

Concertation préalable à l'arrêt du

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Version du 27 juillet 2017

.....
Clés de lecture :

Les éléments surlignés en jaune sont issus des derniers arbitrages réalisés par les élus de la métropole européenne de Lille.

Les éléments surlignés en bleu sont les amendements techniques réalisés par les services techniques de la métropole européenne de Lille et/ou issus de la concertation.

Projet

PREAMBULE

Projet

Les attendus législatifs

La Métropole Européenne de Lille dispose d'un document d'urbanisme unique et intercommunal depuis son origine en 1973. Le Plan d'Occupation des Sols a été transformé en Plan Local d'Urbanisme intercommunal dans le cadre de la précédente révision générale du document approuvé en octobre 2004.

Une nouvelle révision générale de ce PLUi est aujourd'hui rendue nécessaire pour tenir compte de l'évolution du territoire et de ses perspectives de développement et pour intégrer les évolutions législatives de ces dernières années.

L'élaboration du plan local d'urbanisme s'inscrit dans un nouveau contexte législatif, notamment la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, la loi pour un Accès à un Logement et un Urbanisme Rénové du 24 mars 2014 ou encore dernièrement la loi du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine.

Conformément à l'article L 101-2 du code de l'urbanisme, dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

« 1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales est la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emplois, habitats, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables. »

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU2 de la Métropole Européenne de Lille doit définir, conformément à l'article du L 151-5 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.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles ».

Les attendus du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le territoire de la Métropole Européenne de Lille est couvert par un Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) approuvé le 10 février 2017.

Sur 133 communes et 4 intercommunalités dont la MEL, le SCoT identifie ainsi un projet de territoire cohérent pour les 20 années à venir.

Le PADD du SCOT a deux ambitions transversales avec à la fois la volonté de développer, dynamiser et fluidifier le territoire mais également de le protéger, préserver et reconquérir.

Le SCOT priorise la libération des énergies pour développer l'économie et le logement, l'accélération de la dynamique de Lille Métropole comme capitale de la région Hauts-de-France et la nécessité de fluidifier le territoire lillois en utilisant tous les modes de transports. Il pose en préalable de ce développement la nécessaire prise en compte des enjeux environnementaux et en particulier celui de la protection de la ressource en eau.

Les ambitions portées par le PADD du SCoT sont déclinées en 8 orientations générales dans le Document d'Orientation et d'Objectifs:

- Garantir les grands équilibres du développement :

Autour des concepts de la trame urbaine et de l'armature agricole et naturelle, le DOO définit ainsi les grands principes de l'organisation de l'espace et les équilibres entre espaces urbanisés et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels agricoles et forestiers.

Il traduit par ailleurs les ambitions en matière de limitation de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain à travers l'outil du compte foncier. Celui-ci fixe par secteur géographique les objectifs chiffrés de consommation de l'espace en extension et de mobilisation du foncier en renouvellement urbain permettant de répondre aux besoins du territoire.

- Améliorer l'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements :

Concernant le volet mobilité/transport, l'objectif est d'améliorer l'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements. Aujourd'hui, il s'agit de passer d'une vision ancrée essentiellement sur la vitesse à une approche nouvelle basée sur la fiabilité et la régularité des flux à des vitesses plus adaptées aux contextes urbains. Dans cette optique, il est indispensable de ne pas opposer les modes.

Concernant le transport de marchandises, facteur important de pollution et d'émission de gaz à effet de serre, l'objectif est de mieux exploiter les possibilités des modes ferroviaire et fluvial et d'accroître l'efficacité des déplacements par la route.

La métropole lilloise est un nœud de transport stratégique au sein de l'Europe du Nord-Ouest enregistrant d'importants flux de marchandises et de personnes. Pour qu'elle puisse garantir son positionnement de grande ville européenne, le renforcement de son accessibilité avec les principales métropoles françaises et européennes est indispensable (renforcer les itinéraires alternatifs de contournements autoroutiers A1 et A22, Canal Seine-Nord Europe pour favoriser le report modal du transport de marchandises, fret ferroviaire, consolider une desserte aéroportuaire complémentaire...).

La métropole s'inscrit dans un espace urbain bien plus large que le seul territoire du SCOT de Lille Métropole. Sa zone urbaine fonctionnelle inclut notamment des territoires belges frontaliers, l'ensemble du Bassin minier et les villes du littoral. Cette situation est une opportunité majeure de développement (compléter, hiérarchiser, sécuriser et améliorer le réseau routier structurant, assurer des portes d'entrées du territoire en affirmant Euraflandres comme porte d'accès de la métropole...). Pour assurer la fluidité interne du territoire les enjeux concernent l'adaptation des réseaux de transport pour répondre aux besoins de déplacements internes, l'optimisation des infrastructures existantes, le renforcement des transports en commun, la consolidation du maillage des transports en commun, le développement des modes doux....

- Répondre aux besoins en habitat dans une dynamique de solidarités :

Le SCoT vise deux objectifs : répondre aux besoins des habitants du territoire et accompagner l'ambition d'un regain d'attractivité à travers une offre de logements qualitative et diversifiée. Cette offre s'établit dans la production neuve mais aussi à travers une ambition forte de réhabilitation du parc ancien.

Il s'agit de développer l'attractivité résidentielle, de favoriser les parcours résidentiels, de réduire les inégalités socio spatiales et de répondre aux besoins non satisfaits en termes de logements sociaux et de logements abordables.

- Se mobiliser pour l'économie et l'emploi de demain :

La stratégie de développement de la métropole s'appuie sur son rôle de locomotive régionale et sur sa capacité à attirer des activités de dimension internationale. L'objectif est de se mobiliser de façon volontariste pour l'emploi.

L'enjeu est d'accompagner la création de dynamiques économiques : miser sur la spécificité de la métropole marchande, conforter la métropole agricole et agroalimentaire, faire émerger la métropole touristique, récréative, culturelle et créative, bâtir la métropole productive et durable et préparer l'émergence de l'économie de la santé et des services à la personne.

Cet enjeu se traduit notamment par la création d'une offre en foncier et en immobilier adaptée à l'accueil des activités économiques, suivant 6 objectifs : la régénération du tissu économique sur lui-même, un objectif général de mixité du tissu urbain et la priorité donnée à l'offre en renouvellement urbain, un usage économe du foncier économique, une meilleure synergie avec les réseaux de transports existants ou à venir, le renforcement de la ville des proximités et la promotion d'une économie innovante et « décarbonnée ».

- Organiser le développement commercial métropolitain :

L'objectif est de conforter une offre commerciale équilibrée et de qualité sur le territoire, en développant particulièrement le maillage de l'offre de proximité, en matière de commerce comme d'artisanat. Par ailleurs la priorité est donnée aux commerces intégrés dans la trame urbaine de façon à développer la mixité fonctionnelle. Le SCoT définit ainsi une armature commerciale, identifiant des types de localisation préférentielle et les conditions du développement commercial en dehors de ces espaces.

- Vers l'exemplarité en matière environnementale

Les questions d'environnement, de cadre de vie, de transition énergétique et de santé sont cruciales pour l'attractivité durable de la métropole.

Il s'agit de conforter les politiques publiques engagées sur le territoire en matière de trame verte et bleue, prise en compte des sols pollués, gestion des déchets,... Il s'agit également de mieux intégrer la prise en compte des risques et des nuisances à tous les stades de l'aménagement.

Par ailleurs, un enjeu très important est mis en exergue par le SCoT autour de la préservation de la ressource en eau et de la sécurisation de l'approvisionnement en eau potable.

Enfin, le territoire doit anticiper le changement climatique et s'engager fortement dans la transition énergétique.

Ces considérations sont prises en compte de manière transversale dans l'ensemble des ambitions du territoire en matière de mobilité, de reconquête économique, de logement et d'aménagement urbain.

- Offrir un cadre de vie métropolitain de qualité :

Pour soutenir l'ambition d'attractivité territoriale, mais aussi pour répondre aux attentes et aspirations des métropolitains, la qualité du cadre de vie est une ambition transversale du SCoT. Il identifie pour cela trois leviers particuliers que sont la qualité des espaces publics, la valorisation du patrimoine et des paysages et le développement des équipements universitaires, touristiques, artistiques, culturels et sportifs.

- La démarche « territoire de projets ».

Le SCoT propose de valoriser les grandes actions métropolitaines, en créant la démarche « territoire de projets ». Il s'agit de fédérer l'ensemble des territoires autour de grands secteurs intercommunaux, porteurs de dynamiques et d'enjeux à forte valeur ajoutée pour la métropole.

Une première série de territoires de projets à enjeux métropolitains est identifiée :

- ✓ Le cœur métropolitain ;
- ✓ Roubaix Tourcoing Wattrelos ;
- ✓ Lesquin- Villeneuve d'Ascq ;
- ✓ MIN Englos Ports ;
- ✓ Territoire sud ;
- ✓ Canal urbain ;
- ✓ Du grand boulevard au réseau urbain revalorisé ;

- ✓ Lys transfrontalière et villes jumelles ;
- ✓ Armentières.

Les orientations pour ces territoires sont à construire collectivement sur la durée du SCoT.

Il s'agit de décliner et accompagner la mise en œuvre de ces 8 orientations et objectifs définis par le DOO du SCoT dans le document.

Pour ce faire, il traduit les orientations du DOO dans son projet de territoire. Il les précise de façon adaptée au contexte du territoire de la MEL et sur une échelle de temps d'environ 10 ans correspondant à une première phase de mise en œuvre du SCoT.

En lien avec les orientations du projet de territoire, la mise en œuvre opérationnelle du SCoT est permise en mobilisant un panel d'outils de portée réglementaire qui s'imposent aux autorisations des sols.

Les objectifs du SCoT en termes de prise en compte de l'environnement de façon générale et de préservation de la ressource en eau en particulier trouvent dans au sein du document une traduction prescriptive et opérationnelle.

De la même façon, il s'agit de garantir les conditions de préservation des grands équilibres du territoire, de réponse foncière aux besoins en lien avec l'attractivité territoriale, d'amélioration de la mobilité et de la qualité du cadre de vie.

Le territoire de la Métropole Européenne de Lille

La Métropole Européenne de Lille s'inscrit à l'articulation entre la vaste plaine nord-européenne et le « Haut-Pays ». Elle est un espace de transition entre le bassin parisien au Sud, le massif ardennais plus à l'Est. Elle structure un espace métropolitain transfrontalier, à l'interface entre les grands espaces urbains de la Flandre franco-belge, le bassin minier, les grandes plaines agricoles de la Lys, les contreforts de l'Artois. Elle occupe donc une position privilégiée de carrefour au cœur des réseaux majeurs nord-européens qui relient les grands ensembles urbains structurants de la « North Western Metropolitan Area » (Paris, Londres, Bruxelles, Randstad Holland et le bassin Rhin-Ruhr).

La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) de janvier 2014 développe et élargit les compétences de Lille Métropole pour lui conférer le statut de Métropole Européenne dès janvier 2015. Ainsi, la Métropole Européenne de Lille doit évoluer parmi les grandes métropoles françaises et européennes et bénéficier de cette dynamique, tout en veillant à rester proche de ses citoyens et de ses territoires.

A l'échelle européenne, la Métropole Européenne de Lille occupe une place de second rang vis-à-vis du triangle Paris-Londres-Bruxelles, en retrait de la dynamique de développement euro métropolitaine et sous l'influence des grands centres de décisions du Nord-Ouest Européen. A l'échelle transfrontalière et régionale, elle a cependant un rôle majeur : pôle économique, capitale universitaire, porte d'entrée touristique et de loisirs,... elle exerce aujourd'hui une attractivité importante sur les territoires belges et limitrophes et constitue un bassin de vie et d'emploi.

Si la Métropole Européenne de Lille est un pôle économique majeur et un moteur en termes de développement de richesses et d'emplois, elle souffre toutefois d'un déficit d'attractivité résidentielle comme en témoigne le solde migratoire déficitaire et le desserrement démographique au bénéfice des territoires voisins. Le territoire constitue le premier bassin de vie régional avec un poids démographique sans équivalent et une densité de population singulièrement élevée ; il doit néanmoins faire face à de fortes disparités sociodémographiques (répartition de la population, concentration des populations fragiles,...).

Comme nombre de métropoles, la Métropole Européenne de Lille est concernée par une tendance à un développement urbain périphérique diffus. Ce phénomène, s'il n'est pas maîtrisé, pose des problématiques rémanentes en matière d'aménagement du territoire : consommation des ressources foncières, développement des déplacements polluants et énergivores, augmentation des disparités socio-environnementales, banalisation des paysages, perte des caractéristiques patrimoniales qui participent à l'identité territoriale,... Ces effets peuvent participer à terme au déficit d'attractivité résidentielle du territoire.

L'offre de biodiversité et d'espaces de nature de façon générale est particulièrement faible sur le territoire. Les principaux réservoirs de biodiversité sont de taille réduite et subissent fortement la pression urbaine. Leur

fragmentation altère les grands équilibres territoriaux et rende le territoire plus vulnérable aux effets du changement climatique.

Le territoire bénéficie de deux ressources irremplaçables et qui présentent d'importants enjeux économiques et environnementaux : ses terres agricoles qui couvrent encore près de 50% de la surface du territoire et sa ressource en eau potable, notamment dans le secteur des champs captants au Sud de Lille, qui permette à la Métropole de produire de l'eau localement. Véritables atouts pour l'avenir du territoire, ces deux ressources subissent particulièrement les effets de la pression urbaine : pollution des cours d'eau, forte densité de population et activités économiques et industrielles, pollution agricole... Il est de la responsabilité de la puissance publique de protéger ces deux ressources.

Projet

**LE SENS DU PROJET
DE TERRITOIRE A
L'HORIZON 2025**

Projet

Les objectifs poursuivis pour la révision du PLU

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

Comme pour le SCOT de la Métropole Lilloise, trois ambitions guident le projet de territoire de la Métropole :

- Une métropole européenne et la capitale d'une région élargie,
- Une métropole attractive, innovante, économe et responsable,
- Une métropole humaine, solidaire et équitable œuvrant pour la transition écologique et énergétique, au service de tous les métropolitains.

Dans ce contexte, la révision du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal poursuit les six objectifs suivants :

- 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.

Les quatre volets du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

La Métropole Européenne de Lille affirme la prise en compte des défis environnementaux et en particulier la préservation de la ressource en eau comme clef de réussite d'un développement attractif et durable du territoire, ce qui se traduit par les défis suivants :

- 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

Afin de répondre à ces défis, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) s'organise en quatre volets.

Un nouvel élan en matière d'attractivité et de rayonnement

Fixer les ambitions d'attractivité et de rayonnement d'une métropole au cœur des dynamiques régionale, nationale, européenne et internationale est un préalable et conditionnent le modèle de développement urbain souhaité pour les dix prochaines années. Il s'agit de créer les conditions favorables au développement de l'activité et de l'emploi, de l'innovation, d'apporter des réponses au « désir d'habiter » des habitants actuels et futurs, de favoriser l'autonomie alimentaire du territoire, d'accompagner le développement de la métropole intelligente afin de permettre le regain d'attractivité économique et résidentielle de la Métropole Européenne de Lille.

Un aménagement du territoire performant et solidaire

Le second volet relatif au modèle de développement souhaité affiche l'ambition d'un aménagement du territoire performant et solidaire. Il détermine le « cadre » dans lequel le développement urbain doit s'inscrire. Il s'appuie sur « le squelette » du territoire : les composantes physiques et les caractéristiques paysagère et architecturale du territoire, la structuration et l'organisation urbaine. Il définit également le modèle de développement du territoire pour les dix prochaines années au regard des spécificités territoriales.

Une stratégie innovante et exemplaire sur le plan environnemental

Le troisième volet dessine une stratégie innovante et exemplaire sur le volet environnemental pour adapter le territoire à la transition énergétique et climatique, préserver la ressource en eau, valoriser la trame verte et bleue et préserver la santé des personnes et des biens par la prise en compte des risques et nuisances.

Une métropole facilitatrice pour bien vivre au quotidien

Enfin, le dernier volet exprime les orientations retenues pour répondre aux besoins du quotidien des personnes qui vivent, travaillent, se divertissent, consomment ou transitent sur le territoire.

Le PADD apporte des réponses aux dysfonctionnements et menaces qui pèsent sur le territoire identifiés dans le diagnostic et l'état initial de l'environnement.

Le projet d'aménagement et de développement durable

Un nouvel élan en matière d'attractivité et de rayonnement p.16

Renforcer l'attractivité de la Métropole Européenne et affirmer son rôle de capitale régionale p.18

Favoriser l'émergence du projet agricole du territoire p.27

Construire la métropole intelligente de demain p.31

Un aménagement du territoire performant et solidaire p. 29

Soutenir un développement urbain optimisé limitant la consommation foncière et l'étalement urbain p.35

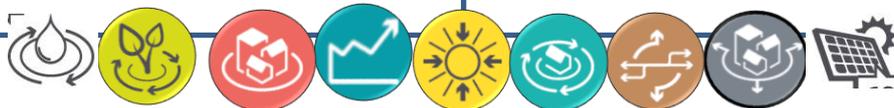
Conforter l'armature urbaine à travers une organisation efficace du territoire p.**Erreur ! Signet non défini.**

Affirmer le rôle structurant de l'armature agricole et naturelle dans le développement métropolitain p.35

Valoriser la richesse du patrimoine paysager, urbain et architectural du territoire p.42

Réduire les inégalités socio-spatiales du territoire p.46

Accompagner les dynamiques partenariales des territoires de projets p 45.



Une stratégie innovante et exemplaire sur le plan environnemental p.57

Accompagner l'adaptation du territoire au changement climatique p.60

S'engager de façon ambitieuse et innovante dans la transition énergétique p.61

Améliorer le cycle naturel de l'eau p.64

Valoriser la trame verte et bleue p.64

Préserver la santé des personnes et la sécurité des biens par la prise en compte des risques et nuisances p.68

Une métropole facilitatrice pour bien vivre au quotidien p.**Erreur ! Signet non défini.**

Développer la métropole des proximités p.74

Développer un cadre de vie adapté aux attentes de chacun p.62

Dynamiser la production de logements et promouvoir la qualité d'habiter pour tous p .69

Améliorer les conditions de déplacement sur le territoire p.71

Créer les conditions du développement des entreprises pour dynamiser l'emploi p. **Erreur ! Signet non défini.**

Promouvoir une offre commerciale équilibrée et de qualité sur le territoire p.**Erreur ! Signet non défini.**

**UN NOUVEL ELAN EN MATIERE
D'ATTRACTIVITE ET DE
RAYONNEMENT**

Projet

Renforcer l'attractivité de la Métropole Européenne et affirmer son rôle de capitale régionale

La dimension transfrontalière de la MEL, ainsi que son positionnement au cœur des grandes places européennes, constituent un atout indéniable. Dès lors, la MEL se doit de penser son développement de manière à affirmer son statut de métropole au niveau européen. Cela implique de penser les grands équipements et grands secteurs de développement du territoire, à la fois comme des vecteurs de développement local et comme les moteurs de l'attractivité et du rayonnement de la métropole lilloise.

Affirmer les centralités de la métropole comme lieu prioritaire de développement des fonctions métropolitaines

Renforcer le cœur métropolitain pour accroître le rayonnement et l'attractivité de la métropole

Le cœur métropolitain concentre une part essentielle des fonctions supérieures en matière économique, d'enseignement recherche, de culture et de tourisme pour la Région Hauts de France. De plus il offre une part majeure des équipements structurants en matière d'accessibilité de la Région à de multiples échelles. A ce titre la mutation impulsée sur le quartier des gares et le développement d'Euralille est indispensable afin d'accroître le rayonnement de l'ensemble de la métropole.

L'accroissement souhaité des échanges économiques et culturels avec les autres territoires européens passe également par l'intensification dans le cœur métropolitain des fonctions économiques supérieures, d'enseignements supérieurs et de recherche, et d'augmentation du niveau d'équipement culturel et touristique :

- Permettre le développement d'implantation tertiaire supérieure ou de sièges administratifs en favorisant la création de grands équipements comme le Tribunal de Grande Instance, la construction d'une offre de bureaux adaptée et l'aménagement d'un environnement de travail offrant des services de très grande qualité (espaces d'échanges professionnels, hôtellerie, restauration, services de mobilité, accès haut débit, ...)
- Soutenir l'offre commerciale à fort rayonnement dans la centralité commerciale urbaine métropolitaine ;
- Favoriser le développement d'implantation en matière d'économie créative et culturel prenant appui sur la présence d'établissement culturel, des lieux d'enseignement et de recherche et la richesse des acteurs culturels et entrepreneurs dans le domaine de l'innovation et de la création ;
- Développer l'attractivité touristique en permettant l'évolution ou l'implantation d'équipements ou de services culturels à fort rayonnement. L'aménagement d'espaces publics remarquables est à développer de manière à favoriser la déambulation, la détente et organiser des circuits piéton et cyclable entre les équipements. L'offre culturelle riche de la métropole est à valoriser en faisant du cœur métropolitain une porte d'entrée sur l'offre métropolitaine mise en réseau par des circuits touristiques ;
- Promouvoir le tourisme fluvial en exploitant la présence d'infrastructures à proximité sur le Port de Lille, de la gare d'eau à Lomme ou encore de la Citadelle par la création de lieux d'accueils adaptés pour les croisiéristes et les plaisanciers.

Le renforcement de l'attractivité du cœur métropolitain passe aussi par sa capacité à :

- Préserver et valoriser le patrimoine historique bâti et non bâti en s'appuyant sur le périmètre de sauvegarde et de mise en valeur de Lille
- Assurer l'aménagement d'espaces publics remarquables (places, parc, parvis...), lieux de mise en valeur du cœur métropolitain, d'appropriation piétonne et d'usages riches et capables pour les plus grands espaces de supporter l'organisation d'évènements de plein air de qualité à l'image de la Grand Place, de la place de la République, de la place François Mitterrand, ou du champs de Mars.

- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines par la préservation des linéaires et rez-de-chaussée commerciaux, l'accompagnement des mutations foncières et immobilières, le développement d'activités économiques.
- Lutter contre la vacance des immeubles et favoriser le développement du logement de grande qualité en matière de conception et de cadre de vie.
- Faire du cœur métropolitain un espace emblématique de la qualité architecturale des constructions et ouvrages, de l'aménagement d'espaces publics de référence et de développement des innovations numériques pour la gestion des services urbains, de la mobilité, de l'énergie, de l'information.

Des fonctions métropolitaines s'établissent sur les différents secteurs du cœur métropolitain, et en frange du cœur métropolitain (Vieux-Lille, Lille-Centre, Saint-Sauveur, Parc Vauban, Euratechnologies, Lomme, Hellemes....). Il est nécessaire à la fois de renforcer les synergies de ces différents secteurs proches de manière à accroître le rayonnement de l'ensemble et mieux tirer profit en termes d'attractivité d'équipements, services, et dynamiques économiques, culturelles et d'enseignement recherche qui existent.

Affirmer le rôle des villes centres d'agglomération dans l'attractivité du territoire métropolitain

Les villes centres d'agglomération de Tourcoing, Roubaix, Villeneuve d'Ascq et Armentières nécessitent de conforter leur rôle moteur du rayonnement métropolitain en renforçant les fonctions économiques supérieures (sièges sociaux, centre décisionnels institutionnels, économiques, recherche, enseignement supérieure), d'équipements culturels et touristiques à fort rayonnement (musées, parcs, grands évènements, patrimoine remarquable, ...), d'offres de desserte vers et depuis l'extérieure de la métropole. Ces villes centres doivent également améliorer leur relation entre elles et avec l'ensemble de la métropole afin de faire bénéficier au plus grand nombre des aménités et opportunités offertes.

Pour cela, il est nécessaire de :

- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines par la préservation des linéaires et rez-de-chaussée commerciaux, l'accompagnement des mutations foncières et immobilières, le développement d'activités économiques, de services ou d'artisanat, correspondant aux besoins des habitants et susceptibles de créer des emplois ;
- Favoriser prioritairement le développement économiques supérieurs et les fonctions métropolitaines dans ces territoires, tout en tirant partie des atouts de ces villes historiquement industrielles (savoir-faire, espaces à reconquérir...);
- Préserver ou renforcer leur desserte ferroviaire et autoroutière à l'échelle euro-régionale voire nationale ;
- Accompagner la requalification urbaine des centres villes de manière à en faire des lieux exemplaires en termes de qualité des espaces publics, d'innovation architecturale, de préservation du patrimoine ;
- Lutter contre la vacance des immeubles et favoriser le développement d'une offre résidentielle de grande qualité en matière de conception et de cadre de vie ;
- Assurer une dynamisation de l'offre commerciale et une animation des centres villes ;
- Accompagner l'amélioration des dessertes tous modes et l'organisation du rabattement tous modes à l'échelle du bassin de vie notamment par le développement des pôles d'échanges multimodaux ;
- Renforcer l'attractivité touristique par une offre d'équipements culturels, d'hébergement et une accessibilité en transport en commun confortable et rapide depuis les gares de Lille, l'aéroport et le réseau autoroutier.

Améliorer l'accessibilité au territoire et favoriser son ouverture

Permettre le déploiement de l'offre aéroportuaire et accompagner le développement urbain autour de l'aéroport Lille-Lesquin

Les projets de renforcement de l'accessibilité à l'aéroport sont affirmés. Et au-delà des aménagements routiers, une offre performante de transports en commun accompagne le développement de ce secteur et renforce les synergies entre le cœur métropolitain et le hub ferroviaire Euraflandres.

En accompagnement du développement de l'aéroport, l'émergence d'un nouveau projet urbain à proximité immédiate, assurera un potentiel de développement économique et mixte. Ce projet exemplaire profite de

l'adressage proche de l'aéroport et contribue à intensifier les usages et à optimiser les nouveaux services de mobilités. Les fonctions urbaines à développer autour de la plateforme aéroportuaire sont compatibles avec le fonctionnement aéroportuaire tiennent compte des nuisances sonores et des autres enjeux environnementaux, notamment l'aire d'alimentation des champs captants.

Le développement de l'offre en transports aérien de Lille Lesquin est favorisé afin d'améliorer l'accessibilité internationale de la Métropole Européenne de Lille. Dans cette perspective, les potentiels de renforcement de l'équipement aéroportuaire sont conservés dans un objectif d'intensification des échanges économiques, de développement du trafic touristique, des voyages d'affaires, et de potentialité de marchandises.

Favoriser l'accès ferroviaire à grande vitesse et améliorer l'aménagement autour des hubs métropolitains

L'accessibilité ferroviaire à grande vitesse de la métropole constitue un atout majeur qu'il faut préserver et développer en améliorant les infrastructures et services de transport ferroviaires vers les autres métropoles européennes. L'évolution du paysage de la grande vitesse constitue une opportunité de renforcer l'attractivité économique, résidentielle, et culturelle à l'échelle européenne.

Il est nécessaire d'assurer la préservation des potentialités ferroviaires à grande vitesse et l'accompagnement des projets de modernisation des gares de Lille Flandres et Lille Europe. Le confortement du rôle de porte d'accès ferroviaire du cœur métropolitain implique un renforcement des liaisons ferroviaires avec l'ensemble de la Région Hauts-de-France et l'ensemble du territoire euro-métropolitain.

Le renforcement de l'équipement ferroviaire Euraflandres est à lier au développement et la requalification du quartier Euralille et ses environs. Le quartier d'affaires suit une évolution à soutenir en favorisant l'intensification des activités à fort rayonnement. Le développement d'une offre de transport ferroviaire nationale à la gare de Tourcoing nécessite également de porter une attention particulière à l'aménagement de ses abords et aux fonctions urbaines développées. Ainsi, la mixité des fonctions et la qualité urbaine est à encourager aux abords de ces hubs métropolitains afin d'offrir aux arrivants sur la métropole les meilleures conditions d'accès à l'offre de mobilité, aux services et équipements, à un hébergement temporaire et à l'animation de la vie culturelle.

Améliorer la desserte ferroviaire euro-régionale

Le trafic d'échanges routiers de la métropole avec les territoires voisins participe aux phénomènes de congestion identifiés aux 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 est encouragée depuis le bassin minier, la côte d'Opale, les Flandres, et la Belgique. La métropole s'appuie sur le triangle Lille-Kortrijk-Tournai et son étoile ferroviaire à exploiter pour apporter de nouvelle opportunité de mobilité à l'échelle régionale. L'organisation d'une intermodalité efficace entre réseau ferroviaire et transport public urbain est essentielle pour améliorer les réponses aux besoins de déplacement.

Afin d'anticiper la densification de l'offre ferroviaire régionale liée, au développement des déplacements ferroviaires dans la métropole (liaisons TER, à plus long terme le réseau express régional Grand Lille étendu à l'échelle des Hauts-de-France) des mesures conservatoires doivent être prises pour préserver les besoins en foncier permettant le développement des gares et des infrastructures. Les aménagements urbains sur ces secteurs doivent participer à l'amélioration et à l'augmentation de la capacité et du confort d'accueil de voyageurs pour améliorer la lisibilité des parcours vers les centre-ville et les zones d'emplois et le lien avec le réseau de transport public urbain.

Favoriser l'intensification des liaisons portuaires et le développement de la logistique fluviale

Pour permettre un accès aisé aux ports de la mer du Nord et rendre plus concurrentielles les entreprises du territoire par une offre de transport multimodale plus compétitive en terme de coûts de transports et inscrire le territoire dans une démarche environnementale, il est nécessaire de:

- Permettre le développement des liaisons logistiques fluviales vers les ports de Dunkerque et de Calais en tirant profit du projet canal Seine-Nord ;
- Favoriser la diversification des activités économiques aux abords du canal en y intégrant la dimension fluviale et inciter à l'organisation du report modal des flux logistiques routiers internes à la métropole par le développement des activités sur les différents ports présents sur le territoire métropolitain ;

- Accompagner les projets de mise à grand gabarit de la Lys et de la Deûle ;
- Préserver les zones économiques portuaires existantes et contribuer à leur requalification et à leur développement par l'implantation de nouvelles activités économiques utilisant davantage la logistique fluviale.

Fiabiliser la circulation sur le réseau routier magistral

L'amélioration de l'offre ferroviaire et de transport en commun sur la métropole dans les dix années à venir ne peut suffire à résoudre l'ensemble des phénomènes quotidiens de congestion principalement aux entrées de la métropole. Il est donc nécessaire de renforcer la robustesse du réseau magistral, de rechercher la fiabilité des temps de parcours et d'améliorer l'accessibilité routière de la métropole. Pour ce faire, des mesures de traitement des points de congestion (retraitement d'échangeur, élargissement, gestion dynamique de la circulation, ...) et la création d'infrastructures nouvelles sous réserve de leur programmation financière (échangeurs, diffuseurs, contournements,...) sont envisagées, notamment :

- le contournement Sud-Est de Lille reliant l'A1 depuis Seclin aux autoroutes A23 et A27
- l'aménagement des continuités entre le contournement de la Chapelle d'Armentières et la N 58 belges
- la liaison intercommunale Nord-Ouest
- les échangeurs de la Porte des Anglais, de Templemars et d'Haubourdin-Loos...
- les mises à 2x2 voies de l'A25 et 2x2 voies de l'A27
- les aménagements de la RD 700

Il s'agit également de diminuer les trafics de transit au cœur de la métropole en améliorant les capacités de contournement. Au fur et à mesure de l'avancement des projets opérationnels d'infrastructures, les emprises nécessaires aux travaux sont préservées et les développements aux abords maîtrisés afin de ne pas générer une augmentation du trafic et in fine de nouveaux points de congestion.

Développer les continuités cyclables à l'échelle de l'Eurométropole

La métropole porte des ambitions fortes en matière de développement de l'usage du vélo, à l'échelle locale en mettant en œuvre un réseau hiérarchisé (prioritaire / secondaire), comme à une échelle plus large eurométropolitaine et européenne. Les modes doux font partie des ambitions communes avec l'Eurométropole, afin d'aménager des continuités au delà de la frontière notamment la liaison Eurovélo 5, infrastructure majeure pour le tourisme et pour l'accès à la nature des métropolitains, il convient de permettre et accompagner la réalisation de ces liaisons cyclables.

