



plu₂

**COMMUNICATION AU CONSEIL
DE LA MÉTROPOLE, EN VUE DU
DÉBAT SUR LES ORIENTATIONS
GÉNÉRALES DU PROJET
D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Conformément à l'article L153-12 du code de l'urbanisme
1^{er} Avril 2016

SOMMAIRE

Introduction	3
“ S’engager dans un modèle de développement sobre, équitable et respectueux des identités locales. „	7
“ Créer les conditions du développement des entreprises pour dynamiser l’emploi. „	13
“ Renforcer l’attractivité par les capacités d’innovation, l’excellence économique et le positionnement de la Métropole dans le réseau des métropoles nord européennes. „	19
“ Améliorer l’accessibilité de la métropole, la desserte de ses territoires et la fiabilité des déplacements. „	25
“ Répondre aux besoins des habitants dans une dynamique de solidarité et d’attractivité. „	31
“ Renforcer la qualité des cadres de vie et la satisfaction des besoins de proximité des habitants actuels et futurs. „	39
“ Assurer la transition écologique, préserver les ressources et prévenir les risques. „	45
Annexes	53
Synthèse du Diagnostic	54
Synthèse de l’état initial de l’environnement	70

INTRODUCTION

Finalité du débat

Par délibération n° 15 C 084 du 13 février 2015, la Métropole Européenne de Lille a prescrit la révision générale du PLU métropolitain.

Conformément à l'article L.153-12 du code de l'urbanisme, un débat doit avoir lieu au sein du conseil de la métropole sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du futur plan local d'urbanisme.

Ce débat est un débat sans vote. La présente communication au Conseil doit permettre à l'ensemble des conseillers métropolitains de prendre connaissance et de débattre des orientations générales proposées pour le nouveau projet de territoire, au regard notamment des enjeux issus du diagnostic de territoire et de l'état initial de l'environnement, des orientations du projet de SCoT et des objectifs de la révision du PLU.

Ce document pourra également servir de support aux débats à organiser dans les conseils municipaux de chacune des communes membres.

A ce stade de l'élaboration du document, il ne s'agit pas de « figer » le PADD dans sa version complète et définitive. Toutefois, les propositions d'orientations générales et les débats auxquels elles donneront lieu serviront de guide à la suite des travaux du PLU² et à l'élaboration de l'ensemble des pièces du document qui sera soumis à l'arrêt.

Le contenu du PADD du PLU

Article L151-5 du code de l'urbanisme

« Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. »

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Concrétiser le projet d'agglomération porté par le SCoT

Le projet de SCoT de la Métropole Lilloise a été arrêté le 26 février 2016. Ce document d'urbanisme établi à l'échelle des 133 communes du bassin de vie poursuit 2 ambitions :

- DÉVELOPPER la métropole européenne et transfrontalière, la DYNAMISER et FLUIDIFIER l'accessibilité du territoire ;
- PROTÉGER, PRÉSERVER et RECONQUÉRIR le cadre de vie, l'environnement, les ressources et engager la transition énergétique.

L'approbation définitive du document est prévue pour la fin de l'année 2016.

Le PLU² devra être compatible avec le SCoT et mettre en œuvre ses orientations et objectifs sur le territoire de la MEL.

L'accompagnement des politiques publiques par le PLU

Le PLU métropolitain est un document d'urbanisme transversal qui se doit d'être compatible avec le Programme Local de l'Habitat et le Plan des Déplacements Urbains, dont il contribue à la mise en œuvre à travers un certain nombre d'orientations et d'outils.

Il doit par ailleurs tenir compte du Plan Climat Air Energie Territoriale.

Par ailleurs, le PLU accompagne et participe à la territorialisation des politiques publiques qui s'appliquent sur le territoire de la MEL comme le Plan Métropolitain de Développement Economique, le Plan d'exposition aux Bruits, le Contrat de ville d'agglomération...

Sans pouvoir reprendre ou réglementer l'exhaustivité des champs d'intervention que ces plans, programmes et politiques recouvrent, le PLU doit pouvoir optimiser le cadre de la mise en œuvre de certaines actions.

De façon plus générale, pour accompagner le projet de développement du territoire et les évolutions des modes de production de la ville, la MEL a la volonté de trouver à travers son nouveau PLU le juste équilibre entre les règles qui protègent et régulent l'occupation des sols et la souplesse nécessaire à la dynamisation du territoire et à la diversité des situations métropolitaines.

Rappel des objectifs de la révision générale du PLU

Par délibération du 13 février 2015 prescrivant la révision générale du PLU, le conseil de la Métropole s'est prononcé sur les objectifs de la révision. Ils sont au nombre de 6 :

- Se mobiliser prioritairement pour l'implantation de nouvelles activités économiques, le développement du tissu économique existant la pérennisation des emplois existants et le développement de nouveaux emplois.
- Renforcer l'attractivité par les capacités d'innovation, l'excellence économique et le positionnement de la Métropole dans le réseau des métropoles nord européennes.
- Améliorer l'accessibilité de la métropole, la desserte de ses territoires et la fiabilité des déplacements.
- Répondre aux besoins des habitants dans une dynamique de solidarités et d'attractivité.
- Renforcer la qualité des cadres de vie et la satisfaction des besoins de proximité des habitants actuels et futurs.
- Assurer la transition écologique, préserver les ressources et prévenir les risques.

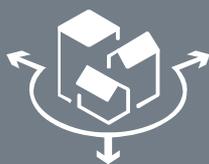
Quatre défis pour un nouveau projet de territoire

Compte tenu d'une part des éléments de cadrage issus du projet de SCoT, des ambitions et objectifs de la révision du PLU et d'autre part des enjeux ressortant du diagnostic et de l'état initial de l'environnement (voir éléments de synthèses dans le présent rapport), les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement du PLU ² doivent répondre à quatre défis en matière d'aménagement et d'urbanisme :

- Bâtir la grande métropole européenne à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest, capitale d'une région élargie et influente sur le plan économique, social, culturel et environnemental.
- Réconcilier les ambitions de développement et d'attractivité avec les enjeux de consommation modérée de l'espace, de préservation des ressources et de qualité du cadre de vie.
- Garantir la sobriété énergétique et de la fluidité des déplacements dans un modèle de développement modéré en extension urbaine et assurant une évolution pérenne pour tous les types de commune.
- Rendre possible un développement urbain attractif tout en créant les conditions d'une métropole plus équitable au regard des différentes forces et faiblesses sociales, environnementales, foncières, urbaines du territoire.

Au regard de l'article L 151-5 du code de l'urbanisme relatif au contenu du PADD du PLU et des objectifs de la révision du PLU de la Métropole Européenne de Lille délibérés le 13 février 2015, le présent rapport décline les orientations générales du PADD du PLU **proposées au débat de la façon suivante :**

- **Une fiche transversale** relative à l'aménagement, à l'urbanisme et à la consommation foncière : s'engager dans un modèle de développement sobre, équitable et respectueux des identités locales.
- **Six fiches thématiques :**
 - **Axe thématique 1 :** Créer les conditions du développement des entreprises pour dynamiser l'emploi ;
 - **Axe thématique 2 :** Renforcer l'attractivité par les capacités d'innovation, l'excellence économique et le positionnement de la métropole dans le réseau des métropoles nord européennes ;
 - **Axe thématique 3 :** Améliorer l'accessibilité de la métropole, la desserte de ses territoires et la fiabilité des déplacements ;
 - **Axe thématique 4 :** Répondre aux besoins des habitants dans une dynamique de solidarité et d'attractivité ;
 - **Axe thématique 5 :** Renforcer la qualité des cadres de vie et la satisfaction des besoins de proximité des habitants actuels et futurs ;
 - **Axe thématique 6 :** Assurer la transition écologique, préserver les ressources et prévenir les risques.



AMÉNAGEMENT, URBANISME &
CONSOMMATION FONCIÈRE

***“ S’engager dans un modèle
de développement sobre,
équitable et respectueux
des identités locales. ”***

Axe transversal



Orientations générales du PADD du PLU² proposées au débat :

- ↳ **Poursuivre l'effort de modération de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain en réduisant le potentiel d'extension urbaine et en optimisant l'utilisation du foncier**
 - ↳ S'appuyer sur le potentiel et l'expérience de la Métropole pour poursuivre l'effort de mobilisation du foncier en renouvellement urbain toute vocation confondue
 - ↳ Réduire significativement le potentiel en extension urbaine du PLU
 - ↳ Optimiser l'utilisation du foncier à travers une approche respectueuse des identités communales et de la qualité urbaine et paysagère des tissus urbains
 - ↳ Limiter l'extension et la densification des hameaux
 - ↳ Mettre en œuvre le suivi continu du compte foncier et les outils de gouvernance territoriale associés

- ↳ **Un modèle de développement structuré par l'armature verte et bleue et garant d'une évolution pérenne pour toutes les communes du territoire**
 - ↳ Affirmer l'armature verte et bleue du territoire comme élément structurant du modèle de développement métropolitain, préserver les zones agricoles et contribuer à développer les espaces à forte valeur écologique
 - ↳ Choisir un modèle de développement qui s'appuie sur les identités locales et l'ancrage territorial et qui tend à une organisation équilibrée et durable du territoire
 - ↳ Identifier des principes de localisation des extensions urbaines qui permettent de développer une offre attractive et sobre sur le plan environnemental



Poursuivre l'effort de modération de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain en réduisant le potentiel d'extension urbaine et en optimisant l'utilisation du foncier

En termes de modération de la consommation foncière et de limitation de l'étalement urbain, 3 leviers sont généralement mobilisés :

- La mobilisation prioritaire du foncier en renouvellement urbain, c'est-à-dire dans la tâche urbaine existante.
- La réduction du potentiel en extension urbaine et la mise en œuvre de principes de localisation préférentielle.
- L'optimisation de l'utilisation du foncier qu'il soit en renouvellement urbain ou en extension, passant notamment par des objectifs de densification.

La mobilisation prioritaire du foncier en renouvellement urbain est inscrite de longue date dans les documents d'urbanisme et les politiques d'aménagement de la MEL. Les principales marges de progrès pour le PLU2 concernent donc la réduction du potentiel en extension et l'optimisation du foncier.

S'appuyer sur le potentiel et l'expérience de la Métropole pour poursuivre l'effort de mobilisation du foncier en renouvellement urbain toute vocation confondue

Le territoire de la MEL bénéficie depuis de nombreuses années d'une politique ambitieuse en matière de renouvellement urbain. La MEL et les acteurs du territoire disposent par ailleurs d'une grande expérience du recyclage foncier, reconnue nationalement.

Le projet de SCoT de Lille Métropole prévoit que 2/3 environ de la réponse aux besoins de développement sur le territoire de la MEL se fassent en renouvellement urbain. Il s'agit donc d'une enveloppe de 3650 ha à mobiliser

dans le tissu urbain existant dans les 20 ans à venir (soit 180 ha environ par an).

Dans le temps du PLU2, près de 1800 ha devraient ainsi pouvoir être recyclés dans la tâche urbaine existante.

Il est à noter que cet objectif intègre à la fois la reconversion des friches mais aussi le renouvellement et la densification spontanés des tissus existants, qui ne nécessitent aucune intervention publique si les règles d'utilisation des sols sont favorables à la réalisation des projets

Pour mettre en œuvre les orientations du SCoT, le PLU2 doit déployer tous les outils nécessaires pour faciliter et ne pas entraver la mobilisation du foncier en renouvellement urbain.

Tout en menant cette stratégie de mobilisation du foncier en renouvellement urbain, il conviendra de veiller à ce qu'elle soit équilibrée entre les fonctions économiques et résidentielles. Le renouvellement urbain ne doit pas se faire au détriment des activités économiques qui seraient alors systématiquement repoussées vers les zones d'extension.

Réduire significativement le potentiel en extension urbaine du PLU

Pour préserver la trame verte et bleue métropolitaine, l'équilibre entre les espaces urbanisés et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers, le projet de SCoT de Lille Métropole poursuit l'objectif de réduire de moitié le rythme annuel moyen de consommation foncière avec un objectif de 135 ha de consommation en extension par an pendant 20 ans.

Ce rythme de consommation induit une enveloppe maximale d'extension urbaine de 1960 ha sur le territoire de la MEL, dont 1100 ha à vocation résidentielle et mixte et 860 ha à vocation économique.

Le projet de SCoT prévoit par ailleurs un phasage de la consommation foncière en extension urbaine : la première phase du SCoT (2015-2025) autorise au maximum l'ouverture à l'urbanisation de deux tiers des extensions urbaines.

Compte tenu des objectifs en matière de production de logements et de mobilisation du foncier économique, **il est proposé d'inscrire dans le PLU2 le maximum des possibilités d'extension offertes par la première phase du SCoT soit 1306 ha d'extensions urbaines** (733 ha à destination résidentielle et mixte et 573 ha à destination économique).



Dans le PLU en vigueur, environ 1900ha de zones en extension (ou zones à urbaniser) n'ont pas été artificialisées. Elles sont pour la plupart exploitées par l'agriculture.

La réduction du potentiel en extension urbaine du PLU2 doit contribuer à mieux mobiliser une partie des zones à urbaniser et à pérenniser réglementairement certaines terres dédiées à l'économie agricole du territoire.

Optimiser l'utilisation du foncier à travers une approche respectueuse des identités communales et de la qualité urbaine et paysagère des tissus urbains

Pour poursuivre les objectifs de modération de la consommation foncière tout en assurant la réponse aux besoins en matière d'habitat et d'économie, un effort d'optimisation du foncier et de densification doit être consenti.

Il concerne les futures opérations en renouvellement urbain comme en extension, à vocation économique, mixte ou résidentielle.

Toutefois, cet effort ne doit pas être au détriment de la richesse des « ambiances » urbaines ou rurales et des paysages qui sont un des facteurs d'attractivité et de spécificité du territoire métropolitain.

Il est proposé de retenir un principe de **densification modérée mais générale à l'échelle du territoire métropolitain et de décliner ce principe en prenant en compte la spécificité de chaque commune**, voir de chaque morceau de commune.

Pour ce faire, la MEL se dote d'outils du type « atlas des tissus urbains » qui permettront d'aller vers une approche morphologique et objective des questions de densification et d'optimisation du foncier.

En ce qui concerne plus particulièrement les développements économiques et commerciaux, il est proposé d'inscrire dans le PLU non seulement une localisation privilégiée dans le tissu urbain existant mais aussi des préconisations relatives à l'impact du stationnement, des espaces de circulation et de stockage à l'air libre, la mise en œuvre de formes bâties plus compactes et plus qualitatives, une meilleure mutualisation des accès, des voies de livraisons, des zones de stockage, etc.

limiter l'extension et la densification des hameaux

Comme de nombreux territoires de plaines agricoles ayant connu une structure bocagère, certains secteurs du territoire métropolitain accueillent de nombreux hameaux et beaucoup d'habitat isolé, qui n'a d'ailleurs plus aucun lien fonctionnel avec l'activité agricole.

Ces hameaux n'ont pas vocation à s'étendre au-delà de leurs limites actuelles. La densification de certains d'entre eux peut néanmoins être envisagée, sous réserve des capacités des réseaux existants et à condition de respecter les volumes bâtis et le cadre paysager dans des conditions qui seront déterminées et localisées par le PLU.

Mettre en œuvre un suivi continu du compte foncier et les outils de gouvernance territoriale associés

Le projet de SCoT définit les besoins et enveloppes foncières en renouvellement urbain comme en extension par EPCI et par territoires de la MEL. Il renvoie à chaque EPCI la réflexion sur la répartition « infra-territoriale » et la localisation de ces enveloppes.

Par ailleurs, il est précisé que le compte foncier du SCoT débute en janvier 2015 et inclut les projets d'ouverture à l'urbanisation déjà en cours.

La ventilation des enveloppes par commune et la localisation des zones d'extension dans le PLU2 seront guidées par les orientations générales en matière d'aménagement, d'urbanisme et de consommation foncière et les principes de localisation préférentielle définis dans la présente fiche.

Toutefois, il est nécessaire de bien prendre en considération les projets d'ouverture à l'urbanisation en cours de définition ou de mise en œuvre.

Pour organiser les réflexions avec les communes, il est nécessaire de mettre en œuvre le(s) dispositif(s) de gouvernance territoriale qui permettront d'organiser les échanges au sein de chaque territoire de la MEL.

Ce(s) dispositif(s) de gouvernance du compte foncier et des projets pourra être pérennisé dans le cadre du suivi du compte foncier et de l'évaluation continue du PLU2 que la MEL sera tenue de mettre en place après l'approbation du document et pendant toute sa durée de vie.



Un modèle de développement structuré par l'armature verte et bleue et garant d'une évolution pérenne pour toutes les communes du territoire

.....
Affirmer l'armature verte et bleue du territoire comme élément structurant du modèle de développement métropolitain, préserver les zones agricoles et contribuer à développer les espaces à forte valeur écologique

Le territoire métropolitain se caractérise par une forte proportion d'espaces agricoles (environ 46% de la superficie du territoire) et naturels (environ 4% de la superficie du territoire). C'est ce que le projet de SCoT appelle « l'armature verte et bleue ».

Cette notion recouvre en réalité de nombreuses fonctions et situations : zones dédiées à l'agriculture, espaces de loisirs de nature et de plein air, espaces naturels à forte valeur écologique...

A l'instar de nombreux territoires métropolitains, ces espaces naturels et agricoles sont soumis à une forte pression foncière... Entre 2001 et 2013, sur le territoire 2250 ha d'espaces agricoles ont été artificialisés, soit 187,5 ha/an.

Le territoire de la MEL présente par ailleurs une faible proportion d'espaces « purement » naturels (4% de la superficie du territoire, soit environ 2400 ha), dont la qualité et les fonctions écologiques ont tendance à se dégrader. Peu d'entre eux sont aujourd'hui réglementairement protégés.

Pourtant, le potentiel d'espaces d'intérêt écologique du territoire s'élève à 6000 ha (principalement le long des grands cours d'eau et dans les zones agricoles aux pratiques plus ou moins extensives).

Les principaux enjeux à intégrer dans le modèle de développement défini dans le PLU2 vont donc consister à :

- Faire de l'armature verte et bleue un cadre du modèle de développement ;
- Encourager l'émergence du projet agricole de territoire ;
- Conforter voire développer les éléments les plus fragiles et/ou au potentiel écologique les plus intéressants.

La réponse à ces enjeux va se décliner principalement à travers la limitation globale des enveloppes en extension et les choix de localisation préférentielle des équipements et des développements (voir propositions d'orientations relatives à la réduction des enveloppes en extension et aux principes de localisation des extensions).

Par ailleurs il est proposé que le PLU2 contribue à augmenter la part d'espaces à forte valeur écologique du territoire métropolitain (voir fiche axe thématique 6 : *Assurer la transition écologique, préserver les ressources et prévenir les risques*).

.....
Choisir un modèle de développement qui s'appuie sur les identités locales et l'ancrage territorial et qui tend à une organisation équilibrée et durable du territoire

Il est proposé de retenir un scénario intermédiaire tenant compte des spécificités du territoire de la MEL en matière de développement tout en intégrant les objectifs issus du Grenelle de l'environnement et de la loi ALUR.

Ce modèle poursuit deux ambitions :

- un développement équilibré et cohérent qui tient compte des réalités territoriales en garantissant le renforcement des fonctions métropolitaines (emplois, services, commerces,...) sur le cœur métropolitain, les villes centres d'agglomération et les autres villes d'agglomération et en permettant un développement modéré des villes et villages durables afin de pérenniser leurs équipements et la vitalité de leurs centres.
- un développement territorial qui répond aux trois piliers du développement durable : économique, social et environnemental en :



- garantissant à tous les métropolitains l'accès aux fonctions urbaines en articulant le développement urbain avec l'offre en transport collectif, les commerces et les services ;
- considérant les spécificités territoriales (diversité de l'offre foncière) et sociodémographiques (profils des actifs et des inactifs,...) et l'accessibilité pour organiser une offre équilibrée de développement économique à même de répondre aux besoins des entreprises et des métropolitains ;
- rééquilibrant et diversifiant l'offre de logements à l'échelle métropolitaine en s'appuyant sur l'armature urbaine et en luttant contre la ségrégation socio spatiale des quartiers ;
- affirmant l'armature verte et bleue comme le « cadre » du développement urbain, le levier d'une attractivité résidentielle et touristique.

