Bureau de Recherches Géologiques et



Minières (BRGM), notamment dans les secteurs soumis à un aléa fort. Cette prise en compte peut parfois impliquer le respect des ouvrages hydrauliques de type fossés ou mares. Elle se traduit le plus souvent par des choix constructifs particuliers.

La prise en compte du Schéma des carrières

Comme pour d'autres ressources (énergie, eau...), la métropole lilloise exploite bien plus de matériaux de construction (granulats, sable...) qu'il n'en produit localement. Son ambition de développement résidentiel et économique induit des besoins croissants en la matière et son approvisionnement gagnerait à être plus durable, conformément aux orientations et aux recommandations du Schéma Interdépartemental des Carrières.

L'ouverture de nouvelles carrières sur le territoire ne doit pas porter atteinte aux projets et éléments de trame verte et bleue (cf. chapitre « Armature verte et bleue »), ni aux continuités écologiques du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Sur le territoire du SCOT, le schéma recense quatre carrières exploitant l'argile, le sable ou la craie, avec une production relativement faible à l'échelle régionale. La fin d'exploitation de ces sites n'est pas prévue avant 2035.

Il convient de veiller à ce que la remise en état des sites soit réalisée en concertation avec le projet du territoire. Ainsi, les carrières d'Emmerin-Haubourdin sont vouées à intégrer, à terme, le réseau de l'Espace naturel métropolitain.

D'autres sites présentent également de bonnes potentialités écologiques et pourraient faire l'objet d'une valorisation au titre de la trame verte et bleue.

Le schéma des carrières incite à remplacer les matériaux de carrière par une meilleure valorisation des déchets du Bâtiment et Travaux Publics (BTP). Le recours à l'utilisation de matériaux recyclés et/ou locaux doit être privilégié, tout comme l'acheminement des matériaux par des modes alternatifs à la route. Cette mesure pourrait nécessiter la structuration d'une filière locale de regroupement, tri, recyclages et stockage de matériaux de substitution. Celle-ci pourrait s'appuyer, notamment, sur les infrastructures du Port de Lille (projet de Village des matériaux).

Gestion des sols pollués et des sédiments de dragage

La priorité donnée au renouvellement urbain nécessite de poursuivre et d'intensifier les efforts de résorption des friches et sols pollués. Il convient de s'assurer de la compatibilité des terrains avec les usages à venir, et de programmer les efforts de traitement des sols en conséquence. Le

recyclage des sites et sols pollués sera une priorité ; les actions innovantes et/ou expérimentales dans la gestion et le traitement de la pollution seront soutenues.

Le traitement des pollutions doit être systématiquement recherché à l'occasion des opérations d'aménagement et mis en adéquation avec les enjeux et spécificités des sites. Dans les secteurs les plus sensibles de l'Aire d'alimentation des captages, il convient de veiller à ce que les niveaux de dépollution répondent aux objectifs de reconquête de la ressource en eau.

La métropole lilloise doit faire face à des volumes important de sédiments à curer lié à son domaine public fluvial ainsi qu'aux besoins de requalification de certains éléments du réseau hydrographique secondaire (bras décentralisables...). De plus, le stockage des sédiments s'avère consommateur d'espace et coûteux.

Il convient que la prise en charge des sédiments de dragage privilégie la filière de valorisation lorsque cette solution est en adéquation avec leurs caractéristiques physico-chimiques.

La déclinaison spatiale du programme de requalification des bras secondaires (dits « décentralisables ») se traduit notamment par l'identification des sites nécessaires à la mise en place de tout ou partie de cette filière de valorisation.

Les plans locaux d'urbanisme préservent les espaces nécessaires pour la mise en œuvre du schéma directeur régional des terrains de dépôt des Voies navigables de France (VNF), en dehors des aires d'alimentation des captages.

Afin d'intégrer les enjeux environnementaux et sanitaires propres aux lieux destinés au stockage, comme à la valorisation, leur localisation doit être prioritairement définie de façon à respecter notamment :

- les enjeux de préservation de la ressource en eau ;
- les enjeux de préservation et de reconquête de la trame verte et bleue du SCOT, des zones humides.

Conforter la gestion performante des déchets, préserver les matières premières

Les choix en matière de gestion des déchets doivent permettre :

- leur prise en charge dans de bonnes conditions environnementales et économiques ;
- et d'encourager la baisse des gisements et l'amélioration de la qualité du tri.

À ce titre, les collectivités peuvent notamment étudier l'opportunité de déploiement d'équipements de collecte de



proximité (réseau de déchetteries) et réserver les emplacements nécessaires dans les documents d'urbanisme.

Les nouveaux équipements de traitement et de valorisation des déchets doivent chercher à valoriser l'énergie produite et sont de préférence implantés avec une desserte multimodale.

La gestion innovante des déchets et la limitation de la production de déchets devront être encouragées comme, par exemple, la démarche zéro déchet expérimentée à Roubaix, et qui pourrait être développée à une échelle plus importante au niveau de l'agglomération.

L'amélioration de la qualité de l'air et la gestion des nuisances sonores

Pour contribuer à l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des nuisances sonores, il faut veiller à :

- s'appuyer sur l'armature urbaine proposée, pour articuler urbanisation et transports en commun ;

- suivre les objectifs d'optimisation du réseau de transport existant et, plus largement, les solutions proposées en matière de mobilité et de ville des proximités.

Les plans de déplacements urbains doivent viser la valorisation des modes de transport de personnes et de marchandises les moins polluants.

Dans les choix de localisation du développement urbain, il faut veiller à ne pas aggraver l'exposition des populations à la pollution atmosphérique. Sont plus particulièrement concernées les secteurs à proximité des infrastructures routières majeures les plus fréquentées. Lorsqu'elle ne peut être évitée, en vue de réduire cette exposition, il convient de s'appuyer sur les outils adéquats (règlement, OAP) pour inscrire des modalités d'aménagement adaptées. Il s'agit par exemple de faciliter l'écoulement des masses d'air par les formes bâties.

REGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE				
	ZONE A L _{den} >70	ZONE B 70>L _{den} >(62 à 65) ¹	ZONE C (62 à 65)> L _{den} >(55 à 57) ²	ZONE D (55 à 57)> L _{den} >50
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole				
Habitat groupé (lotissement...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisées		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés			
Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente			
Équipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs		Autorisés	
Autres équipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores	
Interventions sur l'existant				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs ³ délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	



Aucun équipement dit « sensible » (établissement de garde d'enfant, d'enseignement ou de santé) ne pourra être installé sur une zone exposée à des valeurs dépassant la valeur limite (bruit, pollution atmosphérique...) telle que fixée par la réglementation européenne. A cette fin et si elles existent, les documents de planification feront référence aux données des cartes stratégiques de l'air et du bruit.

La mise en œuvre rapide et effective des Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est encouragée. Doit être prise en compte la connaissance fine de l'exposition aux nuisances sonores contenue dans les cartes du bruit.

Les zones les plus exposées doivent être traitées de façon prioritaire, notamment en amont de toute nouvelle urbanisation à dominante résidentielle. Comme d'autres contraintes dans les zones les plus exposées, la dimension acoustique doit être intégrée en amont, en tant qu'élément de la conception des opérations d'aménagement.

Les zones de calme définies dans les Plans de prévention du bruit dans l'environnement sont prises en compte de façon à maintenir leur faible exposition au bruit. Le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Lille-Lesquin fait référence en matière de modalités d'urbanisation et des choix constructifs aux alentours de l'équipement (cf. tableau synthétique). Les zones A et B ne peuvent accueillir de développement tandis que les zones C et D le peuvent sous conditions.



PRÉPARER L'AVENIR ÉNERGÉTIQUE DE LA MÉTROPOLE ET SON ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

VERS UNE ORGANISATION TERRITORIALE PORTEUSE DE SOBRIÉTÉ ET D'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Le développement urbain de la métropole lilloise est guidé par la nécessité de faire une utilisation économe du foncier et de préserver les terres agricoles, tout en maintenant une croissance résidentielle et économique. Ce choix fondamental exige une organisation plus efficiente en matière de mobilité et de localisation des futurs projets, afin de contribuer à maîtriser les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre du territoire.

Polarisation du développement urbain et mixité des fonctions

Afin que les nouveaux développements ne viennent pas aggraver le bilan carbone et énergétique du territoire, la localisation des nouveaux projets est notamment choisie de façon à conforter les centralités urbaines et les transports en commun existants ou en projet. Ces choix s'expriment particulièrement dans le dessin de l'armature urbaine et dans les clés de répartition en matière de logements. Les services et fonctions portés par ces centralités sont à renforcer pour tendre vers une ville des proximités.

La valorisation des potentialités foncières à proximité des transports en commun les plus performants doit être recherchée.

Pour les parcs économiques dédiés, des sites multimodaux, bimodaux ou à potentiel multimodal sont à réserver en priorité aux activités susceptibles d'exploiter ce potentiel.

Dans la mesure du possible, les choix d'implantations, notamment économiques, peuvent être planifiés de façon à favoriser l'écologie industrielle ou le développement de réseaux de chaleur. Le SCOT encourage toutes les démarches allant dans ce sens, comme, par exemple, la démarche REV3, portée par la Région Hauts-de-France et la CCI Nord de France.

Les choix en matière de mobilité

Une mobilité moins émettrice de gaz à effet de serre et plus économe en ressources énergétiques suppose de réduire les distances parcourues en véhicules motorisés et plaide pour un report modal du transport de personnes et de marchandises vers des modes innovants, moins polluants et plus efficaces. L'organisation des transports urbains et interurbains, ainsi que l'aménagement urbain et la conception des espaces publics, doivent contribuer à répondre à ces objectifs (cf. chapitres « Améliorer l'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements »).