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

Concevoir l'aménagement du territoire comme un incubateur d'écosystèmes économiques

Le territoire se caractérise par plusieurs spécialités économiques (agricole et agro-alimentaire; marchand; touristique, culturel et créatif; productif ; santé et services à la personne) autour desquelles gravitent de nombreux acteurs qui interagissent et constituent des « chaînes de valeurs » (entreprises, fournisseurs, gestionnaires, exploitants, producteurs, chercheurs...). La réactivité au marché est pour les entreprises un élément crucial de leur compétitivité et nécessite de concevoir un aménagement du territoire qui intègre cette logique. Aussi, afin d'accroître l'attractivité de la Métropole auprès des investisseurs endogènes et exogènes, il convient de concevoir un aménagement du territoire « décloisonné » qui incite à plus de proximité entre les acteurs économiques et les bassins de consommation. Cette proximité peut-être vécue (proximité géographique) et/ou perçue (réseau numérique performant).

Ce nouveau modèle économique suggère également que l'aménagement urbain favorise les liens entre les secteurs économiques et les secteurs de formation et de recherche afin d'améliorer l'accès à des compétences pointues et diversifiées dans l'optique d'inscrire pleinement la métropole dans la démarche de 3^{ième} révolution industrielle.

Les choix de répartition de l'offre foncière et des activités économique sur le territoire visent à réduire le déséquilibre socio-économique et répondre aux besoins des entreprises et des actifs du territoire.

L'amélioration de leur insertion dans le tissu urbain environnant est déterminante pour garantir une meilleure acceptation des projets par les usagers, redonner aux salariés un environnement de travail de qualité et au-delà d'apporter une image identitaire de qualité.

Développer la place de l'université Lille Nord Europe en tant qu'acteur central du développement économique

Le fondement du développement économique et de l'emploi, repose en partie sur l'innovation, appuyée fortement sur la recherche et l'enseignement supérieur. Il est essentiel que des synergies entre les entreprises, les établissements de formation et les laboratoires de recherche publics et privés soient développées (accès et offres de formations adaptés à la stratégie économique, mise en réseau des campus universitaires avec les filières économiques).

Au-delà de la volonté d'intensifier les partenariats avec les forces académiques et scientifiques du territoire, il s'agit de permettre l'accompagnement des expérimentations et de partenariats portés par certaines universités en faveur de la transition énergétique, du développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière, de la préservation de la biodiversité et des ressources naturelles (gestion de l'eau...), **le numérique, la santé...**

Le décloisonnement des campus universitaires de l'université Lille Nord Europe doit être recherché afin de tisser des liens plus étroits avec les acteurs économiques du territoire. Aussi, la mixité des fonctions est encouragée et développée sur ces sites (espace de co-working, équipements, services, commerces, activité économique en lien avec les spécificités du campus universitaire). Il s'agit également de rendre plus perméable les campus et les parcs d'activités connexes, à l'instar du campus de la Haute-Borne, le CHU et le pôle de formation en santé, notamment en améliorant le maillage entre les différents espaces.

Enfin, en vue d'améliorer l'attractivité et les conditions d'accueil et de vie des étudiants métropolitains, la visibilité des établissements de formation et de recherche doit être renforcée, notamment aux portes d'entrée routière, ferroviaire et aéroportuaire de la métropole.

Consolider les domaines d'activités innovants et dynamiques du territoire

Afin de soutenir le développement des entreprises, de permettre l'incubation et l'accélération de nouveaux projets, **des** domaines d'activités stratégiques que sont la santé, le numérique, les matériaux et le tertiaire supérieur, sont identifiés comme structurants pour l'économie métropolitaine et moteurs pour le territoire régional. S'y ajoutent également des domaines d'activités transversaux, garants de l'innovation et de la compétitivité des entreprises, tels que le design, la logistique et la transition énergétique. Enfin, par son soutien au développement des pratiques sportives partout et pour tous, la MEL investit le domaine du sport comme enjeu d'attractivité, de santé et de bien-être, ainsi que comme vecteur de développement économique et d'innovation.

La présence de quatre pôles de compétitivité sur la Métropole vient renforcer la dynamique autour des domaines d'activités stratégiques et des sites d'excellence ; UPTEX (sur les textiles innovants), NSL (nutrition, santé, longévité), MATIKEM (sur les matériaux) et PICOM (sur le commerce).

L'ensemble de cette dynamique s'appuie et s'articule autour de sites d'excellence reconnus, vitrines du dynamisme économique de la métropole : Euralille, Eurasanté, Euratechnologies, **Campus CETI**, la Plaine Images et la Haute Borne.

De nouveaux sites d'excellence viendront compléter cette liste à travers une politique d'essaimage d'ores-et-déjà engagée par Euratechnologies et Eurasanté avec le développement de deux projets structurants **tels que** Euralimentaire, **Euraloisirs** et Blanchemaille. Ce dernier projet porte l'ambition de la transition numérique de la Métropole Marchande, l'un des écosystèmes historiques du territoire

Afin de soutenir la diversification et le renforcement de l'activité agricole sur le territoire, le MIN à Lomme, plus grand marché de gros français après Rungis, doit être conforté dans sa vocation alimentaire et logistique. La création du site d'excellence alimentaire " Euralimentaire " vise cet objectif en permettant notamment le réaménagement du site en hub de logistique alimentaire connecté aux réseaux européens. Dans cette perspective, le foncier disponible à proximité et les articulations avec le port de Lille et la plate-forme multimodale de Lomme doivent être valorisés à cet usage.

Renforcer la vocation touristique de la MEL pour valoriser son image de marque

Il convient de renforcer la fonction touristique de la métropole et son image de marque à l'international en améliorant la qualité d'accueil et les capacités d'hébergement, que ce soit pour le tourisme d'agrément ou le tourisme d'affaires. En plus du renforcement du tourisme d'affaires, facteur clé du développement de l'attractivité

économique, il convient de promouvoir de nouveaux modes d'hébergement en lien avec les nouvelles attentes des touristes et les nouveaux modes de voyager.

La valorisation de la voie d'eau et le développement des fonctions récréatives des espaces naturels et agricoles, compatibles avec les usages et leur sensibilité environnementale, doivent participer également au développement de l'attractivité touristique de court et moyens séjours.

Il s'agit également de mettre en lumière une offre qui distingue la MEL. En ce sens, le caractère transfrontalier d'une métropole chargée d'histoire et riche d'un patrimoine industriel est à valoriser, afin de renforcer sa visibilité. La mise en réseau des différents points d'intérêt et sites d'hébergement à l'échelle eurométropolitaine est à renforcer, afin de favoriser leur accès au plus grand nombre. Il s'agit ainsi de prolonger et de consolider la dynamique amorcée sur le plan transfrontalier par les projets de coopération transfrontalière.

Développer l'attractivité résidentielle en répondant aux besoins des habitants

Faciliter la vie des ménages en développant l'accès aux services de proximité comme aux grands équipements

Les stratégies résidentielles des ménages métropolitains portent davantage sur le cadre de vie et la proximité aux fonctions urbaines que sur l'offre de logement en tant que telle. Pour renforcer l'attractivité résidentielle du territoire, il est donc nécessaire de répondre aux attentes des habitants en matière d'accès aux commerces, services et équipements publics, que ce soit en milieu urbain ou en milieu rural

Dans cet objectif, le maintien et le renforcement des centralités de proximité proposant une offre commerciale et de services répondant à des besoins quotidiens sont favorisés sur l'ensemble du territoire. .

La qualité des équipements scolaires est également un facteur important dans l'attractivité résidentielle. L'évolution des effectifs, les besoins d'amélioration énergétique et environnementale impliquent la rénovation, l'extension et la création de nombreux établissements sur le territoire. Ces transformations et développements sont facilités.

Par ailleurs, le développement d'une offre de santé d'excellence, solidaire en termes de déploiement sur le territoire, implique que l'ensemble des projets de rénovation et de construction des espaces dédiés à la santé soit accompagné.

Enfin, la richesse des offres culturelle et sportive est un atout du territoire métropolitain. Leur évolution et leur développement doivent être permis dans une logique de complémentarité des offres entre les quartiers et les communes.

Pour l'ensemble de ces équipements, une répartition spatiale équilibrée à l'échelle du territoire est recherchée.

La qualité de leur architecture de leur insertion urbaine et paysagère est promue parce qu'elle contribue fortement à l'image dynamique de la métropole.

Une attention particulière est également portée à l'accessibilité de ces équipements et notamment à leur desserte en transport en commun et/ou en modes doux (la qualité d'accès à pied et à vélo, cheminements, signalétique, stationnement,...).

Promouvoir la diversité et la qualité du parc de logements

Deux facteurs principaux concourent à l'attractivité de l'offre résidentielle : sa diversité et sa qualité.

La diversification du parc métropolitain en termes de typologie de logements et de formes urbaines est encouragée de manière à accueillir de nouveaux habitants et à faciliter le parcours résidentiel de ceux qui sont déjà présents.

La métropole promeut également une offre de logements à même de répondre aux aspirations qualitatives de ces habitants actuels et futurs. Il s'agit entre autres d'encourager :

- La réduction de la précarité énergétique en promouvant la construction de logements neufs performants et en favorisant la réhabilitation thermique des logements anciens ;
- La préservation de l'intimité dans les logements neufs et réhabilités;
- La luminosité dans les constructions ;
- L'évolutivité des logements et leur commodité d'usage ;

- Etc.

Il convient également d'apporter une réponse aux besoins de stationnement des habitants en tenant compte de la qualité de la desserte en transport en commun et aux particularités des fonctionnements liées aux différents tissus urbains.

Développer l'offre de nature de proximité et l'accès aux grands espaces de nature métropolitains

Il convient d'encourager la réalisation d'espaces verts au plus près des habitants, permettant de contribuer à un cadre de vie de qualité, au bien-être mais aussi aux enjeux de santé publique. L'ambition est de proposer aux habitants un réseau d'espaces variés de proximité tels que des parcs, des jardins de quartiers, des squares ou encore des linéaires de promenade. L'effort est plus particulièrement nécessaire dans les ensembles urbains denses en déficit, comme Lille, Roubaix, Tourcoing et dans une moindre mesure Armentières. L'efficacité de ce réseau passe également par le développement de connexions entre les espaces verts urbains de proximité et les grands espaces naturels et de loisirs.

Pour beaucoup situés en périphérie de la métropole dense, le territoire accueille un ensemble de grands espaces de nature et de loisirs qui contribuent pour la plupart au réseau des espaces naturels métropolitains.

Pour qu'ils soient attractifs et accessibles pour tous, ces espaces de nature et de loisirs ont besoin d'aménagements, d'équipements et de services particuliers liés notamment à l'accueil du public. Sous réserve des impacts générés en termes paysagers, écologiques ou environnementaux, il convient de conforter ou de créer de tels équipements quand ils sont nécessaires. C'est particulièrement le cas pour le Parc du Héron, le Parc de la Deûle, le Parc de la Marque, les Prés du Hem ou la Citadelle de Lille, les six bonniers.

L'accès par les modes doux est favorisé pour développer leur attractivité et la qualité de vie des habitants des zones urbaines denses en déficit de tels espaces

L'émergence d'une nouvelle génération d'espaces de nature et loisirs multifonctionnels est visée : l'Arc Nord métropolitain, le parc du Ferrain, la plaine de Bouvines, la vallée de la Lys, la vallée de la Marque,...

Différents du concept de parcs naturels, ces nouveaux espaces se définissent sur des ensembles plus vastes. Les besoins en matière d'aménagement et d'équipement sont donc différents. Au fur et à mesure de la définition des projets de valorisation de ces espaces, les outils nécessaires pour les mettre en œuvre sont déclinés.

Enfin, la création de tout nouvel espace naturel ou parc naturel urbain est permise.

Faire des grands équipements des lieux de développement et de promotion du territoire

Se doter des conditions de valorisation des grands équipements existants

Ces grands équipements participent à la dynamisation des quartiers environnants. Aussi, la qualité d'insertion urbaine et paysagère ainsi que la densification des usages à leurs abords sont encouragées, à l'instar des projets en cours autour du stade Pierre-Mauroy. La programmation urbaine s'articule avec les fonctions de ces grands équipements. Les mêmes dynamiques doivent être encouragées autour du secteur de l'aéroport de Lille-Lesquin, amené à évoluer dans les prochaines années

Ces grands équipements en tant que vecteurs d'attractivité économique et résidentielle et source d'innovation participent à la dynamisation des quartiers environnants, à l'instar des projets en cours autour du stade Pierre-Mauroy. Les mêmes dynamiques peuvent être encouragées autour des campus universitaires Lille Nord Europe ou encore de l'aéroport Lille-Lesquin. L'aménagement de ces sites et de leurs abords doit permettre d'intégrer au mieux ces grands équipements dans la ville. A terme, il convient de concevoir ces secteurs comme des « quartiers urbains » durables (maîtrise des ressources, déplacement alternatif à la voiture particulière, matériaux de constructibilité innovants, développement de la biodiversité...) et d'y encourager la mixité des fonctions afin de les ouvrir aux métropolitains (parcs urbains et aménagements paysagers, valorisation du patrimoine universitaire, développement de services (conciergerie,...), logements, ...).

Au regard des flux que ces grands équipements génèrent et afin d'encourager à une mobilité durable, il convient de favoriser le développement des déplacements doux piétons et cycles depuis et vers ces secteurs, en tenant compte de la desserte en transport en commun. Le maillage des liaisons douces participe à décloisonner ces grands équipements, à les réintégrer aux quartiers environnants et à faire le lien entre eux (ex : favoriser les

liaisons douces entre les campus universitaires, entre les campus universitaires et les parcs d'activités économiques à proximités,...). Dans cette perspective, les aménagements en faveur des modes doux est promue dans ces secteurs et à leur abord (.stationnement cycle...).

Enfin, la Métropole Européenne de Lille encourage la mutualisation des équipements dans une logique intercommunale d'optimisation de leurs usages, à l'instar des structures culturelles et sportives de l'université Lille Nord Europe qui pourrait être ouvertes aux publics.

Accompagner l'implantation de nouveaux équipements renforçant les fonctions métropolitaines

L'implantation de nouveaux équipements structurants, renforçant les fonctions métropolitaines et le rayonnement de la métropole aux échelles régionales, nationales et internationales doit être accompagnée. Certains d'entre eux sont actuellement à l'étude et pourraient voir le jour dans le temps du plan local d'urbanisme : le Tribunal de grande instance, le siège de la MEL, la piscine olympique métropolitaine,...

D'autres pourraient également émerger en fonction des évolutions métropolitaines, par exemple un lieu d'accueil pour de grands événements type parc des expositions ou parc des festivals.

Ils doivent s'implanter prioritairement dans le cœur métropolitain et dans les couronnes urbaines, en privilégiant le renouvellement urbain.

Pour ces équipements vecteurs de rayonnement, une conception architecturale de grande qualité, innovante et prenant en compte l'insertion urbaine, paysagère et des objectifs de développement durable (performance énergétique, exemplarité environnementale...) est recherchée.

Faire de la qualité urbaine et de la richesse du patrimoine architectural, urbain et paysager des leviers de l'attractivité

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

Des lieux emblématiques de la qualité sont plus particulièrement les sites porteurs de l'image et du dynamisme de la métropole, à savoir 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. Il convient ainsi de promouvoir l'innovation et la qualité urbaine sur ces secteurs lors des projets d'aménagement, mais aussi le long des axes et cheminements qui les relient afin de créer une synergie entre ces sites et démultiplier les effets de « vitrine » de la Métropole.

A ce titre, du fait de ses qualités en termes de mobilité, urbaines et architecturales, le Grand Boulevard reliant Lille à Roubaix et Tourcoing constitue un lieu majeur mettant en valeur le patrimoine métropolitain.

Améliorer l'image des entrées du territoire, premières vitrines de la MEL depuis l'extérieur

Que ce soit par la route, la voie d'eau, le rail ou les infrastructures aéroportuaires les portes d'entrées du territoire sont nombreuses, mais leur traitement inégal et leur impact en matière d'image de la métropole nécessitent des mesures d'intégration et de requalification en cohérence avec leur paysage d'accueil. Cela concerne spécifiquement les axes routiers traversant la métropole existants ou projetés, ainsi que pôles commerciaux monofonctionnels en entrée d'agglomération. Une vigilance particulière est en effet nécessaire sur les secteurs aux portes de l'agglomération, particulièrement attractifs pour les entreprises et les enseignes commerciales.

A ce titre, les projets d'aménagement situés en contact visuel des principaux grands axes doivent faire l'objet de mesures d'intégration paysagère spécifiques.

Les gares et les plates formes ferroviaires méritent également un traitement qualitatif particulier du fait de leur situation privilégiée au sein-même d'un tissu urbain constitué. A l'image des pôles d'échanges déjà en service de la MEL (par exemple Armentières, La Bassée, etc), l'aménagement des abords des gares portes d'entrée du territoire doit donc permettre de renforcer ce rôle. Les efforts d'aménagement doivent également particulièrement porter sur les abords du pôle Eura-Flandres, « hub » de transport principal à de multiples échelles, ou encore autour de la gare de Tourcoing, point d'arrivée récent de lignes à grande vitesse, dont l'image et la praticabilité sont à améliorer, notamment grâce à une signalétique s'adressant spécifiquement au piéton.

Enfin, le développement du tourisme fluvial sur la métropole, en particulier depuis la réalisation du projet Blue Links reliant la Deûle à l'Escaut, conduit à mener un travail particulier de traitement paysager, architectural et des espaces publics en bords à voie d'eau le long de la Lys, la Deûle, la Marque et le Canal de Roubaix.

Reconnaître le patrimoine remarquable et ordinaire et les opportunités qu'il génère en matière d'offre immobilière et de filière économique

La richesse et la diversité du patrimoine métropolitain, tant dans ses « chefs d'œuvre » issus de l'histoire d'une grande agglomération frontalière et industrielle que dans ses éléments plus ordinaires, sont des atouts importants pour démarquer la métropole en termes d'offre touristique et d'authenticité du cadre de vie.

Cette reconnaissance passe par une logique de repérage et d'inventaires mais aussi de mise en réseau des éléments patrimoniaux les plus emblématiques. L'amélioration de la qualité et du confort d'usage de l'espace public est également un levier de mise en valeur du patrimoine. Cet aspect sera pris en compte dans les projets d'aménagement.

Réparti sur l'ensemble du territoire métropolitain, le patrimoine bâti constitue également une offre immobilière qui peut être très attractive pour les besoins résidentiels ou pour certaines activités. Pour optimiser le potentiel de cette offre immobilière, les réhabilitations et reconversions sont favorisées.

Favoriser l'émergence du projet agricole du territoire

L'agriculture tient une place particulière sur la métropole et l'espace agricole joue des rôles multiples sur le territoire notamment par la place qu'il occupe: économique (pourvoyeur d'emplois), environnemental (support de biodiversité et vecteur d'adaptation du territoire au changement climatique), social, sociétal (porteur d'identité et d'un cadre de vie), nourricier (production alimentaire de proximité,...).

L'agriculture métropolitaine, localisée aux portes de la ville, offre l'opportunité de créer de nouvelles synergies entre le monde « rural » et le monde « urbain ». Néanmoins, la ville exerce une forte pression sur les espaces agricoles. Rétablir un développement équilibré entre la dimension agricole et la dimension urbaine du territoire est un objectif général poursuivi dans le projet de territoire de la MEL.

Au titre de l'émergence du projet agricole sur le territoire, de dynamisme des territoires et dans un souci de préservation des terres agricoles, la stratégie agricole de territoire identifie des enjeux à accompagner dans leur mise en œuvre :

- Définir un projet alimentaire territorial
- Inciter aux pratiques agricoles durables et à la diversification des activités ;
- Soutenir et renforcer le développement des circuits courts et de proximité notamment à travers l'approvisionnement local.

Soutenir une agriculture métropolitaine durable en préservant les exploitations et **en** favorisant les pratiques agricoles responsables

Identifier des territoires agricoles à forts enjeux, comme locomotives du projet agricole de territoire et lieux d'expérimentation

Compte tenu de la valeur agronomique des terres et de l'imbrication historique entre l'agriculture et la ville, l'activité agricole est répartie sur l'ensemble du territoire métropolitain. Les valeurs de l'ensemble des espaces agricoles sont reconnues et un enjeu général de préservation de ces espaces à l'échelle métropolitaine est donc poursuivi.

Néanmoins, **quatre** territoires d'enjeux agricoles se distinguent du fait de la particularité de leur tissu économique agricole, de l'existence de démarches de valorisation paysagère et de loisirs et/ou d'un contexte environnemental particulier. Il s'agit :

- du Val de Lys qui concentre les prairies humides du territoire, les espaces à fort intérêt écologique et une polyculture de qualité avec une forte présence d'élevage,
- de l'Arc nord qui est secteur privilégié de développement des circuits courts, de diversification économique des exploitations,
- du val de Deûle et l'aire d'alimentation des captages sud de la métropole, qui intègre une partie du territoire des Weppes et de la Couronne sud ;
- du val de Marque.

Sur le territoire de l'aire d'alimentation des captages sud de la métropole, le rôle majeur de l'agriculture sur la préservation de la ressource en eau est reconnu. En lien avec les orientations définies en matière de développement et avec les autres démarches de protection des captages déjà mises en œuvre, les pratiques agricoles durables et en particulier l'agriculture biologique sont particulièrement encouragées sur ce secteur qui peut servir de lieu d'expérimentations pour toute la Métropole. Le secteur accueille par ailleurs la plaine des Périseaux, secteur agricole multifonctionnelle dont les évolutions en termes de diversification des activités rurales et de pratique agricole pourront être accompagnées au fur et à mesure du temps.

Les projets de parc agricole du Val de Lys et de l'Arc Nord sont en cours de définition dans un objectif de valorisation des paysages et des activités agricoles et de développement d'une économie rurale plus diversifiée.

Enfin, le cas échéant, le projet de territoire accompagne ou s'adapte à toute autre démarche spécifique de préservation et/ou à de gestion de l'espace agricole qui verrait le jour sur le territoire du type zone d'agriculture protégée ou périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains.

Prendre en compte le fonctionnement des exploitations pour leur permettre de s'inscrire dans des démarches durables et vertueuses

Comme le définissent les orientations sur l'armature agricole et naturelle, le projet de territoire du PLU définit des orientations permettant de préserver le foncier agricole, en limitant la consommation foncière et en encadrant les développements urbains dans l'organisation spatiale du territoire.

Pour permettre à l'activité agricole de s'inscrire dans des démarches durables qui nécessitent souvent du temps et des investissements importants, des orientations pour limiter les impacts de la pression urbaine sur les activités et les exploitations existantes sont définies.

Par principe, il s'agit :

- de maintenir les sièges d'exploitation agricole en activité ;
- de ne pas générer de nouvelles contraintes qui contreviennent aux bons fonctionnements des exploitations (accès, proximité des bâtiments agricoles d'élevage au tissu urbain, réduction du périmètre d'épandage, surface exploitable...);
- d'améliorer l'insertion des bâtiments agricoles dans leur environnement immédiat (réduction des nuisances,...) et de ne pas générer de conflits d'usages avec le tissu urbain environnant.

Favoriser le maintien, des activités agricoles existantes sur des sites en attente d'aménagements

Pour permettre aux exploitants de planifier leurs activités et développer des projets compatibles avec le devenir des terrains qu'ils exploitent, la gestion transitoire des sites en attente d'aménagement ou de commercialisation est favorisée.

Assurer le maintien et le développement d'espaces agricoles dans le tissu urbain

Dans la tâche urbaine existante, y compris dans les secteurs les plus denses de l'agglomération, les espaces agricoles cultivés et les sièges d'exploitation en activité insérés sont assez fréquents sur le territoire métropolitain.

Afin de développer l'agriculture urbaine notamment pour sa dimension alimentaire et de lien social de proximité, les espaces agricoles et des sièges d'exploitation dans la tâche urbaine existante sont maintenus, en particulier quand il s'agit d'activités d'élevage, de maraîchage ou de polyculture dont la majorité des terres exploitées sont sur le site.

Par ailleurs, le développement de nouvelles activités agricoles dans la tâche urbaine existante, sur des terrains actuellement artificialisés ou pas, peut être encouragée.

Permettre à l'agriculture métropolitaine de s'inscrire dans des démarches environnementales innovantes

L'agriculture périurbaine et urbaine sur le territoire métropolitain a un rôle environnemental, en matière notamment de préservation de la ressource en eau, de lutte contre les inondations, de contribution à la trame verte et bleue, d'adaptation au changement climatique, de développement des énergies renouvelables et fatales.

Il s'agit également d'offrir les conditions de développement de l'écoconstruction pour les bâtiments agricoles. Plus généralement, la réalisation de bâtiments à énergie positive (toitures photovoltaïques, chaudières à biomasse bois ou céréales...) est encouragée.

L'agro-foresterie, intégrant l'arbre en tant que puits de carbone dans un environnement de production agricole, est également encouragée.

Renforcer l'économie agricole en accompagnant le projet alimentaire de territoire

Accompagner le développement du site d'excellence économique Euralimentaire à travers un territoire de projet élargi

Identifié par le Plan Métropolitain de Développement Économique comme site d'excellence du territoire Métropolitain, le projet Euralimentaire vise à s'appuyer sur l'équipement qu'est le Marché d'Intérêt National (MIN) pour le faire évoluer vers un « véritable site d'excellence » aux vocations logistiques et alimentaires renforcées et développant un volet expérimentation, formation et recherche.

Un des axes prioritaires de cet équipement en devenir est « la Fabrique alimentaire » qui vise notamment à développer les circuits de distribution locaux et l'approvisionnement alimentaire métropolitain.

Le périmètre investi inclut le MIN, la ZAMIN, le foncier disponible en proximité et les articulations avec la plateforme multimodale de Lomme et le Port de Lille.

Accompagner le développement des points de vente directe individuels ou collectifs et des installations nécessaires à la transformation des produits

Dans un objectif de valorisation des filières locales, le projet de territoire soutient le développement et la structuration des points de vente directe à la ferme, des points de vente collectifs et des points de retrait de paniers (de type bio-cabas, Court-circuit...). Afin de couvrir l'ensemble du territoire, ces points de vente peuvent s'implanter en milieu rural et au sein de l'urbain, au plus près des consommateurs.

Dans **les espaces agricoles**, ces points de vente directe individuels ou collectifs peuvent être envisagés dans le respect du caractère agricole ou naturel du secteur d'implantation. L'utilisation de bâtiments existants, quelle que soit leur vocation initiale, est privilégiée.

Dans les zones urbaines et les zones à urbaniser, sous réserve de leurs impacts sur les fonctionnements urbains, les implantations sont autorisées et ce quelle que soit l'identification du site dans l'armature commerciale.

L'implantation des installations nécessaires à la transformation des produits est privilégiée dans les zones de développement économique et dans **les espaces agricoles**, en dehors des secteurs les plus fragiles sur le plan environnemental comme les champs captants du sud de Lille.

Soutenir les projets contribuant à la structuration de la production alimentaire

La zone maraîchère de Wavrin est un site moteur pour la mise en œuvre du projet alimentaire de territoire, défini en partenariat entre la MEL et le monde agricole. Cet équipement est conforté et pourra par ailleurs être décliné sur d'autres sites.

S'engager vers une démarche de projet alimentaire territorialisé

Une stratégie alimentaire territoriale nécessite de regarder les liens entre ce qui est produit sur le territoire et ce que mange ses habitants. Il s'agit de s'inscrire dans une démarche plus ambitieuse qu'une agriculture de proximité comme alternative à un système conventionnel agroalimentaire pour définir les modalités d'une agriculture métropolitaine pleinement diversifiée et plurielle.

Une alimentation de proximité reconnectant non seulement les consommateurs et producteurs mais de manière plus globale, la ville et la campagne.

Cette ambition passe par la définition d'une gouvernance autour de l'alimentation et se base sur les initiatives communales du territoire en s'appuyant sur les projets en cours: incubateurs alimentaires (à titre d'exemple Euralimentaire, Eurartisanat, Tast'in fives), Roubaix ville nourricière

Développer une identité rurale dynamique en permettant la diversification des usages dans les espaces agricoles et naturels

Permettre le développement et la diversification des activités agricoles pour mieux répondre aux besoins du territoire

Le développement et la diversification des activités agricoles sont encouragés sur le territoire notamment la transformation des produits agricoles et leur commercialisation, l'agritourisme, (hébergement et restauration), la production d'énergie renouvelable (agroforesterie...). Cet objectif de diversification dans toutes les zones agricoles, à urbaniser ou urbanisées du territoire, doit être accompagné. L'utilisation et la reconversion des bâtiments existants est toutefois privilégiée.

Permettre l'évolution des usages des bâtiments d'intérêt patrimonial dans les zones naturelles et agricoles

Dans les zones agricoles et naturelles, les fermes et autres bâtiments qui présentent un intérêt patrimonial doivent pouvoir changer de destination, sans toutefois compromettre le caractère agricole ou naturel ni la qualité paysagère ou la valeur écologique des secteurs concernés. Les objectifs sont multiples :

- Pour les fermes en exploitation, permettre une utilisation complémentaire à l'activité agricole, en lien avec la diversification dans laquelle de nombreux agriculteurs encore en activité s'engagent.
- Offrir une seconde vie à un bâti de qualité qui représente un potentiel souvent apprécié pour l'habitat ou l'installation d'activités autres que l'agriculture.

Cette possibilité revêt toutefois un caractère dérogatoire, aussi il convient d'instaurer un inventaire des bâtiments susceptibles de changer de destination, de définir les conditions d'éligibilité du bâti et de réalisation des projets et de limiter le champ des destinations autorisées.

Encourager le traitement paysager et architectural des exploitations

Un bâtiment agricole est une construction qui s'inscrit dans le paysage au même titre qu'une autre construction. Toutefois, ses volumes généralement imposants en font un élément prégnant, dont il convient de mesurer l'impact au préalable et d'accompagner l'implantation. Il s'agit ainsi de promouvoir la recherche d'une qualité architecturale et paysagère des nouvelles installations agricoles, car celles-ci participent à la qualité du cadre de vie rural mais aussi à l'image de l'activité agricole et des produits issus de la métropole.

Pour cela, l'intégration paysagère des exploitations se fait notamment par la plantation autour des bâtiments et des aires de stockage extérieures. Une attention est également portée à la qualité des volumes et des choix constructifs en lien avec les impératifs fonctionnels.

Construire la métropole intelligente de demain

Accompagner la transformation numérique de la métropole

L'aménagement du territoire doit accompagner les évolutions majeures engendrées par l'ère du numérique dans le fonctionnement des administrations, des entreprises, des habitants et des touristes du territoire.

La métropole, en tant que capitale régionale d'une Région Hauts-de-France inscrite dans la démarche de troisième révolution industrielle, basée sur la transition énergétique et les technologies numériques, se doit d'être exemplaire pour dynamiser l'économie locale et régionale, concourir à la compétitivité des entreprises et promouvoir l'attractivité du territoire.

Pour faire du numérique, un outil au service des politiques d'aménagement durable du territoire il est d'abord nécessaire de garantir la desserte de l'ensemble du territoire en réseaux de communications électroniques performants et **d'une offre de Très Haut Débit**.

La généralisation du déploiement de l'offre numérique doit accompagner le développement de la ville intelligente (smart city) **et répondre** aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre par la limitation des besoins en déplacement (télé-travail, e-commerce, ...), de cohésion sociale (maintien d'une offre de service de proximité,...), de limitation des impacts environnementaux et amélioration de l'efficacité énergétique (réduction des pertes de production d'électricité...).

Accompagner l'évolution numérique dans les mobilités

La capacité d'adaptation de la mobilité des personnes, des biens et des informations aux évolutions en cours constitue un élément essentiel du développement et de l'attractivité. Il s'agit d'accompagner la mise en place des équipements et infrastructures permettant le développement de l'intermodalité et de nouveaux services de mobilité (prédiction des itinéraires tous modes, gestion de flux, logistique urbaine, partage de l'information « big data »).

La capacité du territoire à mieux identifier avec le numérique les besoins de mobilités des personnes et des marchandises, et des informations est nécessaire afin d'organiser de manière plus efficace les déplacements à l'échelle de la métropole européenne. L'accompagnement du déploiement des installations et infrastructures permettant la mise en œuvre des mobilités intelligentes et la prise en compte des évolutions au fur et à mesure de leur développement sont permis.