..... **Identifier des principes de localisation des extensions urbaines qui permettent de développer une offre attractive et sobre sur le plan environnemental**

Il est proposé de localiser les futurs secteurs d'extension urbaine en tenant compte des principes suivants :

- critère environnemental : limiter l'urbanisation dans les zones les plus vulnérables sur le plan environnemental (que ce soit en raison de leur valeur écologique ou des risques auxquelles elles sont soumises) ;
- critère d'impact agricole : tenir compte des espaces agricoles en particulier dans les secteurs accueillant des sièges d'exploitation ;
- critère de desserte : privilégier les extensions urbaines dans les secteurs où le potentiel en termes de desserte par les réseaux publics le permet ;
- critère de centralités : privilégier les nouveaux secteurs ouverts à l'urbanisation à proximité des centralités existantes et de leurs équipements (cœur de bourg, centre de quartier...) ;
- critère d'accessibilité en transport en commun : privilégier les secteurs à ouvrir à l'urbanisation à proximité des arrêts de transport en commun, quand ils existent.
- critère d'insertion paysagère : privilégier les secteurs à ouvrir à l'urbanisation là où ils peuvent s'intégrer au mieux dans la « silhouette paysagère » des villes et villages ;
- critère d'optimisation foncière : privilégier les secteurs à ouvrir à l'urbanisation en frange des secteurs existants les plus denses pour faciliter l'harmonisation entre les tissus urbains et paysagers existants et les nouvelles opérations.



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

*“ Créer les conditions
du développement
des entreprises pour
dynamiser l’emploi. ”*

Objectif n°1 de la révision du PLU
de la Métropole Européenne de Lille
délibéré le 13 février 2015



Orientations générales du PADD du PLU² proposées au débat :

↳ **Organiser le développement économique et commercial du territoire en répondant aux besoins des entreprises en tirant partie des atouts du territoire et en privilégiant un équilibre de développement en faveur de l'emploi**

- ↳ S'appuyer sur la diversité des espaces et les spécificités territoriales pour accompagner la dynamique entrepreneuriale et l'accueil des entreprises
- ↳ Favoriser une répartition équilibrée de l'offre d'emploi
- ↳ Structurer une offre commerciale équilibrée du territoire

↳ **Maintenir et développer une offre foncière et immobilière diversifiée pour capter les entreprises sur le territoire**

- ↳ Créer un modèle de développement économique et commercial durable
- ↳ Développer des services adaptés aux entreprises et aux salariés

Données de Cadrage

En matière de réponse aux besoins économiques, le SCoT poursuit l'objectif de développer 2630 ha de foncier à vocation économique à horizon 2035, dont 2300 ha sur le territoire de la MEL (1440ha en renouvellement urbain, 860ha en extension urbaine).

Le poids économique de la MEL et son rôle moteur comme capitale de la région Nord Pas de Calais Picardie est ici affirmé.

Le territoire fait du développement économique et de l'emploi sa première priorité. Pour réussir, le PLU est une étape essentielle pour constituer un terreau fertile aux développements de toutes les économies, à l'esprit d'entreprendre avec agilité, réactivité et aussi exigence en matière d'aménagement et de qualité.

Entre 2001 et 2013, 873 ha d'espaces à vocation agricole ont été artificialisés pour produire du tissu urbain à vocation économique, soit un rythme annuel de 73 ha/an. Ce chiffre ne tient pas compte du foncier à vocation économique en renouvellement urbain, ni des mutations foncières opérées.

Au regard de l'ensemble de ces éléments et des orientations générales en matière d'aménagement, d'urbanisme et de consommation foncière, il est proposé de poursuivre dans le PLU2 un objectif de mobilisation de 1533 ha de foncier économique, dont 573 ha au maximum en extension urbaine.

Cette dynamique est à mettre au regard de la situation actuelle du foncier sur la Métropole. Les efforts consentis au cours des 10 dernières années, ont permis de réalimenter le portefeuille de foncier économique commercialisable et de retrouver des possibilités d'implantation. Cependant, force est de constater, et les exemples sont pluriels, que ce portefeuille n'est pas encore assez fourni et diversifié pour répondre aux besoins endogènes de développement pour des activités productives et logistiques principalement, et surtout pour capter des nouvelles implantations sur notre territoire, qui sont pourtant des vecteurs essentiels au regard de l'emploi notamment. C'est donc en redoublant d'effort, et en entraînant derrière lui toutes les énergies aménageuses du privé, que notre territoire disposera des capacités d'accueil propices à l'entrepreneuriat.

Organiser le développement économique et commercial du territoire en répondant aux besoins des entreprises, en tirant partie des atouts du territoire et en privilégiant un équilibre de développement en faveur de l'emploi

..... S'appuyer sur la diversité des espaces et les spécificités territoriales pour accompagner la dynamique entrepreneuriale et l'accueil des entreprises

Premier besoin des entreprises tant exogènes qu'endogènes, le foncier (et avec lui l'immobilier évidemment) constitue l'axe majeur de constitution d'un écosystème favorable aux entreprises, disponible ou mobilisable rapidement et à un prix concurrentiel.

L'attractivité pour une entreprise d'un foncier ou d'un immobilier repose généralement sur quelques critères fondamentaux :

- La localisation (accessibilité routière principalement et en transport en commun, proximité avec l'écosystème des fournisseurs/clients, lieux de résidence des salariés...) qui se conjugue parfois avec la visibilité, pour certaines activités, que doit générer une implantation,
- La proximité avec un bassin d'emploi riche et pourvu en qualification,
- Le prix dans une logique de compétitivité de l'activité.

C'est en réponse à ses critères qu'il est proposé d'œuvrer dans le cadre des travaux sur le PLU2.

La diversité des espaces métropolitains (de par l'armature urbaine et les spécificités géographiques, telles la présence de la voie d'eau ou l'importance de l'espace rural) doit permettre de répondre à l'ensemble des besoins immobiliers et fonciers des entreprises.



Pour rendre cela possible, il est proposé d'adopter des principes d'organisation de l'offre de développement économique

- Appliquer, de façon contextualisée au regard des réalités locales et économiques, un principe de sanctuarisation des espaces économiques productives et logistiques existants dans la ville et dans les parcs d'activités.
- prioriser dans l'espace économique majeur métropolitain notamment en renouvellement urbain, dans le coeur métropolitain, les villes-centres d'agglomération et les autres villes de l'agglomération, le développement de l'économie tertiaire (services, commerces, bureaux, recherche et développement, enseignement supérieur, ...);
- conforter et permettre au sein des sites d'excellence le développement des activités dédiées (voir aussi fiche axe 2 Renforcer l'attractivité par les capacités d'innovation, l'excellence économique et le positionnement de la Métropole dans le réseau des métropoles nord européennes) en faisant également en sorte qu'ils se diffusent sur le territoire;
- conforter et développer sur le territoire métropolitain, y compris les villes d'appui, les villes-relais et les villes & villages durables, l'activité artisanale et les services de proximité;
- réserver et permettre le développement des sites portuaires existants et futurs aux activités utilisatrices de la voie d'eau notamment celles en lien avec les écosystèmes de la Métropole marchande, touristique et productive, à l'instar du site du Port de Lille;
- préserver, valoriser et soutenir au sein des espaces agricoles métropolitains, et plus particulièrement dans les hémicycles, une économie agricole diversifiée et plurielle;
- Ces principes d'organisation intègrent les projets économiques en cours de mise en œuvre et sont complémentaires du modèle d'aménagement économique et commercial durable décliné dans les orientations générales suivantes.

Favoriser une répartition équilibrée de l'offre d'emploi

Pour favoriser le rapprochement des entreprises et des actifs, notamment dans les secteurs du territoire aux taux de chômage les plus élevés (14,7% dans le bassin d'emploi de Roubaix-Tourcoing fin 2013), il conviendra de développer préférentiellement des activités économiques dont les emplois correspondent aux bassins d'emplois.

Ainsi, le développement de l'économie des services à la personne, comme la Silver économie, ou celui de l'entrepreneuriat serait à encourager dans les secteurs où la main d'œuvre est moins qualifiée. L'implantation d'activités de production pourrait également être privilégiée dans la vallée de la Lys ou les Weppes où le savoir-faire d'ouvriers qualifiés est encore présent. Il en est de même pour la logistique qui est une source de développement majeure pour notre territoire et très en phase avec les besoins en emplois de la Métropole.

Il s'agit en outre d'accompagner la mise en œuvre de la géographie des solutions pour répondre aux besoins d'emploi des territoires et publics en difficulté.

A l'instar du volet emploi et développement économique du contrat de ville métropolitain, il s'agit d'intégrer les territoires et les publics en difficulté à la stratégie métropolitaine de développement économique et de les rapprocher des lieux générateurs d'emploi. Le PLU devra en particulier accompagner toutes les actions du contrat de ville d'agglomération qui trouvent une déclinaison physique et spatiale sur le territoire.

Enfin, afin de faciliter l'adéquation entre l'offre de formation proposée et les besoins des entreprises et améliorer ainsi l'employabilité de la main d'œuvre actuelle et future, le PLU devra permettre également le développement de lieux d'accueil adaptés.

Structurer une offre commerciale équilibrée du territoire

Prioriser au sein des centralités urbaines, le développement de l'offre commerciale (les activités commerciales et de services de détail à la personne) se localisera dans les espaces de la tâche urbaine définis comme centralités commerciales urbaines tels les centres-villes, les centres de quartiers, les centres bourgs, les entrées de villes et linéaires urbains à vocation commerciale spécifique.

Les pôles commerciaux monofonctionnels d'échelle d'agglomération feront pour leur part l'objet d'un traitement spécifique, conformément aux orientations et objectifs du projet de SCoT (voir fiche axe thématique 2, *Renforcer l'attractivité par les capacités d'innovation, l'excellence économique et le positionnement de la Métropole dans le réseau des métropoles nord européennes*)

Il est donc nécessaire de limiter le développement de l'offre commerciale hors du tissu urbain : en-dehors des localisations préférentielles précitées et qui seront déclinées dans le PLU, les commerces et activités de services de détail ne seront pas autorisés.



Maintenir et développer une offre foncière et immobilière diversifiée pour capter les entreprises sur le territoire

Créer un modèle de développement économique et commercial durable

Pour reprendre les objectifs de modération de la consommation foncière déclinés dans le modèle de développement futur de la Métropole, il est proposé en premier lieu de réserver **l'offre foncière en extension urbaine à l'accueil d'activités peu compatibles avec la ville**, ce qui sera le cas de nouvelles implantations de production ou logistique mais aussi d'entreprises du territoire aux besoins spécifiques.

Il conviendra également en second lieu **d'optimiser, de recycler et de densifier l'ensemble du tissu économique et commercial.**

Par l'optimisation et la mutualisation des équipements et des services, il s'agit aussi de permettre la mixité des fonctions et **l'émergence de nouvelles formes urbaines** : c'est en évitant les espaces monofonctionnels, en réintégrant les fonctions économiques à la vie des quartiers et en concevant des offres immobilières innovantes et collaboratives que sera renforcée la mixité des usages des espaces économiques et commerciaux.

Par exemple, proposer des formes mixant lieu d'habitation et atelier de travail permettra de répondre aux besoins de développement de l'entrepreneuriat et des artisans tout en favorisant les échanges et les perméabilités entre les publics.

Le stationnement est aussi un levier structurant pour toute démarche d'optimisation du foncier économique et commercial. En complément des règles imposant une offre maximale de stationnement à destination (voir aussi fiche axe thématique 3 : *Améliorer l'accessibilité de la Métropole, la desserte de ses territoires et la fiabilité des déplacements*), le PLU doit faciliter la mise en œuvre d'espaces de stationnement mutualisés voire de foisonnement.

En lien avec le développement de nouvelles formes urbaines, il s'agit enfin d'inciter à **un développement significatif de la qualité architecturale et paysagère aux lieux dédiés à l'activité économique et commerciale**, gage du renforcement de l'attractivité de l'offre métropolitaine.

Pour l'ensemble de ces dimensions, ce sont les objectifs de qualité tels qu'inscrits dans Charte des Parcs d'Activités du 21^{ème} siècle qui constituera la dynamique à mettre en œuvre.

.....

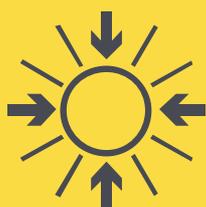
Développer des services adaptés aux entreprises et aux salariés

Le développement de services adaptés permettra d'abord de répondre aux besoins des salariés des entreprises aujourd'hui peu ou mal satisfaits (crèches, restauration, transport, ...). Une offre de services qualitative est aussi un atout pour l'attractivité et la pérennisation d'un site économique.

Cette offre de services doit néanmoins rester accessoire de l'activité économique. Il conviendra toutefois de veiller au respect de la vocation principale des sites économiques, en particulier ceux réservés aux activités de production : il s'agit par exemple d'éviter les mutations commerciales de parcs d'activités comme celles constatées sur les parcs de La Pilaterie à Wasquehal ou de La Houssoye à La Chapelle d'Armentières.

L'amélioration de l'accessibilité tous modes des sites économiques et commerciaux devra également répondre aux besoins des salariés et à celui des entreprises. Il s'agira par exemple d'accompagner avec le PLU le développement de la bi-modalité pour les personnes et les marchandises ou encore les actions sur la demande (type démarche plan déplacements de site ou d'entreprise...).

Enfin, afin de répondre à l'accroissement des flux immatériels de l'économie désormais numérique, il convient de prévoir une desserte numérique performante et de couvrir en très haut débit d'ici 2020 la totalité des entreprises du territoire.



RAYONNEMENT & ATTRACTIVITÉ

“ Renforcer l’attractivité par les capacités d’innovation, l’excellence économique et le positionnement de la Métropole dans le réseau des métropoles nord européennes. ”

Objectif n°2 de la révision du PLU
de la Métropole Européenne de Lille
délibéré le 13 février 2015



Orientations générales du PADD du PLU² proposées au débat :

↳ **Conforter le rôle et les responsabilités de la MEL comme capitale régionale**

- ↳ Renforcer la place de la Métropole Européenne de Lille au sein de l'Europe du Nord-Ouest
- ↳ Consolider les coopérations régionales et conforter la centralité lilloise comme moteur d'attractivité et de développement de la région
- ↳ Construire un territoire transfrontalier actif en lien avec la Belgique et le Bassin Minier

↳ **Renforcer l'attractivité de l'économie métropolitaine, sa compétitivité et son caractère innovant**

- ↳ Consolider les filières innovantes et dynamiques du territoire
- ↳ Développer l'attractivité de l'offre foncière et immobilière
- ↳ Développer la place de l'université en tant qu'acteur central du développement économique
- ↳ conforter le dynamisme des grands pôles commerciaux métropolitains tout en les guidant vers un développement plus durable et responsable

↳ **Faire des grands équipements, de la qualité urbaine et du patrimoine les leviers de développement urbain et économique du territoire**

- ↳ Se doter des conditions de valorisation et d'accueil des grands équipements
- ↳ Développer des lieux emblématiques de la qualité urbaine, architecturale et paysagère de la métropole
- ↳ Faire de la richesse du patrimoine architectural, urbain et paysager de la MEL un levier de développement et d'attractivité



Conforter le rôle et les responsabilités de la MEL comme capitale régionale

La métropole lilloise se construit en renforçant son rôle de porte d'entrée française de l'Europe du Nord-Ouest et ses liens économiques avec le territoire belge (villes proches, Bruxelles).

Pour devenir moteur économique de la nouvelle région Nord-Pas de Calais-Picardie, la métropole recherche des synergies avec les territoires de la grande Région et des collaborations avec les territoires voisins (Bassin minier et transfrontalier).

..... Renforcer la place de la Métropole Européenne de Lille au sein de l'Europe du Nord-Ouest

La métropole lilloise entend tirer pleinement parti de son réseau de relations avec les territoires de l'Europe du Nord-Ouest, en particulier avec la Belgique, en développant des coopérations et en renforçant sa place au sein de réseaux de villes internationaux (Eurocities, le réseau des villes durables, les villes culturelles...).

L'immédiate proximité de Bruxelles donne l'opportunité de renforcer les relations avec la capitale européenne et notamment **d'établir un lien privilégié avec les décideurs européens et internationaux.**

..... Consolider les coopérations régionales et conforter la centralité lilloise comme moteur d'attractivité et de développement de la région

La Métropole saisira les opportunités offertes par la grande Région **en intensifiant ses échanges** et en recherchant les complémentarités avec les autres territoires et systèmes urbains régionaux. A ce titre l'intensification des liens avec Amiens représentent un enjeu spécifique.

La Métropole doit jouer un rôle-clef pour l'image et le rayonnement de la région à travers le développement de ses grands équipements, de ses événements, de son marketing territorial, de sa capacité d'innovation, de sa qualité urbaine architecturale et paysagère, etc.

La centralité lilloise joue un rôle très spécifique de « passerelle » (gateway) pour la Région. Les relations entre le système lillois et les autres métropoles, à l'exception de Paris, passent toutes par la ville centre, ce qui légitime fortement le rôle moteur de la Métropole et la confortation de la centralité lilloise au bénéfice de l'ensemble du territoire.

..... Construire un territoire transfrontalier actif en lien avec la Belgique et le Bassin Minier

La centaine de kilomètres de frontière de la métropole lilloise avec la Belgique constitue son caractère transfrontalier, unique en Europe à cette échelle. Des lieux privilégiés de connexions doivent permettre de se réappropriier les espaces frontières et de les repenser, de mettre en synergie des projets transfrontaliers. C'est le cas, par exemple, de la vallée de la Lys qui matérialise naturellement une partie de la frontière franco-belge mais aussi de la continuité urbaine au nord-est de la métropole qui se prolonge vers la Wallonie. Le projet de SCoT identifie d'ailleurs, sur ce territoire, un « territoire de projet transfrontalier » sur lequel le PLU2 pourra éventuellement s'appuyer pour mettre en œuvre des orientations et des outils pour accompagner les dynamiques de coopération.

Au-delà de la zone transfrontalière, les interfaces avec le Bassin minier marquent une connexion forte entre deux territoires sur laquelle s'appuie notamment le projet du Réseau Express Grand Lille.



Renforcer l'attractivité de l'économie métropolitaine, sa compétitivité et son caractère innovant

Consolider les filières innovantes et dynamiques du territoire

Le territoire de la MEL accueille 6 pôles de compétitivité ainsi que des sites d'excellence (Euralille, Eurasanté, EuraTechnologies, la Haute Borne, l'Union), vitrines d'une structure économique tournée vers l'innovation.

Il s'agit de s'appuyer, de renforcer et de développer le potentiel de l'économie numérique, de la biologie-santé-nutrition et de secteur émergent des matériaux innovants.

Il est par ailleurs nécessaire de faciliter le développement des activités innovantes du territoire (textile, agroalimentaire, santé, numérique, distribution) et d'encourager les partages d'expériences entre filières (développement du numérique pour le commerce, le sport, l'artisanat et les communes).

La Métropole marchande est un des écosystèmes économiques historiques identifiés par le SCoT. Toutefois, pour aller dans le sens des évolutions des modes de consommer et garder un écosystème performant, il faudra accompagner la Métropole marchande dans sa mutation vers le e-commerce (ex : déclinaisons dans le projet BlancheMaille).