Organiser les réseaux de distribution d'énergie au service du projet de territoire

Parce qu'elle est indispensable à l'ensemble des activités du territoire, l'énergie est un élément majeur de l'aménagement du territoire. Les réseaux de distribution d'énergie - électricité, gaz et chaleur - sont les « routes » de l'énergie et connectent les lieux de production et de consommation. Ils structurent le système énergétique local et orientent les modes de production et de consommation de l'énergie.

Pour mener la transition énergétique, assurer la qualité de la desserte et optimiser les investissements publics, la planification de l'approvisionnement énergétique du territoire est encouragée. Les réseaux de distribution d'énergie doivent évoluer en adéquation avec les orientations du SCOT, des Plans Climat-Énergies Territoriaux (PCET) et, plus indirectement, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE).

Il peut notamment s'agir de :

- définir le mix énergétique cible et la part des différents réseaux dans la desserte du territoire ;
- développer les réseaux de chaleur, les réseaux intelligents, le stockage d'énergie et articuler les différents réseaux d'énergie entre eux, dans une logique de complémentarité. Le schéma directeur métropolitain des réseaux de chaleur et l'étude de planification énergétique de la MEL préciseront ces orientations ;
- prendre en compte la capacité des réseaux d'énergie existants (niveaux de contraintes) parmi les critères de



- localisation des nouveaux développements urbains ;
- prendre en compte les réseaux d'eaux usées et industrielles comme potentielle source de chaleur.

Concernant les réseaux de chaleur, les collectivités peuvent imposer dans les plans locaux d'urbanisme une densification maîtrisée à proximité de réseaux de chaleur classés, voire le raccordement des constructions existantes, de façon à accroître leur rentabilité. Il serait souhaitable d'accompagner et de développer des initiatives innovantes et/ou expérimentales dans le domaine de la production d'énergie locale, en particulier de soutenir le potentiel non négligeable issu du monde agricole.

VERS UNE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE RENFORCÉE DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Pour que les projets d'aménagement participent à l'effort de qualité du développement urbain, le SCOT recommande l'élaboration d'un référentiel pour la qualité énergétique et environnementale du bâti, dans la perspective d'un territoire zéro carbone en matière de bâti et de mobilité associés à l'horizon 2050, explicitant ainsi les objectifs environnementaux du SCOT.

Les objectifs suivants doivent être poursuivis :

- **planifier l'approvisionnement en énergie des opérations d'aménagement ;**
- **intégrer systématiquement l'approche bioclimatique à toutes les échelles ;**
- **faciliter le recours aux dispositifs d'économie d'énergie ou de production d'énergies renouvelables ou de récupération.**

Les mesures en faveur de la performance énergétique des projets doivent tenir compte des considérations architecturales, patrimoniales et paysagères.

Faciliter le recours aux dispositifs d'économie d'énergie ou de production d'énergie renouvelable ou de récupération

Cet objectif s'adresse autant aux actions de réhabilitation du bâti existant qu'à la construction neuve en extension ou en renouvellement urbain.

Dans l'esprit de l'article L.111-16 à 18 du Code de l'urbanisme, il faut veiller à permettre la mise en œuvre de « matériaux renouvelables ou de matériaux ou procédés de construction permettant d'éviter l'émission de gaz à effet de serre, l'installation de dispositifs favorisant [...] la

production d'énergie renouvelable » ou de récupération, y compris par des systèmes de mutualisation de cette production au sein de l'opération ou du quartier.

Intégration des considérations architecturales, patrimoniales et paysagères

Afin de mieux concilier la protection architecturale et paysagère avec les objectifs d'amélioration des performances énergétiques du bâti, il convient de mener un travail adapté de sensibilisation et d'accompagnement des projets.

Le recours au bonus de constructibilité de 20 ou 30%, comme décrit dans l'article L.151-28 et 29 du Code de l'urbanisme, doit se faire dans le respect des objectifs en matière de nature en ville et des considérations paysagères et architecturales.

Dans ce but de sensibilisation décrit ci-dessus, les documents d'urbanisme et de programmation (PLU, PLH) peuvent, dans le cadre de leur élaboration, mettre en valeur :

- les exemples locaux de bâtiments neufs ou réhabilités utilisant des solutions d'amélioration des performances énergétiques (isolation par l'extérieur, bardage bois, panneaux solaires, orientation du bâti...) ;
- les avantages énergétiques, s'il y a lieu, des tissus urbains historiques (microclimat, mitoyenneté-densité...) ou de l'architecture et des matériaux « traditionnels ».

Dans les secteurs les plus concernés, il est recommandé de mettre en œuvre des démarches de type AVAP (Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine) qui prévoient une analyse des performances énergétiques du bâti dans leur périmètre et peuvent proposer un règlement qui permet l'amélioration des performances globales.

Planifier l'approvisionnement en énergie des opérations d'aménagement

Il est fortement recommandé que les quartiers neufs, qu'ils soient situés en renouvellement urbain ou en extension, fassent l'objet d'une réflexion globale sur leur approvisionnement énergétique.

Il s'agit d'établir l'équation optimale minimisant les consommations d'énergie, maximisant la production d'énergies renouvelables et privilégiant la valorisation des ressources du site. Les réseaux de distribution d'énergie sont alors mis au service des objectifs énergétiques de l'opération et développés conformément à cette vision.

Cette stratégie doit, par ailleurs, permettre d'optimiser les investissements énergétiques sur le réseau afin de prévoir leur juste dimensionnement.



Les opérations d'aménagement peuvent être des leviers pour la rénovation énergétique et la production / consommation d'énergies renouvelables dans les quartiers environnants existants. Ainsi, le raccordement à un réseau existant ou la création d'un réseau de chaleur intégrant le nouveau site et les quartiers environnants peuvent être des solutions pertinentes.

Il convient au sein des opérations d'aménagement de privilégier le recours à des solutions mutualisées de production de chaleur (ou de froid), notamment lorsque celles-ci sont alimentées par des sources renouvelables ou de récupération.

Pour encourager le développement des énergies renouvelables, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables³ peut :

- justifier le choix de l'approvisionnement énergétique à partir de critères économiques, écologiques et climatiques : raisonnement en coût global, impacts sur l'eau, l'air, les sols et le paysage, facteur 4, efficacité énergétique...
- généraliser et faciliter la réalisation de ces études (partage des données disponibles...).

Les études d'approvisionnement énergétique requises par la réglementation à l'échelle du bâtiment intègrent mieux les résultats des études d'échelle supérieure.

Des performances énergétiques et environnementales renforcées peuvent être exigées dans les nouvelles ouvertures à l'urbanisation, notamment lorsqu'il s'agit de projets d'aménagement majeurs, comme les pôles d'excellence, les parcs d'activités du 21^e siècle, les zones les moins bien desservies en transport en commun...

Intégrer systématiquement l'approche bioclimatique à toutes les échelles

L'approche bioclimatique dans l'urbanisme consiste à tirer le meilleur parti des caractéristiques physiques de l'environnement immédiat du secteur d'aménagement. Ces caractéristiques concernent les conditions climatiques (température, pluie, vent, ensoleillement...), morphologiques (dénivelés, composition souterraine...) et urbaines (luminosité, confort acoustique...).

L'intégration des principes bioclimatiques à l'échelle d'un ensemble bâti (raisonnement à la parcelle) vise, d'une part, à limiter la consommation d'énergie primaire eu égard aux postes de consommation (les besoins de chaud, froid, ven-

tilation, lumière et chaleur) et, d'autre part, à produire de l'énergie renouvelable issue des éléments naturels que sont l'eau, l'air, le soleil et le sol.

Dans une approche géographique élargie, le bioclimatisme est un moyen d'adaptation au changement climatique sur le long terme. Il faut faire la ville en :

- recherchant des volumétries variables (afin d'optimiser les apports solaires passifs et donc, de limiter les effets masques ou ombres portées non désirés) ;
- intégrant une végétalisation minimale, notamment dans les espaces bâtis denses (espaces verts et bleus de proximité, contribution à la trame verte et bleue, réservoirs de biodiversité...).

VERS UNE RÉDUCTION MASSIVE DES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE DANS LE BÂTI EXISTANT

La réduction des consommations d'énergies dans le bâti existant se réalise à travers la réhabilitation énergétique massive du parc de logements existants (cf. chapitre Habitat). Concernant le potentiel de réhabilitation du parc tertiaire, il convient de prendre appui sur l'armature urbaine et d'encourager la requalification des bureaux obsolètes (confort et performances énergétiques notamment) sur l'ensemble du territoire ou, lorsque cela est opportun, permettre leur reconversion en habitat.

Les politiques publiques encouragent :

- les collectivités à agir sur leur patrimoine :
 - leurs bâtiments, en ciblant en priorité les plus énergivores et les mesures à plus fort impact, dans une logique de coût global, et en visant l'inscription d'un objectif de réalisation de travaux de rénovation énergétique dans les bâtiments publics anciens ;
 - leur réseau d'éclairage public ;
- les audits énergétiques dans les bâtiments d'enseignement ou les hôpitaux (ces derniers représentent 39% des consommations du secteur tertiaire au niveau régional).

3- Article L.300-1 du Code de l'urbanisme



VERS UNE MEILLEURE EXPLOITATION DU POTENTIEL DE PRODUCTION LOCALE D'ÉNERGIES RENOUVELABLES OU DE RÉCUPÉRATION

Le déploiement significatif des capacités de production d'énergies renouvelables sur le territoire doit être recherché, dans une approche globale, intégratrice de l'ensemble des enjeux socio-économiques, agricoles, de biodiversité et patrimoniaux.