Permettre le développement des services numériques du territoire

Les capacités de traitement de données et l'accès généralisé à internet permettent aujourd'hui le développement **de services public et privé** qui visent à rendre le territoire plus facile à vivre, à travailler, à découvrir, à se divertir.

Le développement d'une économie de la fonctionnalité et du partage basé sur ces services implique la construction de nouveaux espaces, équipements et installations nécessaires à leur développement. Les collectivités modernisent également leurs services publics en offrant des services numériques visant à améliorer la satisfaction des citoyens au quotidien.

Afin de permettre le développement de nouvelles offres de services numériques, le déploiement ou le renforcement des réseaux numériques est favorisé. Les évolutions conduiront peut-être à rendre obsolète certains équipements et infrastructures qu'il faudra accompagner dans leur recyclage (ex : évolution du commerce numérique, évolution de la distribution postale, ...).

Prévoir l'aménagement des réseaux intelligents

La gestion et la distribution des ressources énergétiques dans une dynamique plus durable nécessitent de s'appuyer sur le développement de système de production, de stockage et de distribution intelligents.

Le territoire vise le développement de ses réseaux intelligents appelés "smart grids" afin d'assister les usagers dans le pilotage des réductions des consommations d'énergie dans l'habitat, les entreprises ou les équipements publics

Dans un contexte économique renouvelé, l'émergence des nouveaux systèmes interconnectés de production et de distribution d'énergie, de gestions des services urbains (eau potable, assainissement, gestion des déchets) sont permis par le développement de réseaux intelligents. Aussi, il convient de favoriser et accompagner leur déploiement sur le territoire.

Favoriser les conditions du développement l'innovation

La Métropole souhaite faire de l'innovation le moteur d'un développement économique durable en s'appuyant sur la troisième révolution industrielle. Les technologies numériques sont un préalable indispensable à ce nouveau modèle économique. Elles sont véhiculées par le développement d'infrastructures (Très Haut Débit, accessibilité) et de constructions (immobilier adapté, espaces de co-working, incubateur, pépinière, ...) adaptées aux besoins des acteurs de l'innovation.

Au-delà des réponses aux besoins particuliers des entrepreneurs, des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, la métropole doit inciter la mise en place de démarches collective, transdisciplinaire et favoriser les projets de construction et d'équipements s'inscrivant dans cette démarche. Les campus universitaires de l'université Lille Nord Europe, lieux privilégiés d'expérimentations nouvelles pour imaginer la ville de demain, pourraient devenir des pôles avancés de ces évolutions et des sites précurseurs pour développer la ville intelligente (bâtiments intelligents supports d'innovation énergétique,...).

Le développement des tiers lieux à proximité des zones d'activités (parcs d'activités, pôle d'excellence) et des pôles d'échanges est favorisé. La reconnaissance d'usage transitoire et d'évolutivité des bâtiments économiques à vocation d'innovation est encouragée.

UN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE PERFORMANT ET SOLIDAIRE

Projet

Soutenir un développement urbain optimisé limitant la consommation foncière et l'étalement urbain

Le SCoT fixe l'objectif de réduire de 50% le rythme de la consommation foncière annuelle à l'horizon 2035 sur son **périmètre**. Cette ambition induit une évolution de la conception de l'aménagement. Si le rythme de l'artificialisation des sols tend à diminuer depuis ses 30 dernières années sur le territoire métropolitain, il n'en demeure pas moins nécessaire **de mieux maîtriser le phénomène d'étalement urbain qui génère une forme d'urbanisation peu économe en foncier**, souvent fortement émettrice de gaz à effet de serre et offrant peu d'aménités durables pour les habitants comme pour les entreprises.

Depuis quelques années déjà, la Métropole Européenne de Lille a fait du renouvellement urbain une priorité et l'a inscrit au cœur de ses politiques publiques sectorielles (entre 2001 et 2015, 139 ha/an ont été réhabilités). Les efforts de modérations de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain doivent être poursuivis et renforcés dans leur dimension quantitative et qualitative.

Pour ce faire, des objectifs quantitatifs en lien avec le SCoT sont fixés et un modèle de développement visant à limiter l'étalement urbain est défini en agissant suivant 3 principes : favoriser la mobilisation du renouvellement urbain, s'étendre de façon limitée **et responsable en justifiant l'utilité de cette ouverture à l'urbanisation au regard des capacités d'urbanisation encore inexploitées dans les zones déjà urbanisées et la faisabilité opérationnelle du projet et optimiser l'utilisation du foncier**

Favoriser la mobilisation du foncier en renouvellement urbain et maîtriser l'extension urbaine

Favoriser la mobilisation du renouvellement urbain de façon différenciée et contextualisée

Pour tenir le principe d'équilibre entre renouvellement urbain et extension urbaine, la mobilisation du foncier en renouvellement urbain **est facilitée**, quelle que soit la vocation retenue. Cette mobilisation du foncier est complémentaire des orientations prises en matière de réhabilitation du parc de logements existant, de requalification des sites d'activités économiques ou de modernisation des pôles commerciaux.

Les dynamiques de renouvellement urbain nécessitent d'encadrer qualitativement les opérations de renouvellement urbain et /ou de différencier le traitement des secteurs en fonction des enjeux suivants :

- **environnementaux et énergétiques** : le renouvellement urbain doit globalement contribuer à l'amélioration de la qualité environnementale de la ville. Les outils du PLU mobilisés et les règles afférentes aux opérations sont contextualisés en fonction du potentiel de desserte énergétique, des objectifs de lutte contre les îlots de chaleur urbain, des caractéristiques architecturales et environnementales et, dès qu'elle est connue, de la qualité des sols des sites et secteurs concernés.
- **de valorisation du patrimoine et de qualité architecturale, urbaine et paysagère** : à l'échelle des ensembles urbains comme à l'échelle du bâtiment, le renouvellement urbain peut parfois concerner des entités qui ont une valeur au titre du patrimoine architectural, urbain ou paysager. Les outils du PLU et les règles s'appliquant aux opérations d'aménagement et de construction sont modulés en fonction des objectifs de préservation et de valorisation de ces entités.
- **d'usages et de destinations** : le renouvellement urbain conduit très souvent à des opérations de reconversion (changement de destination d'un immeuble ou d'un foncier), des changements d'usage après démolition et reconstruction ou encore des densifications d'usage (ex : division en logements). La mobilisation des outils du PLU et les règles s'appliquant aux opérations s'apprécient au regard des objectifs de mixité fonctionnelle, de l'ambition de maintien de l'activité en ville ou encore des incidences des changements d'usage (ex : reconversion d'un immeuble industriel en immeuble de logements et incidences sur le stationnement).

- **de fonctionnements urbains** : si le principe de renouvellement urbain est vertueux, certains sites ou secteurs, bien que situés dans la tâche urbaine, ne bénéficient des conditions de desserte ou des aménités urbaines propices à y développer certains projets. La mobilisation du foncier en renouvellement urbain peut y être conditionnée ou encadrée par les outils du PLU et les règles afférentes aux opérations.
- **d'ambiances urbaines et de qualité** : contribuer à la qualité des ambiances urbaines, proposer des lieux de vie et des conditions d'habiter ou de travailler de grande qualité sont des enjeux fondamentaux pour le renouvellement urbain, notamment pour qu'il soit performant et attractif en termes de marché. Les outils du PLU sont mobilisés pour inciter à la production d'une offre de qualité en renouvellement urbain.

Maîtriser le développement des zones d'extension par la gestion d'un compte foncier en extension

L'ensemble des besoins en développement démographiques et économiques ne peut être satisfait en renouvellement urbain. Il convient donc de compléter l'offre foncière en renouvellement urbain par une capacité limitée d'ouverture à l'urbanisation en extension urbaine.

Une enveloppe maximum de zones en extension urbaine est fixée à 1307 ha **toutes vocations confondues, hors infrastructures**.

Elle est ventilée par territoire de la MEL. Les enveloppes ainsi définies par territoire peuvent, dans le respect de l'enveloppe des 1307 ha, évoluer de manière limitée par le SCoT (10% maximum).

Proscrire l'extension urbaine dans certains secteurs de forte valeur ou sensibilité environnementale

Dans les secteurs de vulnérabilité totale et très forte de l'aire d'alimentation des captages du Sud de Lille, dans les réservoirs de biodiversité et les zones à dominante humides jouant un rôle essentiel au titre de la préservation de la ressource en eau sanctuarisées au titre du SAGE, il convient :

- d'interdire l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation en extension ;
- d'interdire tout projet de nouvelle infrastructure de transit.

Optimiser l'utilisation du foncier en renouvellement comme en extension

Intensifier l'utilisation du foncier en renouvellement urbain en fonction de la morphologie existante et de façon contextualisée

Dans la tâche urbaine existante, il s'agit de favoriser la densification spontanée des tissus urbains tout en garantissant une approche respectueuse des identités communales et en tenant compte de leur qualité urbaine et paysagère. Les objectifs de densification définis sont contextualisés en tenant compte :

- des tissus urbains existants dans le cadre d'une approche « morphologique » ;
- **des territoires de dynamiques urbaines,**
- des éléments reconnus ou identifiés au titre du patrimoine architectural, urbain et paysager;
- des contraintes environnementales fortes restreignant les usages (ex : sols pollués, îlots de chaleur urbain, secteurs d'accumulation des risques et nuisances, zone de vulnérabilité totale des champs captants,...) ;
- de certains principes de restructuration urbaine identifiés au titre de la politique de la ville.

Les secteurs ou type de localisation où les objectifs de densification en renouvellement urbain peuvent aller au-delà des caractéristiques morphologiques du tissu existant sont identifiés. Il s'agit entre autres :

- De secteurs identifiés en raison de la qualité de leur desserte en transport en commun existants ou à venir ;
- De secteurs identifiés en raison de l'existence d'un réseau de chaleur urbain existant ou à venir ;
- Des centralités urbaines, quel que soit le niveau de la commune dans l'armature urbaine.

Viser une intensification générale, modérée et contextualisée des projets en extension

Pour les zones d'extension, le principe général est de mettre en œuvre des projets « un peu plus denses » que le tissu ou les tissus avoisinant(s). Les objectifs de densité sont donc définis de façon graduée en fonction des densités constatées des tissus environnants.

Les secteurs ou type de localisation où les objectifs de densification sont les plus importants sont identifiés. Il s'agit entre autres :

- De secteurs identifiés en raison de la qualité de leur desserte en transport en commun existants ou à venir ;
- De secteurs identifiés en raison d'un réseau de chaleur urbain existant ou projeté;
- Des secteurs avoisinant directement les centralités urbaines, quel que soit le niveau de la commune dans l'armature urbaine.

Conforter l'armature urbaine à travers une organisation efficace du territoire

L'armature urbaine définit les différentes typologies de communes et leur rôle dans le développement du territoire. Cela va des villes et villages durables au cœur métropolitain en passant par des strates intermédiaires. Cette distinction est essentielle dans notre métropole au visage mi rural mi urbain et donc aux enjeux variés.

Le modèle de développement porté s'appuie sur cette armature pour adapter les ambitions à chaque typologie.

Cette contextualisation du développement par la place de la commune dans l'armature n'est cependant pas la seule prise en compte. D'autres logiques vont s'y ajouter pour prendre en compte une organisation du territoire optimisée et propre à renforcer le confort des citoyens, telles que les centralités ou bien la présence de transports collectifs.

Enfin, une logique de localisation préférentielle est définies pour les zones en extension, afin de limiter l'impact et renforcer leur connexion avec les villes et villages existants.

S'appuyer sur l'armature urbaine pour graduer l'offre de logements

Le cœur métropolitain et les villes centres d'agglomération ont globalement vocation à accueillir une offre de logements à la hauteur de leur rôle dans l'armature urbaine du territoire. Les efforts de production de logements doivent être intensifiés en veillant à une répartition équilibrée et cohérente, au regard des objectifs de mixité sociale, d'accessibilité et de proximité aux commerces, services, équipements et emplois.

La production de logement dans les couronnes urbaines doit être soutenue au regard des services et équipements qu'elles accueillent. Le développement de l'offre de logements s'inscrit en complémentarité de celle proposée dans le cœur métropolitain et les villes centres d'agglomération et poursuit les objectifs de diversification des typologies et de mixité.

Supports de la croissance en milieu péri-urbain, points de polarisation de l'urbanisation, les villes d'appui sont des espaces où doivent être confortés la dynamique de constructions dans une logique de diversification du parc de logements et de mixité sociale.

Le développement des villes relais s'articule avec celui des villes d'appui. Bien connectée aux villes d'appui, les villes relais représentent une polarité intermédiaire.

Les villes et villages durables ont une vocation à dominante résidentielle. La capacité de production de logements doit permettre de répondre aux besoins de renouvellement et d'augmenter modérément la population au regard, notamment, de la capacité des équipements publics à absorber la population nouvelle. Afin d'offrir les conditions d'une ruralité dynamique, équilibrée et durable, ces territoires peuvent accueillir les commerces, les équipements et les services répondant aux besoins quotidiens de la population. Par leur caractère rural, l'aménagement des villes et villages durables participent à préserver, conforter et restaurer la trame verte et le patrimoine paysager. La création de nouvelles infrastructures est rendue nécessaire dans certains secteurs afin de répondre aux besoins de mobilités des habitants des villes et villages durables. Afin d'offrir des alternatives à la voiture particulière, les aménagements favorisent au maximum à une mobilité raisonnée et durable (report modal, modes doux...).

Favoriser les centralités urbaines quel que soit leur niveau dans l'armature urbaine

Par définition les centralités urbaines réunissent un certain niveau de services, d'équipements, des morphologies urbaines plus ou moins denses et assez représentatives de l'histoire de la commune ainsi que dans la plupart des cas une certaine qualité de desserte en transports en commun .

Afin de conforter le modèle de développement fondé sur l'armature urbaine, de construire le territoire des proximités, de limiter les besoins en déplacement et d'optimiser l'usage du foncier, les centralités urbaines doivent être confortées.

De façon générale la diversité multifonctionnelle, la mixité sociale et l'intensification des usages sont encouragées.

Les objectifs de densification y sont dans la plupart des cas majorés.

Les centralités urbaines bénéficient par ailleurs de dispositions favorables au développement du commerce et des services de proximité, tel que précisé dans les orientations relatives aux centralités urbaines commerciales.

Définir des localisations préférentielles des zones d'extension à vocation résidentielle et mixte

Afin de réduire les impacts environnementaux et agricoles des zones d'extension et de favoriser leur implantation dans des secteurs offrant un maximum de comforts d'usage pour les futurs habitants, la localisation des zones d'extension à vocation résidentielle et mixte tient compte des critères suivant :

- Critère de continuité : éviter les zones d'extension qui ne sont pas en continuité immédiate de la tache urbaine ;
- Critère environnemental : éviter l'urbanisation en extension dans les zones les plus vulnérables sur le plan environnemental, que ce soit en raison de leur valeur écologique (réservoirs de biodiversité , zone de vulnérabilité totale ou très forte de l'aire d'alimentation des captages...) ou des risques auxquelles elles sont soumises (inondation,...);
- Critère d'impact agricole: éviter, réduire ou compenser l'atteinte à la cohérence globale des plaines agricoles et aux sièges d'exploitation agricole et à leur bon fonctionnement pour toutes nouvelles zones en extension, ainsi que tout nouveau projet d'équipement ou de construction,
- Critère de desserte: privilégier les zones d'extension dans les secteurs où les voies et réseaux publics sont en capacité d'absorber les nouvelles opérations et/ou dans les secteurs présentant un bon potentiel énergétique ;
- Critère de service : privilégier les zones d'extension à proximité des centralités existantes et de leurs équipements et/ ou dans les secteurs cumulant une bonne desserte en transport en commun et une offre de service.

Les zones d'extension à vocation économique sont quant à elles réparties sur le territoire en tenant compte de la stratégie et des orientations spatiales en matière de développement économique afin de pouvoir proposer des solutions en adéquation avec les besoins des entreprises en termes d'accessibilité, de visibilité, de proximité avec un bassin d'emploi.

Affirmer le rôle structurant de l'armature agricole et naturelle dans le développement métropolitain

Les espaces agricoles et naturels caractérisent et structurent la moitié du territoire. Secteurs dédiés à l'agriculture, lieux de nature et de plein air, espaces naturels à forte valeur écologique, cours d'eau et canaux..., ils se déclinent en une diversité de fonctions et de situations qui constitue l'« armature agricole et naturelle » de la métropole.

Cette armature est également fragile car soumise à la pression du développement urbain. La préservation et la valorisation de cette ressource non renouvelable de terres agricoles et naturelles est un objectif de la métropole. Cela implique en premier lieu d'affirmer sa place dans la géographie métropolitaine et de renforcer ses fonctions traditionnelles, telles que la production agricole et les espaces à forte valeur écologique. Mais, il s'agit également de mieux articuler ces espaces avec la ville, dans un objectif de complémentarité, de diversification des fonctions et de préservation de la qualité paysagère.

Reconnaître les espaces agricoles et naturels comme éléments structurants de l'organisation du territoire

Préserver la cohérence des plaines agricoles en évitant leur morcellement

La cohérence globale des plaines agricoles est préservée par la limitation du mitage. Cela permet de les affirmer comme un ensemble structurant et cohérent du territoire, capable de contenir l'expansion de la ville.

Maintenir les coupures urbaines dans le développement périphérique des communes

Les espaces non bâtis qui séparent les villes ou les villages sont une respiration nécessaire pour préserver la plaine agricole, les espaces naturels et les continuités écologiques. Aussi, le maintien des coupures naturelles et agricoles entre les communes ou les polarités urbaines d'une même commune est privilégié.

Contenir le développement des hameaux

Les hameaux n'ont pas vocation à s'étendre et leur densification doit être conditionnée à la capacité des réseaux existants à répondre aux nouveaux besoins. Une attention particulière y est portée à la préservation du paysage et à l'insertion dans l'environnement des projets.

Reconnaître la diversité des usages dans les espaces agricoles et naturels

La perte de sens de ces espaces doit être évitée. Pour cela, il convient de reconnaître leur dimension paysagère et sociale au profit de l'urbain ainsi que la diversité de leurs rôles (support d'activité économique rurale, vecteurs de l'identité territoriale et d'un sentiment d'appartenance, espaces de respiration des populations,...).

Certaines démarches spécifiques sont encouragées en ce sens. C'est le cas de la mise en œuvre d'un périmètre de Protection et de mise en valeur des Espaces Agricoles et Naturels périurbains (PAEN) au service d'un projet agricole partagé (expérimentation sur secteurs de parcs agricoles comme le Val de Lys) ou d'une Zone d'Agriculture Protégée sur le périmètre des champs captants.

Reconquérir les entrées de ville et de village

Il convient de porter une attention particulière aux entrées de ville et villages, d'autant plus dans un contexte métropolitain où les limites ne sont pas toujours lisibles. Les principes généraux de reconquête de ces espaces, à adapter en fonction des situations et des contextes, sont :

- préserver les entrées non urbanisées par le maintien de fenêtres paysagères ou de coupures agricoles ou naturelles tangibles entre les villes et les villages ;

- reconquérir les entrées déjà constituées sous forme de zones commerciales ou économiques par la création de continuités paysagères, le traitement de l'espace public et l'amélioration de l'accessibilité, en particulier par les mobilités douces, et, en fonction du contexte, les transports en commun.
- sur les autres secteurs déjà aménagés, améliorer la qualité paysagères dans une logique de transition entre l'urbain et le non urbain. Leur aménagement doit notamment prendre en compte les éléments du paysage, la topographie, du bâti existant, et des perspectives visuelles, sans toutefois permettre le développement d'urbanisation linéaire le long des voies routières ;

Traiter de façon qualitative les franges entre les espaces urbains et les espaces agricoles et naturels

Faire des hémicycles des lieux de haute qualité paysagère, conciliants les usages agricoles et urbains.

Les hémicycles constituent l'une des limites à l'urbanisation de l'agglomération centrale. Des ouvertures à l'urbanisation modérées peuvent être envisagées en limite des secteurs actuellement urbanisés en tenant compte des spécificités de chacun des hémicycles.

La vocation multifonctionnelle de ces hémicycles est affirmée. A cet effet, sont privilégiées la création et la confortation d'équipements et d'aménagements dont les conditions de mise en œuvre vont permettre la valorisation paysagère des lieux, les fonctionnalités écologiques, le tourisme rural ou de nature ou certaines activités de loisirs et de plein air.

Il s'agit de préserver et aménager les sites en permettant la cohabitation des nouveaux usages (aménités, déplacements doux), avec l'usage agricole.

Le rôle de l'agriculture métropolitaine est promu, en encourageant les actions de la profession en faveur de l'entretien et de la préservation des paysages ou de la diversification des activités agricoles.

L'opportunité de créer des perméabilités et des connexions physiques avec la ville doit intégrer les contraintes liées à l'exploitation agricole de ces espaces..

Travailler une transition progressive de la ville vers la campagne

Les secteurs de frange situés à l'interface des espaces ruraux et des espaces urbains sont porteurs d'enjeux spécifiques de transition, de progressivité et de qualité paysagère. La question de la fixation et de la recomposition des franges urbaines, tant à l'échelle de la zone agglomérée centrale qu'à celle des bourgs et villages, doit être traitée dans l'espace urbain et à différentes échelles.

Dans les secteurs de frange existants ou nouveaux, le traitement de la limite, point de contact précis entre espaces urbains et non urbains, est travaillé du point de vue de la qualité paysagère (clôture, haies,...).

Dans les opérations d'aménagement neuves, notamment dans les secteurs d'extension, s'ajoute à cela un travail en épaisseur. Il vise, à l'échelle du quartier, une transition progressive de la ville vers la campagne en faisant varier par exemple les hauteurs des constructions, les emprises au sol, les percées visuelles ou la présence du végétal. Les choix d'aménagement répondant à cette exigence tiendront compte à la fois du contexte urbain et de celui de l'espace rural.

Redonner une valeur d'usage aux franges urbaines

Dans les projets d'aménagement, le traitement des franges urbaines devra intégrer une réflexion sur la vocation qui leur est donnée. Ces lieux d'interface sont porteurs d'enjeux paysagers, de fonctionnalités écologiques et d'usages pour les habitants. Jardins partagés, vergers, aires de jeux ou de détente, cheminements doux, aménagements pour la gestion des eaux pluviales peuvent par exemple y trouver leur place.

Ces espaces peuvent aussi être le point d'accès vers les paysages ruraux environnants. A ce titre, le maintien, voire la création, des connexions avec les chemins ruraux sera assuré.

La nature, l'épaisseur, la fonctionnalité et la perméabilité de ces franges urbaines sont à adapter au contexte agricole et à la fragilité des paysages et des milieux voisins.

Valoriser la richesse du patrimoine paysager, urbain et architectural du territoire

Terre de contrastes entre urbanité et ruralité, la métropole voit cohabiter séquences urbaines denses d'époques variées, plaines rurales préservées, canaux... formant des paysages au caractère prononcé mais fragiles. Ici, le bâti est une composante historique majeure. Qu'il soit d'époque industrielle, d'origine agricole et rurale, lié au passé frontalier, à l'eau, ou plus contemporain, le patrimoine métropolitain s'organise en « systèmes » : le patrimoine paysager et naturel, le patrimoine économique et industriel, le patrimoine habité, le patrimoine de la vie publique et collective, le patrimoine rural et agricole. Chacun représente des fonctions historiques du territoire – habiter, cultiver, produire... - qui perdurent encore aujourd'hui. A côté des monuments et paysages protégés très emblématiques, les systèmes patrimoniaux du territoire se singularisent par des spécificités locales et une vraie richesse du patrimoine dit « ordinaire ».

Les valeurs des 5 systèmes patrimoniaux sont reconnues. Une logique de patrimoine « vivant », attentive aux projets qui font évoluer ce patrimoine tout en permettant sa transmission aux générations futures, est affirmée. Une réponse proportionnée est apportée à l'intérêt patrimonial, en accompagnant le patrimoine exceptionnel et en prenant en charge les paysages et éléments bâtis du quotidien.

Anticiper l'évolution des systèmes patrimoniaux, marqueurs des paysages urbains et ruraux du pays lillois

Encadrer les évolutions dans l'optique d'un patrimoine vivant

Un principe général de précaution est posé en ce qui concerne la préservation des ensembles et éléments patrimoniaux identifiés, tout en souhaitant encourager leur réappropriation et leur durabilité.

Pour ce faire, les réhabilitations et restaurations des éléments présentant un intérêt patrimonial sont privilégiées. Les démolitions partielles ou totales sont encadrées.

Par ailleurs, il s'agit de créer les conditions du maintien des éléments d'intérêt patrimonial bâti en permettant de les adapter aux exigences actuelles de confort, de fonctionnalité ou encore de performance environnementale. Les évolutions et travaux sont réglementés dans le respect de ce qui est caractéristique des valeurs et spécificités patrimoniales de chaque élément.

Gérer en priorité l'évolution du patrimoine de l'ère industrielle, du patrimoine habité et du patrimoine rural et agricole, les plus exposés aux changements

Le patrimoine de l'ère industrielle, le patrimoine habité et le patrimoine agricole et rural sont très emblématiques et contribuent à cette image d'équilibre entre le caractère urbain et le caractère rural du territoire métropolitain. Riches d'un bâti ancien d'intérêt architectural, ces patrimoines comprennent des édifices convoités pour les potentiels d'usages qu'ils présentent (habitat, activités). Ce bâti est aussi menacé de transformations radicales, voire de disparition, faute de facilités de réhabilitation ou de réutilisation.

La priorité est donnée à la préservation et à la valorisation de ces trois systèmes patrimoniaux.

Engager une reconnaissance spécifique des autres patrimoines métropolitains

Si priorité est donnée au patrimoine d'origine industrielle ou agricole particulièrement soumis à pressions au quotidien, les enjeux existent sur les autres systèmes patrimoniaux qui nécessitent d'être mieux connus afin de mieux accompagner leurs devenir et évolutions.

Il s'agit d'engager une reconnaissance spécifique des patrimoines du 20^{ème} siècle et contemporains liés aux architectures de la reconstruction, comme les grands ensembles et les cités jardins, ou encore liés à la ville nouvelle.

Par ailleurs, le patrimoine et les paysages liés à l'eau, mais aussi liés à la frontière et à la défense historique du territoire méritent également une mise en valeur.

Réussir le mariage architectural et urbain entre passé et avenir

Les projets à venir feront le patrimoine de demain, la conciliation des traditions architecturales et urbaines de la métropole avec l'innovation du contemporain est recherchée, afin de contribuer à inventer une ville qui se renouvelle dans le respect de ses origines.

Les projets d'urbanisme constituent des opportunités pour bâtir le patrimoine de demain, ils sont l'occasion de se servir de la mémoire des lieux et des qualités de réalisation passées, comme source d'inspiration pour construire la métropole du futur.

Qu'ils soient en continuité avec l'architecture traditionnelle ou qu'ils s'en démarquent, les projets neufs doivent s'inscrire dans une composition d'ensemble cohérente, respectant les caractéristiques urbaines et paysagères existantes.

Accompagner la valorisation des ensembles et éléments remarquables de la métropole, supports d'attractivité touristique et lieux d'activités et de vie

Concilier la protection du cœur historique de Lille et l'évolution du projet urbain

La protection de cette « pépite » incontournable du patrimoine et du rayonnement métropolitain passe aujourd'hui par la révision du Plan de sauvegarde et de mise en valeur datant de plus de trente ans, et l'extension du secteur sauvegardé du centre historique de Lille.

Au-delà d'améliorer la reconnaissance et de protéger le patrimoine bâti et paysager du secteur, l'ambition est :

- d'adapter le document d'urbanisme ancien aux modes de vie contemporains et aux enjeux de la ville du 21^e siècle, dans un périmètre plus représentatif des ensembles urbains remarquables, de leur histoire et de leur occupation actuelle ;
- d'inscrire le secteur sauvegardé dans le projet urbain de la collectivité, pour ne pas réduire le cœur historique à une vitrine touristique : résorption de la vacance au profit du logement au dessus des linéaires commerciaux, maintien d'une mixité fonctionnelle, réponse aux besoins de mobilité ;
- de moderniser un secteur sauvegardé prenant en compte les espaces publics, l'architecture contemporaine, le développement durable dont les performances énergétiques, et la gestion des espaces libres (usages, gestion de l'eau, place du végétal et de la biodiversité).

Le secteur sauvegardé de Lille et ses évolutions représentent des enjeux importants pour le territoire métropolitain et entrent en synergie avec la démarche menée dans le cadre du territoire de projet « Cœur métropolitain ».

Contribuer à la préservation et encourager la valorisation de la plaine de Bouvines

Sur ce site reconnu nationalement pour l'intérêt historique du champ de bataille de Bouvines, il convient de maintenir le paysage évocateur de la bataille et les caractéristiques qui ont présidé au classement du site : plaine ouverte, à vocation principalement agricole mais aussi naturelle dans la vallée de la Marque.

Il veille particulièrement aux transitions entre le site classé, ses abords et ses exclusions (villes/villages non classés), en particulier en matière de traitement des franges urbaines des sites d'extension potentiellement en lien visuel avec le site.

La plaine de Bouvines est reconnue comme un espace de respiration et le support d'activités agricoles aux portes de la métropole, entre plateau du Mélançois et vallée de la Marque. Il autorise également les aménagements liés à la découverte et la promotion du site, dans le respect des activités en place.

Concourir à la reconnaissance des ensembles urbains et paysagers et naturels remarquables, témoins du passé marchand, industriel et agricole de la métropole

Cinq ensembles sont reconnus pour leur intérêt patrimonial, paysager, architectural et urbain et sont identifiés comme sites patrimoniaux remarquables: Beaucamps Ligny- Fournes en Weppes, Comines, Lambersart, Roubaix et Tourcoing. D'autres secteurs présentant un intérêt patrimonial avérés peuvent être reconnus à terme.

Soutenir l'instauration d'une surveillance adaptée au contexte urbain et paysager des monuments remarquables

Les contextes urbains et paysagers des plus de 300 Monuments historiques de la MEL - églises, couvents, hôtels particuliers, villas, maisons de tradition flamande, bourloires, usines...- sont variés, malgré l'instauration par défaut d'un périmètre de protection de 500m.

Il s'agit d'accompagner les réflexions de l'autorité administrative compétente destinées à adapter les périmètres **aux** abords des Monuments historiques, en conciliant l'esprit actuel de modernisation et d'adaptation des protections patrimoniales et l'objectif de contribuer à la conservation ou la mise en valeur de ce patrimoine reconnu. Un souci de cohérence avec les caractéristiques et la valeur patrimoniale des tissus urbains et du paysage environnant guidera la définition d'aires de protection plus pertinentes et mieux en rapport avec les immeubles protégés et leur environnement.

S'appuyer sur les ensembles et éléments du quotidien comme remparts à la banalisation des paysages et ressources du cadre de vie

Maintenir et valoriser les structures paysagères identitaires du territoire, témoins de la diversité et de la typicité des paysages ruraux métropolitains

Face aux changements de pratiques et à la fragilité de certains paysages agricoles avec la progression de l'urbanisation, la préservation et le renforcement des éléments et ensembles singuliers qui caractérisent et rendent attractif le paysage rural métropolitain sont recherchées, en particulier :

- les grandes ouvertures visuelles vers les horizons agricoles et villageois, particulièrement pour les plateaux agricoles du Mélançois, des Weppes et dans le Ferrain des monts : ces ouvertures, souvent permises par les coupures d'urbanisation, maintiennent le lien entre l'usager et le paysage métropolitain dans une métropole densément bâtie. Devant la sensibilité de ces secteurs à l'introduction de nouveaux projets d'envergure, une vigilance spécifique est attendue.
- les ensembles bocagers (prairies, haies et arbres associés) et réseau de becques subsistants, particulièrement en vallée de la Marque et Plaine de la Lys : ces éléments sont significatifs de la diversité des paysages agricoles, des maillons de la trame verte et bleue et les témoins de pratiques historiques contribuant à l'identité métropolitaine ;
- les alignements arborés le long des voies de communication (canaux, routes, drèves), et boqueteaux de la marche des Weppes et des monts : ils constituent des points de repère dans le paysage
- la silhouette des monts du Ferrain, particularisme pittoresque de la métropole et relief annonciateur des Monts de Flandre. L'importance des vues depuis et vers les points hauts ou encore l'impact des constructions nouvelles sur les points hauts sont à prendre en compte pour les projets dans ces secteurs.