Développer l'attractivité de l'offre foncière et immobilière

Pour renforcer l'attractivité économique de la Métropole Européenne de Lille, l'évolution de l'offre foncière et immobilière est un enjeu important.

Il convient tout d'abord de favoriser le développement de l'offre immobilière à court terme afin de répondre aux besoins des établissements endogènes (TPE/PME locales) et soutenir l'entrepreneuriat.

Il s'agit par ailleurs d'accompagner le développement d'un marché immobilier attractif adapté aux besoins spécifiques de secteurs particuliers (petites entreprises de production, artisanat, économie sociale et solidaire), et ainsi développer des solutions d'hébergement adaptées aux besoins spécifiques des entreprises.

Améliorer la disponibilité de foncier et d'immobilier d'entreprises est également essentiel pour « attirer » de nouvelles entreprises mais aussi pour garantir la croissance et pérenniser celles qui sont déjà sur le territoire. Les documents d'urbanisme, tels que le PLU, jouent un rôle d'accompagnement important dans la disponibilité et le temps de mise à disposition du foncier.

Enfin, il est nécessaire sur le territoire métropolitain de renforcer la visibilité et la mise en réseau des structures d'accompagnement et d'hébergement existantes (incubateurs, pépinières, hôtels d'activité).

..... Développer la place de l'université en tant qu'acteur central du développement économique

Les synergies entre les entreprises et le monde universitaire doivent être développées afin d'encourager une dynamique de développement de l'innovation (accès et offres de formations adaptés à la stratégie économique, mise en réseau des campus universitaires avec les filières économiques).

..... Conforter le dynamisme des grands pôles commerciaux métropolitains tout en les guidant vers un développement plus durable et responsable

Le territoire de la MEL accueille de nombreux équipements commerciaux à fort rayonnement, qu'ils soient regroupés au sein des grandes centralités urbaines métropolitaines ou des pôles commerciaux monofonctionnels identifiés par le projet de SCOT.

La confortation des centralités urbaines et commerciales métropolitaines est un enjeu majeur pour l'attractivité, notamment touristique de la MEL.

Le devenir des pôles commerciaux monofonctionnels doit, lui, être accompagné et guidé pour mettre en œuvre une dynamique de transformation, de requalification et de modernisation de ces pôles vers des espaces plus durables, plus qualitatifs, parfois plus mixtes (diversité des fonctions urbaines) et mieux desservis.

Leur intégration urbaine, architecturale et paysagère est primordiale, notamment pour ceux qui se situent en entrée d'agglomération, où ils constituent des espaces vitrines.



Faire des grands équipements, de la qualité urbaine et du patrimoine les leviers de développement urbain et économique du territoire

..... Se doter des conditions de valorisation et d'accueil des grands équipements

Le territoire métropolitain bénéficie d'une offre d'équipements culturels et sportifs de qualité et assez complète, allant de l'équipement de proximité, du quotidien (ex : écoles de musique, salles et terrains de sport, bibliothèques...) au grand équipement de rayonnement supra métropolitain.

Toutefois, cette offre est, d'une part, inégalement répartie sur le territoire (voir fiche « Axe 3 : renforcer la qualité des cadres de vie et la satisfaction des besoins de proximité des habitants actuels et futurs »), et d'autre part les grands équipements sont parfois situés dans des zones où l'intensité des usages urbains n'est pas à la hauteur de leur rayonnement

En termes d'image, la qualité des abords des grands équipements métropolitains peut encore être renforcée (traitement architectural et paysager), mais c'est surtout une dynamique de densification des usages autour de ces équipements que le PLU2 peut accompagner leur confortation. Des projets sont en cours, notamment autour du Stade Pierre Mauroy. Il conviendra de les intégrer au PLU.

Les mêmes dynamiques doivent être encouragées autour des sites et équipements universitaires, mais aussi de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Par ailleurs, le territoire de la MEL est en pleine mutation institutionnelle, économique, géographique et sociale. Son rôle dans la grande région élargie Nord-Pas-de-Calais-Picardie est également en pleine redéfinition.

En fonction de ces évolutions, la question de l'accueil de nouveaux grands équipements pour compléter les fonctions métropolitaines peut se poser, comme par exemple un lieu d'accueil pour de grands événements type parc des expositions ou parc des festivals,...



Développer des lieux emblématiques de la qualité urbaine, architecturale et paysagère de la métropole

La qualité doit être l'affaire de tous, acteurs privés ou publics de l'aménagement et du développement du territoire. Des démarches ont déjà été engagées dans ce sens, comme la démarche Parcs d'activités du XXI^{ème} siècle dans le domaine économique, la charte des espaces publics, etc.

Pour que cet engagement un écho dans le PLU et en complément des démarches déjà engagées, des secteurs prioritaires ou emblématiques peuvent être identifiés où les espaces publics et collectifs et l'architecture seront exceptionnels sur le plan de la qualité et de l'innovation.

Ces lieux « emblématiques » de la qualité à identifier peuvent être à titre d'exemple les sites d'excellence et leurs abords, les grands équipements et leurs abords, le canal et les bords à voie d'eau (en lien avec le Plan Bleu Métropolitain), les portes d'entrée de la Métropole, etc.

Il convient de promouvoir l'innovation et la qualité urbaine dans ces secteurs mais aussi le long des axes et cheminements urbains qui les relient, de façon à créer une synergie entre ces lieux emblématiques, mais aussi de démultiplier leur effet de « vitrines » de la Métropole.

Faire de la richesse du patrimoine architectural, urbain et paysager de la MEL un levier de développement et d'attractivité

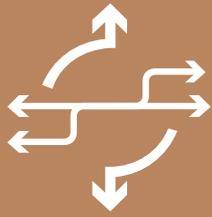
La métropole lilloise possède un patrimoine bâti et paysager particulièrement diversifié et riche, caractéristique de son identité et de son histoire (diversité architecturale liée aux rattachements successifs à différents Etats, patrimoine militaire, architecture industrielle remarquable, pluralité des quartiers, richesse du bâti agricole...).

Le territoire accueille quelques « chefs d'œuvre » issus principalement de l'histoire d'une grande agglomération frontalière et industrielle, mais la réelle spécificité du territoire est la richesse de son patrimoine « ordinaire » ou « domestique » (courées, villas, cités jardins, rangs de maisons à l'outil, censes...). Davantage remarqué par les visiteurs que par les habitants du territoire, ce patrimoine possède, de fait, une vraie valeur touristique.

Réparti sur l'ensemble du territoire métropolitain, il offre en de nombreux lieux un cadre de vie authentique, mais aussi une offre immobilière atypique qui peut être très attractive pour certaines activités.

Par ailleurs, la valorisation et la restauration de ce patrimoine peuvent générer des retombées intéressantes pour les entreprises et artisans spécialisés dans la réhabilitation ou encore la rénovation énergétique.

La richesse de ce patrimoine révèle donc un réel potentiel de cohésion sociale, d'attractivité touristique, mais aussi de développement économique et résidentiel.



MOBILITÉ, DÉPLACEMENTS

***“ Améliorer l’accessibilité
de la métropole, la desserte
de ses territoires et la
fiabilité des déplacements. ”***

Objectif n°3 de la révision du PLU
de la Métropole Européenne de Lille
délibéré le 13 février 2015



Orientations générales du PADD du PLU² proposées au débat :

↳ **Conforter l'accessibilité externe de la MEL pour renforcer l'attractivité et le rayonnement du territoire à toutes les échelles**

- ↳ Poursuivre l'ouverture de la métropole à ses voisins et vers l'international grâce à des moyens de transports performants
- ↳ Accompagner les relations avec les territoires limitrophes en s'appuyant davantage sur les modes alternatifs à la voiture utilisée « seul » et en diversifiant les modes de transport de marchandises
- ↳ Garantir durablement l'efficacité des réseaux structurant de transport

↳ **Améliorer les mobilités internes de la Métropole Européenne de Lille**

- ↳ Accompagner le développement urbain de la MEL en incitant à une mobilité raisonnée et durable des personnes et des biens
- ↳ Consolider l'articulation des réseaux de transport et le maillage interne de la métropole



Conforter l'accessibilité externe de la MEL pour renforcer l'attractivité et le rayonnement du territoire à toutes les échelles

Poursuivre l'ouverture de la métropole à ses voisins et vers l'international grâce à des moyens de transports performants

Avec l'arrivée du tunnel sous la Manche et du TGV, le territoire est devenu l'un des carrefours majeurs de l'Europe du Nord-Ouest, passage incontournable des flux régionaux, nationaux et internationaux. Le rayonnement de l'agglomération dépend en partie de son accessibilité et de la qualité de sa desserte aux échelles supranationales. Par conséquent, **il s'agit d'accompagner les politiques de mobilité et de déplacement afin de valoriser le positionnement stratégique de la Métropole Lilloise au cœur de l'Europe et des grandes régions économiques que sont l'Île de France, le Randstad, la Ruhr et le Sud-Est anglais et d'inciter à une mobilité durable.**

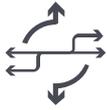
La plateforme aéroportuaire de Lille-Lesquin propose une soixantaine de destinations nationales et internationales et constitue une porte d'entrée du territoire. **Il s'agit d'anticiper les perspectives de développement de l'offre commerciale aéroportuaire en conservant les potentiels de renforcement de l'infrastructure.** Le renforcement de l'offre aéroportuaire doit s'accompagner d'une desserte plus performante en transport en commun depuis le cœur d'agglomération créant un nouvel axe de développement urbain entre Lille-Lesquin sur lequel il faut préciser les fonctions urbaines.

Le développement urbain à proximité de la plateforme aéroportuaire doit à la fois garantir **l'intensification des fonctions urbaines** et être compatible avec les servitudes aéroportuaires, la préservation de la ressource en eau, particulièrement sensible dans cette partie de l'aire d'alimentation des captages (AAC). Une desserte en transport en commun performant doit être assurée afin d'inciter à une mobilité alternative à la voiture particulière mais aussi de renforcer la synergie entre le pôle aéroportuaire et le pôle Euraflandres.

Dans la perspective de valoriser le pôle grande vitesse métropolitain en cœur d'agglomération et les connexions aux réseaux à grande vitesse, le pôle Euraflandres doit être valorisé, affirmé et renforcé. Il constitue un secteur de développement stratégique, au cœur de Lille, en matière d'accessibilité externe de la métropole à la fois en termes de liaison ferroviaire avec la desserte à grande vitesse et en termes de liaison cars à grandes distances. L'aménagement de ce hub de mobilités locales, métropolitaines, nationales et internationales des gares Lille Flandres et Lille Europe doit se préparer à accueillir davantage de voyageurs tout en garantissant son insertion urbaine. Il doit faire partie intégrante de la politique urbaine engagée sur Euralille et une attention particulière doit être portée à l'aménagement de cette véritable **porte d'entrée métropolitaine** en vue de favoriser la passerelle entre tous les modes de déplacement. En outre, les conditions **d'accueil des cars longues distances au sein du pôle Euraflandres doivent être dans un premier temps améliorées** (stationnement des cars, **confort des usagers, inter modalité avec d'autres modes de transports publics performants**). Le cas échéant, le PLU tiendra compte des **études sur la création d'une gare routière**. Enfin, le PLU doit anticiper et accompagner le développement possible du réseau ferroviaire en préservant le foncier nécessaire.

Accompagner les relations avec les territoires limitrophes en s'appuyant davantage sur les modes alternatifs à la voiture utilisée « seule » et en diversifiant les modes de transport de marchandises

Le trafic d'échanges, dont seule l'origine ou la destination est située dans la métropole lilloise, se fait principalement avec les territoires limitrophes français ou belges et participe aux phénomènes de congestion identifiés des entrées d'agglomération aux heures de pointe. Aussi, afin d'inciter au recours aux modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière, **l'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire doit être recherchée et s'appuyer sur l'étoile ferroviaire lilloise et le triangle ferroviaire Lille-Kortrijk-Tournai à l'échelle de l'Eurométropole.** Dès lors, dans la perspective du développement de l'offre TER et en vue d'anticiper la densification de l'offre ferroviaire via un réseau **express régional à l'échelle du Grand Lille (REGL)**, voire plus largement à l'échelle de la Région, **il s'agit de préserver les possibilités**



MOBILITÉ, DÉPLACEMENTS

d'élargissement des entrées ferroviaires de l'agglomération pour retrouver des capacités au besoin des projets à long terme.

L'importance du trafic poids lourds sur les autoroutes A 1, A 22, A 23, A 25 et A 27 et sur les routes dénivelées RN 41 et RN 47 contribue aux phénomènes de congestion des infrastructures routières et aux développements des émissions de gaz à effet sur le territoire métropolitain. Il s'agit par conséquent d'offrir les conditions de développement urbain et d'aménagement du territoire permettant le développement du transport multimodale de marchandises en s'appuyant et en valorisant le réseau fluvial métropolitain et en anticipant la mise en service du Canal Seine Nord Europe.

Dès lors, à court et moyen terme, il s'agit de préserver les installations portuaires existantes et permettre leur développement en lien avec la vocation économique des secteurs industriels en bord à voie d'eau. Ces espaces étant fortement attractifs, un équilibre entre, la valorisation des bords à voie d'eau à vocation économique, le développement résidentiel et l'aménagement des corridors écologiques, doit être recherché. **Par ailleurs, afin de permettre le développement du fret ferroviaire et anticiper à long terme la recrudescence de son usage à l'instar des pays d'Europe du Nord, le PLU doit garantir les potentiels offerts par le réseau ferroviaire existant (embranchements privés, potentiel foncier pour de nouvelles infrastructures multimodales...).**

.....

Garantir durablement l'efficacité des réseaux structurant de transport

La robustesse du réseau routier magistral est mise à mal au moindre incident et la difficulté à gérer ses aléas contribue également aux phénomènes de congestion. La congestion est récurrente aux heures de pointes et concentrées aux entrées de la métropole et sur les réseaux dénivelés structurants. Il s'agit d'améliorer les conditions de circulation routière à court terme tout en proposant des solutions qui permettent d'accompagner le projet de territoire et qui soient compatibles avec les ambitions à long terme de développement des modes alternatifs à la voiture particulière. Aussi, il est nécessaire de :

→ **Renforcer la fiabilité et la « robustesse » du réseau ;**

→ Hiérarchiser le réseau routier et l'accessibilité des territoires,

→ Diminuer les nuisances dans le milieu urbain, notamment résidentiel,

→ Favoriser les pratiques de covoiturage sur le réseau routier magistral existant, **par l'aménagement de voies dédiées et d'aires de covoiturage.**

Plusieurs projets d'infrastructures routières en cours de réflexions ou projet contribuant au maillage du réseau routier (projets ou potentiels de contournements, échangeurs, élargissements, etc.) doivent permettre à terme de fiabiliser les déplacements en voiture et améliorer les conditions de circulation sur le territoire. Aussi, le PLU doit garantir la faisabilité de ces projets, y compris pour ceux à l'étude et dans des délais de réalisation au-delà du PLU tel que le CSEL.

Par ailleurs, en matière d'accessibilité ferroviaire, les usagers n'ont cessé d'augmenter. Le plan local d'urbanisme doit préserver la mise en œuvre des projets à moyen ou long terme de développement de l'infrastructure ferroviaire et d'amélioration de l'offre de services (élargissement de l'étoile ferroviaire, les réductions des passages à niveau, l'aménagement des gares en interconnexion avec le réseau de transport collectif urbain...). Le PLU doit aussi garantir la faisabilité des projets ferroviaires et de transport collectif, y compris les hypothèses à l'étude du RERGL.



Améliorer les mobilités internes de la Métropole Européenne de Lille

.....
Accompagner le développement urbain de la MEL en incitant à une mobilité raisonnée et durable des personnes et des biens

Il s'agit à travers le PLU d'accompagner les orientations du Plan de Déplacements Urbains propices au développement des modes alternatifs à la voiture particulière **utilisé « seule » et de définir les conditions d'un développement urbain en faveur de la mobilité raisonnée**, afin de tendre vers un impact moindre sur l'environnement en termes de bruit et de pollution et pour les personnes qui le fréquenteront pour plus de sécurité, de confort, un meilleur cadre de vie, plus de compétitivité pour les activités humaines.

Par conséquent, il convient **d'articuler au mieux l'aménagement et le développement urbain avec le système de mobilité** (localisations préférentielles à proximité des TC, chrono-aménagement, accessibilité tous modes...), de conjuguer **les politiques foncière et d'habitat et l'aménagement urbain** en adaptant les formes urbaines, la mixité de fonctions, la densité en fonction du contexte, pour un aménagement du territoire qui induise une mobilité raisonnée et d'organiser les développements économiques en lien avec tous les réseaux de déplacements et en accordant une place particulière aux **alternatives à la voiture utilisée « seul »**.

En parallèle, une « stratégie » différenciée de l'organisation de l'offre de stationnement automobile et vélo en fonction des usages, doit être définie sur le territoire, passant par des aménagements, des équipements et des normes spécifiques, selon qu'il s'agit du stationnement résidentiel, ou à destination (en intermodalité au niveau des gares et stations TC, ou sur des lieux fortement générateurs de déplacements, etc.). Pour le stationnement des voitures particulières **« à destination », l'offre dans les centres urbains doit permettre d'aiguiller les usagers vers les modes alternatifs** pour les trajets radiaux vers les centres-villes où les réseaux de transports collectifs sont les plus performants, et pour certains types d'activités (tertiaire aux abords des stations TC lourds), et optimiser le foncier

notamment dans les parcs d'activités et grands pôles commerciaux (forme d'aménagement, mutualisation, ...) ; ainsi que pour les livraisons de marchandises. Pour le stationnement **« résidentiel » des voitures particulières, l'offre doit garantir la préservation de l'espace public** et le cadre de vie des quartiers en tendant vers des solutions qui optimisent l'occupation du domaine public, la consommation foncière et les investissements (réappropriation de garages non utilisés ou dévolés, mutualisations d'usages, ...) et en adaptant les obligations en fonction des contextes urbains et du taux de motorisation notamment.

L'organisation du stationnement des vélos est également un levier déterminant pour inciter à l'usage de ce mode, avec également des **spécificités propres** (type d'aménagements, normes, etc) selon qu'il s'agit de stationnement résidentiel, à destination pour les déplacements pendulaires et à proximité des générateurs de flux importants, ou en intermodalité en lien avec les transports publics.

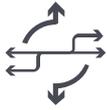
De manière générale, le déploiement de l'offre NTIC sur l'ensemble du territoire doit permettre d'influer à terme sur les besoins de mobilité des habitants, notamment en permettant le développement du télétravail, la relève à distance, le développement du e-commerce...

.....
Consolider l'articulation des réseaux de transport et le maillage interne de la métropole

En 20 ans, la fréquentation des transports collectifs urbains a progressé de près de 80% grâce notamment à des infrastructures et une offre de transports collectifs urbains. Pour autant, l'usage des transports publics est encore en-deçà des objectifs et les efforts doivent être poursuivis. Compte tenu de la densité et de la diversité des réseaux de transport existants, l'optimisation et l'articulation des systèmes de mobilité à l'échelle de la métropole sont à privilégier, en visant l'amélioration de leurs performances. Conjointement la réalisation de nouvelles infrastructures devra permettre de consolider les systèmes de mobilité existants.

Conforter et développer le réseau de transports collectifs et les services à la mobilité

Aussi, afin d'accompagner le développement urbain du territoire et inciter les métropolitains à se déplacer autrement que seul dans leur voiture, il convient de conforter et consolider **l'armature du réseau**, déjà présent sur le territoire et en particulier le réseau ferré et les transports lourds de surface (métro,



tramway existant, réseau de BHNS...). Les secteurs stratégiques de développement urbain peuvent justifier un renforcement du maillage de transports collectifs lourds (tram-train,...), notamment au sud de Lille. En parallèle, des **pôles d'échanges et des parcs relais** sont à conforter ou à aménager pour favoriser le report modal et limiter les déplacements en voiture dans le cœur métropolitain.