Les milieux urbains et ruraux présentent des possibilités variées de valorisation des énergies renouvelables, qui peuvent être complémentaires. A ce titre, il convient d'encourager à l'échelle du territoire le développement d'unités de méthanisation agricole de façon collaborative entre les collectivités, les agriculteurs et les industriels. De façon générale, les solutions mutualisées de production d'énergie sont à privilégier.

Les parcs d'activités sont des lieux particulièrement propices pour le développement de solutions énergétiques d'ampleur et/ou à caractère innovant, voire expérimentales. Cela peut aussi être le cas de certaines friches, de grandes surfaces de toitures et de parkings.

Le développement de la strate arbustive et arborée (sous toutes ses formes), en milieu urbain et périurbain, pourrait également contribuer à l'émergence d'une filière locale de bois-énergie.

Le SCOT encourage la production de chaleur d'origine non fossile, ainsi que la production d'électricité d'origine renouvelable sur le territoire du SCOT, dans la mesure où cette production d'électricité d'origine renouvelable ne consomme pas de nouveaux espaces naturels et agricoles. Le SCOT recommande, dans l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, de ne pas faire obstacle à l'implantation de dispositifs de production d'énergies renouvelables, voire la faciliter.

Le SCOT encourage les communes à identifier le potentiel pertinent pour le développement de parcs éoliens sur le territoire

Les PLU peuvent par ailleurs définir des secteurs à performances énergétiques renforcées prescrivant certains objectifs de production d'énergies renouvelables, ainsi que des orientations d'aménagement et de programmation préconisant des orientations du bâti favorables à la production d'énergie solaire.

Développer des réseaux de chaleur renouvelable

Les réseaux de chaleur permettent de produire massivement de l'énergie à partir de sources renouvelables. Ils permettent également de mieux maîtriser le prix de l'énergie et contribuent ainsi à limiter la facture énergétique des ménages, notamment les plus précaires.

Les lieux d'implantation potentiels des chaufferies des réseaux de chaleur sont à préciser et à prévoir dans le cadre de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme.

Il est recommandé de développer des réseaux de chaleur renouvelable de manière privilégiée par rapport aux autres réseaux. La densité des besoins énergétiques, la mixité des fonctions et la présence de gros consommateurs sont autant de facteurs qui renforcent la viabilité économique d'un réseau de chaleur. Les opérations d'aménagement sont des leviers pour les développer, y compris dans l'existant.

Il convient d'envisager le raccordement des équipements publics ou privés fortement consommateurs d'énergie à un réseau de chaleur, lorsque celui-ci présente des capacités de production suffisantes.

Cibler des localisations préférentielles pour le développement solaire et éolien

L'implantation de centrales photovoltaïques au sol doit se faire en dehors des espaces consacrés à la trame verte et bleue ou ceux susceptibles d'être mis en valeur par l'agriculture.

Par exemple, les friches urbaines peuvent être mobilisées dans le cadre de leur gestion transitoire.

Dans les bâtiments à usage d'habitation, le recours au solaire thermique (plutôt qu'au solaire photovoltaïque) est particulièrement vertueux pour réduire les consommations de chaleur. Toutefois, une mobilisation massive d'un grand nombre de toitures (y compris de petite taille) pour la production d'électricité, peut également être un levier intéressant.

Le développement de l'éolien dans les zones d'activités économiques et les grandes zones commerciales est à encourager.

Ces espaces méritent une attention particulière dans le cadre des politiques publiques et dans l'élaboration des documents d'urbanisme, à cause de l'importance de leur consommation énergétique (commerces notamment) et les émissions induites de gaz à effet de serre. De plus, ils sont en général relativement plus propices au déploiement des Énergies Renouvelables et de Récupération (EnRR), du fait



de leur éloignement des zones à dominante résidentielle et d'une moindre présence, a priori, d'enjeux patrimoniaux, agricoles ou écologiques.

Est encouragée la mobilisation du potentiel considérable constitué par les surfaces de toitures. Pour valoriser efficacement et rapidement le potentiel de production d'électricité (solaire photovoltaïque), les grandes surfaces des bâtiments industriels, commerciaux, logistiques ou administratifs sont particulièrement propices.

ORIENTATIONS POUR ADAPTER LE TERRITOIRE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Différentes orientations précisées dans d'autres chapitres contribuent à l'objectif d'adapter le territoire aux changements climatiques et de réduire sa vulnérabilité. Il s'agit notamment de :

- préserver la qualité de l'air ;
- promouvoir l'architecture bioclimatique ;
- préserver les espaces naturels et les corridors écologiques ;
- protéger les zones boisées existantes et développer le boisement sur le territoire du SCOT ;
- prévenir les inondations et réduire les vulnérabilités ;
- préserver les espaces agricoles ;
- prévenir et atténuer la formation des îlots de chaleur urbains ;
- végétaliser le territoire urbain, développer la nature en ville et encourager la perméabilité biologique de l'espace urbain ;
- préserver la ressource en eau ;
- développer des modes constructifs adaptés à l'aléa retrait gonflement des argiles ;
- optimiser la gestion des eaux pluviales et favoriser l'infiltration à la parcelle ;
- améliorer la sécurité alimentaire du territoire.



OFFRIR UN CADRE DE VIE MÉTROPOLITAIN DE QUALITÉ

L'amélioration du cadre de vie est une ambition transversale du SCOT. Le patrimoine, les espaces publics mais aussi les politiques culturelles et sportives concourent à faire de la ville un espace de qualité et de créativité, valorisant son passé et l'ouvrant vers son avenir.

Ces éléments doivent s'inscrire dans une dimension métropolitaine. En ce sens, il s'agit à la fois d'appuyer la qualité de capitale régionale et de porter une identité commune au sein de la métropole lilloise.



CONCEVOIR DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ PORTEURS DU VIVRE ENSEMBLE

L'espace public est un outil essentiel pour la création et le renforcement de l'identité et de la cohésion métropolitaines. Les espaces publics constituent des respirations essentielles, notamment dans l'effort engagé de densification des villes. En tissu moins dense, ils sont tout aussi déterminants pour l'amélioration du cadre de vie et donc pour le renforcement de l'attractivité. Bien dotée en espaces verts privés en raison de la prédominance du modèle de maison de ville, la métropole lilloise présente un déficit d'espaces publics de proximité de qualité. Bien que les espaces privés jouent un rôle important dans le développement de la vie sociale de quartier, ils ne peuvent remplacer les espaces publics de proximité ni compenser leur absence. Ces derniers jouent en effet un rôle différent et complémentaire des premiers : les espaces publics de proximité, par leur double caractère d'espace public (qui sort donc de l'intime et du cadre familial et qui est ouvert à l'autre) et d'espace de proximité (qui garantit donc une familiarité et une possibilité d'investissement personnel), peuvent constituer un espace de l'entre-deux précieux à l'origine d'une vie de quartier intense et fondateur d'une identité locale riche.

Ainsi, il convient de :

- créer et mettre en valeur une identité métropolitaine à travers l'aménagement des espaces publics et le respect des usages locaux ;
- garantir sur l'ensemble du territoire une qualité de même niveau dans le traitement des espaces publics ;
- passer d'un effort de qualité centré sur quelques espaces d'exception à une ambition de qualité pour les espaces publics du quotidien.

Par espaces publics de proximité sont désignés à la fois les places, placettes, rues, rues partagées ou piétonnes, les espaces verts, les espaces de jeux pour enfants, les jardins familiaux...).

Les projets d'aménagement d'espaces publics dans les nouvelles opérations doivent prendre en compte les usages prévisibles en fonction de l'offre de logements et de services et développer une vision qui pourra s'adapter au fur et à mesure de l'épanouissement de la vie de quartier.

Afin d'améliorer la qualité des espaces publics de proximité, il convient d'intégrer autant que possible l'eau et le végétal.

Il s'agit de répondre par là aussi bien aux aspirations des habitants qu'à des objectifs de confort urbain, de qualité urbaine et de qualité environnementale.

L'intégration de l'eau et du végétal doit tenir compte de l'existant (bâti et présence d'autres espaces verts à proximité) ainsi que des spécificités du terrain (géographie, orientation, écologie, ressources, usages de l'espace, conflits potentiels) de façon à l'optimiser dans une perspective de développement et de gestion durables.

L'investissement des habitants dans l'intégration du végétal dans la ville et dans l'amélioration des espaces publics de qualité est à soutenir et à favoriser par une politique volontariste basée sur la facilitation des opérations de frontage (verdissement des façades, installation de petits mobiliers...).



RECONNAÎTRE LA RICHESSE ET LA DIVERSITÉ DU PATRIMOINE ET DES PAYSAGES

Le développement de la métropole doit être compatible avec la conservation de son patrimoine et de ses particularités locales et promouvoir la création et l'innovation architecturale dans le respect de l'existant.