Tenir compte des spécificités des tissus urbains qui caractérisent la ville et les villages lors des projets d'aménagement

De nombreux projets d'extension urbaine ou de renouvellement ont pour contexte des tissus anciens, comme les maisons de ville, aux caractéristiques et à l'organisation propre (organisation spatiale, composition des façades...). Lors des projets, et selon l'enjeu patrimonial des secteurs concernés, il convient d'intégrer les caractéristiques des tissus plus constitutifs de l'identité métropolitaine, par la mise en œuvre d'un « lien de parenté » entre l'existant et le projet.

Permettre la préservation des éléments ponctuels non protégés mais reconnus localement

Maisons, fermes, édifices religieux, arbres remarquables, ouvrages d'art... Le patrimoine local métropolitain est varié et témoin des époques et des activités humaines successives **et joue parfois un rôle de repère dans le paysage (beffroi,...)**. Il convient de poursuivre les travaux engagés dans le PLU de 2004 et d'améliorer la connaissance et la sauvegarde des éléments bâtis ou naturels non protégés par des dispositifs nationaux, mais qui pourtant « font patrimoine » au quotidien dans les villes et villages de la métropole.

Ce recensement repose sur l'implication forte et volontaire des communes, qui sont au plus près de ce patrimoine et de l'attachement local qu'il représente. Afin d'éviter sa disparition des paysages métropolitains, il convient d'assurer les conditions de conservation et d'évolution de ce patrimoine vivant. La valorisation de ce patrimoine

bâti et non bâti, en tant que bien commun participant au caractère des paysages locaux et à un cadre de vie de qualité est recherché.

Par ailleurs, sur les sites de projet, il convient d'inciter au repérage des éléments locaux de paysage non protégés dont le maintien et la mise en valeur permet de mieux inscrire le projet dans l'identité locale (patrimoine arboré, murs anciens, voyettes, cheminée industrielles...).

Tirer profit de l'histoire d'exploitation du sous-sol

Les sites de production constituent un gisement de ressources locales à valoriser dans le respect de la qualité environnementale du territoire.

Lors de l'achèvement de l'exploitation, le réaménagement de ces espaces peuvent prendre différentes formes, participant à la préservation de l'environnement et à l'amélioration du cadre de vie.

Réduire les inégalités socio-spatiales du territoire

La Métropole de Européenne de Lille se caractérise par de forts contrastes sur son territoire. Face aux inégalités territoriales, à la persistance des logiques situations de pauvreté et de précarité (20% des métropolitains vivent sous le seuil de pauvreté) et à l'accroissement des écarts sociaux, des réponses spécifiques en termes de résorption des inégalités socio-spatiales sont apportées.

Ces réponses sont multiples et visent à faire en sorte que ces quartiers ne se distinguent plus par leur déficit d'accès aux équipements, d'emplois, de qualité du cadre de vie et du logement, d'attractivité, de commerces,...

Si la géographie prioritaire de l'État, permet le déploiement de dispositifs spécifiques sur certains secteurs en difficulté, il est nécessaire de l'accompagner par une approche plus spécifique à notre territoire. La trajectoire de certains quartiers interroge et peut être annonciatrice de difficultés et d'un décrochage. Un effort d'aménagement doit être porté sur ces quartiers pour les réinscrire dans une dynamique positive.

Dès lors les ambitions visant à réduire les inégalités et à promouvoir la solidarité territoriale s'appliquent sur l'ensemble des espaces urbains ou ruraux en décrochage situés sur le territoire métropolitain.

Accrocher les territoires urbains en relégation aux dynamiques de développement métropolitaines

Réduire les écarts territoriaux en matière d'offre de logements

La politique de l'habitat dans le rééquilibrage de l'offre territoriale doit être accompagnée, afin de répondre à la diversité des besoins de la demande locale, dans une logique de mixité sociale et de solidarité. Il convient d'assurer un rééquilibrage de l'offre de logements. Les quartiers les plus fragilisés de l'agglomération présentent en effet le plus souvent une faible diversité de l'offre de logements (statuts d'occupation, morphologie urbaine, typologie de logement...), ce qui peut contribuer à spécialiser le rôle qu'ils jouent dans le marché métropolitain et à une certaine stigmatisation. Pour endiguer le processus de dépréciation de ces secteurs, il s'agit d'ouvrir la vocation d'accueil de ces quartiers afin qu'ils puissent proposer une gamme de réponse plus large aux besoins des ménages de l'agglomération. Cette diversification de l'offre passe par le développement de projets urbains de qualité, et de logements attractifs et à prix maîtrisé. Sont ici visés les quartiers prioritaires de la politique de la ville et, de manière plus prégnante encore, des quartiers ciblés au titre du nouveau programme de renouvellement urbain.

A l'inverse, il s'agit de rééquilibrer l'offre de logement social sur le territoire en privilégiant son développement dans les communes les moins pourvues, notamment celles soumises à l'article 55 de la loi solidarité et renouvellement urbain.

Favoriser les synergies avec les dynamiques de développement locales

L'effort porté sur les quartiers les plus en difficulté ne doit pas être considéré isolément. La synergie avec les atouts des quartiers environnants et notamment la présence d'opérations d'aménagement à proximité, qu'elles soient en lien avec la politique de la ville, ou de droit commun (Eurasanté, Union...), est essentielle pour générer un effet d'entraînement et mutualiser les investissements.

Une approche inclusive de ces quartiers dans l'organisation de la ville doit être recherchée notamment en limitant les effets de franges et de contrastes au sein d'un territoire.

Travailler l'insertion du quartier dans son environnement

L'insertion urbaine de ces quartiers passe par un travail sur le lien, l'image et la programmation.

Le lien depuis et vers ces quartiers doit être renforcé en travaillant sur la trame viaire, les liaisons pour améliorer la lisibilité, le fonctionnement des quartiers, les liens avec les autres quartiers environnants et l'accès aux principales fonctions urbaines.

La qualité urbaine, véhiculée par les réhabilitations, les constructions neuves, les résidentialisations, la conception des espaces communs constituent également une clef d'intégration de ces secteurs à la ville.

La valorisation du cadre de vie est recherchée en portant notamment une attention particulière aux aménités de ses quartiers, à leur paysage et au sentiment de bien-être. Il permet le développement d'espaces verts qualifiés (réactivation des espaces publics par le développement des espaces verts et la renaturation, création de jardins communautaires,...), prône un traitement qualitatif des limites et des rez-de-chaussée.

Répondre aux enjeux de mobilité

Afin de répondre aux enjeux de mobilité solidaire et d'accès au droit à la mobilité pour répondre aux besoins du quotidien et à l'accès à l'emploi., des solutions adaptées sont à déployer en faveur des publics en difficulté sociale, en situation de précarité énergétique, ou en insertion, dans une logique de service à la mobilité, en lien avec la politique de la ville. Si de nouvelles dessertes de ces quartiers peuvent être à adapter ponctuellement en fonction des contextes, il s'agit avant tout de solutions d'accompagnement des publics, et d'amélioration des conditions d'usage des modes doux (qualité globale des espaces publics, des itinéraires, offre de stationnement vélo, etc). Une offre nouvelle d'infrastructure de desserte en transport public structurant peut ainsi être envisagée afin de désenclaver les communes de Roubaix et Wattrelos dans une perspective transfrontalière et d'accompagner la dynamisation de ces territoires.

Ouvrir les vocations de ces quartiers pour favoriser les initiatives

Un développement de la mixité fonctionnelle est globalement encouragée dans les espaces urbains de la métropole. La diversification des fonctions dans les quartiers les plus en difficultés est une priorité notamment en matière de services, commerces, activités économiques, espaces de loisirs et d'équipements de proximité à vocation culturelle, sociale, sportive ou de loisirs. Cette offre doit répondre aux besoins de la population en place mais également être un facteur d'attractivité concourant à l'arrivée de nouveaux habitants.

Inclure ces quartiers dans les ambitions de la transition énergétique et de la métropole intelligente

Le développement de l'innovation architecturale et urbaine, l'inscription dans la transition énergétique et l'adaptation au changement climatique sont favorisés afin de favoriser l'attractivité économique et résidentielle de ces territoires.

Ces quartiers sont inscrits comme acteurs de la lutte contre le changement climatique en y incitant le recours aux EnRR et en fixant des objectifs de performance énergétique ambitieux au regard du contexte économique de ces quartiers.

La desserte numérique de ces quartiers est une priorité.

Accompagner les projets urbains des quartiers en politique de la ville

Permettre la mise en œuvre des projets de renouvellement urbain inscrits dans des dispositifs nationaux

Le déploiement d'un programme d'actions global et transversal vise la réintégration des quartiers dans les dynamiques de développement métropolitaines. Il s'agit d'agir de façon pérenne sur le cadre et les conditions de vie des habitants en modifiant en profondeur le rôle, la vocation et l'image de ces quartiers au sein de la métropole.

Cela concerne notamment les 9 « Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain » et le Programme métropolitain de requalification des quartiers anciens dégradés. Un cadre réglementaire particulier et approprié peut être nécessaire pour la mise en œuvre de ce type de projet.

Accompagner le renouvellement de l'offre de logements dans les NPRU

La démolition de logements dans les quartiers NPRU représente un levier d'action pour répondre à l'obsolescence d'une partie du parc, aux dysfonctionnements urbains et à la diversification de l'offre de logements.

La reconstitution de l'offre démolie s'intègre aux objectifs de production supposant une intensification à la fois des volumes et de l'offre très sociale. Plusieurs orientations guide cette production :

- les opérations s'inscrivent dans les principes d'intensification urbaine (secteurs bien desservis par les transports en commun et situés à proximité de services, d'équipements et de bassins d'emplois) ;
- les opérations se situent sur l'ensemble du territoire métropolitain, prioritairement en dehors des quartiers prioritaires et des quartiers de veille fortement pourvus en logements sociaux ;
- à l'échelle des bassins de vie autour des quartiers NPRU, le solde entre production et démolition devra être suffisant pour éviter de créer des tensions fortes sur la demande en logement social ;
- les typologies des logements doivent prendre en compte les besoins des ménages demandeurs de logements sociaux tout en veillant à anticiper les besoins des ménages à reloger.

Par ailleurs, le foncier libéré par les démolitions favorise la diversification de l'offre de logements sur ces quartiers. Cette normalisation résidentielle des quartiers NPRU s'appuie sur les actions qui interviennent pour l'amélioration du cadre de vie et le retournement d'image du quartier, mais aussi sur une programmation habitat spécifique tenant compte des marchés immobiliers, des équilibres territoriaux de l'offre et des besoins des ménages.

Redonner une vocation économique aux quartiers prioritaires de la politique de la ville

Dans le troisième axe de son Plan d'actions métropolitain pour l'emploi adopté en juin 2016, la MEL s'est engagée à relever le défi de la création d'emplois dans les territoires les plus fragiles socialement. Afin de favoriser l'investissement des acteurs économiques dans ces secteurs, l'entrepreneuriat et l'esprit d'initiative sont facilités. Par ailleurs, les vocations économiques sont élargies notamment en faveur des petites et moyennes entreprises artisanales, industrielles et tertiaires, dès lors qu'elles sont compatibles avec l'aspect résidentiel de ces secteurs. Dans certains cas, le lien avec les polarités économiques métropolitaines, comme les sites d'excellence, peut être exploité afin de dessiner une programmation économique et urbaine cohérente.

Permettre la mise en œuvre des actions de gestion urbaine de proximité

La mise en place d'un projet de gestion adapté aux spécificités du quartier est une démarche fondamentale pour la réussite des projets de renouvellement urbain. La mise en œuvre de ces actions, qui permettent d'impliquer les habitants dans les transformations liées aux aménagements, qui améliorent durablement l'image du quartier et qui pérennisent les investissements, est recherchée.

Favoriser l'appropriation d'un environnement urbain en mutation.

Les interventions lourdes souvent mises en œuvre dans les dispositifs de la politique de la ville nécessitent que soit portée une attention à la vie des populations en place. La mise en place de dispositifs de gestion transitoire au sein de ces quartiers est permise.

Soutenir le développement des espaces ruraux

Développer une offre d'équipements de proximité, mutualisée et accessible

L'amélioration de l'offre d'équipements de proximité des territoires les moins bien desservis est recherchée. Pour se faire, les conditions d'implantation des équipements sont facilitées et la mutualisation des équipements entre différentes communes favorisées.

L'amélioration de la desserte de ces équipements est poursuivie.

Accompagner la revitalisation des centres villages et des centres bourgs

Pour renforcer l'attractivité des territoires ruraux et ainsi enrayer la tendance au mitage et à l'artificialisation du foncier rural, la revitalisation des centralités rurales est facilitée. Il s'agit d'y permettre la diversification des usages et un développement de logements complémentaires du parc existant dans le respect des identités locales. L'amélioration de l'offre d'équipements et de services est également favorisée pour participer de la revitalisation et de l'animation des centres villages et des centres bourg.

Le maintien, voire le renforcement, de l'offre commerciale de proximité dans les villes et villages durables permet d'améliorer la satisfaction des besoins quotidiens des habitants, mais aussi de préserver les centralités existantes et encourager le dynamisme de la vie locale.

Organiser l'accès à la mobilité et au numérique

Pour améliorer l'accessibilité depuis et vers ces territoires, il s'agit de prendre en compte les besoins de recourir à la voiture tout en créant les conditions d'une offre de transport adaptée aux modes de vie et aux spécificités des zones rurales. Pour ce faire, la pratique du co-voiturage est favorisée ainsi que l'optimisation des transports publics dans une logique multimodale. L'aménagement des nouvelles routes dans une logique d'amélioration du maillage n'est pas exclue.

Le déploiement d'une offre numérique de haut niveau est également un facteur important au développement des territoires ruraux. Il s'agit d'assurer les conditions d'une desserte numérique performante de ces territoires.

Diversifier les activités économiques

Afin de réduire les aléas de la mono-activité dans les territoires ruraux, la diversification du potentiel économique est soutenue tout en participant à la consolidation du tissu économique local et au soutien des filières agricoles. A cette fin, il convient de faciliter la création et la diversification d'activités et de créer les conditions favorables au développement du tourisme pour asseoir l'attractivité des zones rurales.

Accompagner les dynamiques territoriales

En complément des orientations contribuant à l'organisation générale du territoire et à son aménagement, depuis l'échelle métropolitaine jusqu'à l'îlot ou la parcelle, le projet de territoire s'appuie sur l'échelle intermédiaire des « territoires de dynamiques urbaines ».

Cette notion s'inscrit dans la lignée du SCOT qui identifie des démarches partenariales autour de « territoires de projet », secteurs où se concentrent de forts enjeux métropolitains.

Huit territoires de dynamiques urbaines sont donc identifiés à partir de :

- ✓ L'armature urbaine par typologie de commune telle que définie par le SCOT qui prend en compte notamment le niveau d'équipement, de desserte et le poids de population de la commune ;
- ✓ Les territoires de projet du SCOT ;
- ✓ Une analyse des dynamiques urbaines à l'œuvre au vu des projets en cours de réalisation ou projetés sur le territoire.

Par ailleurs, à l'interface ou en juxtaposition de ces huit territoires de dynamiques urbaines, quelques territoires de dynamiques spécifiques se distinguent par la particularité de leur contexte naturel, environnemental ou encore transfrontalier.

Élargir le cœur métropolitain pour accroître son attractivité

L'enjeu majeur pour la métropole est de renforcer les dynamiques du cœur métropolitain pour accroître le rayonnement et l'attractivité de la métropole. Cela implique de permettre au cœur métropolitain d'évoluer de manière à assurer une intensification forte tout préservant et améliorant la qualité urbaine et architecturale propre à chaque secteur du cœur métropolitain.

Émanciper le cœur métropolitain en s'affranchissant des limites communales

L'évolution constante du cœur de la métropole lilloise nécessite de redéfinir ses limites et ses orientations d'aménagement, pour renforcer son rôle moteur de développement d'une métropole capitale régionale en s'appuyant notamment sur :

- La mise en œuvre des projets urbains exceptionnels et innovants tels que l'intensification des quartiers du projet Euraille, le projet Saint-Sauveur et ou encore le secteur de projets Boulevard de Moselle/Port de Lille qui vise à renforcer le lien entre la ville et le canal ;
- l'accueil de nouvelles implantations tertiaires supérieures ou de sièges administratifs, de lieux d'enseignements supérieurs, de recherche et d'innovation, ou des lieux de développement de l'économie créative et culturelle.
- la mise en œuvre d'équipements administratifs, culturels, sportifs et touristiques à fort rayonnement (ex : Tribunal de Grande Instance, la piscine olympique, ...), l'aménagement d'espaces publics majeurs ;
- la confortation d'une offre commerciale de rayonnement régional et transfrontalier ;
- l'implantation de nouveaux équipements structurants (Tribunal de Grande Instance, Piscine olympique,...)
- la valorisation de l'entrée du Grand Boulevard lien historique entre le cœur métropolitain et les villes centres d'agglomération de Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq.
- La valorisation des réserves foncières situées à proximité ou aux abords d'infrastructures appelées à s'apaiser (notamment le secteur des remparts et le secteur Pasteur), de façon à requalifier les liens vers les communes voisines (La Madeleine, Lambersart et Saint-André).

Désenclaver et retisser les liens inter-quartiers

Les dynamiques du cœur métropolitain **doivent** également permettre un effet levier sur les quartiers périphériques qui bénéficie de cette proximité. Il convient de favoriser la perméabilité entre les quartiers et d'améliorer globalement le cadre de vie de ces quartiers. Les aménagements doivent concourir à :

- **retisser les liens entre les quartiers** (Euraflandres, Vieux Lille, Saint Sauveur, Lille Sud...) par un traitement adapté de l'espace public et une reconquête des coupures urbaines (autoroutes, voies ferrées, canal,...) ;
- reconnecter les berges des canaux à la ville et s'appuyer sur les infrastructures pour créer de nouvelles continuités urbaines favorisant les cheminements piétons et cyclables ;
- **favoriser** le renouvellement urbain dans ces quartiers et l'accompagnement des projets urbains en cours sur les friches ou délaissés à l'image de la reconquête de Fives Cail Babcock à Lille.

Renouveler le cadre de vie

Dans le cœur métropolitain, la qualité du cadre de vie doit servir l'ambition métropolitaine tout en répondant aux attentes de proximité. Il s'agit entre autres de :

- Développer l'accès aux espaces de nature et en particulier au poumon vert que constituent les bords à canal (ex : les franges du triangle des Ferrailleurs, le site majeur de la Citadelle et ses abords (Colysée, Bras de la Barre, Site des Pyramides, etc.), les berges des Bois-Blancs et le site de la gare d'eau de Lomme réaménagé) ;
- Préserver et valoriser le patrimoine historique bâti et non bâti en s'appuyant notamment sur le périmètre de sauvegarde de mise en valeur de Lille ;
- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines par la préservation des linéaires et rez-de-chaussée commerciaux, l'accompagnement des mutations foncières et immobilières, le développement d'activités économiques en ville.

Lutter contre l'habitat ancien dégradé et favoriser le développement du logement de grande qualité en matière de conception architecturale et de cadre de vie.

Accompagner la mutation de la ville du canal urbain

«La ville du canal urbain » s'étire le long de la Deûle, depuis l'entrée de la voie d'eau dans Lille jusqu'à Wambrechies. Il s'agit historiquement de communes très proches de Lille qui se sont développées suivant 3 logiques : un développement industriel le long du canal et des grandes infrastructures ferrées, des faubourgs d'habitat plutôt ouvrier et des linéaires de villas, hôtels particuliers, maisons bourgeoises le long d'espaces publics majeurs comme l'avenue de l'Hippodrome. La particularité du territoire réside dans ses grandes emprises industrielles et/ou d'équipements dont la mutabilité est avérée. Dans de nombreux cas ces emprises mutables entretiennent un lien étroit avec la voie d'eau.

Conforter l'offre en équipements et services

Les tissus denses à vocation principale d'habitat ou à forte valeur patrimoniale du territoire de la « ville du canal urbain » offrent un potentiel d'évolution et de densification modéré au regard des fonctionnements urbains déjà complexes de ce territoire.

Afin d'accroître l'attractivité de ces secteurs et répondre aux besoins de la population actuelle et future, la diversification des fonctions urbaines et l'offre de services, d'équipements, d'économie de proximité y sont encouragées, en particulier dans les centres des villes et les quartiers. Le maintien des activités existantes et leur développement sont recherchés en garantissant leur insertion urbaine (fonctionnement,...) et la qualité des transitions avec les tissus résidentiels.

Il s'agit également de reconquérir les nombreuses friches urbaines issues notamment du passé industriel. Compte tenu de la taille de ces sites, de leur situation au regard du cœur métropolitain et des enjeux de reconquête de bord à voie d'eau que certains d'entre eux représentent, il convient de garantir un aménagement de qualité notamment à proximité des bords à voies d'eau, d'y assurer la qualité paysagère et d'y soutenir l'innovation architecturale.

Préserver et développer les tissus naturels urbains et favoriser l'accès aux espaces de nature

Les berges du canal et le tissu urbain qui le borde participent à l'amélioration de la qualité de vie notamment en offrant des espaces de respiration complémentaire à ceux identifiés à l'intérieur de tissu urbain dense.

Outre la préservation des espaces verts publics existant et des cœurs d'îlots privés à dominante végétale, il s'agit de développer 'un tissu naturel urbain en favorisant la végétalisation des espaces publics et la végétalisation verticale, notamment par le traitement des frontages.

Certaines villes du canal urbain sont en franges des espaces naturels et agricoles et des hémicycles. Il convient de favoriser l'accès des métropolitains à ces espaces de nature en privilégiant notamment des solutions de mobilité alternative à la voiture particulière. Le traitement paysagers des franges urbaines participent à créer des espaces de transitions de qualité.

Développer les solutions de mobilité alternatives « à la voiture seule »

Les berges et le tissu urbain qui bordent le canal et les espaces naturels, agricoles et les hémicycles concourent à l'attractivité des villes du canal urbain. Ils deviennent des espaces privilégiés de déambulations à vocation de loisirs et pour les déplacements du quotidien.

L'aménagement des cheminements vers ces secteurs participe à l'attractivité des modes doux. Dès lors, il convient de :

- améliorer l'accessibilité des berges du canal et assurer des perméabilités au sein du tissu urbain qui le borde,
- garantir la continuité des parcours, notamment en contournant les emprises économiques utilisant les quais,
- permettre le franchissement sécurisé des infrastructures routières,
- favoriser le partage modal de la voirie en faveur des modes actifs.

Renforcer le rayonnement de l'arc sud-est

L'arc sud-est comprend la ville centre d'agglomération de Villeneuve d'Ascq et s'étend jusqu'à l'entrée de l'autoroute A1 dans la couronne urbaine de la métropole, au niveau de Faches-Thumesnil.

Ce territoire accueille une offre d'équipements et de services exceptionnelle (Stade Pierre Mauroy, aéroport Lille-Lesquin, musée d'art contemporain et d'art brut, Université,...), des pôles commerciaux à fort rayonnement (le centre-ville de Villeneuve d'Ascq, le pôle commercial de Faches-Thumesnil), des pôles d'emplois organisés principalement en parc d'activité, de grands espaces de nature et de loisirs (parc du Héron, golf, plaine des Périsseaux,...) ainsi que des infrastructures de transport majeures. Il convient d'accompagner les dynamiques urbaines de ce territoire et de définir un aménagement du territoire cohérent avec les spécificités environnementales (catches, aire d'alimentation des captages...).

Intensifier les dynamiques urbaines

Compte tenu du niveau d'équipement exceptionnel du territoire, de son rôle d'entrée internationale sur le cœur métropolitain, de sa forte attractivité résidentielle et économique, les dynamiques urbaines du territoire de l'arc sud-est ont vocation à s'intensifier.

Assurer l'accessibilité et la desserte de ce secteur

L'intensification des fonctions urbaines au Sud Est de la métropole et le renforcement de l'infrastructure aéroportuaire de Lesquin s'accompagnent d'une offre de transport en commun structurant entre le cœur métropolitain et Lesquin. Afin de retisser les liens inter-quartiers et de désenclaver certains secteurs, l'amélioration de la qualité des espaces publics et du fonctionnement urbain est recherchée

Valoriser l'image de l'entrée Sud de la Métropole

Les infrastructures de transport constituent les entrées de la métropole et participent au rayonnement métropolitain. Véritables vitrines de la métropole, la qualité urbaine des aménagements à leur abord est recherchée. La conception de projets urbains, en renouvellement urbain ou en extension, doivent être qualitatifs et innovants sur les plans architecturaux et paysagers. Une attention particulière est portée à leur intégration dans leur environnement immédiat et aux spécificités environnementales, lors de la conception des projets d'aménagement. Le traitement des interfaces entre les espaces urbanisés et les espaces naturels est recherchée afin d'assurer des espaces de transition qualitatif et garantir la préservation de la trame verte et bleue.

Affirmer le rôle structurant de la ville du Grand Boulevard et y garantir une qualité urbaine

Structuré autour de l'axe historique reliant Lille aux villes de Roubaix et Tourcoing, le territoire de la ville du Grand boulevard présente la particularité de traverser des ambiances urbaines très contrastées tout en gardant une identité commune reconnue dans l'espace métropolitain. Compte tenu de la qualité de sa desserte en transport en commun, du bon niveau d'équipement des communes traversées et de la qualité générale des cadres de vie, il convient d'intensifier les dynamiques sur les abords du Grand Boulevard, de conforter les centralités existantes tout en préservant et en mettant en valeur les caractéristiques architecturales et paysagères.

Conforter l'axe du Grand Boulevard en intensifiant les fonctions urbaines

L'intensification des fonctions urbaine le long du Grand Boulevard est recherchée, en particulier sur les secteurs présentant le moins de qualité et/ou des espaces sous-occupés. Elle tient compte des spécificités des tissus urbains le composant, participe au comblement des dents creuses et à la mutation des espaces bâtis en respectant, quand il se doit, les éléments de qualité paysagère, architecturale et urbaine existants.

Mieux intégrer le Grand Boulevard dans la ville

Le grand boulevard relie les trois principales villes de la Métropole par la route comme par le rail. Son partage de l'espace public, ses nombreuses connexions, son accès direct au cœur métropolitain comme aux villes center d'agglomération de Roubaix et Tourcoing en font un lien urbain incontournable. Il convient de lui garder cette caractéristique pour favoriser son essor et renforcer le lien entre les trois villes.

Par ailleurs, de nouvelles synergies et des liaisons sont à trouver entre les centralités des communes qui le bordent sur tout son parcours et le grand boulevard, à travers notamment de nouveaux projets urbains, d'espaces publics ou d'équipements.

Préserver, mettre en valeur et développer le patrimoine urbain, paysager et architectural

Le Grand Boulevard doit être un vecteur du rayonnement métropolitain. Il est un support privilégié de qualité architectural, urbaine et paysagère composé notamment de villa ou d'immeuble présentant une certaine valeur patrimoniale dans des ambiances arborées très marquées.

Il convient de préserver et mettre en valeur ce patrimoine marquant tout en laissant la liberté architecturale s'exprimer à l'instar de l'esprit qui anima les concepteurs du Grand boulevard. L'innovation, l'expérimentation architecturale et la qualité environnementale sont à favoriser sur ce territoire.

Valoriser les ouvertures du territoire sur ses franges rurales

Sur la lisière nord, le territoire présente d'importants enjeux de traitement et de valorisation des franges entre la ville et la campagne. Des projets de loisirs sportifs sont à envisager en confortement de l'offre émergente autour de l'aérodrome de Bondues.

Conforter les villes centres d'agglomération et leur couronne

La métropole lilloise dispose de la spécificité de ne pas concentrer toutes les fonctions métropolitaines au sein de son cœur métropolitain. Les villes centres d'agglomération que sont Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq et Armentières se distinguent par leur ancrage historique dans la dynamique de la Métropole et accueillent aujourd'hui des fonctions supérieures en termes d'activités économiques, d'enseignement et de recherche, d'équipements culturels et sportifs,...qui leur confèrent un rôle majeur dans le développement de la métropole et au sein de l'armature.

Poursuivre les dynamiques de mutation de Roubaix-Tourcoing et valoriser les communes de leur couronne

Le bassin de vie de Roubaix-Tourcoing se caractérise par une identité et une histoire communes, liées à l'expansion industrielle textile qui a façonné ces villes. Depuis de nombreuses années, ce territoire s'est engagé dans un processus de conversion et de mutation économique, urbaine et culturelle qu'il est encore nécessaire poursuivre.

En synergie avec les démarches impulsées au titre du contrat d'agglomération, plusieurs axes d'aménagement de ces territoires sont identifiés :

- Mobiliser le potentiel des friches industrielles, à l'instar des démarches structurantes qui sont à l'œuvre sur des projets emblématiques depuis de nombreuses années (ex : l'Union, la Lainière,...) ;
- Améliorer l'accessibilité tous modes entre les communes et leur bassin de vie de proximité ;
- Inscrire les projets d'accessibilité et de mobilité dans une dynamique transfrontalière en lien avec les communes belges voisines ;
- Accompagner la mise en œuvre d'équipements culturels et touristiques à fort rayonnement, l'aménagement d'espaces publics majeurs et le tourisme fluvial (ex : canal de Roubaix, musées, ...) ;
- Soutenir l'offre commerciale de centre-ville et des centres de quartier ;
- Préserver et valoriser le patrimoine historique bâti et le patrimoine paysager.
- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines et en particulier, le maintien et le développement d'activités économiques en ville.

Les villes des couronnes roubaisiennes et tourquennoises constituent des lieux privilégiés pour le développement de la métropole « facilitatrice » et de la ville des proximités. Souvent très attractives sur le plan du cadre de vie, leur potentiel foncier offre de nombreuses opportunités de création de logements ou d'activités. Cette offre est amenée à s'intensifier, en particulier là où la desserte en transports en commun est de bonne qualité.

Conforter Villeneuve d'Ascq comme locomotive de l'arc sud-est

La ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq bâtie sur le regroupement de villages au début des années 1970 bénéficie d'une variété d'ambiances urbaines et paysagères qui contribuent à son attractivité : les secteurs est présentent une ambiance rurale autour des secteurs d'Ascq ou d'Annappes, le centre-ville et les quartiers ouest témoignent de l'urbanisme de la ville nouvelle et au nord le quartier Flers-Breucq s'inscrit dans le paysage des grands boulevards issus de l'époque industrielle.

Conçue comme une ville laboratoire, Villeneuve d'Ascq accueille de multiples équipements métropolitains et concentre universités, pôles de recherche et sièges économiques. Malgré un cadre de vie verdoyant, elle doit aujourd'hui relever le défi d'une mutation de ses espaces publics pour affirmer sa centralité, favoriser son attractivité résidentielle et celle de la vie étudiante.

La connexion rapide à Lille mais aussi avec les autres centralités et les pôles d'excellence est essentielle à la place qu'occupe Villeneuve d'Ascq au sein de l'agglomération.

Valoriser Armentières et l'armentierois comme porte transfrontalière de la métropole

La commune d'Armentières, ancien fleuron de l'industrie textile constitue le centre d'une agglomération regroupant les communes voisines d'Houplines, la Chapelle d'Armentières et d'Erquinghem-Lys.

Armentières et sa couronne présentent une histoire urbaine marquée par la désindustrialisation, infléchie toutefois par la situation très particulière du territoire en porte d'entrée de la Métropole, le long de la Lys, dans le chapelet des villes jumelées franco-belges.

Cette situation offre à l'armentierois de nombreux atouts et lui confère un rôle très spécifique dans le développement du territoire métropolitain :

- Les fonctions urbaines présentes répondent au statut de centre d'agglomération secondaire. Leur confortation et leur développement en termes d'équipements ou d'implantations économiques doivent renforcer le rayonnement métropolitain du territoire armentierois ;
- Sa gare TER assure à Armentières une excellente connexion avec le cœur métropolitain (22% des actifs travaillent à Lille) et en font un des pôles d'échange et porte d'entrée majeure au niveau régional ;
- Avec leurs qualités naturelles et paysagères et un patrimoine bâti remarquable, le potentiel encore sous-exploité que représentent les bords de Lys constitue une offre en devenir en termes d'espaces naturelles et de loisirs métropolitains, mais aussi d'attractivité touristique ;
- Fortes de leurs grands pôles d'emplois et d'activités à conforter et de la qualité de leur cadre de vie, les villes de la couronne réunissent les conditions pour accompagner la dynamique armentieroise, y compris dans son attractivité résidentielle.