Enfin, en complément de l'offre en transports collectifs, des services de mobilité alternative doivent être développés sur le territoire. Aussi, il s'agit notamment de favoriser à proximité du réseau magistral et des infrastructures routières structurantes, l'aménagement d'aire de covoiturage.

Garantir la mobilité pour tous

Afin de permettre à l'ensemble des métropolitains de se déplacer sur le territoire, il s'agit notamment de réduire les inégalités socio spatiales et de désenclaver certains secteurs du territoire en développement notamment un maillage et des liaisons douces vers les principaux pôles générateurs de flux (équipement public,...). Par ailleurs, le PLU doit garantir la mobilité des personnes à mobilité réduite au sens large en matière d'accès aux réseaux mais aussi sur l'espace public.

Mettre en œuvre des espaces urbains apaisés pour développer les modes doux

Les modes doux sont des composantes essentielles au développement de l'intermodalité. Aussi, la question de l'apaisement de l'espace public et de sa pacification va intrinsèquement dans le sens de l'amélioration des conditions de déplacements en modes doux. Il s'agit dès lors d'encourager le développement d'un maillage mode doux du territoire continu, sécurisé et confortable, d'effacer les coupures imputables à certaines infrastructures, anciennes ou nouvelles, qui sont souvent très préjudiciables, et de développer les réseaux dédiés aux piétons et cyclistes en site propre. En particulier pour le vélo, le PLU permettra de contribuer à affirmer la politique cyclable de la MEL en prévoyant un véritable réseau armature lisible et sécurisé, au même titre que celui de la voirie et des TC.

(cf. Renforcer la qualité des cadres de vie et la satisfaction des besoins de proximité des habitants actuels et futurs)

Hierarchiser et consolider les réseaux routiers métropolitains

L'analyse structurelle du réseau de voiries actuel et sa mise en relation avec l'organisation territoriale (centres-villes, polarités...) mettent en lumière un déficit de lisibilité et de continuité

sur certains itinéraires, notamment tangentiels.

Il s'agit d'étoffer le réseau routier existant dans certains secteurs pour faciliter l'accès de certains territoires ou mailler des réseaux notamment en remédiant au déficit de maillage dans certains secteurs, et aux emprises réduites dans les traversées de secteurs urbanisés et en améliorant l'accès aux modes lourds de transports collectifs, aménagements en faveur des modes doux, voire support des transports collectifs routiers en milieu urbain contraint. Il s'agit d'adapter les réseaux à leur véritable usage, de partager l'espace en fonction du service à assumer par la rue ou par la route, afin que chacun y trouve sa place au sein d'espaces partagés ou dédiés. Il s'agit de **requalifier et hiérarchiser au besoin le réseau routier structurant local** pour concilier au mieux capacité à supporter une circulation routière importante, sécurité et efficacité des modes alternatifs, diminution des nuisances dans les secteurs urbanisés. Enfin, il s'agit d'accompagner le projet de territoire en créant au besoin de nouveaux axes routiers ou échangeurs.

Valoriser les réseaux alternatifs pour la logistique urbaine

Sur le territoire métropolitain, les 2/3 des mouvements de marchandises sont générés par des activités directement liées à la présence des habitants (commerces de détails, les grands magasins,...) et se concentrent dans les secteurs denses du territoire engendrant de nombreux conflits d'usages. Le PDU métropolitain a mis en évidence l'enjeu d'une meilleure prise en compte des transports de marchandises et des circuits logistiques pour améliorer la qualité de vie des habitants. **Dès lors, il s'agit de privilégier la localisation des secteurs d'activités nécessitant du transport de marchandises à proximité des réseaux alternatifs** afin d'inciter les entreprises à utiliser les connexions directes existantes. Il s'agit également de faciliter la distribution des marchandises en site urbain constitué.



HABITAT & SOLIDARITÉ

***“ Répondre aux besoins
des habitants dans une
dynamique de solidarité
et d’attractivité. ”***

Objectif n°4 de la révision du PLU
de la Métropole Européenne de Lille
délibéré le 13 février 2015



Orientations générales du PADD du PLU² proposées au débat :

↳ **Inciter à la production d'une offre de logements qui répond aux besoins de l'ensemble des Métropolitains**

- ↳ Encourager la production diversifiée de logements
- ↳ Favoriser la production de logements en locatif social et très social de manière équilibrée sur le territoire
- ↳ Permettre l'accroissement de l'offre de logement en accession abordable et location à prix maîtrisé

↳ **Assurer de manière solidaire la répartition territoriale de l'offre de logements**

- ↳ Réduire les écarts territoriaux en matière d'offre de logement
- ↳ Favoriser le renouvellement du parc dans les quartiers prioritaires

↳ **Promouvoir la qualité et la durabilité du parc pour accroître son attractivité**

- ↳ Améliorer la qualité et la performance énergétique de l'habitat
- ↳ Lutter contre l'habitat indigne et favoriser le recyclage des logements vacants

↳ **Favoriser l'accès à tous au logement de manière inclusive**

- ↳ Permettre le développement d'une offre de logements intergénérationnels
- ↳ Garantir la solidarité pour l'accès de tous aux logements adaptés
- ↳ Développer l'offre d'habitat adapté aux gens du voyage sur l'ensemble du territoire

Données de cadrage

Le SCoT de la Métropole Lilloise poursuit l'ambition de créer 130 000 logements à horizon 2035. L'objectif visé sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille s'élève à 116 100 logements, soit l'équivalent de 5805 logements/an pendant 20 ans.

Le PLH en vigueur poursuit un objectif très proche de celui du SCoT à hauteur de 6000 logements par an. Cet objectif correspond à une réponse aux besoins en logement estimés, en tenant compte de l'évolution du nombre de ménages avec une diminution importante de la taille des ménages par divorce, célibat ou vieillissement. Les besoins en logement sont également alimentés par le renouvellement du parc (démolitions, fusions, changements de destination) et l'accroissement démographique projeté dans le scénario retenu par le SCoT.

Il est proposé d'accompagner dans le PLU2 les objectifs du PLH en vigueur. Ce rythme de construction permettra de viser la création d'environ 60 000 logements dans la durée du PLU.

Au regard du rythme actuel de production de logements sur le territoire (en moyenne 4764 logements commencés par an entre 2005 et 2013, 6378 logements autorisés par an entre 2005 et 2014) et de la structure du marché, cet objectif correspond à une politique volontariste en matière de logements.

Compte tenu des orientations générales en matière d'aménagement, d'urbanisme et de consommation foncière, poursuivre cet objectif nécessitera la mise en œuvre, dans le PLU, d'outils d'optimisation du foncier à destination résidentielle, qu'ils soient en extension ou en renouvellement urbain.

Pour répondre à la demande en logements des ménages qui ne cesse de croître et de se diversifier suite aux évolutions démographiques et sociétales, les orientations générales du PADD prévoient de produire une offre nouvelle de logements variée, mixte et de qualité. La déconnexion croissante entre les prix immobiliers (vente et location) et les revenus des ménages fragilise l'accès et le maintien dans un logement décent. Cette situation touche, en premier lieu, les revenus les plus modestes mais également ceux qui disposent de revenus intermédiaires mais ne trouvent pas satisfaction à leur projet d'accession ou de location dans des conditions de prix et de qualité satisfaisante, et quittent la métropole.

Inciter à la production d'une offre de logements qui répond aux besoins de l'ensemble des Métropolitains

Encourager la production diversifiée de logements

Il est proposé, en lien avec le scénario de développement (cf. *fiche axe transversale-aménagement, urbanisme et consommation foncière : s'engager dans un modèle de développement sobre, équitable et respectueux des valeurs locales*), de favoriser la construction de logements sur la métropole. Cette offre nouvelle doit contribuer à diversifier le parc de logements en terme de typologie de produits (locatif social, privé, accession) et de diversité de mode d'habitat (individuel, collectif, habitat intermédiaire, ...)

La répartition territoriale de l'offre nouvelle doit être menée, conformément aux principes de l'armature urbaine du SCOT (cf. fiche sur le scénario de développement) et dans **un souci de mixité sociale de l'habitat**. Les nouveaux logements à créer sont à localiser préférentiellement à proximité des transports en commun, commerces et services.

L'obligation de limiter l'étalement urbain alors que les besoins de logements augmentent implique de renforcer la politique de renouvellement urbain menée historiquement sur le territoire. **L'optimisation du potentiel foncier implique de favoriser la compacité des formes urbaines prioritairement dans les secteurs à proximité piétonne des arrêts** de transports en commun, des équipements et des services tout en tenant compte **de l'environnement, de la qualité des paysages, et de l'identité des communes**.

La construction neuve de logements est un levier à **la diversification de la gamme de logements** produits, tant en terme de taille qu'en terme de forme (individuel, intermédiaire, collectif) en tenant compte, à la fois, de la structure du parc dans les communes et de l'insertion des futurs programmes dans le tissu urbain environnant.



Favoriser la production de logements en locatif social et très social de manière équilibrée sur le territoire

La demande en logement social et très social s'exprime fortement sur notre territoire et ne cesse de croître. Il est **proposé d'encourager** la production de logements très sociaux et sociaux par an sur l'ensemble du territoire métropolitain afin de **réduire la forte pression** sur le parc locatif social. Il est nécessaire également **d'accompagner la reconstruction de l'offre** démolie dans le cadre des programmes de renouvellement urbain, en veillant au maintien d'une croissance de l'offre à bas loyer.

Pour assurer cette mixité sociale dans l'habitat, la création est exigée de **30% de logements locatifs sociaux** sont exigés dans les nouveaux programmes. Pour intégrer les contraintes de phasage des constructions ainsi que l'équilibre et le poids relatif du logement social dans les quartiers, une souplesse de mise en œuvre peut être envisagée en liant plusieurs opérations entre elles et dans le territoire de la commune.

Permettre l'accroissement de l'offre de logement en accession abordable et location à prix maîtrisé

Le soutien de la production de logement abordable (accession sociale et locatif intermédiaire entre le logement social et le logement libre) contribue à relancer les parcours résidentiels sur le territoire et à l'amélioration de l'attractivité résidentielle de notre métropole. C'est un véritable levier pour maintenir ou attirer les jeunes ménages actifs et éviter la migration constatée des ménages familiaux hors de la métropole.



Assurer de manière solidaire la répartition territoriale de l'offre de logements

Réduire les écarts territoriaux en matière d'offre de logement

Le niveau de la demande, les capacités d'attribution de logements et leurs loyers ainsi que l'offre de services sont variables d'une commune à l'autre ou d'un quartier à un autre. Cette polarisation, à laquelle s'ajoute une précarisation des ménages les plus fragiles, concourt à accentuer les inégalités socio-territoriales. Les projets de logements sociaux développés dans l'agglomération doivent permettre de répondre aux besoins en logement des ménages les plus fragiles de la métropole en favorisant **un meilleur équilibre territorial de l'offre**.

Il s'agit en particulier **d'accompagner les communes les moins pourvues** en logement social, notamment de celles soumises à l'article 55 de la loi solidarité et renouvellement urbains dans la mise en œuvre de leur programmation de logements. L'ensemble des leviers permettant d'intensifier la production de logements sociaux sont à mobiliser. En lien avec le renforcement des actions de production de logements, il s'agit de favoriser l'accès au logement des publics prioritaires et assurer un meilleur équilibre social des territoires. Elles reposent sur la connaissance fine du patrimoine et de l'occupation des parcs de logements, la gestion partagée des attributions de logement social, la bonne information du demandeur, l'accompagnement des ménages, le rééquilibrage de l'offre ou encore l'analyse des loyers pratiqués.

Les quartiers les plus fragilisés de l'agglomération présentent le plus souvent une faible diversité de l'offre de logements (statuts d'occupation, morphologie urbaine, typologie de logement...). Cette spécialisation du parc contribue à maintenir le phénomène de concentration des difficultés sociales. Il est nécessaire d'inciter la production d'une offre plus variée dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville ou leur proximité immédiate. La diversification de l'offre est recherchée, par le développement de projets d'habitat de qualité, attractifs et à prix maîtrisés.

Certaines communes périurbaines et rurales disposent d'une offre de logements concentrée sur les grandes typologies de logements individuels et disposent d'un manque de collectifs ou d'habitat intermédiaire pouvant répondre plus largement aux besoins des ménages. Il s'agit **d'inciter à la mixité des formes d'habitat dans les nouveaux programmes afin de diversifier le parc de logements et assurer un meilleur parcours résidentiel.**

..... Favoriser le renouvellement du parc dans les quartiers prioritaires

La mise en œuvre du nouveau programme de renouvellement urbain de la métropole et leurs incidences en terme d'urbanisme est à traduire sur les quartiers de Lille sud, Roubaix (Blanc Seau, Croix Bas Saint Pierre), Tourcoing (la Bourgogne), Mons en Baroeul (Nouveau Mons, Les Sarts-Domborwski), Hem (Trois Baudets-Lionderie), Wattrelos (Les Villas) et Wattignies (Blanc Riez).

L'intervention nécessaire sur les quartiers anciens les plus dégradés, souvent composés de maisons individuelles en propriété, implique des modalités d'intervention sur les logements par des programmes adaptés de réhabilitation ou de recyclage immobilier menés simultanément à la redynamisation urbaine (activités, équipements...) et à la requalification des espaces publics. A ce titre, la métropole dispose d'un programme de rénovation des quartiers anciens qu'il est nécessaire d'accompagner.



Promouvoir la qualité et la durabilité du parc pour accroître son attractivité

La métropole se distingue par l'ancienneté de son parc, constitué majoritairement de logements individuels présentant des signes d'inconfort voire d'insalubrité, la grande précarité de ses occupants, propriétaires occupants comme locataires, ainsi que par l'importance de la géographie prioritaire sur son territoire.

Il convient d'accompagner les actions territorialisées dans les quartiers les plus prioritaires en articulant les politiques urbaines et celles de l'habitat, et ainsi contribuer à l'amélioration durable de leur habitat et la lutte contre la non décence des logements.

..... Améliorer la qualité et la performance énergétique de l'habitat

L'amélioration énergétique de l'habitat est un enjeu majeur au regard de l'importance du parc ancien majoritairement constitué de logements individuels privés. Il s'agit de favoriser les mesures de réhabilitation conduisant à une sobriété énergétique du parc de logement et **inciter les dispositifs d'énergie renouvelable dans le logement** dans le respect de la valeur architecturale et patrimoniale des constructions. L'amélioration du parc privé est à mettre en lien avec le développement en cours d'une offre de conseil et de service adapté et sécurisé (conseils physiques et téléphoniques, animation, accompagnement à domicile, outils d'aide à la décision...) et au développement d'outils financiers adaptés (caisse d'avance, micro crédit sur le reste à charge, garantie d'emprunt, etc.)

Le soutien à la réhabilitation énergétique du parc de logements sociaux est également un levier majeur en veillant au maintien de l'accessibilité du parc aux ménages modestes.

L'attractivité du parc de logements passe par la qualité des projets de construction ou de réhabilitation de l'habitat, dans leur localisation et leur insertion urbaine. L'amélioration de la qualité du logement sera atteinte également par une amélioration de la conception de logements dans la capacité à répondre aux usages actuels des différents ménages, à être évolutif pour accompagner au mieux le parcours de vie, et à assurer une qualité de vie en terme de santé.



L'évolution des modes de vie nécessite une mise en adéquation du parc en favorisant l'accompagnement du vieillissement de la population, la décohabitation des ménages, l'habitat inclusif des habitants en difficulté d'accès au logement (étudiants, personnes en situation d'insertion sociale, handicapés...), des démarches collectives innovantes (résidences, logements participatifs, habitat durable...). Il s'agit d'accompagner ces évolutions en permettant l'expression d'une innovation architecturale dans le respect de la qualité des paysages et du patrimoine.

..... **Lutter contre l'habitat indigne et favoriser le recyclage des logements vacants**

Le PLU pourra, dans la mesure du possible, accompagner les politiques d'habitat en matière d'amélioration de la qualité et de la **décence des logements** définies dans le Programme Local de l'Habitat.

La métropole est concernée, notamment dans les quartiers d'habitats anciens et dans les grands centres urbains, à la problématique de la vacance. **Il s'agit d'accompagner la mobilisation** de ce potentiel immobilier par des prescriptions incitatives à la réutilisation, la réhabilitation de ce patrimoine. L'accompagnement de la politique de recyclage des logements vacants en situation de blocage porté par le PLH permet également de favoriser l'atteinte des objectifs de production d'une offre nouvelle et d'améliorer le cadre de vie des quartiers.



Favoriser l'accès à tous au logement de manière inclusive

..... **Permettre le développement d'une offre de logements intergénérationnels**

L'anticipation et l'adaptation du territoire au vieillissement de la population constitue un enjeu majeur pour l'agglomération. La MEL souhaite contribuer à la qualité de vie des personnes **vieillissantes, au sein d'une métropole inclusive**. En matière d'habitat, le développement d'une offre nouvelle, bien localisée et répondant aux **besoins diversifiés des seniors** autonomes ou en perte d'autonomie, est recherchée. Parallèlement, la dynamique d'adaptation des logements existants, dans le parc privé comme dans le parc social, doit être intensifiée.

Une approche territorialisée du vieillissement, tenant compte de la diversité des modes d'habiter et des projets résidentiels des personnes âgées, est à construire. Elle pourra conduire à **identifier des secteurs préférentiels de développement d'une offre adaptée**, bien intégrée à la ville, et dans un objectif de mixité intergénérationnelle. Le développement de l'offre de logement doit être mis en adéquation avec l'organisation des services, la proximité des équipements publics, qu'il est bien souvent nécessaire de mutualiser à l'échelle du quartier, voire de plusieurs communes dans le contexte rural

L'intervention de la Métropole pour favoriser l'accès des jeunes au logement demeure insuffisante **pour répondre aux besoins**, notamment ceux des étudiants. Aussi, convient-il d'accompagner, dans le PLU, le développement de l'offre en logement à destination des jeunes. Cette offre de logements doit être adaptée aux **besoins spécifiques des jeunes**, bien intégrée à la ville et accessible en transports en collectifs.

Garantir la solidarité pour l'accès de tous aux logements adaptés

Pour les ménages les plus éloignés du logement, **l'amélioration qualitative et quantitative de l'offre en hébergement et en habitat adapté** est recherchée, de même que sa fluidification par l'accompagnement des ménages à l'accès à un logement ordinaire.

Développer l'offre d'habitat adapté aux gens du voyage sur l'ensemble du territoire

La métropole promeut **la diversification des réponses apportées pour l'accueil, l'habitat et l'accompagnement des gens du voyage**, en favorisant la contribution de l'ensemble des communes.

En premier lieu, l'aménagement et l'amélioration des aires d'accueil et de grand passage prescrits par le schéma départemental - 450 places restent à créer - nécessitent la réservation au **PLU d'une superficie d'environ 15 hectares**.

Il s'agit également **d'engager la production de modes d'habitat innovants** pour répondre aux besoins diversifiés des gens du voyage : terrain familial, habitat mixte, logement adapté sont autant de formes nouvelles à développer dans l'ensemble de la métropole. C'est le sens du schéma métropolitain, en cours d'élaboration, qui conduira à des objectifs précis et territorialisés de production d'habitat adapté.