IDENTIFIER ET PROTÉGER LE PATRIMOINE MÉTROPOLITAIN

Plusieurs types de patrimoine urbain et rural ont été identifiés comme étant constitutifs de l'identité de la métropole. Ils sont à ce jour inégalement reconnus et protégés :

- le patrimoine communal (beffrois, grand'places...) ;
- le patrimoine marchand (bourses, halles, maisons de marchands...) ;
- le patrimoine fluvial (canaux, ports, ponts, écluses et maisons d'éclusiers, chemins des bateliers...) ;
- le patrimoine industriel (depuis les établissements proto-industriels jusqu'aux châteaux de l'industrie, diversité des formes d'habitat (ouvrier, maisons de maîtres, maisons bourgeoises, hôtels particuliers...), importance des lieux servants (châteaux d'eau...), des équipements liés comme les écoles, les commissariats, les dispensaires, ainsi que des établissements liés à la culture ouvrière comme les guinguettes, les estaminets, les jardins ouvriers...) ;
- le patrimoine militaire et mémoriel (forts, citadelles, remparts, sites funéraires, monuments aux morts, maisons en bois, musées dédiés à l'histoire...) ;
- le patrimoine transfrontalier et douanier ;
- le patrimoine de maisons de ville ;
- le patrimoine rural et agricole (fermes et censes, bâti rural, voyettes, insertion paysagère et franges, vergers, becques, prairies) ;
- le patrimoine ferroviaire et viaire (gares, réseau de voies, ouvrages d'art...) ;
- le patrimoine universitaire ;
- le patrimoine de la reconstruction ;
- le patrimoine moderne (patrimoine de la reconstruction, grands ensembles) et de la ville nouvelle.

Afin d'asseoir une politique de protection patrimoniale d'échelle métropolitaine, des inventaires du patrimoine architectural, urbain, rural, agricole et paysager doivent être réalisés ou doivent continuer à être alimentés par chaque commune du territoire de manière égale, sur la base d'un outil de mise en commun et de mise en cohérence à l'échelle minimale de chaque intercommunalité. Les spécificités locales ne doivent toutefois pas être gommées au profit d'une harmonisation artificielle.

La charte du Parc Naturel régional Scarpe Escaut a identifié le plateau d'Orchies comme un ensemble paysager d'intérêt. **En limite du Parc (cf. plan de Parc associé à la charte), ce paysage remarquable est sensible à l'introduction de tout nouvel élément (notamment les projets d'aménagements) et leur insertion devra faire l'objet d'une attention particulière le cas échéant.**

Une réflexion renouvelée est menée au sein des inventaires sur la protection des espaces publics (incluant les cheminements), des espaces verts et des éléments végétaux particuliers, des œuvres d'art (sculptures, monuments, peintures murales...) et du petit patrimoine.

Ces éléments inventoriés doivent faire l'objet de mesures de protection et de mise en valeur. Cette mise en valeur doit tenir compte de l'environnement des éléments inventoriés et y associer autant que possible le réaménagement des espaces publics.

Les documents d'urbanisme visent l'établissement d'une trame patrimoniale principale composée de zones de concentration particulière de patrimoine emblématique et quotidien (par exemple secteur sauvegardé, ZPPAUP/AVAP, centres bourgs) et de secteurs secondaires, à l'intérêt patrimonial plus faible, les reliant entre elles.

À cette fin, les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux peuvent reprendre et/ou adapter les périmètres des zones de protection actuelles (secteur sauvegardé, ZPPAUP, AVAP, rayon des 500 mètres autour des monuments historiques). Ils peuvent également délimiter l'étendue des périmètres secondaires.



RESPECTER ET HABITER LE PATRIMOINE

Pour rester vivant et continuer à être légué aux générations futures, le patrimoine doit pouvoir évoluer et s'enrichir de notre apport contemporain. Pour pouvoir assurer sa protection durable, notamment dans son acception élargie, il faut prendre en compte le besoin contemporain auquel il peut répondre et veiller à sa viabilité économique.

L'évolution du patrimoine doit donc être guidée par l'objectif d'habitabilité : un compromis doit être fait entre sauvegarde des éléments historiques inhérente aux politiques patrimoniales, amélioration des performances énergétiques et adaptation aux usages contemporains sans compromettre les usages futurs.

Ainsi il convient de :

- **instaurer un principe d'examen de la valeur patrimoniale du bâti et des espaces publics avant toute destruction ;**
- **ne pas chercher à reproduire l'existant mais à le poursuivre avec les moyens actuels (langage architectural, matériaux...) et à encourager la production contemporaine et innovante. Le patrimoine doit être perçu comme un réservoir et une source d'inspiration et de créativité.**

METTRE EN SCÈNE LES ENTRÉES DE VILLES

Les entrées de ville sont des secteurs spécifiques où des enjeux forts d'aménagement ont été identifiés. Il s'agit notamment de prendre en compte les enjeux économiques qui leurs sont souvent attachés avec un souci d'intégration urbaine et paysagère et de lisibilité des limites urbaines.

Trois types d'entrées de ville sont distingués :

- les entrées d'agglomération (voies routières et gares principales, aéroport) sont les portes d'entrée privilégiées qui permettent d'accéder à l'hypercentre pour les habitants comme pour les visiteurs ;
- les entrées de ville et de village sont constituées d'une zone plus ou moins vaste sise de part et d'autre de la limite communale et organisée de part et d'autre des voies d'accès structurantes ;
- le seuil entre deux communes en tissu urbain continu, particularité de la tache urbaine centrale de la métropole, est caractérisé par l'absence de limite paysagère marquée et par la forte imbrication des différentes communes.

Les entrées d'agglomération, de ville et de village sont à la fois des seuils (à conforter, à traiter, à créer) et des zones qui peuvent, par défaut d'aménagement et de plan d'ensemble, fortement dégrader la forme et l'image de la ville ou du village. Elles recèlent un enjeu important de qualité en jouant le rôle de porte d'entrée et de vitrine des espaces urbains.

Pour les entrées de ville et de village encore non marquées par des zones d'extension commerciales ou économiques, il faut privilégier une logique de préservation visant au maintien de fenêtres paysagères entre villes et villages voire de coupures vertes.

Le traitement des voies structurantes qui traversent l'agglomération centrale et qui sont le support de développements commerciaux linéaires est abordé dans le chapitre commerce.

Tous les types d'entrée de ville, hormis les seuils en tissu urbain continu, doivent se saisir de la qualité des entrées de ville comme porte d'entrée et vitrine de la commune. Il est recommandé la mise en place de Schéma d'aménagement paysager afin de garantir à la fois la mise en valeur et la qualité environnementale des entrées de villes. Il convient notamment de :

- appliquer le principe du passage de la route à la rue dans ces zones ;
- proposer des solutions innovantes pour l'intégration des parkings et faciliter l'accessibilité de la zone aux mobilités douces et aux transports en commun ;
- adapter une réglementation spécifique pour la publicité et les enseignes, guidée par un objectif de qualité et d'identité visuelle pour en faire un élément paysager acceptable.

Dans le cas des entrées de ville et de village classées en zones à urbaniser, il est recommandé de définir la localisation, le périmètre et la composition de la zone afin de prendre en compte les différents éléments du paysage, de la topographie, du relief, de la morphologie bâtie existante, des cônes de vues et des perspectives, pour étudier l'impact paysager des volumes bâtis, de leur emplacement les uns par rapport aux autres, et du choix des matériaux. Le développement en profondeur avec la création d'un nouveau maillage d'espaces publics doit être préféré à un développement linéaire le long de la pénétrante.



Dans le cas des entrées de ville et de village déjà constituées sous forme de zones commerciales ou économiques, l'objectif principal est de parvenir à les intégrer au tissu existant à la fois par la création de continuités paysagères et un traitement de l'espace public et par l'amélioration de l'accessibilité de ces zones aux mobilités douces et aux transports en commun. Les orientations qui leur sont applicables aux entrées de ville commerciales sont définies dans le chapitre « commerce ».

Les entrées de ville en tissu urbain continu n'ont pas obligatoirement à être marquées ni mises en scène. La continuité paysagère et la mise en cohérence des tissus est à privilégier, voire à développer activement comme dans le cas des franges transfrontalières.

TRAITER LES FRANGES URBAINES ET LES LIMITES D'URBANISATION

Les franges urbaines constituent un espace privilégié d'articulation entre espace urbain et espace agro-paysager (comme indiqué dans le chapitre « Trame urbaine »). Les extensions urbaines constituent une opportunité pour qualifier le rapport entre la ville et la campagne à condition d'en encadrer les formes (cf. chapitre « Trame urbaine »).

Les hémicycles (définis dans le chapitre armature verte et bleue) constituent également des opportunités particulières permettant d'assurer une intégration architecturale et paysagère optimale des constructions existantes.

Rappelons également que les projets d'urbanisation au contact ou à proximité d'un hémicycle doivent être saisis comme des opportunités pour l'amélioration de la qualité paysagère de la frange urbaine, avec une attention particulière à la perméabilité entre les milieux urbain et agricole.



DÉVELOPPER ET CONFORTER L'UNIVERSITÉ, LE TOURISME, LES ARTS, LA CULTURE ET LES SPORTS

La métropole lilloise entend confirmer son rôle moteur dans les domaines artistiques, culturels et sportifs, par le développement de l'attractivité de ses grands équipements et de ses acteurs culturels aux rayonnements métropolitains et nationaux notamment. L'enseignement supérieur, les arts, la culture et les sports sont en effet à la fois des fonctions métropolitaines mais ils renvoient aussi à des enjeux de proximité, partie intégrante de la ville. Ils contribuent à l'identité métropolitaine, tout en s'intégrant à un maillage plus fin. De même, ce sont des outils où peuvent s'exprimer créativité et innovation afin d'accompagner la régénération urbaine et participer au développement de l'économie locale.

AFFIRMER LA NATURE UNIVERSITAIRE DE LA MÉTROPOLE

Atouts majeurs de l'attractivité, du dynamisme et du rayonnement du territoire, l'enseignement supérieur et la recherche sont des leviers de régénération du territoire, promoteurs d'une société de la connaissance. Forte de la présence de 107 000 étudiants, la métropole lilloise porte l'ambition d'affirmer son identité de grand pôle universitaire, renforcé par la création de l'Université de Lille.