Valoriser le territoire des villes relais et des villes d'appui comme élément structurant des campagnes métropolitaines

Constitué autour des communes de Comines, Quesnoy sur Deûle, Wervicq-sud, Halluin, Bondues, La Bassée, Sainghin en Weppes, Wavrin, Seclin et Baisieux, le territoire des villes d'appui et villes relais représente un ensemble de centralités animant la couronne rurale métropolitaine.

Les villes d'appui se distinguent par leur connexion aux transports en commun et constituent ainsi des points de rabattement pour les villes relais et les villes et villages durables qui les entourent.

Leur niveau d'équipements, de commerces et de services de proximité est globalement satisfaisant et ne demande qu'à être conforté. La qualité de leur cadre de vie contribue par ailleurs fortement à leur attractivité résidentielle.

Les villes d'appui et villes relais présentent en outre des tissus urbains à dominante d'habitat assez contrastés qui peut répondre à un large panel d'attentes et de besoins en matières de logements.

L'ensemble de ces caractéristiques concourent à ce que le territoire des villes relais et des villes d'appui accueille une partie du développement urbain lié au regain d'attractivité de la métropole. Il s'agit donc d'y encourager la production de logements en renouvellement urbain comme en extension.

Enfin, un certain nombre de villes d'appui et villes relais ont accueilli et accueille encore aujourd'hui une large part du développement industrielle et économique de la métropole, organisé principalement en parcs d'activités périphériques, même si quelques implantations historiques subsistent en milieu urbain. Pour accompagner la dynamique de production de logements, le maintien ou le développement de la mixité des fonctions est fortement encouragé, et en particulier celui de l'activité économique dite de proximité.

Assurer un devenir harmonieux des villes et villages durables dans le respect de leur diversité

Les villes et villages durables ponctuent la campagne métropolitaine.

De l'Arc Nord à la plaine de Bouvines Mélançois, en passant par la vallée de la Lys, les Weppes, et la frange nord de la plaine de la Deûle Carembault, la campagne métropolitaine est composée de paysages et d'ambiances très variées, qui se sont distinguées principalement par leur géographie et leurs modes culturels.

Si l'ambiance de campagne aux portes de la ville prédomine, l'organisation des villes et villages et de leurs hameaux est sensiblement différente au nord-ouest et au sud-est de la métropole :

- la plaine de la Lys, l'Arc Nord et les Weppes se caractérisent par un bâti très diffus en dehors des villages qui se sont développés plutôt sous la forme de villages-rues.
- dans les plaines de la Deûle Carembault et du Mélançois, les villages ont connu un développement plus concentrique.

Par ailleurs, les villes et villages durables du territoire métropolitain présentent en réalité une grande diversité dans leurs poids démographique et leurs niveaux d'équipement.

Pour pérenniser l'attractivité incontestable de cette campagne métropolitaine, le territoire des villes et villages durables a vocation à connaître un développement démographique harmonieux et cohérent, dans le respect de la diversité des situations déjà évoquée.

Accompagner les dynamiques territoriales spécifiques

Situés à l'interface des territoires de dynamiques urbaines ou s'y juxtaposant, certains secteurs de la métropole se caractérisent par la spécificité de leur contexte naturel et/ou environnemental.

Trois territoires dits de « dynamiques spécifiques » sont identifiés, sans que cette liste soit exhaustive ou définitive :

- le territoire sud de la Métropole dessiné par la présence de l'aire d'alimentation des captages en eau potable ;
- le val de Marque ;
- la Lys transfrontalière et ses villes jumelles.

Inscrire l'aménagement du Sud de la métropole dans la durabilité

Les dynamiques de développement du territoire Sud de la Métropole sont particulièrement marquées par la présence de l'aire d'alimentation des captages sud de la Métropole.

L'aménagement du territoire y est encadré par des orientations stratégiques en matière de protection de la ressource en eau.

Deux dynamiques de développement sont particulièrement mises en évidence :

- Développer un grand projet agricole et naturel, vecteur de bien être comme d'attractivité touristique

Cette dynamique conduit à projeter l'extension du parc de la Deûle vers le sud de la Métropole et le bassin minier, en permettant l'émergence du concept de parc à grande échelle. Ce grand espace rural peut se développer à partir d'un réseau riche d'espaces de nature et de loisirs diversifiés qu'il convient de relier par des corridors écologiques et par la valorisation de cheminements piétons et cyclables agréables et sécurisés.

Le développement d'espaces naturels boisés notamment la Platière d'Emmerin, participent à la création de ce « poumon vert » spécifique pour le territoire au regard de la faiblesse des espaces boisés.

L'évolution des espaces agricoles dans leur qualité environnementale et leur traitement architectural est particulièrement promue dans ce secteur.

Le développement de l'offre touristique s'appuie également sur le patrimoine bâti emblématique et l'implication du monde agricole (hébergements dans l'existant, accueil à la ferme, location de vélos, centres équestres,...). Les liens avec les pôles touristiques connexes (Louvres-Lens et Bassin Minier, Lille et la Citadelle via l'eau, liens vers la Belgique,...) sont un atout supplémentaire à valoriser.

- Valoriser l'image de l'entrée Sud à travers des projets exemplaires et innovants

La partie du territoire qui longe l'A1 et vient se connecter au territoire de l'Arc sud-est constitue depuis de nombreuses années un des secteurs stratégiques de développement économique du territoire métropolitain.

Les mutations estimées dans les prochaines années sont majeures (accessibilité et projets d'aménagement polarisants). Elles doivent toutefois relever le défi de se faire dans des conditions contraintes de prise en compte de la ressource en eau.

Cette conditionnalité présente un réel atout pour le territoire qui a l'occasion de développer des projets et modes d'aménager à la fois innovants et exemplaires.

Adossée à une valorisation paysagère, architecturale et urbaine exceptionnelle des axes de transport et de leurs abords, cette exemplarité environnementale doit faire du territoire Sud une des « vitrines » de la métropole durable et attractive.

Valoriser le Val de Marque en préservant ses paysages et sa valeur environnementale et en améliorant son accessibilité

• Affirmer le paysage marqué du Val de Marque

La vallée de la Marque offre une diversité de paysages qu'il convient de préserver et affirmer au regard des atouts qu'ils offrent : amélioration du cadre de vie, contribution au projet agricole du territoire, support de la trame verte et bleue,...

La préservation et la reconquête des séquences paysagères du Val de Marque sont recherchées en particulier :

- Les paysages fermés des marais de roselières et de saulaies,
- Les paysages ouverts des prairies alluviales et bocagères,
- Les espaces boisés et en eau (Lac du Héron...) dans les milieux urbanisés au nord.

Afin de garantir la préservation des paysages singuliers du Val de Marque, le maintien des prairies, des réseaux de haies et plus largement des espaces de culture est souhaité.

La sauvegarde des séquences ouvertes offrant des points de vue sur la plaine agricole est nécessaire à la valorisation de ce paysage singulier. Aussi, il convient de préserver le rythme des éléments végétaux ou naturels (alignement d'arbres, bosquets, ...) et garantir l'insertion architecturale et paysagère des nouvelles constructions. Une attention particulière est portée aux espaces interstitiels entre les bords à voie d'eau, les plaines agricoles et les franges urbaines afin de garantir une transition paysagère qualitative.

- **Améliorer l'accessibilité au Val de Marque**

En tant qu'espace de respiration sur le territoire métropolitain, il convient d'améliorer l'accessibilité des métropolitains au Val de Marque. Pour ce faire, les aménagements de cheminements doux sécurisés et continus sont poursuivis depuis les espaces urbanisés jusqu'aux bords à voie d'eau, à l'image de ceux réalisés depuis la Marque jusqu'à Villeneuve d'Ascq.

Outre les bords à voie d'eau, il convient de favoriser le développement de maillage doux entre les différents espaces à vocation de loisirs de plein air, les espaces de nature... afin de les connecter entre eux (Lac du Héron à Villeneuve d'Ascq, les Six Bonniers à Willems, les marais de Sainghin-en-Mélantois, Péronne-en-Mélantois, de Fretin, la plaine de Bouvines...).

- **Préserver la valeur environnementale de la Marque**

Les multiples facettes écologiques et naturelles de la Marque, tantôt simple fossé, tantôt petit canal encadré par de vastes dépressions humides, doivent être préservés et valorisés pour le rôle qu'elles assurent en tant que composantes de la trame bleue. Aussi, les aménagements des bords à voie d'eau permettent la bonne circulation des espèces et de l'eau de l'amont à laval du bassin. De manière générale, les choix d'aménagement participent à la reconquête de la qualité de l'eau.

Afin de ne pas accroître la vulnérabilité du val de Marque au risque inondation, il convient d'y limiter l'urbanisation, de favoriser une gestion des eaux pluviales à même de permettre la gestion naturelle du cycle de l'eau et de maintenir les séquences paysagères qui participent à réduire le ruissellement des eaux pluviales.

Conforter la dynamique transfrontalière de la Vallée de la Lys et de ses villes jumelles

- **Renforcer l'identité du Val de la Lys et valoriser la présence de l'eau**

Les caractéristiques paysagères du Val de Lys sont considérées comme des composantes à intégrer aux projets urbains pour renforcer l'attractivité résidentielle de ce territoire. Aussi, il convient d'asseoir dans les projets urbains la présence de l'eau, les espaces supports de la trame verte et bleue.

- **Renforcer les logiques urbaines des villes jumelles**

Il s'agit de poursuivre les efforts pour créer une couture entre les villes jumelles autour de la frontière et de l'eau à travers le traitement des espaces publics, les fonctions urbaines, l'amélioration des liens physiques (franchissements, ...), la qualité urbaine.

Les fonctions urbaines développées doivent de part et d'autres être complémentaires et répondre aux besoins des populations et des entreprises.

- **Faire des villes jumelles un laboratoire de la coopération transfrontalière**

Il s'agit de conforter les dynamiques existantes et d'améliorer l'articulation des stratégies de développement économique, d'habitat, de valorisation environnementale et paysagère en s'affranchissant des frontières.

**UNE STRATEGIE INNOVANTE ET
EXEMPLAIRE SUR LE PLAN
ENVIRONNEMENTAL**

Projet

Accompagner l'adaptation du territoire au changement climatique

Sur le territoire métropolitain, les transports et les bâtiments représentent 86% des émissions de gaz à effet de serre. Elles sont réparties pour moitié entre l'activité quotidienne des habitants et l'activité quotidienne des entreprises. L'organisation spatiale du territoire, la progression de l'urbanisation et l'étalement urbain entrent fortement en jeu dans ce bilan. Par ailleurs, la vulnérabilité du territoire face aux changements climatiques est aujourd'hui estimée : augmentation des risques naturels déjà connus, dégradation de la qualité de l'air et de ses impacts sur la santé humaine, exacerbation des îlots de chaleurs urbains, déplacements des espèces et modification de la biodiversité,...

A travers le projet de territoire et sa déclinaison réglementaire, la mise en œuvre du Plan Climat Énergie Territorial est favorisée.

Maîtriser l'impact des gaz à effet de serre du modèle de développement et des projets d'aménagement

Maîtriser l'impact du modèle de développement et des projets d'aménagement sur les émissions de gaz à effet de serre

Pour minorer l'impact en termes d'émission de gaz à effet de serre du projet de territoire, des orientations en matière de sobriété énergétique des aménagements et constructions sont fixées. Ces orientations contribuent à la diminution des déplacements émetteurs en encourageant l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture particulière, en favorisant la mixité fonctionnelle à l'échelle des quartiers, en renforçant les centralités, en donnant la priorité au renouvellement urbain et en limitant l'extension urbaine.

Afin de favoriser l'usage de la marche et du vélo au quotidien pour les déplacements de proximité à l'échelle des lieux de vie résidentiels, le projet de territoire cherche à favoriser les courtes distances d'accès aux équipements publics de proximité, secteurs de services et commerces, aménités urbaines, ainsi qu'entre quartiers voisins.

Poursuivant ces mêmes objectifs, l'usage du foncier aux abords des stations de transport public performants (métro, tramway, train) est optimisé (densification, formes urbaines en privilégiant les courtes distances en accès aux stations).

Enfin, le développement d'infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques est encouragé.

Limitier l'impact environnemental des projets d'aménagement

Les projets d'aménagement devront tendre à limiter leur impact environnemental en réduisant les consommations énergétiques, en favorisant la production d'énergies renouvelables, en limitant les rejets de gaz à effet de serre.

Anticiper et atténuer les impacts du dérèglement climatique

Anticiper l'augmentation des risques naturels et la fragilisation des ressources

Le changement climatique implique de nouvelles pressions sur les ressources naturelles et agricoles et amène notamment à renforcer la protection de la ressource en eau et la préservation des terres agricoles sur le territoire.

L'augmentation des phénomènes pluvieux intenses et de risques d'inondation nécessite une meilleure conciliation de l'urbain avec le cycle naturel de l'eau, à travers une reconquête des cours d'eau, une protection accrue des zones humides, une gestion durable des eaux pluviales.

Le développement de boisement sur le territoire est également favorisé afin de concourir à la régulation thermique, la captation du carbone, l'apport de fraîcheur...et in fine à l'atténuation du changement climatique.

De même, les mesures prises pour préserver la trame verte et bleue, développer la nature en ville ou encore pour accompagner le projet agricole et alimentaire dans le cadre d'une agriculture durable participent à une adaptation progressive au changement climatique.

Lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur

Afin d'anticiper une plus grande fréquence des canicules et d'assurer la régulation thermique dans les secteurs les plus artificialisés du territoire, le développement de la nature en ville et de la végétalisation doit être incité, en particulier dans les zones les plus denses et les plus minérales du territoire métropolitain et notamment dans les îlots de chaleur urbains.

Le recours au végétal et à l'eau dans les projets d'aménagement doivent être favorisés en définissant les caractéristiques qui contribuent à limiter la création de nouveaux îlots de chaleur.

Développer l'approche bioclimatique des aménagements et constructions

L'approche bioclimatique dans la conception des projets est encouragée. Il convient d'adapter au mieux les projets aux spécificités de leur site d'implantation et à leur environnement (climat, microclimat, géographie, morphologie).

Il s'agit de stabiliser le confort d'usage pour les occupants aux quatre saisons en tirant bénéfice des apports naturels possibles (ensoleillement, ...) et ainsi limiter le recours à des moyens techniques énergivores.

La composition urbaine prend en compte le potentiel d'ensoleillement, et soutenir des formes urbaines plus compactes et peu consommatrices d'énergie. Dans le cadre de la construction de logements, la mono-orientation au nord des logements est à limiter.

S'engager de façon ambitieuse et innovante dans la transition énergétique

Le territoire métropolitain, du fait de son organisation spatiale, de l'âge moyen du bâti et de la très forte concentration d'activités et d'habitants est un territoire très consommateur sur le plan énergétique. Les transports et les bâtiments sont les plus concernés. Toutefois, à travers les capacités d'innovation du territoire et la prise de compétence énergie de la MEL, le territoire est apte à s'engager dans une démarche volontaire et innovante de façon à devenir une métropole énergétiquement sobre et un territoire à énergie positive pionnier de la 3ème révolution industrielle en région.

Favoriser la performance énergétique dans les constructions et les aménagements

Favoriser la sobriété et l'efficacité énergétique des bâtiments et des formes urbaines

La maîtrise des consommations d'énergie répond aux préoccupations liées aussi bien à la précarité énergétique des ménages qu'à l'utilisation économes de nos ressources et à la limitation des émissions de gaz à effets de serre induites par la consommation d'énergie (atténuation au changement climatique). **Il s'agit de de réduire** les consommations en encourageant la sobriété et l'efficacité énergétique des constructions, tant lors de la conception de nouveaux projets que lors de la réhabilitation de l'existant.

Le recours aux techniques, installations et matériaux favorisant la performance énergétique et environnementale du bâti neuf ou ancien est favorisé dans le respect de la qualité architecturale, patrimoniale et paysagère des sites.

Les dispositions en faveur de la réhabilitation énergétique **peuvent** concerner, à l'exception des particuliers, tous les acteurs du secteur: bailleurs sociaux, privés et institutionnels, entreprises, aménageurs et promoteurs, etc.

Il s'agit de favoriser une conception, une rénovation et une évolution vertueuse des bâtiments et des formes urbaines vers des solutions plus favorables aux économies d'énergie : compacité des bâtiments, implantation mitoyenne.

Inciter aux projets ambitieux en matière de performances thermiques

Au-delà des normes en vigueur et des dérogations admises par la loi, les performances énergétiques des constructions neuves **peuvent** être majorées dans certains secteurs expérimentaux identifiés au plan local d'urbanisme.

Faciliter la production et l'autoconsommation d'énergies renouvelables et de récupération

Autoriser plus généralement le recours aux Énergies renouvelables ou de récupération (EnRR)

Afin de limiter la dépendance énergétique du territoire, la métropole s'est fixé l'objectif de développer la production d'énergie renouvelables ou de récupération, en vue notamment de développer l'autoconsommation.

Les implantations d'équipements de production d'EnRR doivent être favorisées lorsqu'ils sont compatibles avec le caractère dominant de la zone et qu'ils respectent les dispositions du règlement relatives à l'implantation et l'insertion paysagère.

L'université Lille Nord Europe, en tant que vecteur d'innovation, est identifiée comme un lieu d'expérimentation, de recherche et d'exemplarité sur le plan énergétique. Aussi, le développement des énergies renouvelables sur les campus universitaires est encouragé afin de permettre l'autoconsommation, de favoriser le développement de systèmes de production innovants de distribution et d'expérimenter des lieux de stockage d'énergie.

Imposer des seuils de production d'EnRR dans certains projets et secteurs.

La production privée d'EnRR est encouragée. Dans certains secteurs des objectifs de production minimale pour les constructions neuves pourront être expérimentés.

Il convient de favoriser le développement d'EnRR dans les parcs d'activités et les pôles commerciaux.

Développer de nouveaux circuits de valorisation de récupération

L'ambition des démarches engagées en matière d'énergie de récupération doit être poursuivie, à l'image des centres de valorisation énergétique (CVE) et organique (CVO) de la MEL produisant énergie électrique et biométhane, ou plus récemment la station d'épuration de Marquette productrice de biogaz converti en chaleur et en électricité.

Pour cela, les conditions d'évolution des réseaux et de développement d'unité de production de ce type d'EnRR sur le territoire doivent être créées pour favoriser l'implantation d'unités de méthanisation en lien avec les secteurs agricoles et les zones de production de déchets fermentescibles, équipements de production et de stockage de combustibles « biomasse », valorisation des énergies fatales disponibles auprès des industriels, entreprises et collectivités.

Permettre et optimiser les réseaux de distribution d'énergie au service de la transition énergétique

Accompagner le développement des réseaux d'énergie

La planification et le développement des réseaux d'énergie sur le territoire est accompagnée, afin d'articuler au mieux la production locale d'énergie, la distribution et la consommation et d'y introduire des EnRR d'origine locale.

Pour cela, il s'agit de favoriser le transport et l'injection d'énergies produites directement sur le territoire (énergies fatales, énergies solaires, biogaz), ainsi que de permettre le développement des réseaux de chaleur urbains et des constructions liées à leur fonctionnement dans toutes les zones constructibles.

Articuler les développements urbains avec les réseaux existants ou en projet

Développer l'utilisation de réseaux de chaleur vertueux passe également par une meilleure articulation du développement urbain avec les sources de production d'EnRR locales, en privilégiant l'urbanisation à proximité des réseaux existants ou en projet, comme à Lille, Lambersart, Mons-en-Baroeul, Villeneuve d'Ascq, Wattrelos, Roubaix ou encore Wattignies.

Dans certains secteurs à proximité des réseaux de chaleur urbains existants ou en projets, des objectifs de densité minimale peuvent être définis au fur et à mesure des projets urbains et/ou de planification des réseaux.

Améliorer le cycle naturel de l'eau

L'eau est un élément fondamental dans le développement du territoire. La gestion respectueuse de son cycle naturel permet à la fois de satisfaire les besoins fondamentaux des populations par leur alimentation en eau potable, mais aussi de mettre en œuvre un développement harmonieux des espaces en améliorant le cadre de vie et en maîtrisant le risque d'inondation. Le maintien de l'équilibre quantitatif de la ressource et la préservation et l'amélioration de sa qualité sont des enjeux majeurs pour le territoire.

Les champs captants du Sud de Lille représentent une ressource irremplaçable pour l'Agglomération Lilloise en fournissant en moyenne 60 % de l'eau potable redistribuée sur la collectivité et pouvant atteindre 100 000 m³/j en cas de besoin. La conciliation des enjeux de préservation et de développement sur ce territoire est indispensable.

Toutefois, la préservation de la ressource en eau ne s'arrête pas à la préservation de l'aire d'alimentation des captages du Sud de Lille, protégé au titre du Grenelle, mais tient compte de l'ensemble des captages d'adduction en eau potable de la métropole, comme Roncq, Tourcoing, Wattrelos, Villeneuve d'Ascq.... Elle ne s'arrête pas non plus aux frontières administratives de la métropole et doit être abordée plus largement en tenant compte des champs captants du bassin minier ou encore au Sud de la métropole (Douaisis, le Cateau-Cambrésis...).

Préserver et reconquérir les ressources en eau souterraines

La Métropole Européenne de Lille dispose sur son territoire des nappes souterraines qui permettent de répondre en partie à ses besoins en matière d'alimentation en eau potable.

Organisée en deux aquifères distincts, la ressource en eau locale provient de :

- La nappe du Calcaire-Carbonifère située au Nord de la Métropole, géologiquement bien protégée mais peu productive, contribuant à 20% de l'alimentation métropolitain ;
- La nappe de la Craie située au Sud, très productive, dynamique dans sa recharge, mais très vulnérable aux pollutions de surface, contribuant à 40% de son alimentation.

Cette dernière est irremplaçable et est très concurrencée à l'échelle de la région en raison de développement urbains dynamiques. Elle dépasse par ailleurs très largement les frontières administratives de la MEL. Elle doit faire l'objet d'une gestion et d'une protection coordonnées et durables pour garantir à long terme l'alimentation en eau des populations. A ce titre des dispositifs réglementaires de protection de la ressource en eau sont définis dans les champs captants (Déclaration d'Utilité Publique, Projet d'intérêt général, plan d'actions dans l'Aire d'Alimentation des Captages) au regard de la vulnérabilité de la nappe (faible, moyenne, forte, très forte et totale). Il convient de définir les conditions d'une urbanisation raisonnée, compatible avec le niveau de vulnérabilité de la nappe, sur le territoire métropolitain.

Contribuer au maintien qualitatif et quantitatif de la recharge des nappes

La démarche du Grenelle de l'Environnement a permis de déterminer les aires d'alimentation des captages présents sur le territoire où la nappe de la Craie est présente. Croisée à la vulnérabilité géologique de celle-ci, il a été déterminé des secteurs où l'imperméabilisation doit être limitée, voire interdite, pour préserver la recharge quantitative de la nappe.

Somme toute, en cas de construction ou d'aménagement sur le secteur de l'AAC, la transparence hydraulique doit être recherchée, tant du point de vue quantitatif que qualitatif afin de se prémunir contre toute altération des eaux destinées à l'alimentation en eau potable ou une diminution de sa recharge.

Adapter l'aménagement du territoire et le développement local à la sensibilité de la ressource et ainsi contribuer à la reconquête de sa qualité

Afin de garantir une préservation pérenne de la ressource et dans le cadre de la détermination de l'Aire d'Alimentation des Captages et des vulnérabilités de la nappe, les principes suivants s'imposent à l'aménagement du territoire et au développement local.

Tout aménagement doit apporter des garanties d'innocuité vis-à-vis de la nappe à moyen et long terme.

Dans les secteurs de vulnérabilité totale et très forte de la nappe :

- Les zones d'extension urbaine sont par principe interdites. La valorisation des espaces naturels et agricoles est privilégiée au titre de leurs garanties apportées en matière de recharge effective de la nappe.
- Le renouvellement urbain est autorisé, uniquement sous des formes compactes, valorisant les réseaux de desserte existants, sous réserve de garanties d'innocuité qualitative de la nappe ou d'amélioration substantielle de la situation ;
- Les constructions et aménagements sur les secteurs de sites pollués sont autorisés, sous réserve de neutralisation des sources de pollution ou d'opérations de dépollution.

Dans les secteurs de vulnérabilité forte à faible :

- Le renouvellement urbain est autorisé, sous des formes compactes, valorisant les réseaux de desserte existants, sous réserve de garanties d'innocuité qualitative de la nappe ou d'amélioration substantielle de la situation ;
- L'extension urbaine est autorisée après démonstration que l'opération ne peut se réaliser dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain. Le projet doit démontrer son innocuité envers la nappe tant sur le plan qualitatif que quantitatif.

En revanche, et afin de sécuriser la ressource en eau du territoire les travaux de rénovation, développement et d'optimisation des unités de production d'eau potable, dans un objectif de maintien ou de reconquête de la ressource en eau sont autorisés en toute part du territoire afin de maintenir leur capacité de production et gérer de manière optimale ce patrimoine. Ce principe est également applicable aux mises aux normes des unités de traitement des eaux usées.

Enfin, il s'agit également de permettre la mise en place de dispositifs nécessaires à la restructuration du champ captant d'Emmerin en lien avec le site de la Platière. In fine, ces dispositifs doivent garantir la création de nouveaux forages, en remplacement des forages actuels et de mettre en œuvre l'aménagement forestier favorisant la protection de cette zone située en secteur de vulnérabilité totale de la nappe.

Assurer le maintien et le renforcement des fonctionnalités des zones humides locales

(Paragraphe en cours de consolidation, en lien avec l'écriture des dispositions réglementaires)

Les zones humides sont des milieux entre terres et eaux aux fonctionnalités naturelles gratuites et remarquables pour la gestion du cycle de l'eau. La pression urbaine historique a contribué à leur déclin au fil du temps. Parfois des solutions couteuses doivent être mise en œuvre pour compenser artificiellement certaines de leurs fonctionnalités perdues (ex : bassins d'orage pour réguler le ruissellement) ou ne sont pas compensables au titre de la richesse de la biodiversité qu'elles accueillent.

Aussi pour contribuer à endiguer ces phénomènes, les zones humides identifiées pour leur haute valeur environnementale sont protégées de toute destruction ou atteinte à leur bonne fonctionnalité.

Dans ce cadre, l'intérêt général d'un projet doit être confronté à l'intérêt général des fonctionnalités de la zone humide potentiellement impactée. Dans le cas, d'un bilan en défaveur du projet, celui-ci n'est pas autorisé. Dans le cas inverse, le projet est autorisé sous réserve de mise en œuvre de compensations.

Dans le cas où un projet est autorisé à se développer sur une zone humide et après étude stricte des conditions visant à réduire ses effets sur cette dernière, des compensations par la recréation d'une zone humide sont mis en œuvre dans les secteurs prioritaires dédiés.

Se prémunir contre le risque d'inondation

Dans un contexte de changements climatiques augurant une augmentation des phénomènes pluvieux intenses, en intégrant un territoire historiquement façonné par la main de l'Homme et densément urbanisé, la lutte et la prévention des phénomènes d'inondation apparaissent comme un impératif.

Faire preuve d'excellence dans la gestion urbaine des eaux pluviales

L'imperméabilisation des sols engendre lors d'évènements pluvieux importants, un effet de ruissellement générant des inondations pénalisantes.

Dans le cadre d'une gestion préventive de ces phénomènes et dans un souci d'amélioration de la situation existante, la rétention des eaux pluviales à la parcelle est par principe préconisée.

Les projets sont soumis à l'étude obligatoire des solutions de gestion à la parcelle:

L'infiltration est privilégiée en premier lieu;

Dans certains secteurs et après démonstration de l'impossibilité d'infiltrer ou qu'une part ne peut être infiltrée, le rejet direct au milieu récepteur est recherché, à débit prescrit par le gestionnaire ou à défaut à 2l/s/ha (débit de fuite de référence pour l'écoulement naturel des eaux) ;

Et en dernier ressort, le rejet au réseau d'assainissement, à débit limité.

Adapter l'urbanisation aux secteurs à risque inondation

Paragraphe en cours de consolidation, en lien avec l'écriture des dispositions réglementaires)

Les inondations connues sur le territoire de la MEL sont générées par des phénomènes éventuellement cumulatifs de :

Débordement de cours d'eau ;

De ruissellement d'origine urbaine ou d'origine rurale.

Afin de limiter l'exposition des personnes et les biens aux inondations, l'urbanisation des zones doit tenir compte des aléas définis dans le cadre des plans de prévention des risques.

Il s'agit également de préserver notamment les zones d'expansion de crue naturelles des cours d'eau ayant aussi des enjeux en matière paysager en y privilégiant le maintien des espaces agricoles et naturels.

Enfin, la préservation et la mise en place de haie ou d'éléments paysagers prévenant le risque de ruissellement rural est encouragé.

Préserver et reconquérir la trame verte et bleue

Le territoire de la MEL présente une faible proportion d'espaces « purement » naturels (4% de la superficie du territoire, soit environ 2400 ha) et leur qualité et 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).

Il convient d'identifier les différents espaces et milieux et d'adapter les ambitions à leur niveau d'enjeu écologique. Les plus fragiles sont sanctuarisés tandis que les moins sensibles sont mis en valeur par des usages compatibles avec leur dimension naturelle. La nature est ainsi intégrée au modèle de développement du territoire comme un facteur essentiel du bien vivre dans la métropole. Il s'attache également à mettre en réseau ces espaces afin d'amplifier leur rôle écologique et à diminuer les impacts du développement urbain sur le **milieu naturel**.

Sanctuariser les réservoirs de biodiversité

Les réservoirs de biodiversité existants sont préservés en mettant en œuvre des mesures de protection réglementaires visant à interdire les constructions, ouvrages et travaux, qui ne sont pas en lien avec les objectifs de préservation et de valorisation écologique de ces espaces.

Par ailleurs, pour renforcer la présence d'une biodiversité riche sur le territoire et pallier les carences en espaces naturels, des réservoirs de biodiversité doivent être reconquis afin d'étendre leur périmètre et leur nombre pour assurer ainsi les conditions de vie et de circulation préalables au maintien des espèces sur le territoire.

Développer les zones tampons

Les zones tampons accompagnent ces réservoirs dans le but d'y renforcer la biodiversité. La qualité des zones tampons peut être amenée à se développer, étendant ainsi l'emprise des espaces à forte valeur écologique.

Une emprise suffisante à ces espaces est maintenue. Les constructions y sont limitées dans le but de préserver leurs fonctionnalités écologiques (cycle de vie, habitat).

Préserver les espaces naturels relais

Les espaces naturels relais sont des périmètres d'accueil de biodiversité complémentaires aux réservoirs mais avec un potentiel plus faible. Ils participent au maintien des fonctionnalités écologiques du territoire et constituent des espaces majeurs de la biodiversité. **Les espaces naturels relais sont préservés en mettant en œuvre des mesures de préservation réglementaires et en permettant la mise en œuvre d'actions de restauration et de valorisation visant à améliorer la qualité et la fonctionnalité écologique de ces espaces (déplacement, alimentation, refuges des espèces).**

Favoriser la conservation, la restauration et la création des corridors écologiques

La connectivité écologique des réservoirs de biodiversité est essentielle à leur bon fonctionnement, leur stabilité et leur résilience, en ce qu'elle assure les conditions nécessaires de circulation des différentes espèces faunistiques et floristiques. Le territoire métropolitain est fragmenté par une forte densité urbaine et d'infrastructures, ce qui fragilise le fonctionnement écologique des corridors, augmente leur vulnérabilité et modifie les systèmes écologiques. Les corridors écologiques sont localisés et matérialisés (cf. cartes), les effets de ruptures écologiques doivent être réduites par des prescriptions en matière de biodiversité et l'évolution de la trame verte et bleue préservée.