CADRE DE VIE & PROXIMITÉ

***“ Renforcer la qualité
des cadres de vie et la
satisfaction des besoins
de proximité des habitants
actuels et futurs. ”***

Objectif n°5 de la révision du PLU
de la Métropole Européenne de Lille
délibéré le 13 février 2015



Orientations générales du PADD du PLU² proposées au débat :

- ↳ **Valoriser les paysages naturels et agricoles et les identités plurielles de la métropole pour renforcer la qualité et l'attractivité des cadres de vie**
 - ↳ Conforter et valoriser la dimension paysagère et récréative de certains secteurs de la trame verte et bleue pour affirmer leur caractère d'aménité urbaine
 - ↳ Développer significativement la qualité paysagère et environnementale des extensions urbaines
 - ↳ Promouvoir la qualité paysagère des entrées de ville et village et requalifier celles qui sont dégradées
 - ↳ Accompagner la valorisation du patrimoine urbain, architectural et paysager, témoin de l'histoire de la métropole comme sa capacité d'innovation et de renouvellement.

- ↳ **Tendre à un accès aux équipements, commerces et services de proximité pour tous les Métropolitains**
 - ↳ Développer la qualité du cadre de vie quotidien à travers une meilleur offre d'espaces verts de proximité, plus de nature en ville et des espaces publics de qualité adaptés aux évolutions des usages et du tissu urbain
 - ↳ Adapter les services à la population et poursuivre la réflexion à l'échelle supra-communale sur la programmation, le maillage et la mutualisation des équipements

- ↳ **Développer la qualité du cadre de vie quotidien à travers une meilleure offre d'espaces verts de proximité, plus de nature en ville et des espaces publics de qualité adaptés aux évolutions des usages et du tissu urbain**
 - ↳ Développer l'offre de nature de proximité et de nature en ville pour atteindre un objectif de 2 400 ha dans le PLU2
 - ↳ Promouvoir des espaces publics adaptés aux besoins et usages des habitants et structurant les développement urbains futurs
 - ↳ Mettre en œuvre des espaces publics apaisés favorables aux modes doux de déplacement
 - ↳ Développer un maillage des espaces publics à l'échelle du quotidien pour tous les modes de transports et pour tous les usages



Valoriser les paysages naturels et agricoles et les identités plurielles de la métropole pour renforcer la qualité et l'attractivité des cadres de vie

Conforter et valoriser la dimension paysagère et récréative de certains secteurs de l'armature verte et bleue pour affirmer leur caractère d'aménité urbaine

L'armature verte et bleue est proposée comme élément structurant du modèle de développement (voir fiche transversale - Aménagement/urbanisme/consommation foncière). Elle se compose des espaces agricoles et naturels non bâtis, des espaces de nature en ville et du réseau hydrographique structurant.

Quelles que soient ses composantes (agricole ou naturelle), l'armature verte et bleue présente une dimension paysagère à conforter et à valoriser.

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

Plus spécifiquement, il convient de valoriser **les bords à voie d'eau** (la Deûle, la Marque, le canal de Roubaix, la Lys), en faisant de certaines parties des lieux de détente et de loisirs à part entière. Cela pourrait se faire à travers leur traitement paysager ainsi que des espaces publics, en aménageant des cheminements piétons et cyclistes de qualité le long des berges, des aires de repos ou encore de pique-nique.

Par ailleurs, il est nécessaire de conférer une meilleure visibilité et accessibilité aux **grands espaces verts métropolitains** que sont la Citadelle, le Parc du Héron, le Parc de la Deûle et Les Prés du Hem. Une attention devra également être apportée aux espaces en cours de projet ou d'études (Arc Nord, Parc du Ferrain, plaine de Bouvines...)

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

Développer significativement la qualité paysagère et environnementale des extensions urbaines

En complément des orientations générales relatives à la modération de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain (voir fiche *Orientations générales en matière d'aménagement et d'urbanisme*), il est proposé de développer significativement les objectifs de qualité des zones d'extensions urbaines.

Cela implique entre autres le développement de **formes urbaines diversifiées, innovantes et de qualité**, cohérentes avec le caractère urbain, périurbain ou rural de la commune concernée. Par ailleurs, il est nécessaire de veiller à la bonne insertion paysagère et environnementale des nouvelles constructions et aménagements en extension urbaine. En tant qu'espaces privilégiés d'articulation entre le milieu urbain et le milieu naturel et agricole, les franges urbaines devraient faire l'objet d'un traitement qualitatif particulier.

Tout cela peut contribuer également à ménager des « petites poches » de nature et de paysage dans et à proximité du tissu urbain, participant ainsi à développer des cadres de vie de qualité mais aussi à améliorer la biodiversité à l'échelle du territoire.

Promouvoir la qualité paysagère des entrées de ville et village et requalifier celles qui sont dégradées

La notion d'entrée de ville ou de village comporte ici une acception large et multimodale : entrée routière mais aussi les gares ainsi que les voies d'eau navigables.

Les entrées de ville et village par la route devraient faire l'objet d'un traitement qualitatif particulier. Le PLU pourra déterminer des principes généraux de leur traitement mais également identifier les entrées de ville et village à valoriser et requalifier. Ce traitement passe notamment par une meilleure maîtrise de l'affichage publicitaire.

En tant que portes d'entrée de la MEL les gares et les plateformes ferroviaires méritent un traitement qualitatif particulier. Cette qualité passe par un traitement architectural et paysager mais également par le traitement des espaces publics aux abords des gares métropolitaines, en particulier celles du pôle Eura-flandres mais sans oublier celles situées au sud, au nord-est, à l'est et l'ouest du territoire.



Devenus des pôles d'échanges en 2008 et 2013, les travaux de la gare de La Bassée et d'Armentières constituent des exemples de réalisation participant à l'amélioration de l'image des entrées de ville ferroviaires de la MEL.

Le développement du tourisme fluvial sur la métropole, en particulier depuis la réalisation du projet Blue Links reliant la Deûle à l'Escaut, amène des flux de voyageurs depuis les territoires voisins dont la Belgique. Dès lors, **les bords à voie d'eau navigables se trouvent en position d'être la vitrine de la métropole**. Il convient donc de mener un travail particulier de traitement paysager, architectural ainsi que celui des espaces publics situés le long de la Lys, la Deûle, la Marque et le Canal de Roubaix.

.....

Accompagner la valorisation du patrimoine urbain, architectural et paysager, témoin de l'histoire de la métropole comme sa capacité d'innovation et de renouvellement

La richesse du patrimoine architectural, urbain et paysager de la Métropole témoigne de la créativité, du savoir-faire, de l'attachement à notre territoire mais aussi du pragmatisme des générations passées.

Il est nécessaire de mettre en œuvre un principe de précaution pour privilégier les réhabilitations et restaurations des éléments repérés comme d'intérêt patrimonial. Toutefois, la **préservation n'est pas une fin en soi**. Il convient d'encourager la valorisation du patrimoine, sans pour autant le figer, d'accompagner les porteurs de projet sans imposer de normes ou contraintes qui annuleraient toute initiative ou faisabilité de projet.

Par ailleurs, compte tenu de l'identité très forte de notre patrimoine ordinaire et domestique, se servir de la mémoire des lieux et des qualités des réalisations passées doit être une source d'inspiration pour construire la métropole de demain. Il faut encourager les opérations et constructions neuves à tenir compte des tissus urbains et paysages existants, voire à les valoriser. A cette fin, les vues remarquables sur le paysage doivent être préservées dans la mesure du possible.



Tendre à un accès aux équipements, commerces et services de proximité pour tous les Métropolitains

Le territoire de la MEL bénéficie globalement d'un bon niveau d'équipements et de commerces. La situation métropolitaine recouvre toutefois des réalités contrastées quand on analyse la situation de certaines communes ou quartiers.

Pour mettre en œuvre la présente orientation relative à l'accès aux équipements et services, le PLU devra approfondir et contextualiser cette problématique. Il s'agira d'accompagner le renforcement de l'offre dans les secteurs les moins bien dotés, mais aussi de privilégier la localisation des nouveaux équipements, commerces et services à proximité des transports en commun et de favoriser leur accès pour les modes doux de déplacement.

.....

Développer la qualité du cadre de vie quotidien à travers une meilleur offre d'espaces verts de proximité, plus de nature en ville et des espaces publics de qualité adaptés aux évolutions des usages et du tissu urbain

Support d'animation et d'identité, les centres-villes, centres de quartier et les centres bourgs méritent un effort particulier en termes de traitement des espaces publics, de traitement architectural mais également **en termes de qualité d'insertion des façades commerciales**. A défaut d'exister, certaines centralités restent à créer.

En ce qui concerne plus particulièrement l'équipement commercial, le projet de SCoT préconise le renforcement des centralités urbaines et commerciales comme lieu d'accueil privilégié du commerce, et ce, suivant une typologie allant de la centralité métropolitaine à la centralité de proximité. Pour mettre en œuvre les orientations et objectifs du SCoT, le PLU peut identifier les centralités commerciales urbaines existantes ou éventuellement à créer, de préférence à proximité des lieux multimodaux, pôles d'échanges en transports divers.

Par ailleurs, pour préserver certaines centralités commerciales urbaines existantes, il pourra être préconisé des règles spécifiques permettant, par exemple, de réduire le phénomène de tertiarisation des centres villes.

.....
Adapter les services à la population et poursuivre la réflexion à l'échelle supra-communale sur la programmation, le maillage et la mutualisation des équipements

L'offre d'équipements et de services (tels que boulangerie, école élémentaire, centre médical, supermarché etc.) doit **s'adapter** au changement des modes de vie ou encore au vieillissement de la population. Cela implique de s'affranchir des logiques de programmation à l'échelle communale pour tendre vers plus de mutualisation, en particulier dans les communes rurales de la métropole comme celles des Weppes et du territoire Est.



Développer la qualité du cadre de vie quotidien à travers une meilleure offre d'espaces verts de proximité, plus de nature en ville et des espaces publics de qualité adaptés aux évolutions des usages et du tissu urbain

.....
Développer l'offre de nature de proximité et de nature en ville pour atteindre un objectif de 2 400 ha dans le PLU2

Le territoire de la MEL dispose globalement d'une offre assez faible de nature de très grande proximité (= accès en 10 mn à pied). En 2013, elle représentait 1810 ha, soit 16 m²/habitant. Ce chiffre était de 15 m² /habitant en 2008, ce qui démontre une légère embellie.

Le développement de la nature de proximité est un enjeu de cadre de vie mais aussi de santé publique ainsi que de bien être des habitants et le PLU doit l'encourager. Dans cette perspective, il convient d'atteindre un objectif de **20 m² d'espaces verts par habitant**, ce qui correspond à une augmentation de près de 600 ha, pour ainsi atteindre 2400 ha d'espaces verts urbains.

L'offre de nature en ville et de nature de proximité doit être privilégiée notamment en limitant l'imperméabilisation des espaces publics et en y introduisant le plus possible de végétation. Ce type de traitement permet, par ailleurs, de ne pas aggraver le ruissellement des eaux pluviales et de lutter, dans certains cas, contre les îlots de chaleur urbains.

L'effort de développement de la nature de proximité et de la nature en ville est plus particulièrement nécessaire dans les espaces urbains denses de la métropole tels que Lille, Roubaix, Tourcoing et, dans une moindre mesure, Armentières.



Promouvoir des espaces publics adaptés aux besoins et usages des habitants et structurant les développements urbains futurs

Des espaces publics dits de qualité n'impliquent pas une surenchère de matériaux coûteux, d'emprise ou de mobilier. Il s'agit plutôt d'accompagner dans le PLU une conception d'espaces publics et collectifs de proximité qui tienne compte des attentes des habitants et contribuent également à l'accueil satisfaisant des futurs usagers dans le cadre de nouvelle opération d'urbanisme.

Il s'agira d'aménager des espaces publics en capacité d'accueillir l'ensemble des nouveaux déplacements (tous modes) générés par les développements et renouvellements urbains, et en veillant à permettre une offre de stationnement adaptée et intégrée sur le plan architecturale et paysager. Cette exigence passera, dans des secteurs de développement urbain en renouvellement urbain comme en extension par de fortes ambitions en matière de création d'espaces publics suffisamment adaptés au flux nouveaux générés en déplacement modes doux, en transports collectifs et en voiture, et incitatif à une mobilité raisonnée des personnes et des biens.

Il s'agira également d'identifier les usages adaptés à chaque situation urbaine ou rurale, dépendante du type de fonctions du lieu ou du quartier (mixte, à dominante d'habitat, d'activités, de commerces, d'équipements, etc). Faire une place au végétal et à une conception écologique des espaces publics est également un enjeu important.

Cette approche peut être particulièrement développée dans le PLU en ce qui concerne les opérations neuves en renouvellement ou en extension.

Mettre en œuvre des espaces publics apaisés favorables aux modes doux de déplacement

La question de l'espace public et de sa pacification est essentielle, en la hiérarchisant notamment (centralités, secteurs résidentiels, projets urbains à venir), afin de favoriser « la ville des proximités ». Elle va intrinsèquement dans le sens de **l'amélioration des conditions de déplacements en modes doux pour tous** (marche à pied, vélo, mobilité réduite...), en aménageant un réseau piéton maillé et confortable y compris en développant des formes urbaines perméables et propices à ces usages, ainsi qu'un réseau cyclable qui permettent de se rendre simplement aux aménités urbaines, aux services, aux équipements de « proximité » ou des quartiers voisins.

Le partage plus équitable de la voirie passe également par l'affirmation d'une politique cyclable de la MEL qu'il convient de transcrire dans le PLU en actant une véritable armature lisible et sécurisée, au même titre que celle de la voirie et des Transports collectifs, et une « stratégie » du stationnement vélo différenciée en fonction des usages, passant par des aménagements, équipements et des normes spécifiques.

Développer un maillage des espaces publics à l'échelle du quotidien pour tous les modes de transports et pour tous les usages

Il existe un enjeu fort de continuité des espaces publics entre les nouvelles opérations **d'aménagement et les quartiers existants** mais également au sein des quartiers déjà existants. Cette problématique se pose plus particulièrement dans les espaces périurbains et ruraux de la métropole, où la plupart des opérations d'aménagement, réalisées sous forme de lotissement, se tournent le dos les unes par rapport aux autres.

Par ailleurs, il convient également **d'atténuer**, dans certains secteurs, les coupures urbaines liées aux infrastructures ferroviaires et routières en améliorant notamment leur franchissement.



ENVIRONNEMENT, RISQUES
& TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

***“ Assurer la transition
écologique, préserver
les ressources et prévenir
les risques. ”***

Objectif n°6 de la révision du PLU
de la Métropole Européenne de Lille
délibéré le 13 février 2015



Orientations générales du PADD du PLU² proposées au débat :

↳ **Contribuer à la reconquête et à la connexion des espaces à forte valeur écologique et préserver la ressource en eau**

- ↳ Contribuer à développer la part d'espaces à fortes valeurs écologiques du territoire
- ↳ Accompagner la matérialisation des corridors écologiques et des espaces naturels relais
- ↳ Préserver et protéger LA RESSOURCE EN EAU notamment en polarisant les développements dans l'aire d'alimentation des captages du sud de la métropole

↳ **Limiter l'exposition de la population aux risques et aux nuisances**

- ↳ Gérer et maîtriser le risque inondation sur le territoire
- ↳ Limiter l'exposition de la population aux risques technologiques et aux nuisances, en particulier dans les secteurs de multi-exposition
- ↳ Poursuivre le caractère précurseur du PLU1 dans l'identification et la gestion des sites et sols pollués

↳ **Préparer l'avenir énergétique de la métropole en proposant un PLU2 qui permette à terme la construction d'un territoire à énergie positive**

- ↳ Optimiser et développer la production et la consommation d'énergie renouvelable ou de récupération (ENRR) sur le territoire
- ↳ Favoriser la sobriété énergétique dans les constructions et les aménagements



Contribuer à la reconquête et à la connexion des espaces à forte valeur écologique et préserver la ressource en eau

Contribuer à développer la part d'espaces à fortes valeurs écologiques du territoire

Le territoire métropolitain se caractérise par une faible part d'espaces purement naturels (un peu moins de 4% de la superficie du territoire, soit environ 2400 ha). Par ailleurs, la qualité globale et les fonctions écologiques des espaces tendent à se dégrader. La reconquête écologique est un véritable enjeu pour le territoire métropolitain.

Le potentiel de « reconquête » est réel. Conformément aux documents cadre en la matière (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), etc.), près de 6000 ha sont identifiés comme espaces d'intérêt écologique (aussi dénommés réservoirs de biodiversité) sur le territoire de la MEL (source : état initial de l'environnement).

Ils correspondent principalement aux vallées des grands cours d'eau à l'écart des zones urbaines les plus denses et à quelques zones agricoles aux pratiques plus ou moins extensives (prairies, cultures-prairies).

Le PLU2 doit contribuer à préserver et conforter ces espaces à forte valeur écologique en traduisant notamment les orientations et objectifs proposés par le projet de SCoT.

Il s'agira tout d'abord d'approfondir l'identification de ces espaces et d'y réguler l'utilisation des sols en fonction de leurs caractéristiques propres. Puis, il conviendra de déterminer le périmètre et la nature des zones tampons qui participeront au maintien des fonctionnalités écologiques des « cœurs de site ». A terme, les zones tampons pourraient permettre de développer les qualités et l'emprise des espaces à forte valeur écologique et d'optimiser le potentiel des 6000 ha d'espaces d'intérêt écologique inventoriés sur le territoire (ZNIEFF 1 et 2, ENS, sites d'intérêt écologique, ...). Très peu des espaces inventoriés sont préservés réglementairement au titre de l'environnement.

Accompagner la matérialisation des corridors écologiques et des espaces naturels relais

Les corridors écologiques sont identifiés par le projet de SCoT mais leur localisation reste à préciser dans le cadre du PLU.

Les corridors écologiques sont « localisés » par le projet de SCoT mais leur matérialisation peut se heurter à plusieurs obstacles, en particulier quand ils viennent se superposer à des projets d'équipements, d'infrastructures ou d'aménagement.

Sans rendre les corridors purement inconstructibles, le PLU2 peut, par exemple, privilégier dans ces corridors les projets et installations qui sont de nature à renforcer les fonctionnements écologiques du territoire. Pour les projets d'autre nature et en l'absence d'alternative, le PLU2 pourrait contribuer à ce que des mesures de réduction des impacts ou de compensation soient observées.

Les mêmes types de proposition peuvent être formulés en ce qui concerne les espaces naturels relais, identifiés eux aussi par le projet de SCoT.

Préserver et protéger la ressource en eau notamment en polarisant les développements dans l'aire d'alimentation des captages du sud de la métropole

Le territoire métropolitain bénéficie de ressources en eau abondantes et diversifiées, tant superficielles que souterraines.

De façon générale, le PLU2 doit favoriser les mesures d'une gestion intégrée de la ressource en eau pour préserver et reconquérir les milieux aquatiques, les zones humides et les zones naturelles d'expansion de crues et de retrouver un bon état écologique et un bon écoulement hydraulique des cours d'eau. Par ailleurs, les conditions d'aménagement à développer dans le PLU devront encourager la gestion durable et intégrée des eaux pluviales.

Les ressources souterraines (nappe de la craie au sud et nappe du calcaire carbonifère au nord) fournissent, avec les eaux de la Lys, une large part de l'eau potable de l'agglomération.

Toutefois, la nappe de la craie, qui assure à elle seule plus de la moitié de l'alimentation en eau avec notamment les champs captants du sud de Lille, est à la fois très productive et très vulnérable. Plus large que les périmètres de la déclaration d'utilité publique (DUP) et



du projet d'intérêt général (PIG) des champs captants, **la protection de l'aire d'alimentation** des captages (AAC) du sud de la métropole est un enjeu majeur au regard des très faibles marges de manœuvre dont le territoire dispose pour gérer l'alimentation en eau potable en situation de crise. Ce territoire est aussi un territoire très attractif pour les développements économiques et résidentiels.

Il s'agit pour le PLU2 de concilier ces enjeux de protection qualitative et quantitative avec un développement urbain équilibré.