Les objectifs sont de :

- renforcer l'excellence de l'université à l'international ;
- conforter la recherche et l'économie de la connaissance ;
- mieux intégrer l'université dans son territoire.

Au sein des campus, il convient de faciliter la diversité des fonctions urbaines, notamment par l'implantation de commerces, de services de restauration ou hôteliers.

Une attention particulière doit être portée à l'intégration architecturale et urbanistique des sites universitaires. L'interpénétration des sites universitaires et des sites d'excellence doit être recherchée.

Les conditions d'accueil des étudiants et des enseignants sur les sites universitaires constituent un élément déterminant d'attractivité.

Ainsi, la mise en réseau des sites, notamment en développant les dessertes en modes doux, l'amélioration de l'offre en transports, en logements et en services ainsi que l'accompagnement des étudiants et enseignants-chercheurs doit être poursuivis. L'offre nouvelle en logements étudiants doit couvrir une diversité de besoins et s'intégrer durablement dans la ville dans un souci de mixité.

Plus globalement, il est recommandé d'améliorer la visibilité de l'université dans les centres villes. Il est recommandé de s'appuyer sur le Schéma métropolitain de l'enseignement supérieur et de la recherche, qui définit une stratégie en matière de développement économique en lien avec la recherche, de réussite et de vie étudiante et de relation entre l'Université et la cité. Sont notamment évoqués les objectifs de rénovation des sites universitaires, mixité des fonctions, accessibilité et mise en réseau des campus.

AFFIRMER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE DU TERRITOIRE

Par sa situation géographique et la richesse de ses équipements, le territoire du SCOT de Lille Métropole dispose de nombreux atouts pour développer son activité touristique. Plusieurs axes d'attractivité peuvent notamment être développés : tourisme d'affaires, tourisme culturel, tourisme commercial, tourisme sportif, tourisme fluvial...

Devenir une référence en matière culturelle et artistique

La métropole lilloise souhaite poursuivre la dynamique de capitale culturelle en intégrant pleinement la dimension artistique, culturelle et touristique à son projet de territoire.

Ainsi, le patrimoine local, l'offre culturelle et les sites naturels constituent un intérêt touristique et doivent être préservés et valorisés.

Afin de valoriser le réseau et les collections des musées métropolitains, des réflexions sur de futurs aménagements sont en cours (Musée de la Piscine à Roubaix, Musée d'Histoire Naturelle à Lille, Muba à Tourcoing, antenne de l'Insti-



tut du monde arabe...). **Afin de mettre en valeur le patrimoine historique, les projets autour du travail de mémoire et de l'accueil des visiteurs seront développés.**

L'expansion du secteur des industries culturelles et créatives doit être accompagné en favorisant et en renforçant le développement des initiatives ou projets, comme le site d'excellence créé sur l'Union dédié à l'image (audiovisuel, son, animation, jeux vidéo, cinéma et images de synthèse) et qui réunit des entreprises innovantes, des équipements et des centres de formation, ou comme les quartiers dédiés à la mode à Roubaix et Lille ou encore la marque « Lille design ».

Il est souhaitable de :

- développer des programmes artistiques et culturels éphémères ou pérennes dans les projets d'aménagement ;
- intégrer des dimensions de design dans les projets d'aménagement des espaces publics ;
- mobiliser ponctuellement les artistes comme partenaires à part entière dans les processus de conception et d'aménagement des espaces publics.

Développer la métropole sportive

Afin d'assurer l'égal accès au sport à tous les habitants ainsi que de contribuer au rayonnement national et international de la métropole lilloise, l'offre en équipements sportifs doit être améliorée. Il s'agit notamment de poursuivre l'implantation d'équipements de proximité en privilégiant les secteurs en renouvellement urbain.

Il est nécessaire de préserver les équipements sportifs de plein air de proximité.

Il est souhaitable de mener une réflexion sur les possibilités de renforcement, à moyen ou long terme, du maillage d'équipements sportifs, à l'image du « Plan des piscines » de la MEL .

Mailler efficacement les grands équipements en lien avec l'offre de transport et la politique événementielle

Pour que le sport, la culture et le tourisme contribuent pleinement au développement équilibré du territoire et à son rayonnement, une articulation entre les équipements, les événements et leur environnement constitue un enjeu majeur.

Il convient de :

- garantir l'accès des équipements grâce à un maillage efficace, une bonne articulation avec l'offre en transports en commun et un renforcement des modes doux ;
- penser la question des équipements en lien avec le développement d'une politique événementielle : accueil et production d'événements d'intérêt métropolitain et d'animation du territoire, mais aussi développement des fonctions économiques, sociales et professionnelles associées à ces équipements ;
- permettre le développement du parc hôtelier en adéquation avec la demande et autoriser le développement d'autres formes d'hébergements touristiques (campings urbains, hébergements insolites, logements à la ferme...) en lien avec les attentes des touristes.



METTRE EN ŒUVRE LA MÉTROPOLE INTELLIGENTE ET CONNECTÉE

L'accès au numérique très haut débit, par les services et usages qu'il induit, est devenu un élément d'attractivité et d'équilibre du territoire. Pour répondre à cet enjeu, la métropole lilloise doit parvenir à une couverture exhaustive du territoire en réseaux et services haut et très haut débit.

En cohérence avec le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) de la Région et celui de la MEL, cet objectif doit être atteint d'ici 2020 pour le territoire de la MEL, et d'ici 2025 pour l'ensemble du territoire du SCOT Lille Métropole. L'aménagement numérique doit consister à assurer l'accessibilité pour tous, entreprises comme particuliers et équipements publics, aux réseaux haut débit et très haut débit dans un calendrier cohérent et équitable. Ainsi, il convient de prévoir le développement du très haut débit en anticipant et en mutualisant l'implantation des infrastructures nécessaires. Les sites d'enseignement et de santé, les établissements et services publics et les zones d'activités économiques constituent des zones prioritaires pour le déploiement du très haut débit.

Il est nécessaire de :

- assurer l'accessibilité pour tous, entreprises comme particuliers et équipements publics, aux réseaux haut débit et très haut débit de l'ensemble du territoire ;
- faciliter, coordonner le développement du numérique des territoires situés dans les zones blanches dépourvues de connexion par la recherche de technologies alternatives ;

- faciliter, coordonner et encadrer le déploiement des réseaux numériques via des infrastructures neutres et mutualisées ;
- déterminer les secteurs à enjeux concernant la mise en place d'un raccordement au réseau très haut débit ;
- prévoir les conditions pour assurer cette desserte en très haut débit et haut débit ;
- rechercher les conditions d'accessibilité numérique et de raccordement pour les nouveaux programmes d'aménagement et notamment l'ouverture de zones d'activités économiques et de zones d'habitat ;
- définir les règles d'occupation de l'espace public par toute nouvelle infrastructure fixe ou mobile : fourreau en sous-sol, armoire de rue, réseau aérien, antenne relais...

La meilleure cohérence possible doit être recherchée lors du déploiement du très haut débit et haut débit : mutualisation des infrastructures, anticipation des travaux de génie civil, mise en place de technologies alternatives pour l'accessibilité, etc.

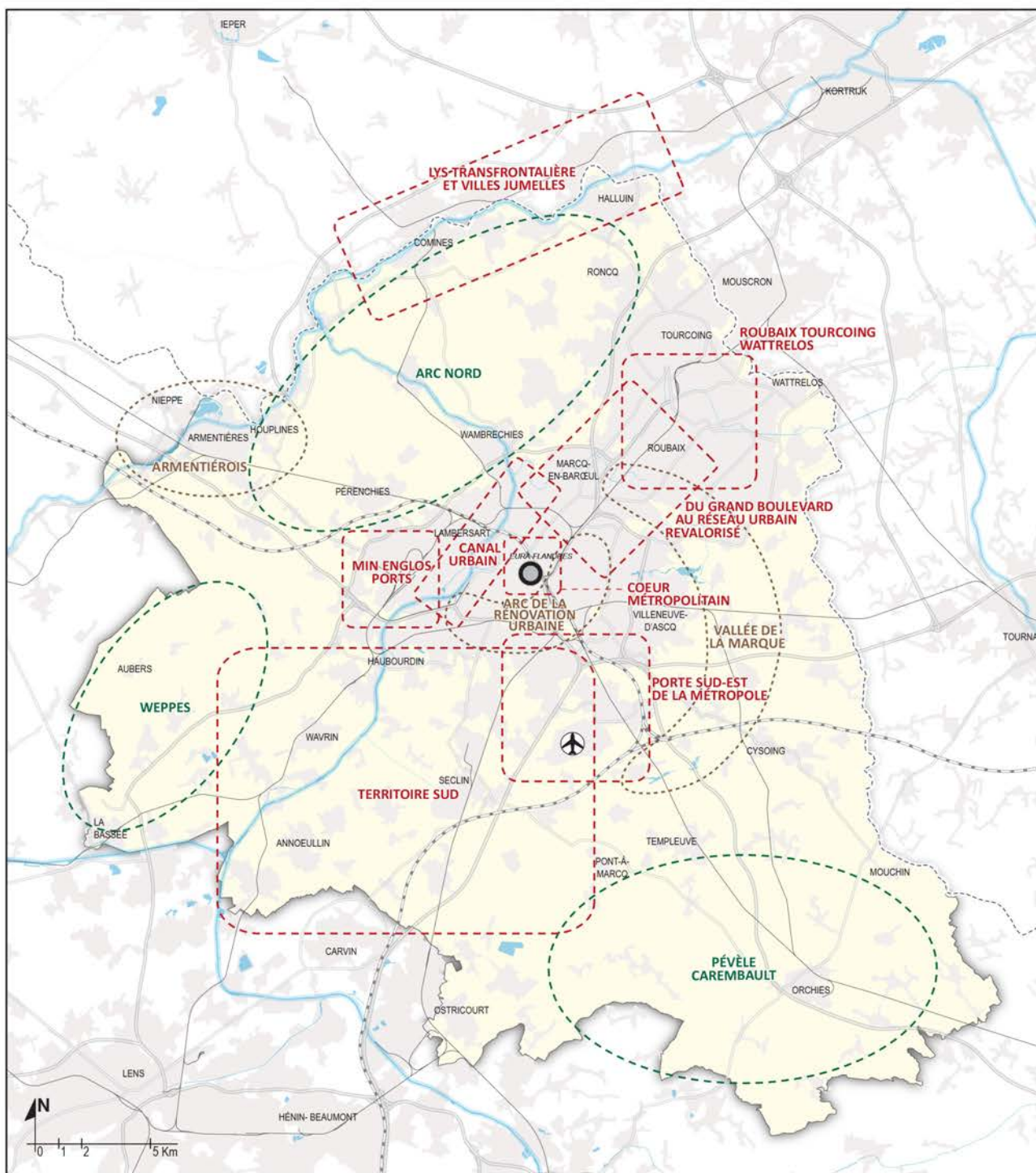
Au-delà du déploiement des infrastructures, la question de l'aménagement numérique du territoire implique le développement de services urbains concrets s'appuyant sur les nouvelles technologies.