La fonctionnalité écologique des corridors est préservée afin de réduire les impacts sur les continuités écologiques. Les projets et installations de nature à renforcer les fonctionnements écologiques du territoire dans une logique de gestion conservatoire sont privilégiés. **La reconquête de la biodiversité doit également motiver les différents projets d'aménagement que ce soit en milieu rural ou urbain (végétalisation des toitures, parkings végétalisés...).**

En cas de rupture du corridor écologique, des mesures de réduction des impacts et de compensation sont recherchées. La constitution d'itinéraires alternatifs pérennes pour réduire les atteintes aux milieux et assurer la continuité entre les réservoirs est envisagée, si elle restitue de manière effective les fonctionnalités écologiques du corridor endommagé.

Préserver les milieux humides en fonction de leur intérêt écologique

Les zones humides possèdent des caractéristiques propices au développement d'écosystèmes riches. Elles peuvent constituer un habitat naturel pour des espèces de grand intérêt qu'il convient de protéger. Considérant leur vulnérabilité face aux pressions anthropiques et leur participation à l'équilibre écologique, dès lors qu'une zone humide dispose d'un intérêt avéré ou potentiel elles sont préservées.

Conforter et développer les fonctionnalités écologiques des cours d'eau à fort potentiel

La valeur écologique des cours d'eau tant en milieu rural qu'en milieu urbain est renforcée. Cela passe par le confortement ou la recréation d'un rôle de corridor biologique et paysager lors des aménagements de leurs abords et de leurs berges : gestion de l'artificialisation des berges, végétalisation et aménagements paysagers.

Les sites naturels liés aux cours d'eau sont préservés et valorisés, tels que des anciens méandres de la Lys subsistant dans leur vocation naturelle, agricole et paysagère.

Certains bras des cours d'eau jalonnant la métropole ont été reconnus comme présentant un fort potentiel de reconquête écologique et de développement de la biodiversité, comme par exemple le secteur « Branche de Croix », au croisement des communes de Villeneuve d'Ascq, Croix et Wasquehal. Les projets d'aménagement se trouvant sur ces sites devront intégrer des dispositions spécifiques permettant de préserver et développer ce potentiel.

Protéger et développer les boisements

La protection et le développement des boisements doit être inscrit afin de conforter la richesse de biodiversité de ces milieux et leur rôle dans l'équilibre écologique. La tendance au déboisement est limitée par la protection des boisements existants et la création de nouveaux.

Construire et préserver une métropole du bien être au service des habitants

La santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité (définition donnée lors de la constitution de l'Organisation Mondiale de la Santé en 1946).

Ses déterminants sont à rechercher au sein d'un spectre de registres de la vie humaine.

Un déterminant de santé est un facteur qui influence l'état de santé d'une population, soit de façon isolée, soit en association avec d'autres facteurs. Il peut s'agir de facteurs individuels (âge, sexe, patrimoine génétique, comportement,...), socio-économiques (accès au logement, à l'emploi, à la culture, à l'éducation,...), environnementaux (qualité de l'air, de l'eau, de l'environnement sonore,...), urbains (habitat, transport, emploi,...),...

Au regard du cadre juridique général, la « santé environnementale » est transversale. Une approche globale des enjeux inhérents à la santé humaine sur le territoire métropolitain invite à appréhender :

- les facteurs environnementaux liés notamment à l'état des milieux :

- l'alimentation en eau potable et la protection de la ressource,
- les ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement)
- la gestion des sites et sols pollués,
- le bruit,
- la qualité de l'air,
- les îlots de chaleur urbains,
- la pollution électromagnétique,

- les facteurs liés au cadre de vie :

- l'habitat indigne,
- l'activité physique,
- l'accès à la nature et/ou aux ambiances végétalisées.

- un facteur en lien avec les habitudes de consommation et directement corrélé à l'aménagement de l'espace : l'agriculture de proximité,

Ces facteurs étant multiples, ils sont déjà pris en compte par certaines orientations du présent projet de territoire. Pour autant, la prise en compte de certains facteurs mérite d'être précisée par le présent chapitre.

Promouvoir un développement territorial favorable à la santé des habitants

Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et à la limitation de l'exposition aux polluants

Les choix d'aménagement participent de l'amélioration de la qualité de l'air par la réduction des émissions de polluants atmosphériques, liées aux activités industrielles et aux infrastructures de transports. Les réponses apportées passent aussi bien par des choix en matière d'organisation spatiale, notamment en promouvant la ville des proximités qui favorise la réduction des déplacements individuels motorisés, que par l'organisation du bâti, qui peut améliorer la dispersion des polluants.

Limiter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores

Les sources les plus importantes de bruit sont généralement liées aux infrastructures de transport (routes, aéroport) et aux activités. La diminution des nuisances sonores liées aux infrastructures passe essentiellement par l'apaisement de la circulation, en réduisant la vitesse et le trafic sur les voies les plus bruyantes.

Pour limiter l'exposition de nouvelles populations au bruit, il convient également d'encadrer l'urbanisation aux abords des voies bruyantes et des autres infrastructures de transport, soit en la limitant soit en la conditionnant à la prise en compte de recommandations spécifiques.

La conception des bâtiments permet également de limiter l'exposition des habitants, grâce à des réflexions sur la hauteur, l'orientation ou encore l'effet écran des bâtiments.

Contribuer à la gestion des îlots de chaleur urbain

Les études épidémiologiques des vagues de chaleur révèlent un impact sanitaire plus élevé dans les villes que dans leurs régions respectives, notamment sur les personnes âgées. Cette différence s'explique notamment par le phénomène d'îlots de chaleur urbains (ICU).

Le terme îlot de chaleur urbain (ICU) caractérise un secteur urbanisé où les températures de l'air et des surfaces sont supérieures à celles de la périphérie rurale.

Dans les secteurs urbains de la Métropole, plusieurs dispositions sont encouragées :

- le maintien ou la création d'espaces de nature et de traitements végétalisés, qu'ils soient publics ou privés ;
- la protection des cœurs d'îlots paysagers et/ou arborés en jouant notamment sur l'implantation et la densité du bâti ou sur la définition de seuils d'espaces verts ;
- sur les espaces publics à requalifier ou à créer, un traitement spécifique des matériaux et /ou l'intégration de l'eau ou de la végétation ;

Dans certains secteurs, peuvent en outre être préconisés :

- la végétalisation du bâti ;
- la définition d'objectifs de surfaces éco aménageables.

Limiter l'exposition des populations aux ondes électromagnétiques

En cours de consolidation en lien avec l'écriture du règlement.

Améliorer les conditions de l'habitat

Il convient d'accompagner les politiques de l'habitat et spécifiquement les dispositifs de résorption de l'habitat indigne. Il s'agit ainsi d'améliorer les conditions d'habitat en portant une attention particulière à la salubrité du logement, à son confort ou à ses performances énergétiques.

Favoriser une alimentation de qualité à travers le projet agricole et alimentaire

Afin d'assurer aux métropolitains l'accès à des produits de qualité, il s'agit d'accompagner l'émergence du projet agricole et alimentaire du territoire, de soutenir l'ensemble des pratiques agricoles durables et de valoriser les filières locales et les circuits courts dans la logique du projet agricole métropolitain.

Contribuer au développement des espaces et équipements propices à la pratique sportive

Au-delà du développement des mobilités douces invitant à des pratiques quotidiennes, la présence d'espaces propices à l'activité physique sur l'ensemble du territoire métropolitain est assurée. Présence d'équipements sportifs, d'espaces verts et d'espaces publics sont autant de vecteurs propices au développement de l'activité physique et sportive.

Dans cette logique, il s'agit de créer ou de conforter les équipements sportifs d'intérêt métropolitain ou locaux. Pour les équipements à rayonnement local, leur mutualisation à l'échelle de plusieurs communes est recherchée.

Préserver la santé des personnes et la sécurité des biens par la prise en compte des risques technologiques et naturels

Sa géographie et son histoire industrielle font de la métropole un territoire exposé à un ensemble de risques naturels, technologiques et industriels. La vulnérabilité du territoire métropolitain doit être réduite en apportant des solutions spécifiques pour préserver les personnes et les biens.

Gérer les risques liés au contexte technologique et au passé industriel du territoire

La limitation de l'exposition de la population aux risques industriels et technologiques implique une maîtrise de l'urbanisation graduée suivant les plans de gestion des risques et éventuelles servitudes propres à chaque installation (ICPE ou site Seveso).

Par ailleurs, le passé industriel du territoire métropolitain a conduit sur de nombreux sites et secteurs à une altération de la qualité des sols. Dans l'attente de l'identification exhaustive des « secteurs d'information sur les sols » par l'Etat, il convient, au regard du principe de précaution, d'instaurer un régime transitoire. Ainsi, les secteurs ayant une présomption avérée de pollution sont repérés. La compatibilité du nouvel usage avec la pollution résiduelle des sols doit être démontrée même lorsque le nouvel usage est autorisé par le règlement

Réduire la vulnérabilité du territoire métropolitain face aux mouvements de terrain et aux catiches

Le phénomène de retrait-gonflement des sols argileux a été observé sur 80% des communes de la métropole. Il peut être aggravé par les effets du changement climatique. Afin de prévenir les dommages sur les biens et les réseaux, il convient d'adapter les conditions du développement urbain au regard de ce risque.

Liés à la présence de catiches, cavités souterraines utilisées par l'exploitation de la craie, des phénomènes d'effondrement peuvent être observés sur des secteurs urbanisés. Afin de limiter l'exposition de la population et des biens aux phénomènes d'effondrement, la métropole s'engage à actualiser sa connaissance du risque. Par ailleurs, la présence de catiches doit être prise en considération dans les choix d'aménagement et tenir compte des mesures définies dans le Plan de Prévention d'Exposition aux risques de cavités souterraines établi par l'Etat.

UNE METROPOLE FACILITATRICE POUR BIEN VIVRE AU QUOTIDIEN

Projet

Développer la métropole des proximités

Un territoire en mouvement, qui vise à renforcer son attractivité et son rayonnement, ne doit pas oublier le quotidien de ses habitants. Ces deux dimensions de la métropole dialoguent pour en forger l'image et l'identité.

L'évolution de la métropole permet une offre croissante de services et d'aménités. Pour que cette offre soit un réel bénéfice, elle doit être accessible facilement. Le défi de gestion du temps est une condition impérative au bien être des métropolitains. Pour y répondre, l'évolution du territoire vers davantage de proximité au quotidien est encouragée. Rapprocher lieu d'habitation, de travail, de loisir, d'éducation, de consommation permet d'optimiser le temps de « la ville du quotidien » sans perdre la diversité de l'offre de la Métropole, et ainsi de répondre à l'ensemble des besoins de ses habitants.

Cette ambition répond également à l'objectif de développement vertueux, puisque la proximité permet de réduire les déplacements, diminuer les inégalités socio-spatiales, ou encore renforcer l'animation et la santé économique des centralités urbaines fragiles.

La qualité du cadre de vie au travers des espaces du quotidien est au cœur des préoccupations de l'aménagement du territoire. La diversité des fonctions urbaines, le développement de la nature dans la ville, le fonctionnement quotidien des territoires, sont les axes de développement de la métropole des proximités.

Répondre aux besoins de proximité

Promouvoir la mixité fonctionnelle, facteur de praticité de la vie quotidienne

La complémentarité et la diversité des fonctions urbaines sont recherchées à l'échelle du quartier. Équipements publics, commerces, services et logements peuvent cohabiter pour répondre aux besoins du quotidien des habitants avec un souci de proximité et de facilité d'accès.

La mixité fonctionnelle trouve également une résonance à l'échelle du bâtiment, avec la question de l'occupation des rez-de-chaussée. Son utilisation est modulée en fonction du contexte de l'opération et sous réserve de la compatibilité des fonctions. Pour un bâtiment à vocation habitat, l'implantation d'activités ou de commerces participe ainsi à l'animation et à l'ambiance urbaine.

Assurer les conditions d'une mixité fonctionnelle adaptée au contexte territorial

Considérant la diversité territoriale métropolitaine, la mixité fonctionnelle ne renvoie pas à une réalité identique sur l'ensemble de la Métropole Européenne de Lille. En effet, le territoire de proximité des habitants diffère entre des espaces jouant un rôle métropolitain, des centralités périurbaines ou encore des centres bourgs. L'accès à une offre de services et d'équipements diversifiée, adaptée aux différents contextes territoriaux et cohérente avec le rôle de chaque espace dans la structuration du territoire métropolitain est recherché.

Faire réapparaître la nature en ville

Reconnaître le rôle social, environnemental et esthétique de la nature en ville

Le développement de la nature dans une ville est une réponse au cadre de vie des habitants qui perçoivent souvent l'espace urbain comme trop minéral. Conserver une proximité avec le végétal, est une condition essentielle du bien être des urbains et donc du bon développement d'une métropole. Qualité paysagère, vecteur de bien-être et d'apaisement, rôle écologique, thermique ou encore effet sur la santé, les avantages sont nombreux

Ainsi, il est nécessaire d'intégrer davantage de végétal dans les aménagements tels que les espaces publics et les projets urbains. Une attention particulière est portée sur les nouveaux quartiers, les parcs d'activités ou le long des cours d'eau.

Cet aspect doit également être développé dans l'existant en renforçant les conditions de perception du végétal de l'espace privé depuis l'espace public.

Développer les dispositifs favorisant la place du végétal dans les zones urbaines

L'offre de nature en ville doit être privilégiée, notamment dans les secteurs en déficit fortement minéralisé, en préservant les espaces de nature existants, en permettant la création de nouveaux espaces végétalisés, en limitant l'imperméabilisation des sols, et en favorisant la végétalisation. Cela passe notamment par l'augmentation de la place de l'arbre en ville et du végétal dans l'espace public, sous toutes ses formes (alignements, haies, îlots plantés, parcs, délaissé vert,...).

L'expérimentation de nouvelles formes de nature en ville est encouragée afin de mieux répondre aux enjeux environnementaux et aux attentes des habitants : dispositifs d'agriculture urbaine en superstructure, toitures plantées, façades végétalisées ou encore de jardins partagés sont encouragés. Pour ce faire, des coefficients de biotope ou de biodiversité, opposables aux demandes d'autorisation d'urbanisme, pourraient être expérimentés dans certaines zones urbaines et imposés dans les corridors écologiques.

Le recours à des dispositifs de « jachère urbaine » permet également de végétaliser des terrains inconstructibles ou temporairement sans usage.

Participer de l'efficience des services urbains

Bien gérer les déchets

Afin d'améliorer le taux de valorisation de matière organique provenant du gisement de déchets encombrants, les conditions du développement d'un réseau de déchetteries métropolitaines de proximité sont assurées, ce dans la lignée des 11 déchetteries existantes et du projet en cours à Villeneuve d'Ascq.

Permettre un service d'eau et d'assainissement performant

L'aménagement des infrastructures et superstructures nécessaires au traitement de l'eau sont permis.

Communications numériques

Pour réduire la fracture numérique entre les différents territoires de la métropole, il convient de permettre le développement de l'infrastructure nécessaire au déploiement de la fibre sur toute la métropole.

Développer un cadre de vie adapté aux attentes de chacun

Loin de concerner uniquement le logis que chacun occupe, l'espace habité se vit en fait à plusieurs échelles : la métropole, la commune, le quartier, **l'îlot, la rue**, et le logement. Les opérations habitat individuel de ces dernières décennies présentent souvent un urbanisme, une architecture et un paysage standardisés, peu connectés à leur territoire d'accueil. Les espaces publics jouent un rôle important dans une vie sociale dynamique, et rassemblent tous les usages urbains. Côté logement, la diversité du parcours résidentiel, des capacités financières et des désirs d'habiter de chacun conduisent à réinterroger l'offre actuelle.

Pourtant, à chaque échelle, des leviers existent pour améliorer le caractère et l'adéquation des lieux de vie avec les attentes des habitants. L'objectif du PLU est de garantir la qualité des modes d'habiter en métropole, dans un souci d'attractivité résidentielle mais également de bien-être individuel.

Promouvoir la qualité dans les opérations d'aménagement

Travailler l'insertion du projet dans son environnement

Afin de favoriser l'émergence, l'acceptation et l'appropriation des opérations d'aménagement, il convient de travailler à leur insertion dans l'environnement. Cette notion doit être prise d'un point de vue paysager et urbain mais également de celui des usages, du fonctionnement ou encore de la programmation et des impacts.

Il s'agit de veiller à l'inscription des opérations dans la silhouette urbaine, en particulier dans le cas de visibilité depuis les voies et les éventuels points hauts (ponts et infrastructures, relief ponctuel).

L'articulation des nouvelles opérations avec **les** quartiers limitrophes passe par un travail de « couture » avec l'existant, aussi bien en termes de choix des formes urbaines nouvelles que de desserte et de maillage viaire.

Afin de favoriser la réalisation des projets, la programmation des opérations doit prendre en compte l'offre existante mais aussi celle en projet à proximité. Il s'agit ainsi de mieux évaluer les impacts globaux générés par les actions d'aménagement sur un secteur.

Généraliser l'exigence de qualité dans les opérations d'aménagement

La modération de la consommation foncière renforce l'enjeu de généralisation des exigences de qualité dans les opérations. Parce qu'elles viennent créer un nouveau morceau de ville ou de village, il convient, dans les futures opérations en renouvellement urbain comme en extension, d'encourager la conception de projets urbain, architectural et paysager. Ce projet doit prendre en compte et intégrer les spécificités existantes : composantes topographiques et paysagères du site d'implantation, éléments patrimoniaux végétaux et bâtis, eau... **et favoriser l'architecture bioclimatique.**

Libérer l'espace public des déchets ménagers

L'impact visuel mais aussi l'encombrement lié aux déchets ménagers en **attente** de collecte rend la ville moins agréable et moins praticable. Dès la conception des projets urbains, il convient ainsi d'envisager un mode de pré-collecte adapté à la forme urbaine, à la typologie et à son implantation en milieu rural ou urbain (bacs, points d'apport volontaire, logettes, abris, conteneurs, etc....).

Le développement d'innovations dans les modes de collecte peut apporter une réponse, comme par exemple le déploiement de déchetteries mobiles dans certains secteurs ou encore la mutualisation et l'implantation de points d'apport volontaire de déchets. Ce type de collecte est d'ailleurs favorisé pour les logements collectifs ainsi que certains quartiers ou lotissements.

Pour concilier au mieux efficacité du service et qualité paysagère, une attention particulière est portée sur le traitement des contraintes liées à la collecte des déchets et encombrants dans les grands ensembles d'habitation ou les opérations d'aménagement nouvelles. L'intégration paysagère et architecturale de dispositifs discrets dans la conception des frontages privés ou dans l'espace public est à prévoir et à adapter selon les contextes.

Développer des espaces publics de qualité adaptés aux évolutions des usages

Pacifier l'espace public

La question de l'espace public et de sa pacification est essentielle, en la hiérarchisant en fonction des contextes (centralités, secteurs résidentiels, projet urbain locaux), afin de favoriser « la ville des proximités ». Elle va intrinsèquement dans le sens de l'amélioration des conditions de déplacements en modes actifs et pour tous (marche à pied, vélo, mobilité réduite), en aménageant un réseau piéton maillé et confortable et des formes urbaines perméables et propices à ces usages, ainsi qu'un réseau cyclable hiérarchisé (prioritaire et secondaire) qui permettent de se rendre simplement aux aménités urbaines, aux services, aux équipements de proximité, des quartiers voisins, voire des communes voisines dans les secteurs peu denses.

Promouvoir un espace public confortable et adaptés aux usages

La notion de confort de l'espace public est essentielle à sa fréquentation. Elle vise à rendre agréables les déplacements pour favoriser les déplacements piétons et doux mais aussi pour animer la ville, faire vivre les commerces, accéder facilement aux équipements du quotidien, faciliter l'accès aux transports en commun performants,...

La conception des espaces publics doit être un vecteur du confort de déplacement. Accessibles à tous, de l'enfance aux situations de mobilités plus réduites, ils doivent être généreux, dégagés, clairs, sécurisants, permettre des points de repos et de rencontre,...

La perception esthétique et paysagère de ces espaces participe aussi de cette recherche de confort. Plus que le choix des matériaux, c'est le rapport à l'espace privé qui va favoriser l'impression de la qualité. Le traitement des rez-de-chaussée, des frontages ou encore la végétalisation sont essentiels à la qualité des espaces publics.

Ces aspects sont pris en compte dans la programmation des opérations neuves mais également dans la gestion de l'existant pour le deuxième point.

Le design constitue une approche stratégique pour le développement et l'attractivité de la Métropole. Afin de promouvoir un espace public confortable et adapté aux usages, et enrichir les réflexions et innovations en la matière, les savoirs faire disponibles localement et l'expertise des acteurs économiques du territoire devront être mobilisés.

Limiter les conflits d'usages sur les espaces publics

Faire cohabiter les différents usagers est un enjeu fort des espaces publics où chacun se déplace, visite, stationne, consomme... Il convient d'optimiser le foncier par une régulation des contraintes liées à la voiture (accès, stationnements,...) mais aussi par un meilleur partage de l'espace en privilégiant conjointement la sécurité des déplacements modes doux.

Les questions sécurité publique dans les aménagements urbains sont également prises en compte. En fonction du contexte, le parti d'aménagement des opérations nouvelles peut limiter les recoins et les zones d'ombre afin de faciliter la lisibilité globale des lieux.

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

Il s'agit de répondre à l'enjeu fort de continuité entre les nouvelles opérations d'aménagement et les quartiers alentours, mais également au sein des quartiers déjà existants. Cela est particulièrement important en tissu périurbain ou rural, où la plupart des opérations d'aménagement, tels les lotissements, se tournent le dos les uns aux autres ou n'ont pas de lien direct avec la ville préexistante. Aussi, il s'agit de ne pas favoriser les voies en impasse, à rechercher la perméabilité des tissus urbains, et à développer un maillage entre les opérations d'aménagement et les centralités existantes, afin de privilégier l'usage de la marche et du vélo.

Par ailleurs, il convient également d'atténuer les coupures urbaines provoquées par les infrastructures ferroviaires et routières, en améliorant leur franchissement par les piétons et les cyclistes, et leur intégration paysagère dans la ville. Les mesures visant à la transformation de certaines voies rapides en boulevards urbains, en vue d'une meilleure cohabitation des usagers et d'un espace public apaisé, sont favorisées.

Développer la qualité des frontages

Faire participer l'espace privé de la qualité de l'espace public

La somme des espaces privés en façade contribue tout autant à l'ambiance et à la qualité de la rue. La qualité des différentes composantes des frontages privés (hauteur, traitement des façades en rez-de-chaussée, végétalisation devant ou en façade, clôtures...) est considéré comme un élément fort de la qualité urbaine et de celle des logements. La préservation des jardins de devant, traditionnels de certains quartiers de maisons de ville participe notamment à cet objectif.

Au-delà de la préservation de l'existant, il s'agit également de favoriser ces principes urbanistiques, notamment dans les opérations nouvelles d'habitat. Ainsi, l'appropriation de ces espaces par les habitants peut être favorisée par la création de jardins en façade ou par la végétalisation des constructions implantées à l'alignement.

Une attention particulière est portée à la place de la voiture en entrée d'habitation et au traitement des clôtures entre espace public et propriété privée.

Le traitement du frontage privé permet notamment de gérer l'insertion des édifices techniques (coffrets énergie, composteurs, box,...), ou de la végétation en façade. Il permet également d'éloigner l'habitant des sources de polluants et des nuisances de la rue tout en préservant mieux son intimité.

Accompagner les frontages privé par un espace commun de qualité

Le frontage est reconnu comme un espace de synergie entre l'espace public et l'espace privé, qui contribue à l'ambiance de la rue. Aussi, l'intervention sur les espaces communs, publics ou privés, doit accompagner et renforcer le traitement qualitatif du frontage. Le traitement végétal des frontages peut ainsi être renforcé afin d'offrir une réponse commune à la végétalisation des rues.

Encourager une architecture attentive au site et aux usages

Privilégier des formes urbaines à « échelle humaine »

Les études ont confirmé l'intérêt des métropolitains pour des lieux de vie à taille humaine. La perception de la densité dépend notamment de la hauteur des constructions et du caractère du front bâti (à l'alignement ou en retrait, continue ou avec des percées).

La hauteur optimale est fonction du contexte urbain. Elle ne sera pas la même dans un village et au centre de Lille. Aussi, afin de traiter finement cette question des constructions, un plan des hauteurs est élaboré. Son objectif est d'aborder de façon contextualisée la hauteur des constructions afin d'intégrer au mieux les nouvelles constructions aux linéaires bâtis sans altérer la cohérence des ensembles urbains. Dans les secteurs présentant des enjeux spécifiques (proximité des arrêts de transports collectifs structurants, centralités, commerces, services,...), des mesures particulières peuvent être prises pour inciter à plus de densité.

Rechercher une qualité optimale d'insertion au sein des tissus existants

L'insertion des projets d'aménagement et de construction dans leur environnement est un élément fort de la qualité urbaine. Ainsi, quelque soit leur écriture architecturale, les projets ne doivent pas nuire à la qualité d'ensemble du tissu urbain dans lequel ils s'insèrent. Pour ce faire une attention particulière est portée sur la transition avec l'existant, les volumes de construction, ou encore le rythme des façades et leurs alignements.

Dans les tissus existants, l'harmonie architecturale entre bâti et projets passe par la préservation de ce rythme, en particulier là où se succèdent traditionnellement les constructions mitoyennes comme les maisons de ville.

Qualifier les rez-de-chaussée comme un élément d'animation et de paysage urbain

Le rez-de-chaussée des constructions, principal paysage perçu par le passant, est un élément essentiel de l'animation de l'espace public. Qu'il soit commercial, économique, habité ou réservé au stationnement, il réclame un traitement particulier et doit être en rapport avec l'aménagement de l'espace public.

Une adaptation de la hauteur ou l'aménagement de retrait par rapport à la rue peuvent favoriser le commerce ou apporter une réponse aux besoins d'intimité des habitants.

Les accès aux logements sont également l'occasion de ménager une transition entre espace public et espace privé clairement identifiée et individualisée, dans une recherche d'intimité, de confort et de sécurité.

La multiplication des rez-de-chaussée en liens principal avec le stationnement (grille d'aération, portes de parking, calandre des véhicules, murs pleins,...) doit être évitée afin de favoriser la qualité urbaine

Permettre l'accès et la découverte des espaces naturels

Conforter et valoriser la dimension paysagère et récréative de certains secteurs de l'armature agricole et naturelle

L'armature agricole et naturelle du territoire contribue au cadre de vie des métropolitains, par sa qualité paysagère ainsi que par sa dimension récréative qui en font des espaces sources de bien-être et générateurs d'un sentiment d'appartenance. Les usages de loisirs et de détente qui y sont développés doivent cependant se faire dans le respect des fonctions écologiques ou agricoles compatibles avec la fréquentation du public.

Les conditions destinées à faire vivre les espaces de biodiversité en permettant un accès au public doivent être définies, sous réserve que cela ne nuise pas à leur bon fonctionnement écologique.

Les espaces en bords à voie d'eau (Deûle, Marque, canal de Roubaix, Lys) sont identifiés comme étant support de cette volonté. Certaines portions de ces espaces ont une vocation de détente et de loisirs à part entière et doivent faire l'objet d'espaces publics et de cheminements de qualité le long des berges.

Conférer une meilleure accessibilité aux espaces naturels métropolitains

La lisibilité et l'accessibilité des espaces naturels métropolitains doit être renforcée afin de profiter au plus grand nombre tout en gérant mieux la fréquentation des sites en termes de préservation.

L'amélioration de la desserte passe par le renforcement du maillage de transports en commun et du réseau de circulations douces, en particulier depuis les zones denses de la métropole en déficit de tels espaces.

Les parcs existants tels que ceux du Héron, de la Deûle, des Prés du Hem ou plus au cœur de la métropole, de la Citadelle de Lille, mais également les espaces en cours de projets ou d'étude sont identifiés (Arc Nord métropolitain, parc du Ferrain, plaine de Bouvines, vallées de la Marque et de la Lys).

Exploiter les cours d'eau et leurs abords comme vecteurs d'un développement de qualité

Faire des abords des cours d'eau des lieux de haute qualité paysagère, urbaine et architectural

L'ambition est de renouer le dialogue entre la ville et l'eau en encourageant un développement urbain structurant en certains endroits de la Lys, la Deûle, la Marque et du canal de Roubaix.

L'amélioration de la qualité des interfaces entre le tissu urbain et l'eau doit être recherchée. Le front à canal doit être traité comme une façade majeure. Les manières de faire sont multiples pour rythmer le linéaire. Elles peuvent se traduire par un traitement paysager contribuant à prolonger l'ambiance naturelle des cours ou par la création d'ambiances plus urbaines à l'instar des « waterfronts » (ensemble d'espaces publics et de bâtiments tournés vers l'eau et présentant une qualité architecturale et urbaine forte). La programmation des opérations en bord à voie d'eau doit favoriser l'animation de ces espaces par la diversité des usages.

Développer des promenades le long des cours d'eau

Lieu apaisé, support de biodiversité et de qualité paysagère, le linéaire offert par les anciens chemins de halage le long des cours d'eau est un support privilégié des promenades et déplacements doux au sein de la métropole.

Ces espaces ont vocation à être développés. Pour ce faire, les continuités le long de la voie d'eau et des bras secondaires doivent être aménagées afin de compléter les séquences de cheminements piétons et cyclistes manquants.

Au-delà du renforcement du réseau, l'aspect qualitatif de ces espaces doit être développé pour en augmenter le confort d'usage. La qualité paysagère sur les terrains en frange des cours d'eau, pour assurer une cohérence d'ensemble, doit être encouragée. Ces aménagements doivent permettre la cohabitation avec les autres fonctions du canal pour en renforcer l'animation.

Diversifier les usages de loisirs en lien avec la présence de l'eau

Dans une logique de diversification des usages des cours d'eau, et en lien avec le plan bleu, les usages et loisirs en lien avec la voie d'eau sont permis dans les secteurs dédiés.

Les installations nécessaires au développement du réseau navigable à des fins touristiques et plaisancières, tels que les dispositifs d'amarrage, les quais et pontons, sont autorisées...

Sur certaines parties des bords à voie d'eau, l'aménagement de lieux de détente et de loisirs, et éventuellement

Dynamiser la production de logements et promouvoir la qualité d'habiter pour tous

Le nombre et la diversité des profils des ménages correspondent à autant d'attentes des habitants en termes d'habitat. Afin de couvrir l'ensemble des situations à chaque étape de la vie, de répondre à l'ensemble des parcours résidentiel et d'accroître l'attractivité de la métropole, il convient de développer une gamme de logements diversifiés. Une attention forte doit être apportée à la production de logement à vocation social n'excluant pas les besoins spécifiques en terme d'habitat et d'hébergement (hébergement, logement transitoire, aires d'accueil) dans une logique d'équilibre territorial et **de lutte contre la concentration des dynamiques de pauvreté et de précarité**. La qualité du logement sur le plan du confort d'usages, de la sobriété énergétique, de la santé et à associer à la qualité du cadre **vie immédiat** au logement.

Plus globalement, il s'agit de décliner des outils concourant à la mise en œuvre du PLH qui fixe des objectifs de construction ambitieux selon les typologies de logement et de modes d'habiter. Cette ambition est déclinée par une stratégie foncière et d'aménagement active, au service de la qualité et de la diversité des réponses apportées. L'amélioration de l'habité privé, la lutte contre la vacance et le logement indigne sont également au cœur des ambitions du PLH. Il s'agit de décliner les outils pour y répondre et d'en faire un facilitateur de mise en œuvre des solutions innovantes portées par le PLH (habitat participatif, recyclage des logements ...).

Encourager la construction neuve et l'évolution du parc existant

Créer les conditions d'accélération de la production neuve de logements

Pour répondre aux besoins des métropolitains et palier un important retard dans la production de logements neufs, le développement de l'offre se répartit dans le tissu urbain constitué et les zones bien desservies en transports en commun et situées à proximité de services et d'équipements. Pour constituer cette offre nouvelle, il convient de mobiliser des capacités foncières dans le respect des principes de modération de la consommation foncière.

Inciter à la réhabilitation et la rénovation massive du parc existant

Pour compléter l'offre en construction neuve, il est nécessaire de favoriser la mobilisation du foncier et de l'immobilier en renouvellement urbain pour répondre quantitativement à l'ensemble des besoins des habitants.