Comme le projet de SCoT le préconise, les **développements sur le territoire de l'AAC se feront prioritairement en renouvellement urbain.**

D'autre part, les besoins en extension urbaine **devront être justifiés et il est proposé de concentrer les extensions et projets de développement sur une partie du territoire** de façon à optimiser les mesures de compensation et de mutualiser les dispositifs de contrôle qui seront à mettre en œuvre.

Enfin, l'amélioration de la qualité de la ressource en eau nécessitera de mettre en place des mesures de protection adéquates et de promouvoir un urbanisme exemplaire répondant à des exigences environnementales renforcées dans toute l'AAC que ce soit pour les projets en renouvellement urbain ou en extension.



limiter l'exposition de la population aux risques et aux nuisances

..... Gérer et maîtriser le risque inondation sur le territoire

Les principales origines des inondations sur le territoire de la MEL sont les débordements des cours d'eau (principalement la Marque rivière et la Lys aval) et le ruissellement pluvial qui s'expliquent par l'imperméabilisation et certaines pratiques culturelles, se conjugue avec des débordements de réseaux.

Comparativement à d'autres agglomérations les populations exposées et les enjeux humains sont limités. Toutefois, les événements sont souvent de durée importante compte tenu de la topographie et de la nature du sol et sous sol métropolitains.

Afin de ne pas aggraver la situation dans les vallées de la Lys et de la Marque et de ne pas exposer davantage la population, il est nécessaire d'éviter tout nouveau développement urbain dans les secteurs à risque et de subordonner l'urbanisation à des règles constructives adaptées.

Par ailleurs, le PLU2 doit contribuer à maintenir les fonctionnalités des **zones d'expansion de crues.**

Enfin, la réduction de l'aléa dans le cadre d'opérations de rénovation, de requalification urbaine et d'infrastructures doit être recherchée.

En ce qui concerne le ruissellement pluvial, un plan de prévention des risques est en cours d'élaboration sur le territoire de la MEL, la prise en compte du **risque de ruissellement et d'érosion du sol par une gestion de l'imperméabilisation des sols** doit permettre à terme de maîtriser, voire réduire le risque inondation.

.....

..... Limiter l'exposition de la population aux risques technologiques et aux nuisances, en particulier dans les secteurs de multi-exposition

Par son histoire industrielle et sa position de carrefour routier à l'échelle de l'Europe du Nord Ouest, la métropole est un territoire particulièrement exposé à un ensemble de risques technologiques et de nuisances (pollution des sols et sédiments des rivières et canaux, pollution de l'air générée par les transports routiers et le chauffage, nuisances sonores, sites industriels à risque, transports de matière dangereuse, risque d'effondrement des anciennes carrières souterraines). Se cumulant parfois localement, ils peuvent conduire à des phénomènes de multi-exposition.

En accompagnement des outils régaliens de prévention et de gestion et des politiques ambitieuses déjà menées sur le territoire en matière de bruit, d'ondes électromagnétiques, qualité de l'air, etc., le premier levier du PLU2 consiste à ne pas exposer davantage de population en limitant fortement, voire en **interdisant l'urbanisation dans les secteurs les plus sensibles** et en particulier dans les secteurs de multi exposition (voir fiche aménagement, urbanisme, consommation foncière, principes de localisation préférentielle des développements).

Des mesures spécifiques seront à décliner dans le PLU2, concernant plus précisément le risque d'effondrement lié à la présence des cavités souterraines, les précautions à observer par rapport aux risques sanitaires liés aux champs électriques et magnétiques générés par le transport d'électricité, l'exposition des populations aux nuisances sonores et la préservation de zones de calme.

De façon plus générale, un principe d'intégration des problématiques santé-environnement dans les projets peut être encouragé par le PLU2.



Poursuivre le caractère précurseur du PLU1 dans l'identification et la gestion des sites et sols pollués

Héritage de son passé industriel, le territoire compte de nombreux sites et sols pollués ou potentiellement pollués. Confrontée à ce lourd héritage, la MEL a développé, depuis quelques années, en lien avec ses partenaires, des outils de connaissance approfondie de ces problématiques mais aussi tout un cadre méthodologique pour la prise en compte des sols pollués dans l'aménagement urbain.

Le PLU en vigueur avait posé les tous premiers jalons de cette démarche d'information et d'encadrement de la gestion des sites et sols pollués. Le dispositif, bien que précurseur en 2004, est imparfait et obsolète au regard des progrès réalisés depuis.

Le PLU2 intégrera notamment les nouveaux dispositifs de « secteurs d'information sur les sols » issus de la loi ALUR.



Préparer l'avenir énergétique de la métropole en proposant un PLU2 qui permette à terme la construction d'un territoire à énergie positive

En complément des orientations en faveur de la réduction des déplacements et de développement des transports alternatifs à la voiture particulière (voir fiche Axe thématique 3 : *Améliorer l'accessibilité de la Métropole, la desserte de ses territoires et la fiabilité des déplacements*), il s'agit de combiner l'optimisation et le développement de la production et de la consommation d'énergie renouvelable ou de récupération (ENRR) à des efforts en matière d'économies d'énergie et d'efficacité énergétique pour atteindre les objectifs fixés dans le Plan Climat Energie Territorial Métropolitain et permettre une réduction significative et continue du recours aux énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre. C'est finalement organiser l'aménagement de notre territoire pour le rendre efficient en matière de production ENRR notamment à partir des ressources disponibles sur le territoire, favoriser l'auto-consommation locale de l'énergie et assurer sa sobriété en matière de consommation.

.....

Optimiser et développer la production et la consommation d'énergie renouvelable ou de récupération (ENRR) sur le territoire

Grande consommatrice d'énergie, la métropole lilloise dépend fortement de la production extérieure d'énergie. L'ambition du PLU2 est de fixer les conditions en terme d'aménagement du territoire pour atteindre les objectifs du Plan Climat Energie Territorial Métropolitain de multiplier par 4,7 la production locale d'ENRR et faire de la Métropole Européenne de Lille une métropole pionnière de la 3ème révolution industrielle.

Il s'agit d'offrir les conditions de développement urbain qui permettent, à terme, de limiter la dépendance énergétique du territoire en développant et en optimisant la **production et la consommation d'énergies renouvelables** et de récupération.

Le PLU2 doit par ailleurs inciter au renforcement des performances énergétiques des projets d'aménagement (sobriété énergétique, production d'énergie ENRR à partir de ressources locales, auto-consommation et approvisionnement énergétique planifié).

Il convient également de planifier le développement des réseaux d'énergie sur le territoire en favorisant le transport et l'injection d'énergies EnRR locales (énergies fatales, énergies solaires, biogaz...), de développer en particulier les réseaux de chaleur à Energie renouvelable ou de récupération à partir des nombreuses sources d'énergie fatale disponibles (ENRR) sur le territoire notamment et d'articuler le développement urbain avec les réseaux et les sources de production d'ENRR locales, en privilégiant l'urbanisation à proximité des réseaux ENRR existants **et l'auto-consommation de l'énergie produite localement**, à Lille, Lambersart, Mons en Baroeul, Villeneuve d'Ascq, Wattrelos, Roubaix ou encore Wattignies, et futurs et en y favorisant le raccordement des constructions neuves et existantes.

Enfin le PLU2 peut accompagner, via par exemple des outils de mobilisation foncière et des règles d'urbanisation incitatives, le développement d'unités de production d'ENRR sur le territoire (ex : **production d'énergie solaire** sur les bâtiments, les zones économiques et les zones commerciales ; unité de méthanisation en lien avec les secteurs agricoles et les zones de productions de déchets fermentescibles ; équipements de production et de stockage de combustibles « biomasse » dans les zones urbanisées et à urbaniser dans les espaces de production potentiels ; valorisation des énergies fatales disponibles auprès des industriels, entreprises et collectivités ; développement de la géothermie dans les secteurs favorables ; etc.).

.....

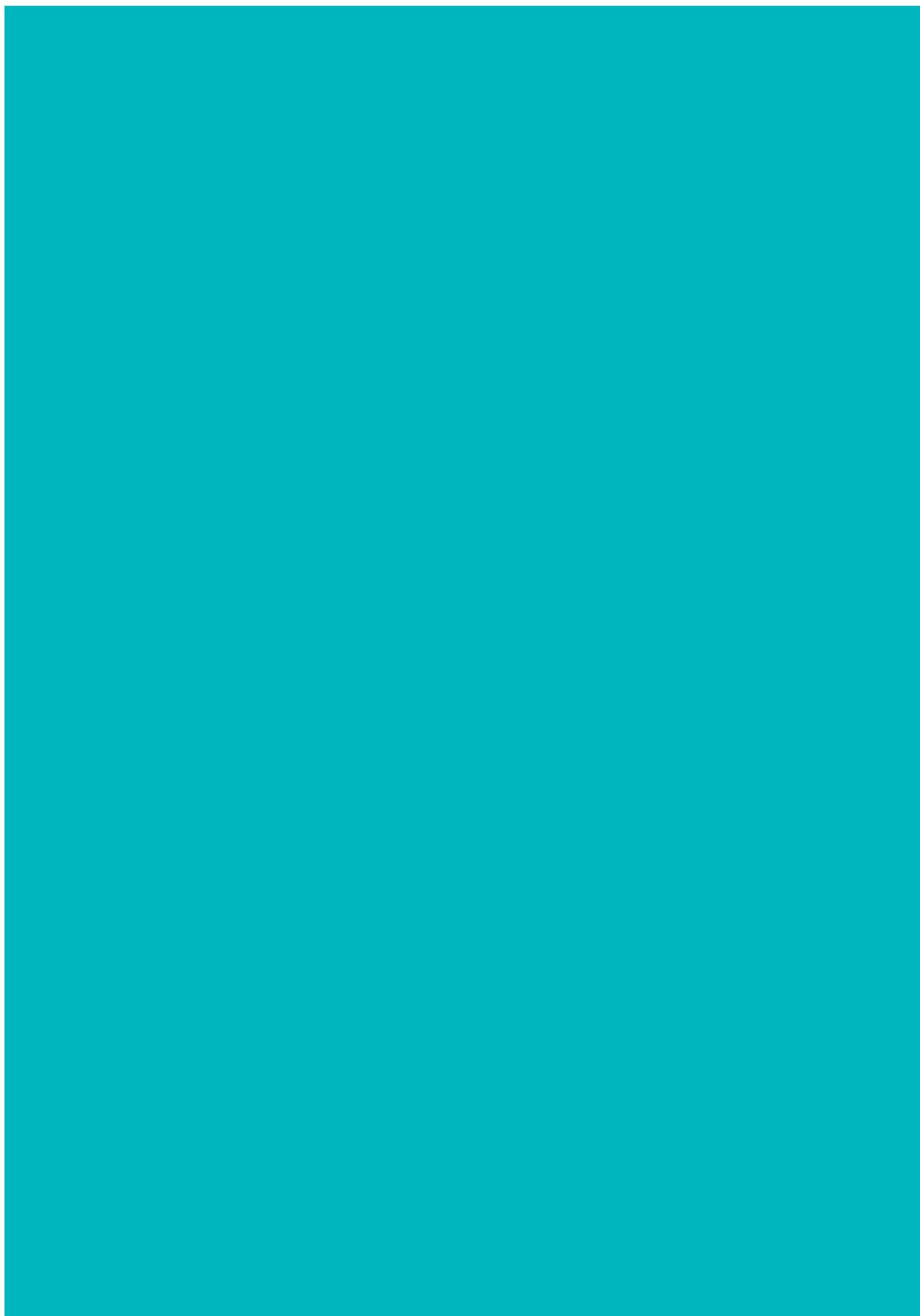
Favoriser la sobriété énergétique dans les constructions et les aménagements

Une part importante des bâtiments tertiaires, des logements, des bâtiments industriels et commerciaux sur le territoire sont anciens et sont fortement consommateurs d'énergie.

Aussi, pour préparer l'avenir énergétique métropolitain, il s'agit d'encourager dans les projets d'aménagements, constructions et réhabilitations:

- la sobriété énergétique des **bâtiments et installation;**
- le recours aux ENRR et notamment aux ENRR produites localement en vue de **développer l'auto-consommation ;**
- l'intégration de préconisations bioclimatiques pour l'implantation des constructions.

Par ailleurs, **afin de limiter le phénomène d'îlots de chaleur et d'assurer la régulation thermique dans les secteurs les plus artificialisés** du territoire, le PLU doit accompagner le **développement d'espaces de respiration** au sein des quartiers. Plus globalement, les projets d'aménagement devront prendre en compte l'ensemble des risques potentiellement aggravés par les changements climatiques à venir.



ANNEXES

Synthèse du Diagnostic

Développement économique

Rayonnement & Attractivité

Mobilité, Déplacements

Habitat & solidarité

Cadre de vie & Proximité

Synthèse de l'état initial de l'environnement

Environnement, Risques &
Transition énergétique



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Une place importante au sein de l'économie régionale, à maintenir et renforcer

La place de la Métropole au sein de l'économie régionale est importante, puisqu'elle représente un quart de l'emploi de la région, de la masse salariale et du PIB régional¹.

Une économie productive en mutation, à accompagner

Les secteurs les plus performants de l'économie productive métropolitaine sont les services aux entreprises et le commerce de gros et de la vente à distance, bien que ce secteur ait enregistré la plus forte dégradation récemment. Les technologies de l'information et de la communication ainsi que le transport de marchandises et de l'entreposage sont également bien représentés, avec une forte progression de ce secteur dernièrement, qu'il conviendrait de renforcer. A contrario, le secteur de l'industrie présente des faiblesses importantes, puisqu'il représente le deuxième poids le plus faible à l'échelle nationale après la métropole de Montpellier². Ce constat est d'autant plus marquant que la métropole de Lille est historiquement une terre d'industrie. En outre, l'offre foncière et immobilière pour les activités de production, d'artisanat et de logistique, est aujourd'hui insuffisante ou inadaptée. Il manque des grandes surfaces d'implantation, tant industrielles que logistiques.

Une économie présentielle motrice, à renforcer

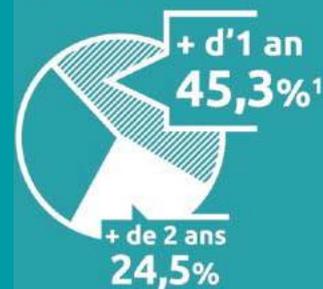
L'économie présentielle a enregistré pour sa part une forte progression ces dernières années, qu'il conviendrait de stabiliser, notamment dans le domaine de la santé, de l'action sociale et de l'enseignement ainsi que dans le secteur du commerce à destination des habitants³.

Une forte tertiarisation de l'économie métropolitaine :

52% des emplois salariés privés¹

1. Répartition de l'emploi salarié privé, Diagnostic du SCOT.

Une forte proportion de chômeurs de longue durée :



1. Zone d'emplois Lille-Roubaix-Tourcoing, INSEE 2012.

1. Emploi total, Estel INSEE 2012.

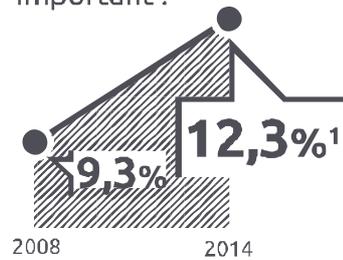
2. OPE, « Economie productive en 2014 - repères », octobre 2015.

3. Diagnostic du SCOT.

Un niveau de chômage important, lié à l'inadéquation entre l'offre et la demande, à faire coïncider

Malgré la progression de différents secteurs économiques, le niveau de chômage de l'arrondissement lillois a progressé de 9,3% en 2008 à 12,3% en 2014¹. Le taux de chômage de la métropole se positionne donc en dessous de la moyenne régionale (13% en 2013) mais au-dessus du taux national (9,8%). La métropole se distingue des autres territoires français par la durée de son chômage, plus longue qu'ailleurs². La précarité liée au manque d'emplois touche fortement les jeunes adultes³. Ce phénomène s'explique par une inadéquation entre l'offre d'emploi et les qualifications des demandeurs habitant la métropole, puisque l'emploi total, a pour sa part, progressé de 20% depuis 1968. Cette progression reste toutefois moins importante que dans l'ensemble de la France hors Ile-de-France (29%) et que dans les autres agglomérations (Lyon : 44% ; Marseille : 29%)⁴. Le fait que la part des ouvriers non qualifiés et qualifiés demandeurs d'emploi était de 23% sur l'arrondissement en 2015, quand les offres d'emploi pour cette population ne représentaient que 13% du nombre d'offres total, vient à nouveau étayer cette conclusion⁵. En outre, certaines créations d'emploi sur l'arrondissement profitent donc à des personnes résidant en dehors de celui-ci.

Un taux de chômage important :



1. Comité de bassin d'emploi de Lille Métropole, 2014.

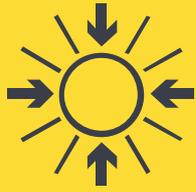
Diagnostic économique métropolitain (LMCU) et Comité de bassin Lille Métropole 2014.

Diagnostic économique métropolitain (LMCU).

Diagnostic du SCoT.

Diagnostic du SCoT.

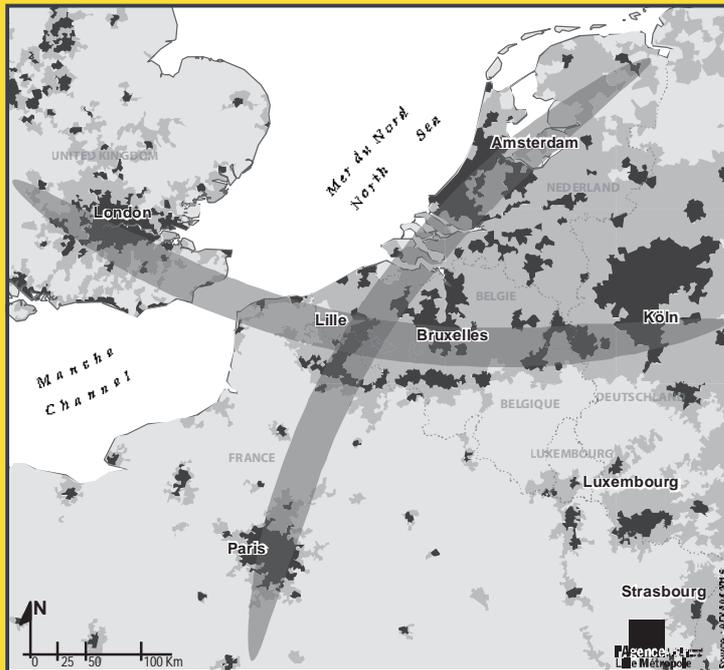
Comité de bassin d'emploi Lille Métropole, « Le marché du travail dans l'arrondissement de Lille, bilan 2014 », juillet 2015.



RAYONNEMENT & ATTRACTIVITÉ

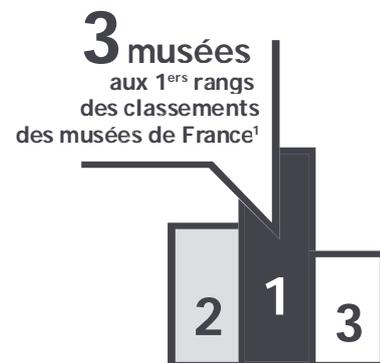
Une position de carrefour routier et ferroviaire internationale exceptionnelle

La métropole lilloise a su tirer parti de son positionnement géographique au cœur du triangle Paris-Londres-Bruxelles, grâce notamment au développement de son accessibilité ferroviaire à grande échelle, et à l'arrivée de la grande vitesse sur le hub Eura-Flandres. Grâce à l'extension progressive du réseau LGV, la métropole lilloise est devenue un point charnière du réseau grande vitesse nord-européen et national. Cette ouverture est essentielle pour l'accessibilité de la métropole régionale, son rayonnement et sa visibilité. La forte accessibilité ferroviaire de Lille pose cependant la question du rôle de l'aéroport dans l'attractivité métropolitaine, enregistrant des flux beaucoup moins importants.