L'élaboration d'un schéma des usages et services numériques est recommandée afin de développer une stratégie globale en la matière.



LA DÉMARCHE « TERRITOIRE DE PROJETS »

LES TERRITOIRES DE PROJETS



- Territoires de projets d'enjeux métropolitains identifiés par les travaux du SCoT
- Territoires de projets potentiels dans les campagnes métropolitaines
- Dynamiques intercommunales en cours d'identification



INITIER DES TERRITOIRES DE PROJETS

Le SCOT propose de valoriser des grandes actions métropolitaines, en créant la démarche « Territoire de projets », complémentaire aux outils habituels de planification. Cet urbanisme de projets permet de définir une vision commune et convergente dans des secteurs où se concentrent de forts enjeux métropolitains. Il s'agit de fédérer l'ensemble des territoires autour de grands secteurs intercommunaux, porteurs de dynamiques et d'enjeux à forte valeur ajoutée pour la métropole.

Dénommés « Territoires de projets », ces territoires sont souvent déjà en mouvement, mais certains, peu identifiés, nécessitent d'être révélés. Tous méritent de faire l'objet d'un affichage plus clair, de façon à fédérer les acteurs autour d'objectifs communs, et à mettre ainsi en synergie les projets en cours et à venir. Au-delà, cette vision commune permettra de concilier intérêts métropolitains et locaux et de coordonner des dynamiques publiques comme privées.

Les territoires de projets s'émancipent de la logique de planification et ne sont pas définis par un statut réglementaire. Ils n'ont pas de périmètre, ni de financement associé. Ce nouvel outil propose d'enclencher une dynamique de projets qui se déclinera par des dispositifs particuliers encore à inventer, adaptés à chaque territoire. Le SCOT se donne l'ambition de créer « l'impulsion », en soulignant les enjeux de certains secteurs clés, mais n'écrit pas les stratégies à développer, car elles seront déterminées directement avec les acteurs de chaque territoire après son approbation.

UNE PREMIÈRE IDENTIFICATION DES TERRITOIRES DE PROJETS

Les travaux du SCOT ont permis d'identifier une première série de territoires de projets à enjeux métropolitains. Cette liste, non exhaustive, a vocation à évoluer au fil de l'avancement des réflexions et des mobilisations des territoires. Elle pourra être amendée par les travaux sur les territoires de projets qui seront engagés dans la suite immédiate du SCOT, ou par des propositions émanant directement des territoires.

Neuf territoires à enjeux métropolitains ont été identifiés dans le cadre du SCOT. Leurs enjeux relèvent d'atouts à renforcer, de points de vigilance à identifier et à transformer, ou encore de potentiels urbains et économiques qui restent à révéler et à exploiter. Ces territoires ont en commun l'influence qu'aura leur évolution, à plus ou moins long terme, sur l'avenir de l'ensemble de la métropole.

Le SCOT souligne pour chacun une ambition métropolitaine particulière.

Le cœur métropolitain : renforcer le rayonnement et l'image de la métropole en tant que capitale de la nouvelle région

L'hyper-centre de la métropole, lieu de référence pour tous les métropolitains, incontournable hub de transports, mais surtout vitrine commerciale, tertiaire et touristique de la capitale régionale, concentre des enjeux économiques et urbains essentiels pour l'avenir de la métropole. Il présente encore un potentiel de développement très important, tant en termes de dimension, de qualité d'image et d'usage, qu'en termes d'accueil de nouveaux emplois et habitants. La qualité et le dynamisme de son évolution concernent tout le territoire car ils conditionnent l'image de la métropole lilloise ainsi que son positionnement au sein de la concurrence régionale et européenne.

Roubaix-Tourcoing-Wattrelos : renverser le phénomène d'appauvrissement du versant nord-est

Reconnu pour son rôle structurant dans la constitution urbaine, sociale et culturelle de la métropole, ce secteur constitue un potentiel de développement urbain y compris économique pour l'ensemble de la métropole (main d'œuvre jeune, créativité et patrimoine, potentiel transfrontalier, etc.). Le phénomène inquiétant de concentration de pauvreté qu'il connaît aujourd'hui constitue une menace pour l'équilibre de l'ensemble de la métropole. Il nécessite une stratégie urbaine croisée et pragmatique, à mener à une large échelle pour mieux comprendre et inverser cette dynamique. Le nouveau programme de rénovation urbaine constitue une opportunité pour dépasser le champ de la politique de la ville, interroger la solidarité à grande échelle et trouver place dans une stratégie métropolitaine intégrée.



**La Porte sud-est de la métropole
(Lesquin-Villeneuve d'Ascq) :
développer une entrée d'agglomération
et une accessibilité qualitatives et innovantes
à la hauteur d'une métropole européenne**

Le territoire qui s'étend depuis l'A1, l'aéroport et la gare de Lesquin, jusqu'au grand stade et la Haute-Borne à Villeneuve-d'Ascq constitue un secteur dont les mutations à long terme peuvent être déterminantes pour la métropole. Il concentre des enjeux d'accessibilité pour la métropole tous modes de transport confondus, comprenant notamment les questions du trafic saturé sur l'A1, du projet de contournement autoroutier, du développement du transport ferré avec le projet du Réseau Express Grand Lille, et du développement de l'aéroport. A ces projets de transports viennent s'ajouter la concentration de projets d'aménagement liés à l'attractivité du foncier autour des grands axes d'entrée dans la métropole, dont les programmes ont souvent de grandes fonctions métropolitaines polarisantes. La capacité de la métropole à consolider autour des nœuds de transport, dans ce secteur marqué par les coupures infrastructurelles, une entrée d'agglomération qualitative et attractive, constitue un enjeu majeur pour le territoire.

**Le territoire MIN-Englos-Ports :
impulser une structuration innovante du secteur
de la logistique et de l'approvisionnement
sur la métropole et ses environs**

Doté d'un fort potentiel d'intermodalité (fer, canal, autoroute), ce territoire concentre infrastructures et grands équipements logistiques et commerciaux. Le fonctionnement de ce territoire et ses impacts fonciers justifient, dans un contexte de crise économique, une réelle réflexion en termes d'optimisation et de réemploi. La montée en puissance et les mutations permanentes des processus d'approvisionnement, doivent permettre la structuration progressive d'un système logistique durable, efficace, et pensé à l'échelle métropolitaine. Le territoire MIN-Englos-Ports peut en constituer un maillon majeur, du fait de ses caractéristiques intermodales exceptionnelles, mais aussi du poids des acteurs privés en place, seuls en capacité de relayer une réelle dynamique de structuration.

**Le territoire Sud : garantir l'autonomie
d'approvisionnement en eau du territoire**

Gardien de la principale ressource en eau, l'évolution de ce territoire nécessite une grande vigilance. Historiquement attractif pour l'économie, ce territoire voit ses perspectives de développement de plus en plus questionnées à la fois par cette nécessité de préserver la ressource en eau, mais aussi par la saturation récurrente des axes autoroutiers et par les nouveaux projets ferroviaires dont il fait l'objet. Ces

contraintes génèrent un potentiel d'innovation important : ce territoire doit pouvoir devenir un site pilote impliquant tous les acteurs pour un développement urbain raisonné, conciliant agriculture, qualité du cadre de vie, respect de l'environnement et modes de développement innovants.

**Le canal urbain : donner à voir une métropole
au bord de l'eau et au cadre de vie renouvelé**

La séquence urbaine où le canal traverse le cœur de la Métropole, depuis la gare d'eau de Lomme au sud jusqu'à la confluence avec la Marque au nord, constitue un territoire-clé pour donner à voir et revaloriser la présence de l'eau dans la ville, pour amorcer un réel renouvellement de l'image du territoire et affirmer la métropole comme « ville au bord de l'eau » dans le panorama des villes européennes. Le potentiel foncier important et très attractif sur ce territoire de projets laisse entrevoir de nombreuses possibilités d'actions qui demandent à être mises en musique. Il permet d'imaginer une métamorphose ambitieuse du secteur, appuyée sur des dynamiques privées maîtrisées au profit de la qualité du projet, et intégrant la dimension économique incontournable en bord à canal.