De plus, la métropole est concernée par la problématique de la vacance, notamment dans les quartiers d'habitats anciens et dans les grands centres urbains. Le recyclage de logements vacants et le changement de destination de bâtiment économique dans les secteurs centraux bien desservis en transport collectif permet de faire émerger une nouvelle offre de logements en complément de la construction neuve.

Il s'agit d'accompagner la mobilisation de ce potentiel immobilier et foncier par des prescriptions incitatives au recyclage, au changement de destination et à la remise sur le marché de ce patrimoine tout autant que par l'amélioration de l'image et le cadre de vie des quartiers concentrant cette vacance.

Favoriser une offre de logements digne, confortable et adaptée à tous

Diversifier l'offre nouvelle de logement afin d'assurer l'ensemble des parcours résidentiels

La production de logements doit répondre à la pluralité des besoins des ménages et à leurs capacités financières. Il s'agit de diversifier la gamme de logements produits, tant en termes de taille que de forme (individuel, intermédiaire, collectif), afin de répondre à la diversité des modes d'habiter. L'offre nouvelle doit également permettre une diversification de la typologie des produits (locatif social, privé, accession à la propriété) afin de répondre aux différentes situations financières et aspirations des ménages. Le développement d'une gamme diversifiée de logements vise à couvrir l'ensemble des parcours résidentiels.

Le soutien à la production de logements abordables (accession sociale et locatif intermédiaire) et de logements sociaux, en lien avec le niveau de revenus des habitants, doit être visé, étant donné les difficultés persistantes

d'accéder au logement quel que soit le statut d'occupation (60% des ménages de la MEL sont éligibles au logement social). Cette offre à prix maîtrisés et accessibles peut également participer à la relance des parcours résidentiels, grâce au développement d'un segment de marché adapté

Considérant la fragilité sociale de certains secteurs sur le territoire métropolitain, la construction de logements sociaux et le rééquilibrage de l'offre à l'échelle métropolitaine sont des priorités. La répartition de l'offre et le type de logements à produire doivent répondre aux objectifs fixés par la métropole dans son programme local de l'habitat et toute délibération cadre qui le décline.

Développer une offre de logements inclusive à tous les âges

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.

Par ailleurs, les caractéristiques démographiques de la métropole implique de porter une attention spécifique au logement des jeunes et des personnes âgées. L'offre à destination des jeunes ne suffit pas à couvrir l'ensemble des situations, qu'il s'agisse des étudiants ou autres situations spécifiques (errance, monoparentalité, parcours d'insertion...). Il convient donc d'accompagner le développement de cette offre par la production logements locatifs de qualité, accessibles et adaptés, ce qui s'inscrit par ailleurs dans les ambitions du schéma métropolitain d'enseignement supérieur et de la recherche. Il s'agit également de promouvoir une offre liée à des parcours spécifiques (foyers de jeunes travailleurs, logements tremplins...). De même, l'anticipation et l'adaptation du territoire au vieillissement de la population constitue un enjeu majeur pour la métropole. Considérant la perte d'autonomie et la fragilisation physique des seniors, le développement d'une offre nouvelle est recherchée, avec notamment la production de logements évolutifs. Parallèlement, la dynamique d'adaptation des logements existants doit être intensifiée. Bien que relevant de logiques différentes, ces offres doivent être toutes les deux bien intégrées à la ville, accessible en transports collectifs et à proximité d'une offre de services et d'équipements.

Lutter contre l'habitat indigne

Dans cette logique, les expérimentations **peuvent être mises en œuvre** sur des dispositifs de lutte contre l'habitat indigne, comme le permis de diviser, pour lutter contre la location d'appartements ou de maison à la découpe, ou le permis de louer, afin de s'assurer que les conditions de décence sont bien réunies avant une location.

Participer à la qualité d'usage des logements

Les règles d'implantation des bâtiments visent à la fois à conférer une cohérence et un cadre à l'espace public mais également à participer de la qualité d'usage des logements. Ainsi elles visent à favoriser l'intimité, l'éclairage naturel ou encore la praticité des habitations.

Etoffer l'offre d'accueil et d'habitat des gens du voyage en conciliant les divers modes d'habiter

La prise en compte des besoins des gens du voyage appelle un regain d'investissement de l'ensemble de la collectivité, toutes communes de la métropole confondues.

Face à l'insuffisance de places en aires d'accueil et en terrains de grand passage, fortement sollicitées et impactées par l'absence quasi-totale de rotation, face aussi à la précarité de l'habitat des familles ancrées dans les aires actuelles, il s'agit :

- **de répondre aux besoins estimés de 300 familles gens du voyage en projetant prioritairement la création de places de stationnement des groupes itinérants (aires d'accueil, aires de passage et de grand passage, terrains familiaux locatifs...),**
- **de développer une offre d'habitat adapté pour une partie des familles résidant sur les aires.**

Plus généralement, il convient d'accompagner les actions définies dans le PLH relatives aux gens du voyage. La mise en œuvre de toutes ces solutions nécessite une mobilisation foncière estimée à 15ha.

Les initiatives privées des familles désireuses de plus d'autonomie sont à encourager (terrains familiaux privés...).

Compte tenu du caractère urgent de limiter l'impact négatifs des stationnements illicites et dans l'attente des futures réalisations, des terrains affectés à un usage compatible avec du stationnement ou en attente de reconversion peuvent être mis à disposition provisoirement.

Projet

Améliorer les conditions de déplacements sur le territoire

L'usage de la voiture pour les déplacements quotidiens des habitants de la métropole demeure majoritaire, à hauteur de 57,5 % (comprenant cependant 14% de déplacements en tant que passager), soit 2,3 millions de déplacements chaque jour. Cet usage important de la voiture particulière participe à la congestion du réseau routier aux heures de pointe. Pour autant, face aux tensions sur le pouvoir d'achat, aux injonctions environnementales, et aux enjeux de santé, de nouveaux comportements de mobilité se développent et nécessitent d'être intensifiés, réinterrogeant le modèle de déplacement basé sur l'usage de la voiture individuelle utilisée « seul », notamment au profit de logiques servicielles.

L'évolution des besoins de mobilité et de déplacements sont favorisés, pour les hommes et les marchandises, en incitant à une mobilité raisonnée et durable. In fine, ces réponses doivent participer à la mise en œuvre du programme d'actions du PDU en vigueur et atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du PCET. Il s'agit de décliner des outils concourant à la mise en œuvre du PDU que ce soit en matière de renforcement de l'armature de transport (Gare TER, gare routière à Porte des Postes ...), de l'amélioration du réseau de transports publics (développement du réseau de bus et lignes, performance, desserte ...) et de leur intermodalité (parking relais ...), du développement des modes doux (linéaires de pistes cyclables ...) ainsi qu'à l'innovation en faveur des modes alternatifs à la voiture utilisée seul (station d'autopartage dans les opérations neuves, voie de covoiturage dédiée ...).

Optimiser les usages de déplacements

Améliorer le maillage en transports en commun de la Métropole

L'armature du réseau de transports collectifs existante doit être consolidée et confortée, en particulier le développement de l'exploitation du réseau ferré métropolitain et les transports en site propre (métro, tramway et bus à haut niveau de service, tram-train...).

Le renforcement du maillage des réseaux de transports collectifs s'appuie en particulier sur l'amélioration de la desserte des secteurs denses de la métropole et des sites générateurs de flux majeurs (parcs d'activités, équipements publics majeurs, zones commerciales...).

L'optimisation des réseaux de transports publics passe également par le renforcement de l'intermodalité, en recherchant la complémentarité entre les réseaux urbains, autoroutiers et le réseau ferré régional au niveau de gares situées aux entrées de la métropole et au niveau des gares majeures (Euraflandres et Tourcoing) et en renforçant les grands pôles d'échange de transport urbain existants.

La mise en œuvre de ces projets et la préservation de la faisabilité des projets de transport public identifiés à long terme sont permis.

Afin d'accompagner le développement du territoire, la desserte des nouveaux secteurs d'aménagement résidentiel, mixte et économique, ayant un impact significatif sur les flux de mobilité doit être assurée par une offre de transport alternative à la voiture particulière, en l'adaptant au contexte.

Améliorer la cohabitation des différents modes de déplacement

Il convient d'améliorer la cohabitation des différents modes de déplacements par des aménagements de voirie et d'espaces publics adaptés aux usages (répartition équilibrée entre l'emprise routière et celle des autres modes, aménagements de zones de rencontre et d'espaces apaisés...), notamment pour les flux de proximité, que se soit entre communes voisines en milieu rural, entre quartiers proches en milieu urbain ou dans une logique de desserte locale.

Le développement de ces espaces partagées doit être privilégié dans les lieux concentrant les commerces, services, équipements, dans les lieux de correspondance de transports ou encore les centres villes anciens qui génèrent une affluente de piétons et cycles.

Mettre en place les conditions de déplacements doux et piétons confortables et faciles

La Métropole poursuit ses efforts en :

- Formalisant la formalisation d'un maillage cohérent et efficace à l'échelle du territoire. Ce maillage doit notamment être favorisé dans les parcs d'aménagement économiques, les zones commerciales, le long des berges et canaux, les équipements publics, et depuis le cœur métropolitain vers les espaces de respiration et de nature.
- Développant les aménagements en faveur des modes doux, notamment dans les nouveaux secteurs à ouvrir à l'urbanisation.
- facilitant la déambulation des usagers sur l'espace public et en limitant les conflits d'usages notamment par en évitant le report du stationnement sur l'espace public et en garantissant la sécurité des sorties de véhicules sur les voies accueillant un trafic important.
- Réduisant les effets de coupures urbaines par l'amélioration des franchissements de certaines infrastructures (voies ferrées, infrastructures routières...) et incitant à une meilleure insertion urbaine,
- Améliorant la qualité et les ambiances urbaines aux abords des cheminements (percées visuelles, mobiliers urbains...).
- Pacifiant les espaces publics et la voirie afin de favoriser l'équilibre des usages entre les différents modes de déplacement.

Le développement de l'usage du vélo passe par l'aménagement d'un réseau cyclable hiérarchisée à deux niveaux (prioritaire / secondaire) qui permette de mailler l'ensemble du territoire et de répondre à toutes les pratiques cyclables, qui peuvent différer selon les territoires et nécessite en conséquence des aménagements adaptés aux contextes et aux attentes des populations.

L'organisation du stationnement est également un levier déterminant pour inciter à l'usage de ce mode, passant par une amélioration des conditions de stationnement résidentiel, et à destination pour les déplacements pendulaires et à proximité des générateurs de flux importants, ainsi qu'en intermodalité avec les transports publics. Cette offre de stationnement doit être parfaitement bien connectée au réseau cyclable.

L'ambition poursuivie est celle d'une offre de stationnement cycle réaliste, accessible, et optimisée dans les opérations privées et publiques.

Sur l'espace public, l'infrastructure de déplacement et de stationnement répond à une logique d'implantation en lien avec les centralités commerciales, d'équipements, de loisirs, et de transports en communs. Le PLU accompagne également l'implantation d'une offre de stationnement sécurisé à intégrer dans le tissu urbain résidentiel dense ancien.

Proposer une offre de stationnement adaptée

L'offre de stationnement est un levier essentiel pour favoriser le report modal vers des alternatives à la voiture particulière. Elle doit cependant répondre aux besoins des habitants et des usagers et éviter le stationnement désorganisé sur l'espace public.

Aussi, des mesures différenciées de l'offre de stationnement doivent être mise en œuvre sur le territoire métropolitain :

- le stationnement « résidentiel privé » doit être adapté au contexte urbain, à la qualité de la desserte en transport collectif et aux taux de motorisation des ménages afin de préserver les espaces publics et le cadre de vie des quartiers ;
- le stationnement « à destination » (bureaux, tertiaire...) doit être limité en fonction de la qualité de desserte en transports en commun **et ouvert à des logiques de foisonnement avec le stationnement résidentiel**. D'autre part, l'offre de stationnement dans les centres urbains doit contribuer à aiguiller les usagers vers les modes alternatifs pour les trajets à destination des zones les plus centrales et les mieux desservies en transports. **Aussi ; il convient de favoriser l'aménagement de parcs de stationnements aux abords des gares bénéficiant d'une bonne qualité de desserte.**
- dans les parcs d'activités et les centres commerciaux, il convient de promouvoir des formes d'aménagement à même d'optimiser l'usage du foncier et inciter à la création d'une offre mutualisée. Une souplesse sera envisagée pour les petites et moyennes surfaces commerciales.

Fiabiliser les déplacements routiers

En complément de la création d'infrastructures visant à fiabiliser les déplacements et réduire les points de congestion des entrées métropolitaines aux heures de pointe, il s'agit de diminuer les trafics de transit au sein du

tissu urbain en améliorant au besoin le maillage routier (contournements, échangeurs, diffuseur, élargissement). Ces infrastructures doivent participer également à la réduction des points de congestion recensés et à l'accompagnement du développement de grands projets métropolitains.

Résorber les effets de coupures urbaines des infrastructures existantes et veiller à l'insertion urbaine de celles à venir

De manière générale, les axes routiers et leurs abords constituent une vitrine du territoire, tant pour les voies pénétrantes, que pour les voies traversantes. Les aménagements urbains autour de ces axes doivent permettre une meilleure insertion urbaine de ces infrastructures et participer à la résorption des coupures urbaines et du morcellement de certains espaces urbains. Une attention particulière doit être portée aux infrastructures de transport à rayonnement métropolitain, tels que les Grands Boulevards.

Accompagner les nouveaux comportements de mobilité

Favoriser le recours aux véhicules propres

Afin de répondre aux besoins des usagers de véhicule électrique et hybride, il convient de mettre en place des points de recharge ouverts au public. A ce titre, le développement d'une offre de stationnement incluant des bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides doit être favorisé au sein des nouvelles opérations d'aménagement et de construction, dans les parcs de stationnements métropolitains, les parcs-relais et sur l'espace public.

Afin de répondre aux besoins des entreprises de transport de marchandises, il convient également de favoriser l'implantation de points de recharge en énergie alternative aux carburants traditionnels notamment dans les parcs d'activités, pour les véhicules utilitaires et poids lourds (stations Gaz Naturel Véhicule (GNV) par exemple, etc).

Offrir des alternatives à l'usage de la voiture utilisée « seul »

Pour inciter les automobilistes à ne pas utiliser leur voiture « seul », les aires de co-voiturage sont confortées et développées sur le territoire métropolitain, notamment aux abords des infrastructures routières majeures du territoire et dans les secteurs les moins pourvus en transports collectifs structurants. Les expérimentations de nouveaux services de covoiturage sont accompagnées, notamment lorsqu'elles nécessitent des espaces dédiés. L'autopartage est une solution confortée au sein de l'espace public afin de rendre lisible le service proposé, favoriser son usage et son développement.

Sur l'espace privé, la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage est incitée.

Pour favoriser le report modal et limiter les déplacements en voiture, notamment dans le cœur métropolitain, il convient d'optimiser l'offre de stationnement en parcs relais, localisés aux entrées de la métropole dans les périmètres de stations de transports collectifs structurants (gares, stations de métro ou tramway...).

Renforcer les grands pôles d'échanges et l'intermodalité

Optimiser le fonctionnement des grands pôles d'échanges et d'intermodalité

Pour optimiser les dessertes en transport en commun et renforcer l'intermodalité, l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux doit être poursuivi et, le cas échéant, développé en fonction des besoins du territoire, comme ceux de Saint Philibert, Eurotéléport, 4 Cantons ou encore Armentières.

Les gares nationales du territoire doivent être confortées et faire l'objet d'un traitement des espaces publics afin d'accueillir dans de bonnes conditions les usagers et les fonctions. Sur ces secteurs, le projet urbain doit servir les ambitions d'intermodalité. Les aménagements de leurs abords doivent permettre d'offrir un parcours aisé aux usagers, en créant des liens lisibles et confortables vers les différents lieux de destination.

La qualité de ses aménagements, premières impressions de la métropole pour les visiteurs, participe également de son rayonnement et de son attractivité.

Améliorer les conditions d'accueil des cars longue distance

Afin de ne pas accroître les difficultés de circulation et d'optimiser le fonctionnement du service des pôles concernés (notamment Euraflandres), l'accueil des cars longue distance doit être réfléchi dans le cadre d'un projet d'aménagement global, consolidant des fonctions transports et la qualité des espaces publics.

L'offre de stationnement doit pouvoir répondre aux besoins des cars longue distance et garantir le confort et la sécurité des usagers, tout en veillant au bon fonctionnement du pôle multimodal.

L'articulation avec les autres modes de déplacements, doit être assurée au travers d'aménagements visant à améliorer la lisibilité des espaces publics et permettre d'aiguiller les usagers vers les autres modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.

Permettre le développement du transport multimodal de marchandises

Préserver et valoriser les embranchements aux réseaux fluviaux et ferroviaires

L'organisation des transports de marchandises et des circuits de logistique doit s'appuyer sur le potentiel multimodal qu'offre le territoire. Ainsi, les infrastructures (embranchements ferroviaires...) et installations ferroviaires et portuaires existantes doivent être préservées et leur développement rendu possible, dans une optique de valorisation à long terme, notamment en lien avec le projet du Canal Seine-Nord-Europe.

Organiser le transport de marchandises et la logistique à grande échelle

Afin d'améliorer le transport de marchandises et la logistique à grande échelle, il est nécessaire de développer :

- un site permettant de « massifier » l'approvisionnement pour accueillir de la logistique internationale, localisé de préférence à proximité des infrastructures multimodales (ferroviaire, aéroportuaire, portuaire et routière) ;
- Les sites portuaires situés sur la Deûle et la Lys à grand gabarit et les sites embranchés fer qui peuvent être densifiés et faire l'objet d'extensions pour développer les activités de production ou de logistique

Favoriser l'implantation d'installation de logistique urbaine

Des espaces au sein du tissu urbain, à proximité des destinataires finaux (habitants, commerçants...), doivent pouvoir accueillir de la logistique compatible avec la proximité d'habitation.

La réhabilitation d'anciens sites logistiques multimodaux ou encore d'anciens sites industriels (la Lainière à Roubaix, la gare de marchandises à Tourcoing Wattlelos, le Port de Lille ou encore à Saint Sauveur à Lille) sont autant d'opportunités à saisir pour organiser la logistique urbaine métropolitaine de manière innovante et pour permettre l'optimisation des flux logistiques.

Au sein des parcs d'activités existants et futurs, l'organisation des mobilités et les aménagements de ces secteurs doivent participer à la rationalisation des flux de marchandises et au développement de la multimodalité.

Créer les conditions du développement des entreprises pour dynamiser l'emploi

Même si la mutation des secteurs d'activités historiques (textile-habillement et grande distribution notamment) et le développement d'écosystèmes d'excellence ont permis à la Métropole Européenne de Lille d'assurer sa transition économique post-industrielle et de mieux résister aux crises industrielles successives que les territoires mono orientés, le territoire continue malgré tout de concentrer un certain nombre d'indicateurs de fragilité socio-économique.

Aujourd'hui, la Métropole Européenne de Lille constitue le moteur économique de l'Aire Métropolitaine Lilloise et de l'économie de la Région des Hauts de France. Cette économie s'exprime aussi bien dans le domaine agricole que dans les domaines d'activités stratégiques et transversaux. Cette diversification de l'activité économique et le soutien à l'innovation réalisés par la métropole doivent être poursuivis pour asseoir son positionnement et offrir des emplois à ses habitants.

La stratégie de développement économique, incarnée par le Plan Métropolitain de Développement Economique, vise notamment à garantir le maintien et le développement des entreprises du territoire et soutenir l'accueil d'entreprises nouvelles sur le territoire. A cet effet, le développement d'une offre foncière et immobilière qualitative, adaptée aux besoins des entreprises et des salariés, et qui s'inscrit dans les objectifs de durabilité du territoire est encouragé. Face au constat d'un net recul de l'emploi industriel qui s'est accéléré depuis 2008, d'un fort déficit d'image, en particulier chez les jeunes, et de la perte des effets d'entraînement traditionnellement opérés par l'industrie sur la recherche et l'innovation, sur le commerce extérieur et sur les services à forte valeur ajoutée, la MEL s'engage à accompagner le développement de son industrie et à défendre l'attractivité de ses entreprises et de ses métiers. A l'échelle du territoire métropolitain, fortement urbanisé, il s'agit d'anticiper les nouveaux défis de « L'industrie dans la ville » et de « L'industrie du futur » tout en intensifiant le développement de la « Métropole productive ». La MEL poursuit ses efforts pour mobiliser du foncier à destination des entreprises industrielles, en extension comme en renouvellement urbain, en engageant une réflexion en lien étroit avec les communes sur l'industrie dans la ville et avec les partenaires signataires de la charte des parcs du 21ème siècle.

Accompagner les entreprises par le maintien et le développement d'une offre économique diversifiée

Pour répondre aux besoins des entreprises et contribuer au développement économique et de l'emploi du territoire, l'offre foncière a vocation économique est développée de manière à :

- garantir la pérennité des sites économiques à travers un zonage adapté, inciter leur requalification et la modernisation des secteurs en perte de vitalité ;
- encourager les nouvelles implantations et permettre le développement des activités prioritairement en renouvellement urbain, en privilégiant les centralités urbaines, les secteurs bien desservis par l'offre de transport collectif et les quartiers politiques de la ville. Leur bonne intégration dans l'environnement direct est recherchée notamment par la prise en compte des nuisances générées.
- créer une offre complémentaire de sites économiques en extension urbaine pour répondre aux besoins des activités difficilement compatible avec la proximité de l'habitat et nécessitant de grandes parcelles sous réserve de ne pas porter atteinte substantiellement à la zone agricole et aux objectifs environnementaux, notamment :

(Liste des sites à compléter)

Il s'agit pour les parcs d'activités existants et futurs :

- d'optimiser l'usage du foncier, par des standards de compacités et de densités, en tenant compte de la nature de l'activité ;
- de moderniser les aménagements pour répondre aux nouveaux besoins des entreprises et de requalifier, le cas échéant, les parcs d'activités vieillissants ;
- permettre la mutualisation des équipements nécessaires au fonctionnement des parcs d'activités (stationnement, aires de livraison, ouvrages de gestion des eaux pluviales...) ;

- Dans certains secteurs identifiés où la mixité habitat / économie préexiste dans un tissu urbain déjà constitué, limiter la diversification des fonctions, et ainsi la mutation des parcs d'activités vers d'autres fonctions afin de maintenir une offre foncière dédiée à l'économie permettant de répondre aux besoins d'emplois du territoire...

Réinventer la ville économique

Favoriser un aménagement des parcs d'activités mieux connectés à la ville

Afin de rompre avec les logiques de développement de parcs d'activités monofonctionnels et « déconnectés » de la ville, leur développement et leur requalification sont permis afin de mieux les intégrer dans le tissu urbain. Afin de faire des parcs d'activités des espaces ouverts et perméables, il s'agit :

- d'améliorer leur maillage interne et les liaisons avec leur environnement immédiat en favorisant le recours aux modes doux (cheminements, pistes cyclables...) ainsi qu'avec leur desserte en transport en commun;
- de garantir l'amélioration de la signalétique et de la lisibilité des accès aux parcs d'activités, notamment par l'aménagement d'espaces publics qualitatifs ;
- de traiter de manière qualitative l'interface entre les parcs d'activités et le tissu urbain environnant pour une meilleure intégration urbaine (aménagement qualitatif des abords, aménagements paysagers...);

Promouvoir un aménagement économique durable et attractif

A travers la Charte « des parcs d'activités du 21^{ème} siècle », la Métropole Européenne de Lille porte une dynamique de montée en qualité des parcs et quartiers d'activités de son territoire afin de promouvoir un aménagement économique durable et attractif. Il s'agit de développer l'aménagement économique autour de six valeurs :

- **densité** : organiser une utilisation raisonnée du foncier par la conception de parcs denses et intenses et la rationalisation des usages ;
- **mixité** : faire du parc un véritable lieu de vie pour les usagers et valoriser l'intégration du parc d'activités dans son environnement immédiat. Des cellules commerciales circonscrites à un périmètre restreint (pour éviter la mutation du parc en zone commerciale) ou encore des espaces réservés aux logements peuvent être autorisés dans certains parcs d'activités. Ceci doit également se traduire par une exigence de qualité urbaine, architecturale et paysagère ;
- **mobilité** : organiser le parc comme un lieu efficace pour toutes les mobilités, grâce à un espace public de qualité et encourager les alternatives au transport automobile, mais également la mobilité des **marchandises** et l'accessibilité des infrastructures numériques ;
- **performance écologique** : faire du parc d'activités un **support** de la biodiversité et réduire l'empreinte écologique de ce parc en favorisant des démarches innovantes ;
- **efficacité énergétique** : maîtriser et optimiser les consommations d'énergies et le développement des énergies renouvelables.

Appuyer les initiatives en faveur de la « métropole productive », véritable lieu de vie, d'échanges, de consommation et de production

Un axe fort du plan d'actions métropolitain de rebond industriel vise à « Faire du foncier industriel un levier de la métropole productive ». La MEL souhaite donc lancer une réflexion en lien étroit avec les communes sur l'industrie dans la ville et avec les partenaires signataires de la charte des parcs du 21^{ème} siècle.

Dans un contexte général de développement de la mixité fonctionnelle de la ville, l'enjeu d'une offre économique en renouvellement urbain est largement renforcé.

Au-delà de ces objectifs, il convient de développer des modèles de mise en œuvre pour conserver et réimplanter les activités économiques productives en ville. Pour ce faire, les contraintes d'usage, de nuisances, financières, de desserte et de respect de normes (ICPE notamment) doivent être conciliées. Des expériences innovantes sur le territoire de la MEL sont en train d'émerger, à l'image du concept de vallée de l'économie mêlant reconversion de friches industrielles et renouveau d'activité en mixité avec l'habitat.

Promouvoir une offre commerciale équilibrée et de qualité sur le territoire

Le commerce et les services marchands jouent un rôle économique par les emplois qu'ils génèrent, répondent aux besoins de la population et contribuent à l'organisation d'un tissu urbain mixte et fonctionnel. La métropole propose une offre commerciale variée, allant des grands centres commerciaux aux portes de l'agglomération au commerce et à l'artisanat de quartier. Toutefois, la dégradation de la dynamique commerciale des centres villes, les problématiques de mobilité et la recherche d'une vie locale animée conduisent à réorganiser l'armature commerciale afin de répondre à tous les besoins, des plus quotidiens aux plus occasionnels.

Conforter les centralités commerciales urbaines

Pour accompagner la dynamique commerciale du territoire métropolitain et la stratégie commerciale portée par la MEL, deux orientations sont prioritaires :

- Conforter la synergie entre centralités urbaines et commerces ;
- Donner la priorité au développement du commerce et des services de proximité.

Les centralités commerciales urbaines, déclinées au regard de l'armature urbaine, ont vocation à accueillir de façon prioritaire l'offre commerciale métropolitaine.

Renforcer le rayonnement de la centralité commerciale urbaine métropolitaine

Le cœur métropolitain accueille la centralité urbaine commerciale métropolitaine. Par son rayonnement au-delà du territoire, la diversité de son offre, la concentration spatiale des activités commerciales et leur synergie avec les autres fonctions urbaines, celle-ci contribue au renforcement de l'attractivité du cœur métropolitain, conforte l'attractivité touristique et le rôle de porte d'entrée métropolitaine. Il convient de soutenir le développement et la diversification de l'offre commerciale afin de conforter le rayonnement du cœur métropolitain.

Favoriser le rayonnement des centralités commerciales urbaines d'agglomération et des villes de la couronne urbaine

Les centralités commerciales urbaines d'agglomération et des villes de la couronne rayonnent sur une grande partie du territoire métropolitain et ont vocation à disposer d'une large offre répondant à des besoins occasionnels.

Dans ces 2 niveaux de centralités commerciales urbaines, il s'agit de soutenir le développement de l'offre commerciale, de permettre sa (re)localisation et sa diversification. Afin de ne pas générer sur le territoire de concurrence commerciale, la complémentarité des nouvelles implantations commerciale avec l'offre existante est recherchée. Le développement commercial ne doit pas générer d'incidence sur les fonctionnements urbains et la qualité architecturale, urbaine et paysagère des constructions et aménagements.

Par ailleurs, pour accompagner l'évolution des comportements de consommation, les installations et équipements liés au développement de la ville intelligente et connectée sont particulièrement favorisés dans la centralité commerciale urbaine métropolitaine et dans les centralités commerciales urbaines d'agglomération.

Conforter les centralités commerciales urbaines d'appui et relais

Les centralités commerciales urbaines d'appui et relais ont vocation à réunir un ensemble de commerces de petite taille et/ou d'une moyenne surface répondant à des besoins courants et hebdomadaires.

Préserver et développer les centralités commerciales urbaines de proximité dans les quartiers et les villes et villages durables

Plus l'offre commerciale concerne des produits d'usage courant, moins la distance à parcourir doit être grande. Les centralités commerciales urbaines de proximité doivent garantir un accès équitable aux commerces de détails et aux services de proximité, contribuant ainsi à un cadre de vie de qualité. Ces centralités de proximité ont vocation à être confortées ou créées dans toutes les communes, centres-bourgs et quartiers du territoire. Cette offre est prioritairement accessible en modes doux (piéton/vélo) tout en permettant l'accessibilité motorisée pour

favoriser les flux nécessaires au maintien de leur activité. Leur création peut être envisagée autour des pôles d'échanges en transports divers.

Maitriser le développement de l'offre commerciale intermédiaire

Rationaliser les implantations dans les centralités commerciales complémentaires

Certaines entrées de ville et certains linéaires urbains, déjà constitués et/ou identifiés pour leur vocation commerciale spécifique, complètent le maillage de centralités commerciales urbaines sur le territoire métropolitain. Elles sont préservées et ont vocations à accueillir une offre nécessairement complémentaires à celle existante ou à développer dans la zone de chalandise. Cette offre peut donc répondre à des besoins du quotidien ou plus occasionnels.

Afin de ne pas aggraver les déséquilibres commerciaux sur le territoire, la limitation du développement ou de la création de centralités commerciales complémentaires en entrée de ville ou en linéaire urbain est recherchée.

Contenir le développement commercial diffus

Par nature, certains espaces urbanisés n'ont pas de vocation commerciale première : secteurs à dominante résidentielle, entrées de ville et linéaires non identifiés comme centralité commerciale complémentaire, certaines zones d'activités à dominante industrielle ou artisanale existantes ou futures, espaces sportifs, culturels ou de loisirs situés hors des centralités urbaines commerciales.

Pour préserver l'équilibre de l'armature commerciale métropolitaine, les implantations commerciales en dehors des centralités urbaines commerciales et des centralités commerciales complémentaires sont régulées. Il s'agit de laisser des possibilités d'implantation pour des commerces et services isolés et divers, qui ont prioritairement vocation à répondre aux besoins courants des habitants ou, plus ponctuellement sur des sites spécifiques, d'usagers tels que des employés, des touristes... Dans ce type de cas, la création ou l'extension d'une cellule commerciale doit être réservée aux services et commerces de proximité, et n'a pas vocation à dépasser 400 m² de surfaces de plancher.

Accompagner les nouveaux modes de consommation

Avec l'essor du e-commerce, l'implantation des activités commerciales de type points de retraits ou points de livraison dans les centralités urbaines commerciales, au sein des entrées de ville identifiés et dans les pôles d'échanges de transport (gares, stations de métro et de tramway, etc.) sont favorisés.

Restructurer les pôles commerciaux monofonctionnels d'agglomération

Le territoire dispose d'une offre conséquente et spatialement bien répartie de pôles commerciaux d'agglomération. Afin de préserver l'équilibre commercial à l'échelle de la métropole, aucun nouveau pôle commercial mono fonctionnel d'agglomération ne peut être créé.

Par ailleurs, pour ces pôles commerciaux monofonctionnels existants, trois objectifs sont poursuivis :

- limiter la consommation foncière en n'autorisant pas d'extension à vocation commerciale au-delà des périmètres actuels des pôles ;
- limiter le développement des surfaces de vente ;
- améliorer la qualité urbaine, architecturale et environnementale des sites et encourager le développement des modes doux de déplacement.

Promouvoir un tissu commercial plus durable et qualitatif

Dans tous les types de situation, la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale des implantations commerciales doit faire l'objet d'un soin particulier.