Un niveau d'équipements satisfaisant, à faire rayonner

La réussite de grands événements culturels tels que Lille 2004 (9 millions de visiteurs) permet de renforcer l'attractivité de la métropole. Le nombre de nuitées en hôtel a progressé ces dernières années, mais la majorité des visiteurs viennent pour des raisons professionnelles (65% des nuitées totales). En outre, les dépenses liées au tourisme sont bien plus faibles que sur d'autres métropoles, comme Marseille ou Lyon. Malgré le succès de certains événements et équipements, son image de marque doit être valorisée. Enfin, bien que les espaces publics emblématiques représentent des éléments essentiels de visibilité et de cohérence globale de la métropole, son image est plus portée par ses équipements culturels et sportifs, dont la présence s'est renforcée. Même si l'on peut identifier des opérations récentes (parc Barbieux, parc JB Lebas...) un déficit de ces espaces publics demeure.



Une dynamique de développement des fonctions métropolitaines

Avec ses 77 sièges d'entreprises de plus de 500 salariés, la métropole est un centre majeur de décision économique. La présence de grands groupes a permis de développer certaines fonctions métropolitaines. Le poids de ces fonctions dans l'emploi total la place ainsi en 3^{ème} position derrière Lyon et Toulouse (hors Île-de-France). Elle se distingue notamment du reste des métropoles par un poids de cadres supérieurs dans les fonctions liées à la gestion et au commerce inter-entreprises¹.



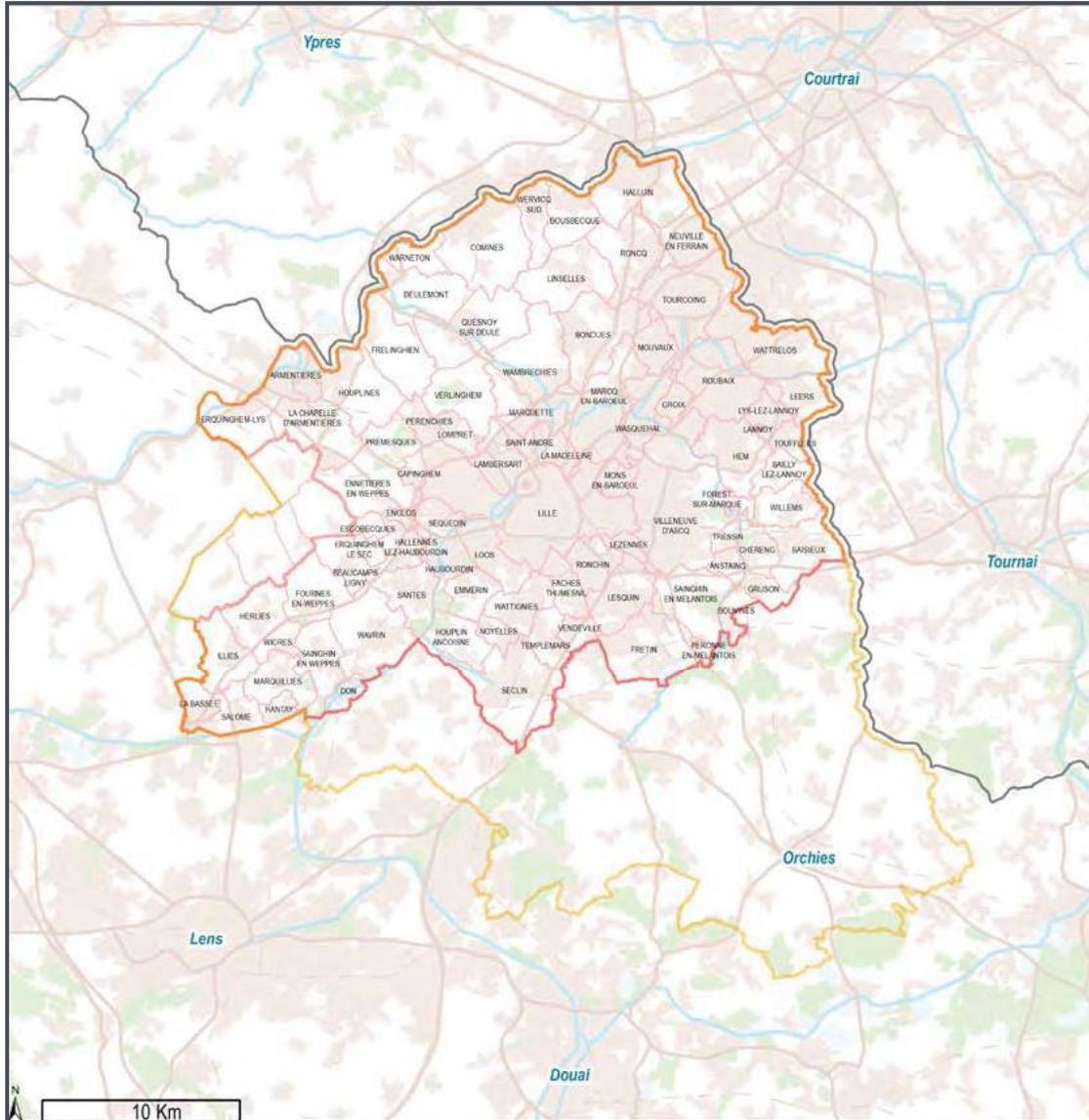
1. PMDE

Mais encore insuffisante pour atteindre le statut de métropole européenne

Le poids des cadres dans les trois autres fonctions métropolitaines que sont la conception/recherche, les prestations intellectuelles et la culture/loisirs est cependant plus faible qu'ailleurs. En outre, les investissements du secteur de la conception/recherche dans les hautes technologies sont bien moins élevés que dans les autres métropoles françaises². Ces différents constats permettent de comprendre pourquoi l'indice d'internationalisation, rendant compte de la présence sur une métropole de fonctions économiques internationales et de son insertion dans les réseaux internationaux, est plus faible à Lille qu'à Marseille ou Lyon. Malgré l'énergie déployée ces dernières années, il reste encore des efforts à produire pour atteindre le niveau de métropolisation souhaité.

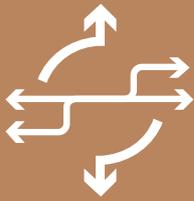


Plan de situation de la Métropole Européenne de Lille



Légende

- | | |
|--|--|
|  Contour de Métropole Européenne de Lille |  Occupation du sol (CLC 2012) |
|  Communes de la MEL |  Espaces artificialisés |
|  Périmètre du SCOT |  Espaces forestiers & semi-naturels |
|  Frontière franco-belge |  Espaces eaux & zones humides |
| Axes principaux (EMG) | |
|  Routes principales | |
|  Réseau ferroviaire | |
|  Cours d'eau & canaux | |



MOBILITÉ, DÉPLACEMENTS

La modernisation de la gare Lille-Flandres afin de renforcer son rôle régional

Un réseau ferré régional dense s'articule sur 6 branches principales autour du nœud Lille-Flandres. Ainsi, 500 trains par jour y arrivent et en partent¹, la reliant aux principales gares régionales. Toutefois, des freins au développement de cette gare existent. La configuration du réseau en étoile et son corollaire, le manque d'une offre de services tangentiels ne transitant pas par Lille Flandres, induit une forte pression sur cette gare. Sa situation de cul-de-sac et les flux de nature différente (TER, TGV, fret) sur les mêmes lignes sont également autant de contraintes pour l'accroissement des capacités ferroviaires et du trafic régional.

+17,5%

montées/descentes
entre 2008 et 2012
Gare Lille Flandres



Le problème de la congestion du réseau routier structurant

Le trafic routier augmente dans la métropole, du fait de ses flux internes mais également des flux entre la métropole et l'extérieur, qui ont crû de 23% entre 1998 et 2009². Etant donné le positionnement de la métropole au cœur d'un des principaux corridors européens, le transport routier de marchandises s'accroît également, les modes de fret alternatifs restant peu utilisés, malgré la densité des infrastructures ferroviaires et fluviales, amenées à se renforcer avec l'émergence de projets comme le canal Seine Nord Europe. Le système routier structure ces différents flux, de nature et d'échelles différentes. Dessiné en étoile autour de Lille, sans voie de contournement routier permettant d'éviter le cœur de l'agglomération, le réseau routier, par les différents types de flux qu'il supporte et par sa configuration, est donc propice au phénomène de congestion, notamment en période d'heure de pointe. Ceci questionne l'accessibilité de la métropole, du fait de la fragilité du réseau routier structurant.

70%

du total des échanges
entre la Métropole
et d'autres territoires
se fait avec la région
Nord-Pas de Calais¹



1. MEL, « Etude stratégique sur le programme d'action pour la réalisation des lieux d'intermodalité du territoire de la MEL »

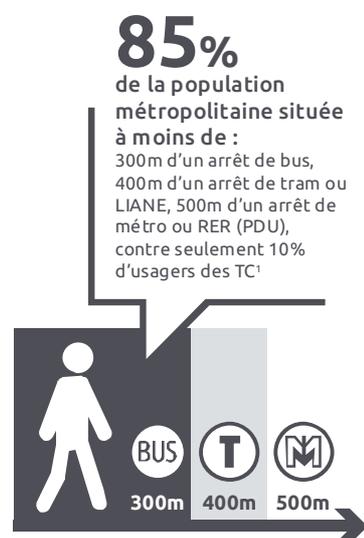
1. Diagnostic du SCoT
2. Diagnostic du SCoT

La fragilité de l'offre en transports en commun structurants

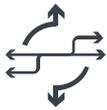
Bien que le réseau de transports en commun de la métropole, structuré autour de deux lignes de métro, permettent de garantir une desserte performante, l'augmentation de sa fréquentation (près de 20% entre 2006 et 2012¹) induit des phénomènes de congestion, notamment pendant les heures de pointe. Les performances du réseau se heurtent également à certaines fragilités liées à sa structure, comme son déficit de maillage et son manque de redondance.

La part prépondérante de la voiture dans les modes de déplacements

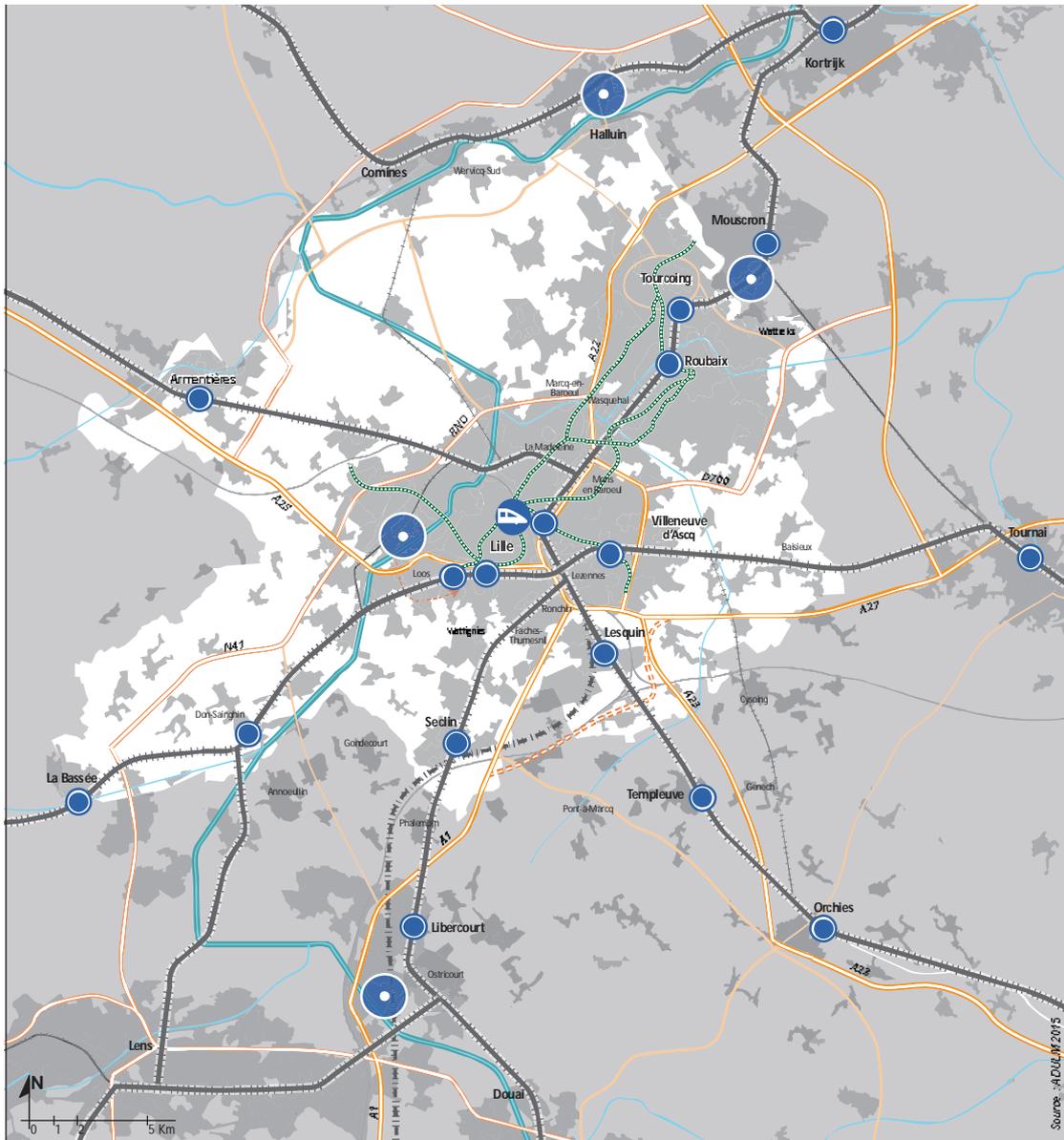
Bien que la marche y soit très pratiquée (31% de part modale, comparable à Grenoble ou Lyon) et malgré le développement du V'lille, le recours à la voiture reste prépondérant (55% de part modale). Les transports en commun sont presque deux fois moins utilisés qu'à Lyon (seulement 99 déplacements/an/habitant contre 185). Ceci peut en partie s'expliquer par une intermodalité moins performante : le réseau de transport lyonnais compte 25 parcs relais tandis que le réseau lillois n'en compte que 10. Ainsi, les transports en commun ne sont pas optimisés, ceci interrogeant les possibilités de report modal, et que les modes actifs sont davantage à développer.



1. Enquête déplacements 2006



Améliorer l'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements (PADD du SCOT)



En confortant le réseau ferroviaire...

- Préservation et consolidation du réseau TER et TERGV : l'étoile ferroviaire
- Un projet pour pallier à la congestion des axes routiers : Le Réseau Express Grand Lille

... en optimisant le réseau routier structurant

- Voie capacitaire eurométropolitaine
- Voie structurante principale
- Voie structurante en projet
- Réserve routière structurante

... en assurant des portes d'entrées au territoire et l'intermodalité

- Plate-forme multimodale marchandise
- Euraflandres, porte d'accès de la métropole
- Pôle intermodal

... et en s'appuyant sur le réseau fluvial dans l'optique du futur canal Seine-Nord Europe.

- Voie navigable

- Voie rapide
- Voie TER
- LGV
- Voie et cours d'eau
- TC urbain lourd
- Tache urbaine





HABITAT & SOLIDARITÉS

Des besoins importants liés aux spécificités démographiques de la métropole

La faible croissance de la population caractérise la démographie de la métropole. Toutefois, malgré un solde migratoire négatif (-0,70%)¹, les besoins en logement sur le territoire métropolitain sont de plus en plus importants. Les spécificités structurelles de la MEL participent à l'augmentation de ces besoins, l'accroissement du nombre de ménages étant 5 à 6 fois supérieur à la croissance démographique². Ce desserrement est à la fois lié à l'évolution des modes de vie (décohabitation, familles monoparentales) et à l'arrivée de nombreux étudiants vivant seuls sur le territoire. Ces transformations des caractéristiques des ménages participent à l'augmentation de besoins en logements sur le territoire. L'objectif 2012-2018 du PLH de construction de 6000 logements par an illustre le manque quantitatif de l'offre actuelle. A mi-parcours, le bilan est d'ailleurs positif, la production de logements tendant vers l'objectif du PLH.

Une structure du parc insuffisamment diversifiée

Le parc de logements de la métropole se caractérise tout d'abord par sa forte proportion de maisons individuelles (54,4%). L'autre spécificité de la structure du parc est son ancienneté, 35,5% des logements ayant été construits avant 1946³, ceci soulevant des enjeux en matière d'intervention sur l'habitat privé dégradé et de précarité énergétique des ménages.



4764 logements
commencés
entre 2005 et 2013 .

1. SITADEL

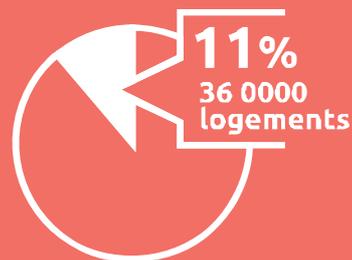


6378
logements neufs
ont été autorisés par an
entre 2005 et 2014

1. SITADEL

Part du logement
potentiellement
indigne en 2007¹

% du parc de logement total



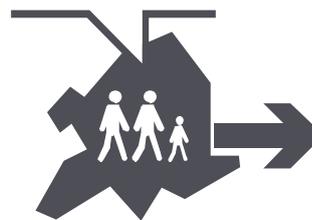
1. FLOCOM

1. INSEE, RGP 2006, 2011
2. INSEE, RGP 2006, 2011
3. INSEE RGP

Des besoins en inadéquation avec la structure du parc de logements

Les modalités d'occupation mettent en exergue l'inadéquation entre l'offre de logements et les besoins des ménages du territoire métropolitain. Les situations de sur-occupation, 1 ménage sur 5 sur l'ensemble du parc et de sous-occupation, 3 ménages sur 5 en propriété occupante, illustrent ce décalage entre offre et occupation de logements au sein de la métropole¹. Ce dernier phénomène est notamment dû au vieillissement de la population, et au manque d'offre adaptée pour les seniors en perte d'autonomie sur la métropole. De même, la faible part du logement social dans la structure du parc pose problème, quand 2 ménages sur 10 se trouvent sous le seuil de pauvreté et que 6 ménages sur 10 sont éligibles au logement social, alors que seulement 26% des logements peuvent répondre à cette demande spécifique². Le parc social n'est ainsi pas en capacité d'accueillir l'ensemble des demandeurs, tandis que l'ensemble du parc peine à répondre, dans la diversité de son offre, aux dynamiques démographiques actuelles et aux besoins de publics spécifiques. Ce manque induit une difficulté des ménages à s'inscrire dans l'offre actuelle et un blocage dans les parcours résidentiels, ce qui contribue à réduire l'attractivité résidentielle de la métropole.

3 ménages sur 4
quittant le territoire sont
des actifs (74%) dont 54%
appartiennent à la tranche
d'âge des 25-39 ans¹



1. INSEE 2011



CADRE DE VIE & PROXIMITÉ

Des paysages de caractère, vecteurs d'une identité territoriale prononcée, mais fragiles

Terre de contrastes paysagers, la métropole présente à la fois un visage de séquences urbaines denses d'époques variées, mais aussi de plaines rurales préservées. Formes urbaines diversifiées, structures villageoises, trame végétale et agricole, canaux sont autant de composantes s'organisant pour caractériser ces paysages spécifiques. De véritables atouts existent. L'eau est souvent présente sur le territoire, mais celle-ci pourrait être rendue plus perceptible et plus accessible. Les vues remarquables, rares dans ce plat pays lorsqu'elles ne sont pas limitées par l'urbanisation, contribuent à la découverte et à l'image du territoire. L'usage généralisé de la brique dans les techniques constructives a permis de conserver un caractère homogène au territoire, tout en offrant originalité et créativité architecturale.