**Du grand boulevard au réseau urbain revalorisé :
exploiter le potentiel économique et urbain
de la colonne vertébrale de la métropole**

Ce territoire, héritage spécifique de la conurbation, est constitué du tissu urbain hétérogène qui s'est établi le long du grand boulevard et des infrastructures routières qui relient Lille à Roubaix et Tourcoing. Si l'on considère la qualité de sa desserte en transport en commun, son excellente accessibilité autoroutière, ainsi que sa position privilégiée entre les grandes villes-centres les plus équipées du territoire, ce territoire pourrait abriter bien plus d'habitants et d'activités qu'aujourd'hui, et représente donc à long terme un potentiel incontournable de régénération urbaine et d'intensification qualitative pour la métropole. Cette partie de l'agglomération qui s'est toujours développée au gré des opportunités depuis les années 1960, constitue un véritable atout métropolitain, un lieu attractif, riche d'opportunités et en perpétuelle mutation, mais nécessite, pour tirer parti au maximum de son potentiel, une réelle stratégie d'aménagement convergente.

**La Lys transfrontalière et les villes jumelles :
conforter la dynamique transfrontalière
des villes jumelles**

La métropole doit s'emparer pleinement de son caractère transfrontalier et mettre en œuvre des initiatives de coopération pour faire de cette spécificité un véritable atout et un vecteur de rayonnement élargi. Le Val de Lys est déjà l'objet d'une dynamique de projets identifiée et d'un



portage politique, via Euralys et Corrid'Or. C'est dans cette continuité que la séquence urbaine des villes jumelles le long de la Lys est identifiée comme potentiel territoire de projets. Elle présente, en effet, un bassin de vie à cheval sur la frontière, sur lequel se concentrent des enjeux croisés de co-construction urbaine transfrontalière : enjeux socio-démographiques liés à l'importance des mobilités entre les territoires français, wallons et flamands, enjeux économiques liés au projet du canal Seine-Nord dont il faut saisir l'opportunité, enjeux de mise en cohérence des infrastructures de transport à différentes échelles.

Conforter l'Armentériois comme porte transfrontalière, au nord de la métropole ; entre développement urbain et mise en valeur du patrimoine et paysager.

L'Armentériois en tant que porte métropolitaine, bénéficie d'une situation privilégiée avec plusieurs atouts à conforter (espaces transfrontalier, accessibilité, renouvellement du bâti, patrimoine, paysages et espaces naturels...).

Les enjeux consistent à développer le logement (en régénération urbaine et en maîtrisant les extensions urbaines) tout en préservant les espaces remarquables et en y développant le loisir (Euraloisirs). Dans une logique métropolitaine, l'objectif est de renforcer le centre en matière de services, d'équipements et de commerces, au profit de la ville des proximités, des déplacements courts et d'un meilleur cadre de ville.

UN PROCESSUS ITÉRATIF, À DÉVELOPPER SUR LA DURÉE DU SCOT

La démarche « Territoire de projets » porte l'ambition de générer au-delà de l'approbation du SCOT des synergies entre acteurs permettant de coordonner les dynamiques publiques et privées autour d'enjeux partagés. Les orientations pour ces territoires sont donc à venir puisqu'elles seront construites collectivement par les acteurs de chaque territoire.

Dans ce cadre, il est souhaitable d'accorder dès maintenant une attention particulière à ces territoires et à leurs enjeux et de faciliter la prise en compte des réflexions de la démarche « Territoire de projets » au fur et à mesure de son avancement.

Une démarche étendue pour favoriser les dynamiques intercommunales

La démarche « Territoire de projets », ne concerne pas uniquement les territoires portant des enjeux déterminants pour l'évolution de la métropole, identifiés par le SCOT. Afin de favoriser les dynamiques entre territoires, elle a vocation à être étendue à d'autres secteurs de la métropole qui portent des enjeux intercommunaux et dont les élus souhaitent également s'engager dans un urbanisme de projets.

Plusieurs territoires se sont d'ores et déjà mobilisés :

- la Vallée de la Marque (de Wasquehal à Fretin)
- « l'Arc de la rénovation urbaine » (de Lille à Mons-en-Barœul)

Les propositions pour intégrer de nouveaux territoires dans la démarche peuvent être encouragées et régulées si nécessaire par un dispositif de type « appel à projets », qui peut être renouvelé sur la durée du SCOT.

Les campagnes métropolitaines peuvent notamment faire l'objet de territoires de projets complémentaires. Elles constituent la couronne rurale et le poumon vert de la métropole lilloise et méritent un regard particulier. Ainsi comme l'Arc Nord, des territoires pourraient se mobiliser pour s'engager dans la démarche (les Weppes, le Carembault ou la Pévèle...).

De nouveaux territoires de projets peuvent donc être intégrés à la démarche, s'ils répondent aux critères suivants :

- une cohérence géographique et fonctionnelle ;
- une concentration d'enjeux multiples et complexes à croiser (enjeux conditionnant l'avenir de la métropole pour les territoires de projet à enjeux métropolitains, enjeux dont la valorisation nécessite une approche supra-communale pour les territoires de projets à enjeux intercommunaux) ;
- l'existence de problématiques dont la résolution nécessite une approche dépassant l'échelle communale ;
- la concentration de projets et/ou de dispositifs réglementaires et/ou d'outils de gestion, dont la cohérence est à assurer.

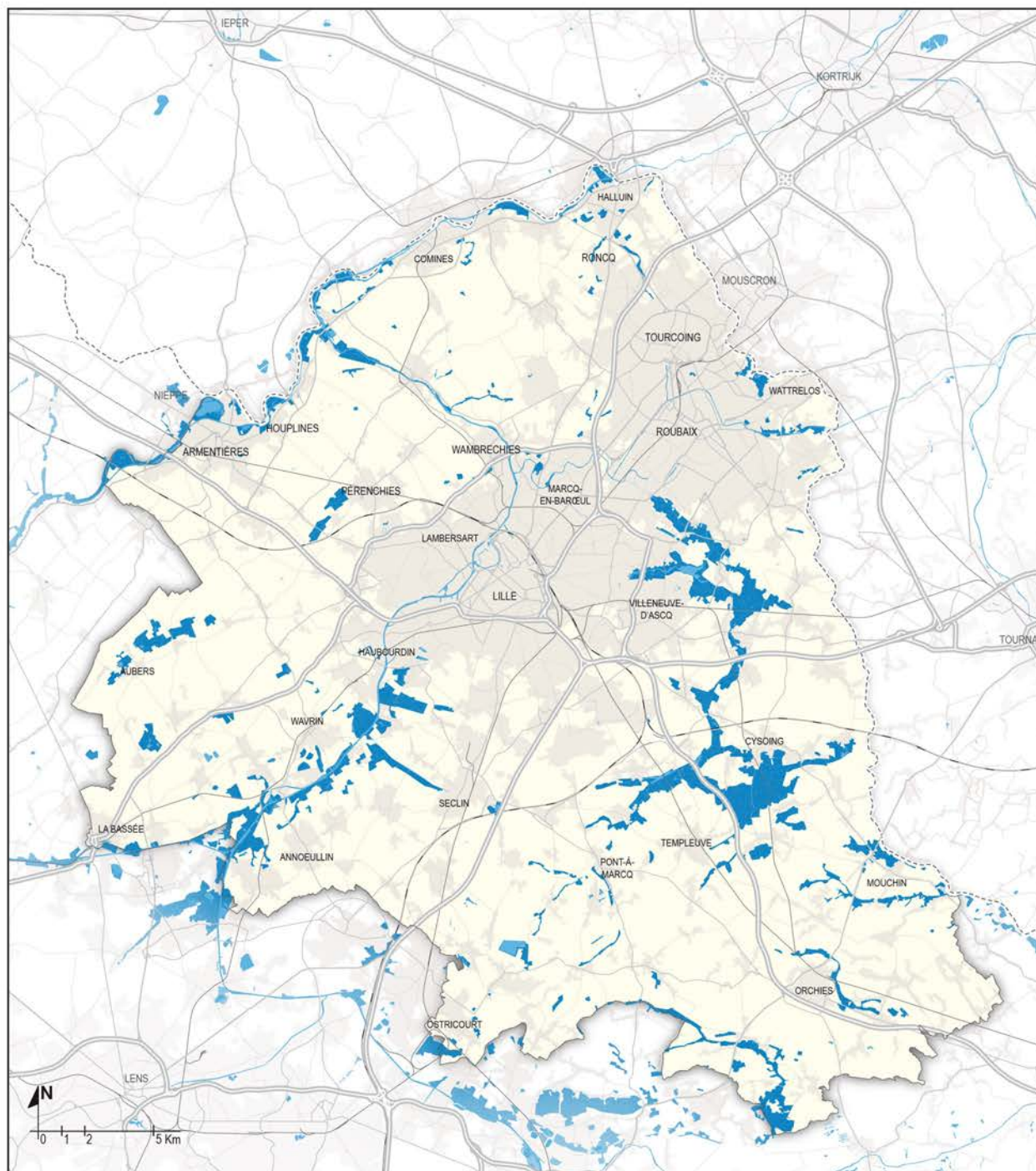
La démarche sur chaque nouveau territoire de projets a pour finalité de faire converger l'ensemble des dynamiques en cours et à venir vers une stratégie ambitieuse, lisible et fédératrice dans le temps long, et de faciliter les arbitrages supra-communaux.