Un patrimoine riche, dont la reconnaissance reste à poursuivre

Participant à ces paysages de caractère, le patrimoine de la métropole est le témoin de son passé industriel, mais également du contact entre les cultures flamande et française. Si certains paysages ou éléments patrimoniaux sont identifiés et mis en valeur au regard de différentes labellisations ou protections (beffrois patrimoine mondial, sites et monuments classés ou inscrits, secteur sauvegardé), d'autres sont inégalement reconnus. Le patrimoine dit « ordinaire » souffre d'un déficit de visibilité, en particulier le patrimoine industriel et celui du 20ème siècle tout autant marqueurs de l'identité territoriale que le patrimoine protégé. Le patrimoine bâti rural et agricole (fermes, maisons des 18è et 19è siècles) représente lui aussi un potentiel, sous réserve d'encadrer son évolution en respect de son architecture. Dans un souci de conforter leur attractivité touristique, la valorisation de ces patrimoines passe par leur nécessaire mise en réseau.



9% du territoire de la MEL couvert par des sites et monuments protégés au titre de leur intérêt architectural ou paysager (5 460 ha sur 61 145 ha)¹.

1. EIE

Des paysages du quotidien de qualité inégale mais des initiatives à souligner

L'étalement urbain ces dernières décennies, en exerçant notamment une pression sur les territoires agricoles, et la fragmentation du territoire par les grandes infrastructures ont modifié ces paysages. Les paysages vécus par les habitants, - les quartiers où ils habitent, les routes qu'ils empruntent, les espaces où ils pratiquent leurs activités - font partie d'un cadre de vie quotidien souvent ignoré. La méconnaissance de la valeur de ces paysages, associée à l'évolution péri-urbaine, favorise leur banalisation et leur uniformisation, généralement en rupture avec les tissus plus anciens et le paysage environnant. Les opérations périurbaines récentes d'habitat individuel et d'activités présentent souvent un urbanisme, une architecture et un paysage standardisés qui brouillent l'identité des territoires ruraux. Elles créent une image peu qualitative des franges de l'agglomération où se confrontent sans transition espaces agricoles ou naturels et espace urbain. Les entrées de ville et les voies de déplacement, vitrines de l'image du territoire, sont également inégalement perçues selon leur traitement urbain et paysager.

Pourtant, des initiatives s'engagent, notamment à travers les chartes des espaces publics et des parcs d'activités du 21^{ème} siècle. Plusieurs réalisations architecturales et urbaines, innovantes et de qualité, ont contribué à renouveler l'image et le cadre de vie de la métropole mais restent à généraliser.

Un écart géographique en matière de services, commerces et équipements

Les communes les plus proches des centres d'agglomération sont souvent bien équipées. En revanche, aux limites de ce tissu urbain aggloméré et multifonctionnel, l'expansion des communes tend à produire des franges urbaines peu qualifiées : dispersion des fonctions et des services urbains, mauvaise desserte en transports en commun, délaissés urbains... Si l'équipement commercial est globalement dense et diversifié, la répartition spatiale de l'ensemble des commerces est hétérogène, entre cœur de l'agglomération densément équipé et territoires périphériques (Weppes) moins dotés.

Face à une offre commerciale importante aux abords du cœur urbain (12 pôles commerciaux), le maillage commercial de proximité apparaît ainsi lui insuffisant. Certains quartiers urbains (quartiers « politique de la ville ») et certains bourgs ruraux sont dénués d'une offre minimale, accessible facilement et répondant à des besoins de consommation quotidiens. Les centres-villes majeurs connaissent quant à eux un phénomène de vacance commerciale.



1. Occsol2008



Une couverture numérique de qualité mais inégale sur le territoire

La métropole dispose d'une couverture numérique de qualité, bien qu'il existe des écarts en matière de desserte haut débit. Toutes les communes ne possèdent pas la même offre concurrentielle, 19 d'entre elles ayant seulement un ou deux opérateurs. L'offre aux entreprises témoigne également de fortes disparités, des écarts de prix de 1 à 30 étant observés entre les différentes zones d'activités¹.

Des espaces publics de qualité et de maillage de proximité à conforter

Les espaces publics structurent les villes et les villages ; ils sont essentiels pour le renforcement de l'identité de chacun, mais aussi pour l'image de la métropole. Ces espaces jouent un rôle important dans une vie sociale locale dynamique et pour promouvoir les mobilités actives. Les dimensions souvent généreuses des espaces publics de la métropole rendent possible la conciliation de différents usages : trafic automobile réduit, voies pour les transports en commun et pour les vélos et trottoirs larges pour les piétons. En métropole, la marche domine jusqu'à 1 km (81% des déplacements), mais la voiture reprend le dessus entre 1 et 2 km (65 % des déplacements)². Par ailleurs, dans une métropole largement traversée par les infrastructures routières ou ferroviaires, les continuités des mobilités ne sont pas toujours aisées. Dans ce contexte, la place de l'utilisateur dans des espaces publics connectés, accueillants et sécurisants est à reconsidérer.

Des espaces suburbains naturels qui progressent, mais une offre d'espaces verts de proximité encore insuffisante

L'intégration d'une composante « verte » dans les projets d'aménagement d'envergure (parcs, jardins, mails, cœurs d'îlots plantés...), contribue progressivement à valoriser le cadre de vie des habitants et à la biodiversité en ville. Malgré ces efforts, la métropole se situe en deçà de la moyenne nationale d'espaces verts de proximité par habitant (squares, jardins et parcs urbains) et l'offre de proximité connaît une disparité selon les quartiers en zone urbaine.

Les sites les plus emblématiques existants sont très voire sur-fréquentés (citadelle, parc du héron...) face à une demande sociale toujours plus importante. Pourtant, plusieurs centaines d'hectares d'espaces naturels et récréatifs ont été aménagés ou réhabilités, transformant petit à petit l'image de la métropole. L'offre globale d'espaces verts suburbains s'est sensiblement élargie, avec la création ou l'amélioration de grands espaces naturels ouverts au public ou l'aménagement des berges des voies d'eau. En témoignent la première tranche du parc de la Deûle, les marais de la Marque, les réaménagements du parc du Héron, des Près du Hem et des Six Bonniers, ou encore la requalification des chemins de halage de la Basse-Deûle, du canal de Roubaix et de la Marque urbaine. Même si ce patrimoine vert progresse, l'offre reste cependant à conforter au regard des besoins des populations et du contexte de forte densité urbaine.

En complément des espaces de proximité et des parcs suburbains, d'autres initiatives récentes aux portes de l'agglomération visant à concilier agriculture et promenade (Parc de la Deûle, plaine des Périsseaux) offrent de nouvelles perspectives en matière d'espaces ouverts à vocations mixtes.



ENVIRONNEMENT, RISQUES & TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Une eau distribuée de bonne qualité mais une sécurisation et un maintien de la ressource à renforcer.

L'eau distribuée est de bonne qualité, les pollutions de la nappe de la craie pénalisent fortement son exploitation, imposant des traitements coûteux, des mélanges et ponctuellement l'arrêt de certains captages. Des démarches sont engagées pour reconquérir la qualité de la nappe, en particulier dans l'aire d'alimentation des champs captant du sud de Lille qui est très vulnérable. Si le déséquilibre quantitatif de la nappe du calcaire carbonifère semble se stabiliser, l'équilibre qualitatif de la nappe de la craie est fragile et elle est sensible à la sécheresse. La sécurisation de l'alimentation en eau potable passe par des interconnexions pour pouvoir faire face aux éventuelles situations de crise (sécheresse ou pollution) et besoins de maintenance.

Un territoire soumis aux risques d'inondation

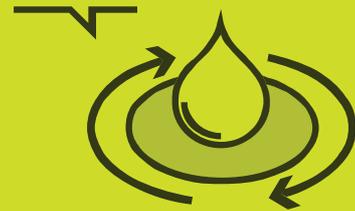
La vulnérabilité en terme d'inondation du territoire est essentiellement due aux ruissellements des eaux de pluie (inondations localisées, débordements de réseaux). Elle est aggravée par l'importance des surfaces imperméabilisées en zones urbaines et la sensibilité des sols au ruissellement en zone agricole. Un plan de prévention des risques inondations de débordement de la Marque a été adopté et revêt l'enjeu de préservation des zones d'expansion des crues qu'il faudra préserver de l'artificialisation.

Provenance de
la production d'eau
potable du territoire¹



Environ la moitié des besoins en eau de la métropole couverts par les « champs captant »,

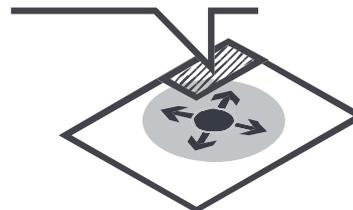
lieu où la ressource est irremplaçable et où la pression foncière est forte, puisque 2650 ha y sont artificialisés, et 690 ha y sont inscrits en zone AU au PLU1



Des milieux aquatiques et humides riches, mais menacés par l'étalement urbain.

Les milieux aquatiques et humides, représentant 729 ha constituent l'une des principales richesses écologiques du territoire. L'état écologique des cours d'eau est fortement dégradé, résultat à la fois de modifications de leur lit ou berge et de la pollution des eaux malgré les investissements très importants effectués en matière d'assainissement. La métropole a une responsabilité forte pour la préservation, voire la reconquête de ses zones humides. Les zones humides ont fortement régressé et restent menacées par l'étalement urbain. Les zones humides sont souvent support d'habitats naturels refuge pour les espèces de grand intérêt. Au-delà de leur richesse écologique, elles jouent un rôle important dans la régulation des crues et la prévention des inondations des zones urbaines situées en aval.

8% du territoire en zone humides ou à dominante humides dont 920 ha sous la pression du développement urbain (zones U ou AU du PLU 2004)



Des espaces naturels petits et fragmentés à mieux connecter

L'offre en espaces de nature reste très inégale selon les secteurs. Les espaces sont de faible taille globalement, très diffus sur le territoire et ne permet donc pas à l'écosystème métropolitain d'assurer une viabilité au maintien des espèces. De plus, la forte fréquentation de certains espaces pose des problématiques d'usages difficiles à gérer dans des espaces limités. La connectivité entre les cœurs de biodiversité reste à développer en s'appuyant sur le renforcement des actions en cours de renaturation des berges des cours d'eau, des cheminements ruraux ou d'aménagement d'espaces agricoles.

Une croissance des espaces naturels, réservoirs de biodiversité à restaurer et protéger, plus faible ces vingt dernières années

Entre 1975 et 1995, la surface des espaces naturels a fortement augmenté, en croissance de 23 hectares par an en moyenne, mais cette expansion s'est fortement ralentie ces vingt dernières années, passant à une croissance de seulement 5,5 hectares par an. Ces espaces sont pourtant essentiels au maintien d'une biodiversité riche sur le territoire. La métropole est actuellement couverte par 2351 hectares d'espaces naturels. Le PLU 2004 avait quant à lui classé 4100 hectares d'espaces naturels en zone naturelle, dont presque 2500 hectares d'espaces naturels en zone naturelle de protection et de sauvegarde des milieux écologiquement sensibles, des sites et des paysages. La préservation et la restauration des réservoirs de biodiversité, constituant une des quatre composantes majeures de la trame verte, doit donc être poursuivie.

163 ha de terres ont été artificialisées chaque année entre 2005 et 2015



Des espaces agricoles à la biodiversité importantes, à maintenir et renforcer.

Les espaces agricoles sont une composante essentielle de la richesse de la biodiversité de la métropole notamment à travers les prairies, les haies, Ils présentent une imbrication plus ou moins forte entre culture et espaces de qualité écologique (prairies, haies et bosquets, becques, ...) qui contribuent à la diversité paysagère et constituent une véritable richesse écologique. Le maintien et le renforcement de cette diversité permet au territoire de participer à la préservation de continuités écologiques d'intérêt régional.

Une identité paysagère façonnée par l'agriculture, à valoriser.

Les espaces agricoles sont une composante essentielle de l'identité paysagère, liée à un patrimoine bâti et paysager témoignant du passé et de l'histoire de la région au contact des cultures française et flamande. Dans un territoire où les espaces strictement naturels sont peu étendus, les espaces agricoles représentent un espace qui joue aussi un rôle important comme lieu de développement des aménités environnementales et paysagères.

Un territoire multi-exposé, du fait de son histoire et de son aménagement, à sécuriser

Par son histoire industrielle, sa situation de carrefour routier à l'échelle du nord de l'Europe, le territoire est particulièrement exposé à un large ensemble de risques et nuisances. Les pollutions, nuisances et risques se combinent du fait de la densité des réseaux routiers, ferroviaires et voie d'eau et leur forte fréquentation, et conduisent à des phénomènes de multi-exposition. Dans un territoire où les surfaces de friches industrielles urbaines sont importantes (400 ha), les politiques de renouvellement urbain contribuent à l'assainissement des pollutions historiques des sols. Le secteur sud est exposé au risque d'effondrement (1754 ha), séquelle de l'exploitation passée des carrières de craie.

6% de la surface territoire occupée par des terres agricoles



73% de la population du territoire **exposé à des niveaux de bruit routier reconnus gênants**, 5% à des niveaux dépassant la valeur limite réglementaire



Un potentiel significatif d'énergies renouvelables ou de récupération, à mobiliser pour adapter le territoire au changement climatique.

A travers son Plan climat énergie, la Métropole s'est engagée sur des objectifs ambitieux à la fois de réduction des consommations d'énergie du territoire, moins 10% de consommation d'énergie primaire par rapport au tendancier, et d'émissions de gaz à effet de serre, moins 30% en 2020 par rapport à 1990. Les besoins en énergie du territoire sont importants (35 807 GWh en 2007) et ceux liés aux bâtiments et transports ont fortement augmenté. Ils sont assurés principalement par des énergies fossiles, fortement émettrices de gaz à effet de serre. La production locale d'énergie est très faible mais le territoire dispose d'un potentiel significatif d'énergies renouvelables ou de récupération : notamment géothermie, bois, biomasse du secteur agricole et énergie solaire. La valorisation des déchets ménagers est déjà bien engagée sur le territoire, l'économie circulaire se développe dans d'autres secteurs, par exemple le BTP, le territoire ne disposant de quasiment aucune ressource en matériaux de construction provenant du sous-sol.



600 Gwh
d'énergie
renouvelable
produits en 2007
soit 1,7%
de la consommation
du territoire



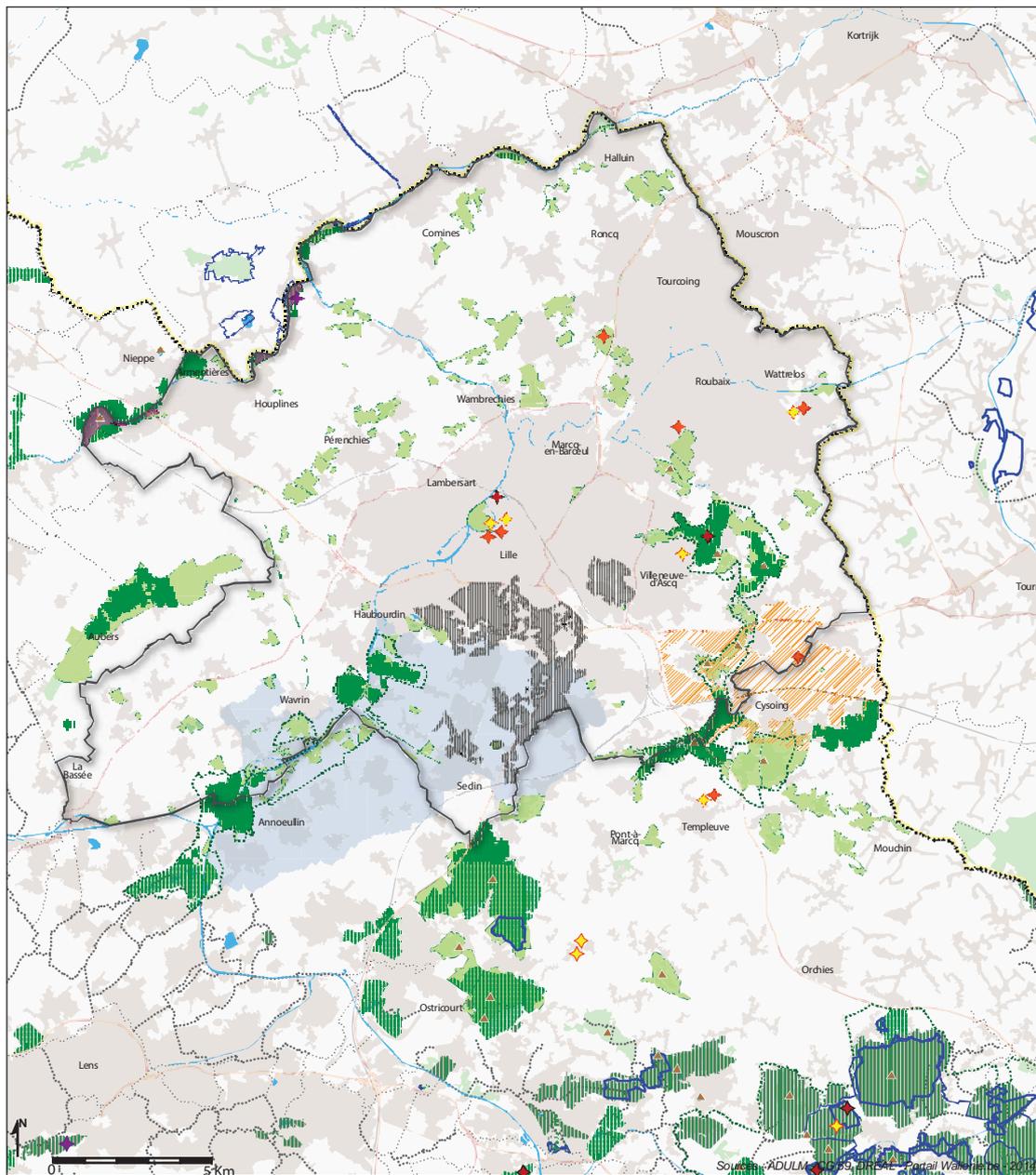
Des paysages contrastés et fragmentés



Légende

Contour de Métropole Européenne de Lille	Oc:Sol 2015 (ADULM)
Frontière franco-belge	Terres arables
Cours d'eau & canaux	Prairies & Vergers
Routes principales	Espaces verts urbains
Maillage routier	Forêts et milieux semi-naturels
Lignes ferroviaires	Territoires artificialisés
	Zones humides & Surfaces en eau

Contexte environnemental



Protections réglementaires

- ◆ Réserve Naturelle Régionale
- ◆ Arrêté de Protection du Biotope
- ◆ Site inscrit
- ◆ Site classé
- ▨ Plaine de Bouvines
- Périmètre d'Intérêt Général champs captants
- Plan de Prévention du Risque Inondation
- ▨ Plan d'Exposition aux Risques (catiches)

Zonages de connaissance

- ▨ ZNIEFF* de type 1
- ▨ ZNIEFF* de type 2
- Site d'intérêt écologique**

Protections contractuelles ou foncières

- ▨ Natura 2000
- ▲ Espace Naturel Sensible Conseil Général 59

- Frontière
- Limite du SCOT
- Limite communale

* Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique
 ** Inventaire périodique dirigé par l'ADULM sur ancien périmètre SCOT



1, rue de Bollon / CS 50749 59034 LILLE CEDEX
T +33 (0)3 20 21 22 23 - P. +33 (0)6 20 21 22 99

Rédaction : Equipe SCoT PLU
Conception / réalisation : Direction SIG
Impression : Imprimerie numérique MEL
mars 2016