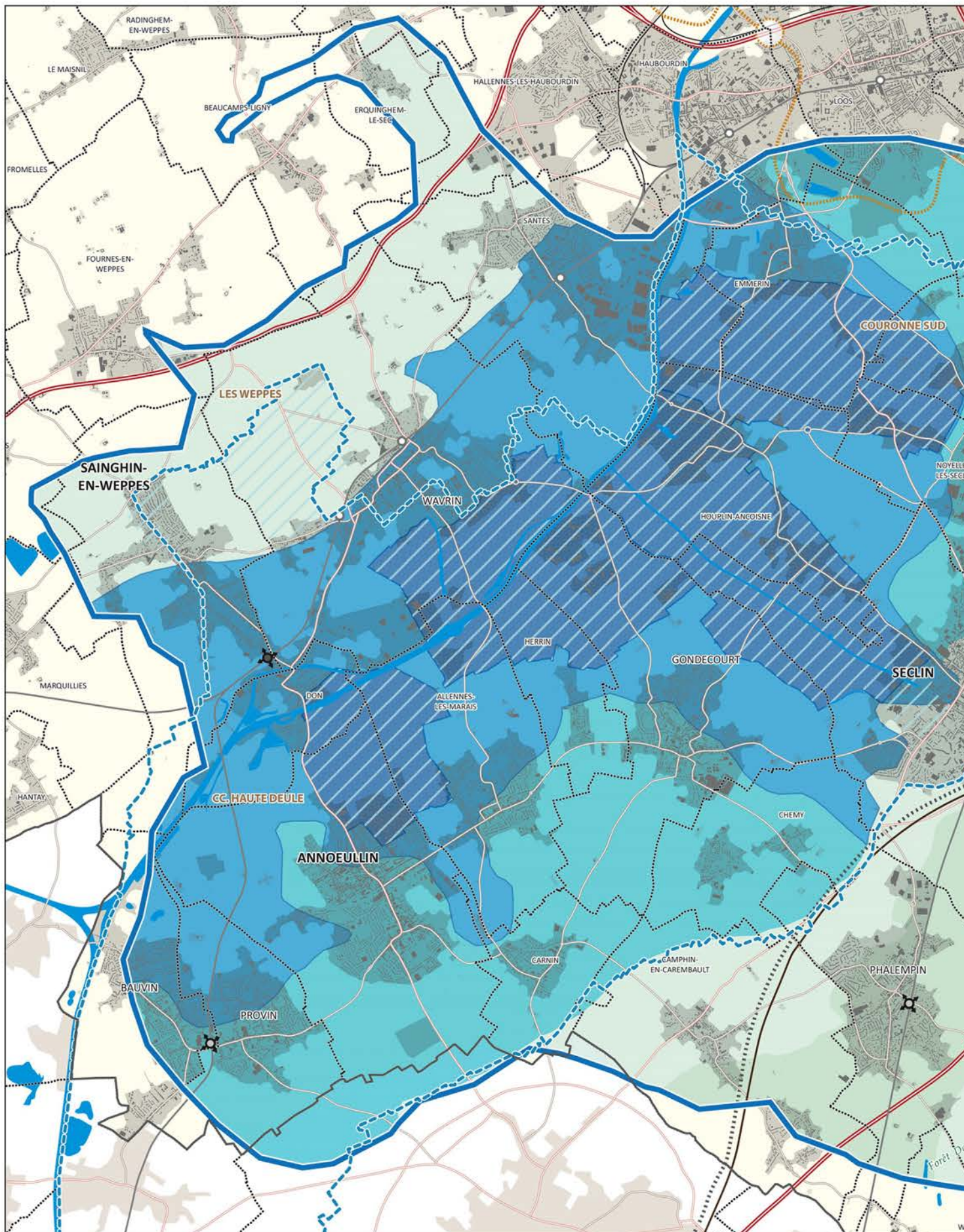
ANNEXES

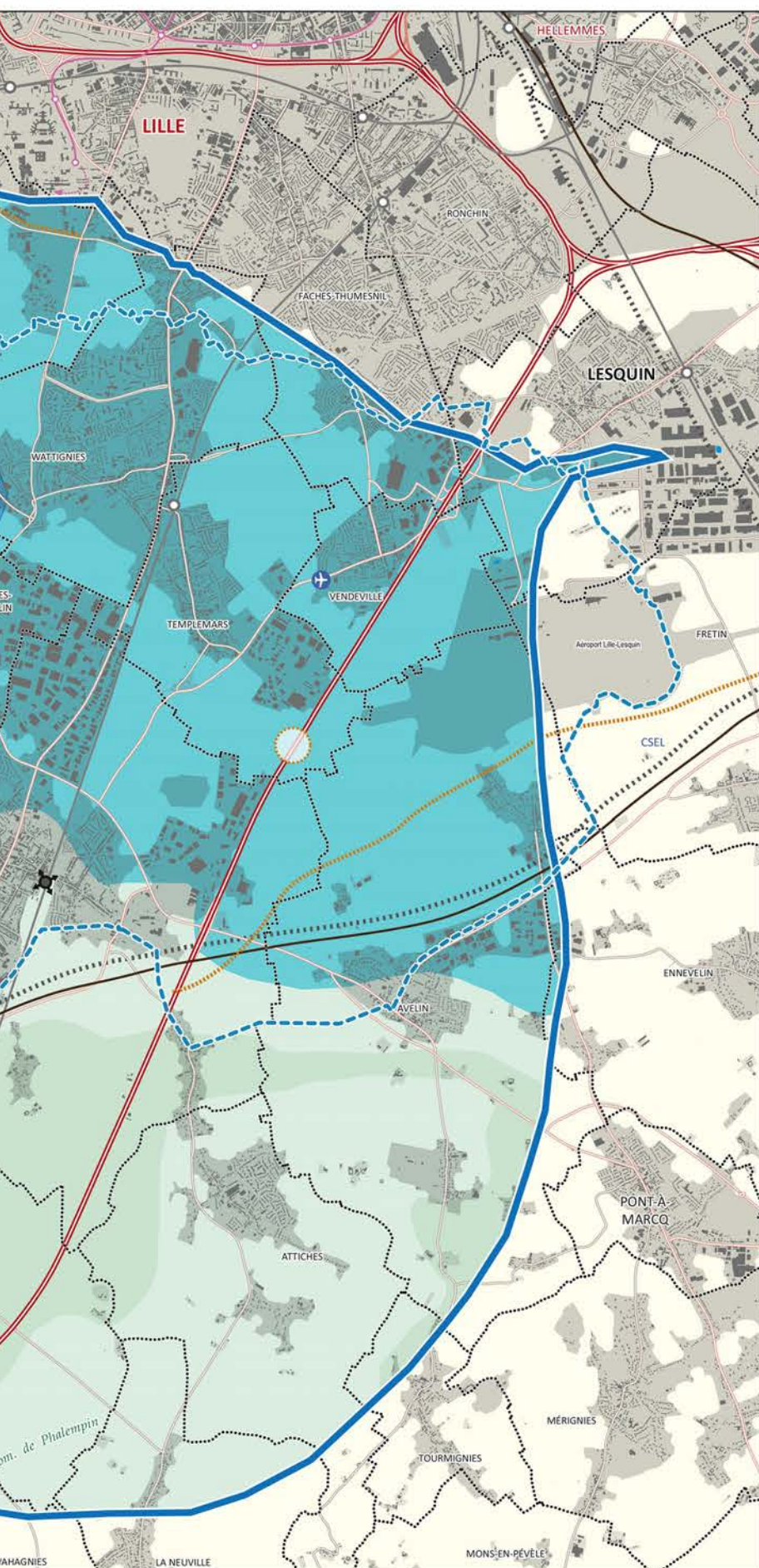


CARTE DES ZONES À DOMINANTE HUMIDE DU SDAGE



■ Zone à dominante humide du SDAGE Artois-Picardie





LES CAPTAGES « GRENELLE » AU SUD DE LILLE LES ZONAGES À PRENDRE EN COMPTE

Périmètres de protection

-  Déclaration d'utilité publique (D.U.P.)
-  Périmètre du Projet d'Intérêt Général (P.I.G.)
-  Aire d'alimentation des captages (A.A.C.)

Vulnérabilité des eaux souterraines

-  Vulnérabilité totale
-  Vulnérabilité très forte
-  Vulnérabilité forte
-  Vulnérabilité moyenne
-  Vulnérabilité faible

Éléments géographiques

-  Tissu urbain
-  Bâti
-  Zone agricole
-  Réseau hydrographique
-  Limite du SCOT
-  Limite communale

Réseaux routiers et ferrés

-  Autoroute, voie rapide
-  Route principale
-  Route secondaire
-  Ligne T.G.V.
-  Ligne et gare ferroviaires
-  Ligne et station de métro

Éléments de projet

-  Principe d'infrastructure nouvelle liée au projet REGL
-  Nouvel aménagement routier
-  Echangeur
-  Gare ou pôle intermodal principal
-  Gare ou pôle intermodal potentiel

Cette carte a pour objectif de fournir une première indication de la localisation des différents zonages relatifs à la protection des captages dits « Grenelle », pour venir en aide aux porteurs de projets, le plus en amont de leur démarche.

Les limites des zones de vulnérabilité sont issues de la Carte de vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution (BRGM, 1981).

Les périmètres détaillés de la DUP et du PIG sont à consulter dans les arrêtés correspondants, datés du 25 juin 2007.

L'aire d'alimentation des captages correspond à celle définie dans le cadre de la démarche « Captage Grenelle » et qui a été approuvée par le Préfet, le 17 septembre 2013.





Centre Europe Azur
323 Avenue du Président Hoover
59000 LILLE