Dans les centralités urbaines commerciales, un effort particulier en termes de traitement des espaces publics, mais aussi de traitement architectural et d'insertion des façades commerciales est nécessaire afin d'améliorer la qualité générale de ces secteurs fréquentés et d'affirmer leur rôle de centralité.

Dans les entrées de ville et les linéaires identifiés, ainsi que dans le tissu diffus la qualité globale des implantations commerciales fait l'objet de recommandations et/ou prescriptions qui peuvent être spécifiques à leur localisation et aux tissus urbains environnants.

Au-delà des préconisations en matière d'optimisation du foncier et de qualité globale, le devenir des centres commerciaux monofonctionnels doit être accompagné pour permettre une dynamique de transformation, de requalification et de modernisation de ces pôles vers des espaces plus durables. Trop longtemps, ceux-ci ont fonctionné de manière déconnectée du reste du tissu urbain, sur la base d'un modèle dédié à la voiture personnelle. Il s'agit ainsi d'encourager et d'accompagner les démarches de restructuration urbaine et commerciale des pôles commerciaux identifiés. Ces démarches doivent s'inscrire dans le cadre de projets urbains élargis et concertés, dont l'objectif général est d'aller vers plus d'intégration urbaine, de diversification fonctionnelle et d'optimisation du foncier. L'amélioration de la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale des centres commerciaux monofonctionnels est primordiale, que cette amélioration se fasse dans le cadre d'un des projets urbains élargis ou au fur et à mesure des aménagements et constructions mis en œuvre dans le périmètre du pôle commercial existant. Par ailleurs, les pôles commerciaux monofonctionnels sont appelés à contribuer activement aux orientations relatives à l'adaptation au changement climatique et la transition énergétique. Les grandes surfaces de toitures commerciales et de stationnement présentent une opportunité pour développer des solutions énergétiques d'ampleur faisant appel aux énergies renouvelables. La végétalisation des espaces libres et du bâti ainsi que le développement des qualités environnementales de cette végétalisation sont encouragés..

TRADUCTION GRAPHIQUE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

**DOCUMENTS DE TRAVAIL NON
EXHAUSTIF**

Projet



Schéma d'orientation

Conforter l'armature urbaine à travers une organisation efficace du territoire

Conforter l'armature urbaine mutipolaire de la métropole

Cœur métropolitain : Elargir le cœur métropolitain pour accroître son attractivité et soutenir l'intensification des fonctions urbaines métropolitaines

Villes centres d'agglomération : Affirmer leur en renforçant et en permettant la diversification des fonctions urbaines métropolitaines.

Conforter le rôle des villes d'appui et des villes relais comme centralité animant les territoires péri-urbains

Couronne urbaine du cœur métropolitain et des centres villes d'agglomération : accompagner les dynamiques urbaines

Couronne urbaine, la ville du canal : Accompagner les mutations de la ville du canal urbain en confortant l'offre en équipements et services, en préservant et développant les tissus naturels urbains et l'accès aux espaces de nature et en développant les solutions de mobilité alternatives à la voiture utilisée seule

Couronne urbaine, l'Arc Sud Est : Accompagner le développement d'une nouvelle polarité à fort rayonnement sur l'Arc Sud Est en intensifiant les dynamiques urbaines, en assurant sa desserte en transport en commun et en valorisant l'image de son entrée.

Couronne urbaine, la ville du grand boulevard : Affirmer le rôle structurant des villes du Grand Boulevard et y garantir la qualité urbaine en intensifiant les dynamiques urbaines, en intégrant mieux le Grand boulevard dans la ville et en préservant, en mettant en valeur et en développant le patrimoine urbain, paysager et architectural

Offrir les conditions d'une ruralité dynamique dans les villes et villages durables

--- Frontière Franco-Belge

— La Métropole Européenne de Lille à 85 communes

— La Métropole Européenne de Lille à 90 communes

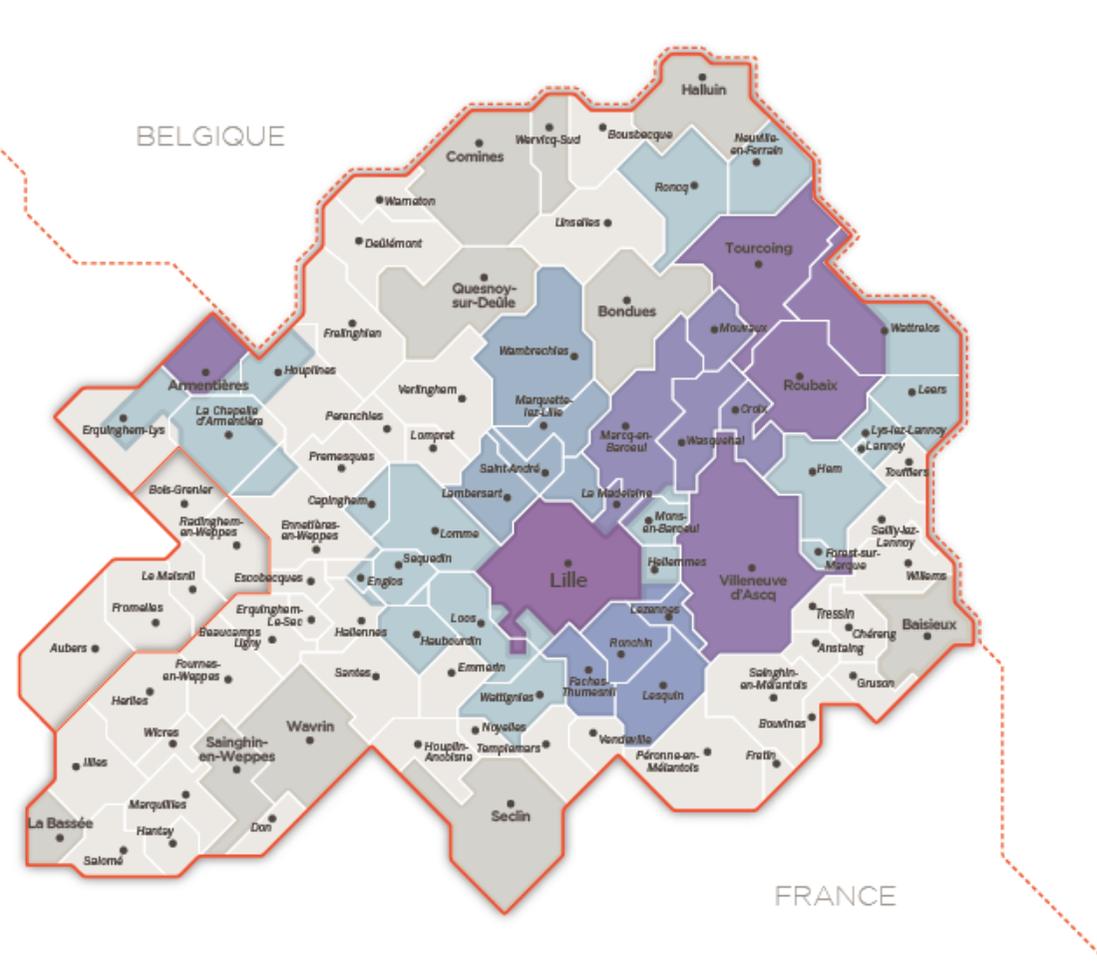




Schéma d'orientation

Un aménagement du territoire garant de l'équilibre entre la préservation des espaces naturel et agricole et le développement urbain

Soutenir un développement urbain optimisé limitant la consommation foncière et l'étalement urbain

Favoriser la mobilisation du foncier en renouvellement urbain

Développer une offre foncière à vocation économique en extension*

Développer une offre foncière à vocation mixte en extension*

* Ne sont représentés que les secteurs majeurs de développement économique d'une surface supérieure ou égale à 20 ha et mixte d'une surface supérieure ou égale à 10 ha

Intensifier l'usage du foncier à proximité des axes de transports structurants existants et à venir

Proscrire l'étalement urbain dans les secteurs à forte sensibilité environnementale

Dans les réservoirs de biodiversité

Dans les secteurs de vulnérabilité totale de l'aire d'alimentation des captages

Dans les secteurs de vulnérabilité très forte de l'aire d'alimentation des captages

Affirmer le rôle structurant de l'armature agricole et naturelle dans le développement métropolitain

Préserver les plaines agricoles de l'urbanisation (mitage, coupures urbaines, hameaux)

Faire des hémicycles des lieux de haute qualité paysagère conciliant les usages agricoles et urbain

Garantir une transition progressive de la ville vers la campagne

Infrastructures

Réseau routier majeur

TER

Métro/Tramway

Réseau fluvial

Projet de transports urbain structurant

Aéroport Lille-Lesquin

Accessibilité ferroviaire européenne et nationale

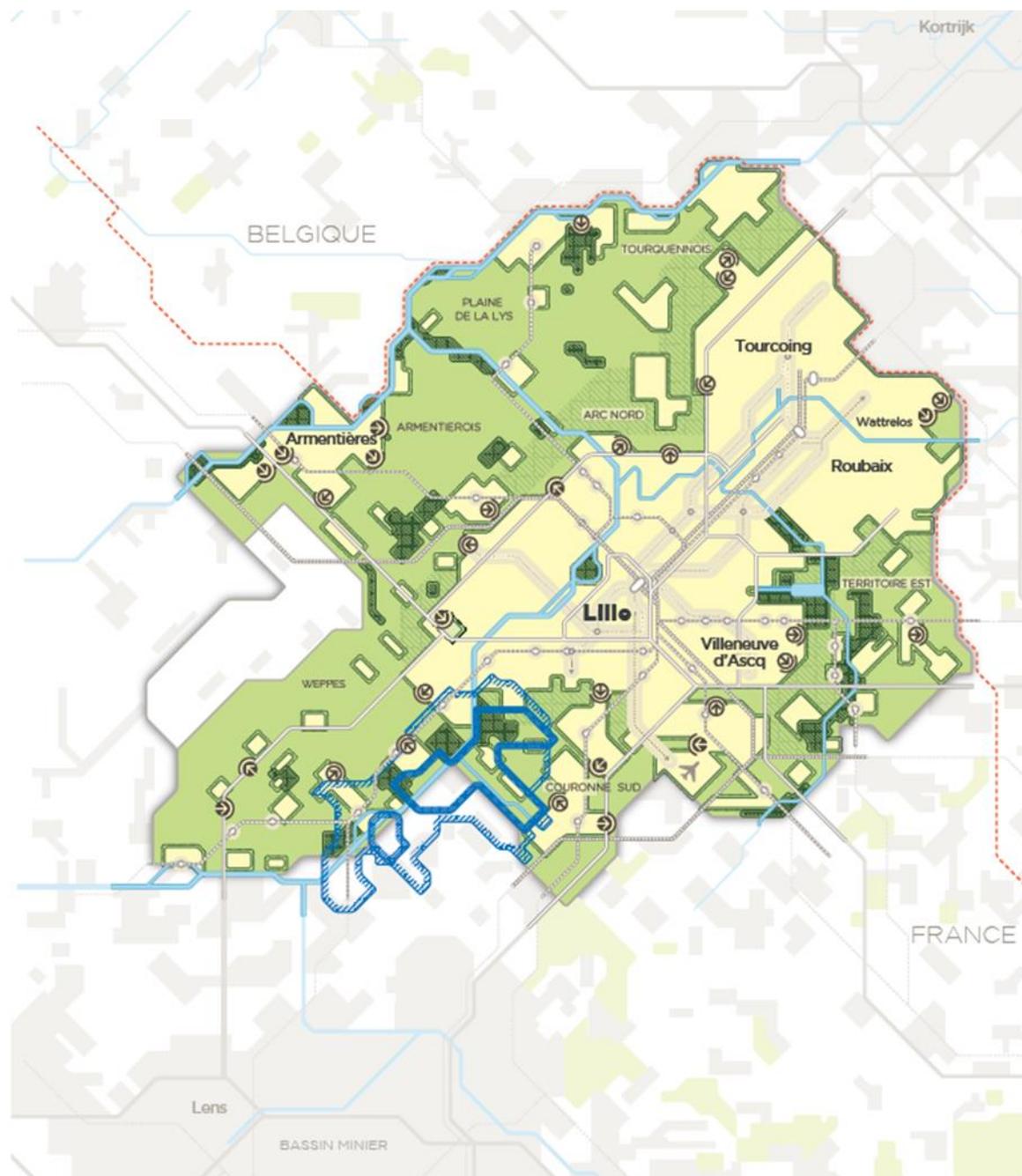




Schéma d'orientation

Valoriser la trame verte et bleue

Préserver les espaces de biodiversités

-  Sanctuariser les réservoirs de biodiversité
-  Préserver les espaces naturels relais
-  Préserver les milieux humides en fonction de leur intérêt écologique

Reconquérir les espaces de biodiversité et les continuités écologiques

-  Favoriser la conservation et la restauration des continuités écologiques
-  Conforter et développer les fonctionnalités écologiques des cours d'eau à fort potentiel
-  Créer des zones tampons afin de renforcer la protection des réservoirs de biodiversité
-  Développer les boisements

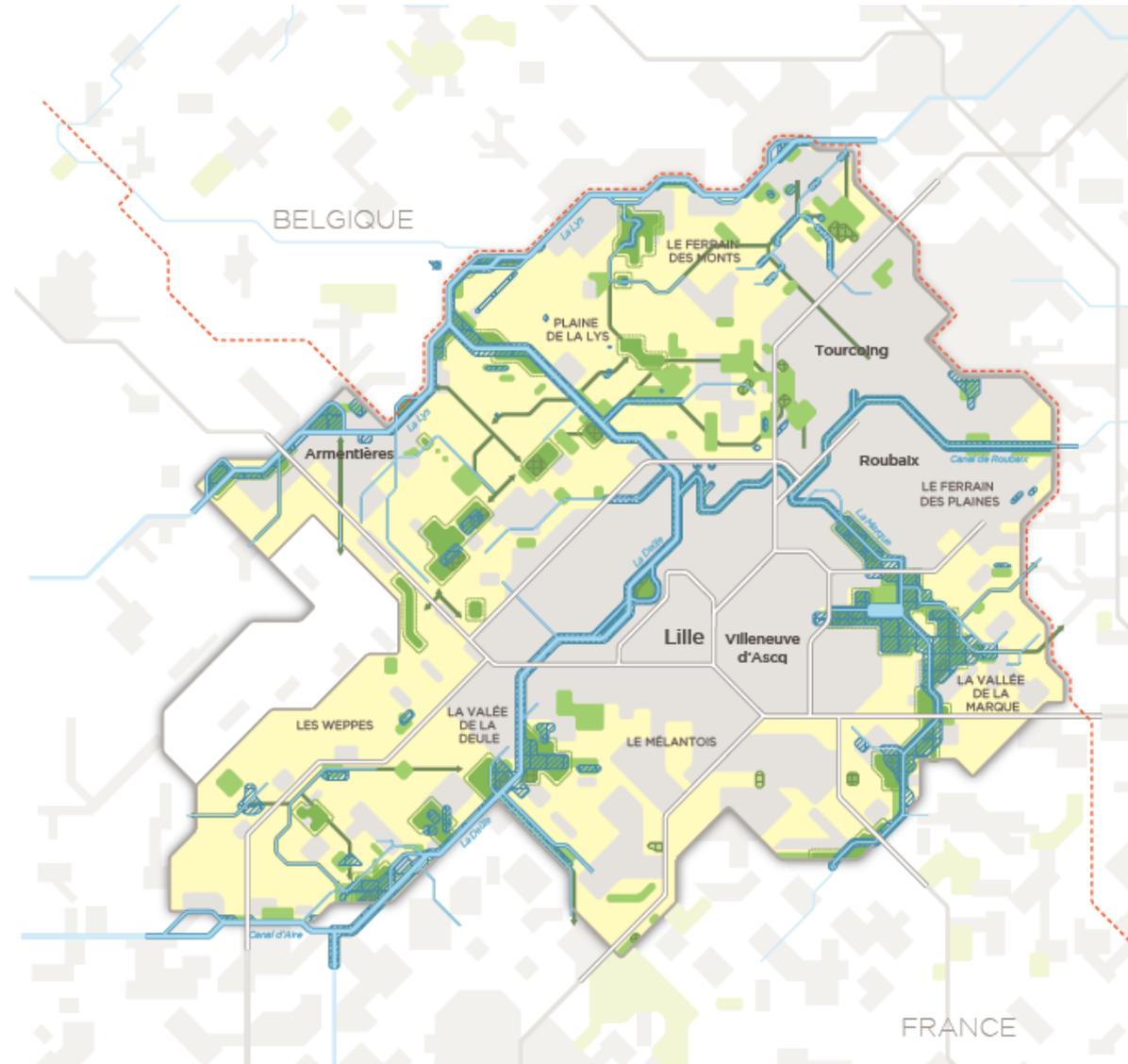




Schéma d'orientation

Améliorer le cycle de l'eau

Préserver et reconquérir les ressources en eau souterraines

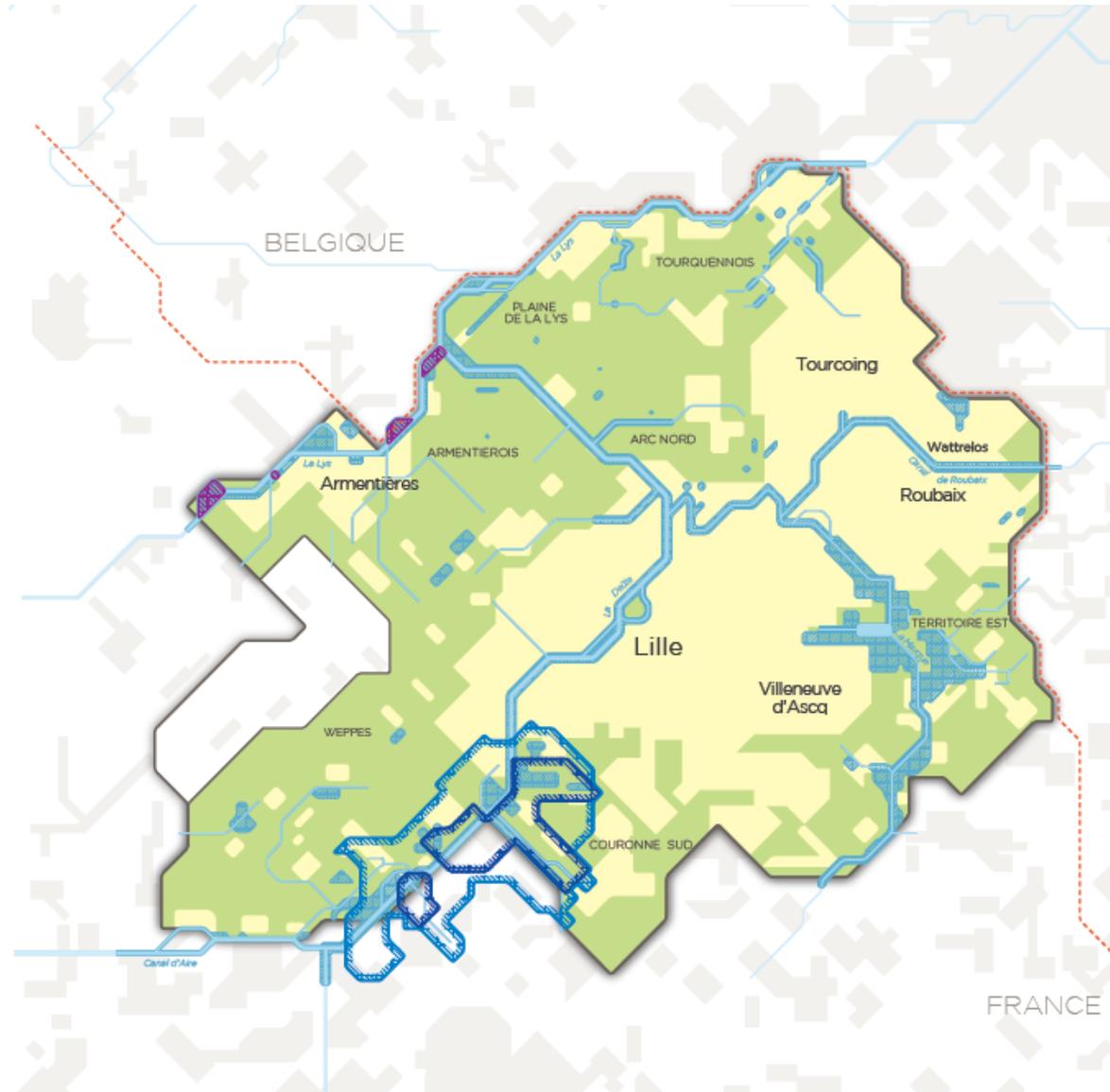
-  Dans les secteurs de vulnérabilité totale de l'aire d'alimentation des captages
-  Dans les secteurs de vulnérabilité très forte de l'aire d'alimentation des captages

Assurer le maintien et le renforcement des fonctionnalités des zones humides locales

-  Dans les Zones Humides Locales

Se prémunir contre le risque inondation

-  Périmètre du Plan de Prévention des Risques Inondation



↳ Schéma d'orientation
Favoriser le rayonnement économique et créer les conditions de son développement pour dynamiser l'emploi

Accompagner le développement des entreprises par le maintien et le développement d'une offre économique diversifiée

- Favoriser la mixité des fonctions urbaines, maintenir et développer l'accueil d'activités économiques
- Maintenir les fonctions économiques et optimiser l'usage du foncier
- Développer une offre foncière à vocation économique en extension
(Ne sont représentés que les secteurs majeurs de développement économique d'une surface supérieure ou égale à 20 ha.)

Affirmer les centralités de la métropole comme lieu prioritaire de développement des fonctions économiques métropolitaines

- 1. Soutenir le développement des fonctions urbaines supérieures dans le cœur métropolitain
- 2. Conforter les centralités métropolitaines des villes centres d'agglomération
- Inciter au développement d'une offre tertiaire sur l'axe des grands boulevards

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

- Favoriser la diversification de l'activité aux abords du canal en intégrant la dimension fluviale
- ▼ Consolidar les filières innovantes et conforter la vocation des sites d'excellence
- Existants :
 1. Eurallie;
 2. Eurasanté;
 3. Euratechnologies;
 4. Union
 5. Plaine Image;
 6. Haute Borne;
- En création :
 7. Euralimentaire;
 8. Blanchemaille;
 9. Euraloisirs
- Développer la place de l'université comme acteur du développement économique
- Favoriser une synergie économique avec les territoires transfrontaliers et voisins

Favoriser l'émergence du projet agricole du territoire

- Accompagner le développement du site d'excellence économique Euralimentaire
- Préserver l'activité agricole, soutenir sa diversification et développer les circuits de distributions locaux

S'appuyer sur les infrastructures de transport structurantes dans le choix de répartition de l'activité économique

- Favoriser l'intensification des liaisons portuaires et le développement de la logistique fluviale en tirant profit du projet Canal Seine Nord
- Préserver les zones portuaires existantes, contribuer à leur requalification et à leur développement

Fond référentiel :

- Accessibilité ferroviaire européenne et nationale
- Déploiement de l'offre aéroportuaire
- Mise à grand gabarit de la Lys et de la Deûle
- Réseau routier majeur
- Projet de transport urbain structurant

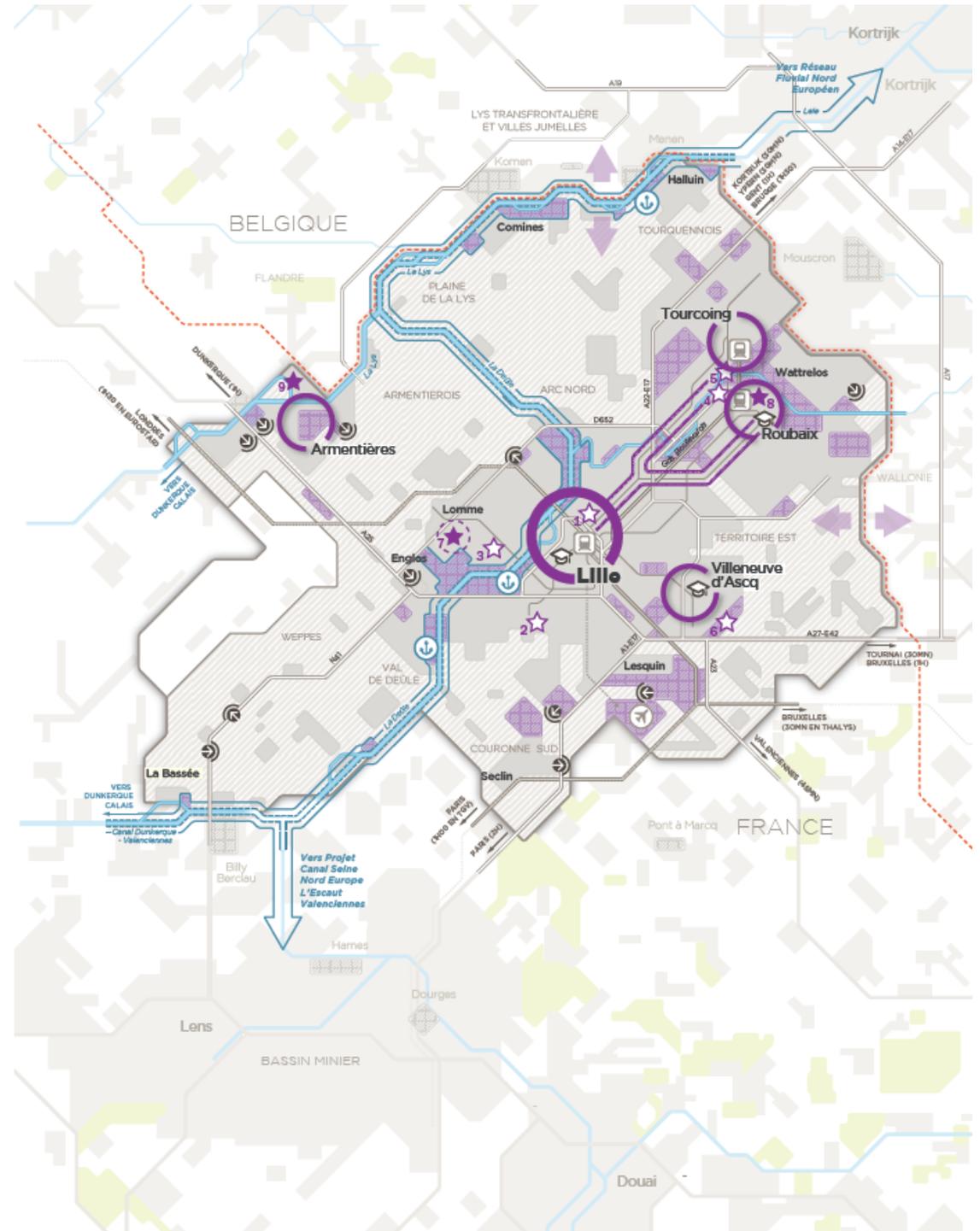




Schéma d'orientation

Promouvoir une offre commerciale équilibrée et de qualité sur le territoire

Conforter l'armature urbaine multipolaire de la métropole

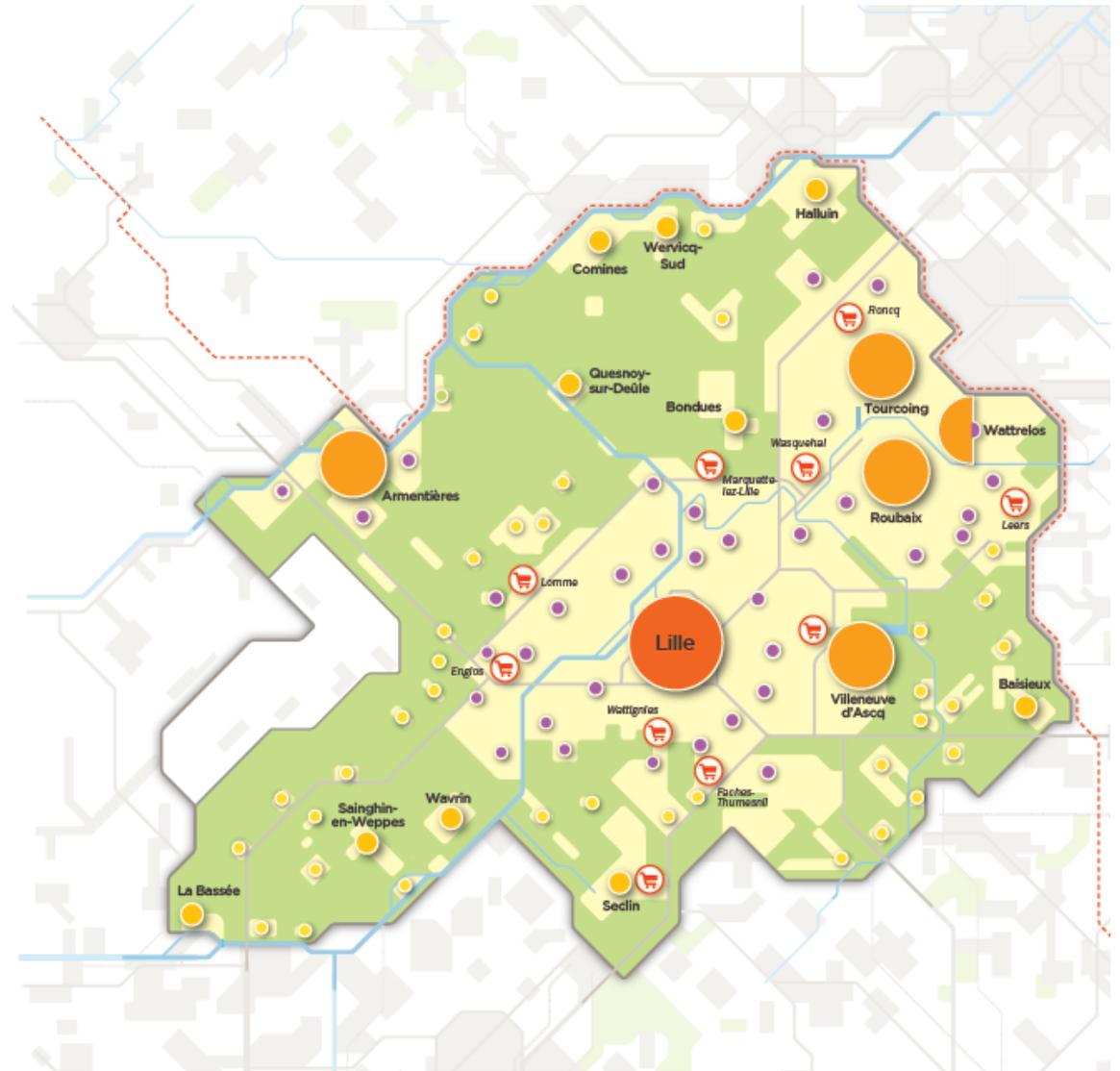
- Renforcer le rayonnement de la centralité commerciale urbaine métropolitaine
- Conforter le rayonnement des centralités commerciales d'agglomération
- Conforter le rayonnement des centralités commerciales des villes de la couronne urbaine
- Conforter les centralités commerciales urbaines des villes d'appui et relais
- Préserver et développer les centralités commerciales urbaines de proximité des villes et villages durables.

Maîtriser le développement de l'offre commerciale intermédiaire.

- Rationnaliser les implantations dans les centralités commerciales complémentaires et contenir le développement commercial diffus.

Restructurer les pôles commerciaux monofonctionnels.

- Inciter à l'amélioration de la qualité urbaine, à une utilisation optimisée du foncier et accompagner leur intégration dans leur environnement immédiat



↳ Schéma d'orientation
**Renforcer l'attractivité
 de la métropole et affirmer
 son rôle de capitale régionale
 à travers son offre de mobilité**

**Améliorer
 l'accessibilité au
 territoire**

Conforter les portes d'entrées multimodales

🚆 Internationale

🚗 Nationale

🔄 Favoriser l'interconnexion des réseaux structurants de déplacements (TER, métro, tramway, autoroutier)

Améliorer l'accessibilité multimodale du cœur métropolitain

➡ Permettre la création d'une connexion multimodale avec l'aéroport Lille-Lesquin

Favoriser l'ouverture multimodale du territoire

▼ Améliorer l'accessibilité multimodale de la métropole

➡ Conforter et optimiser le réseau ferroviaire à grande vitesse en améliorant les infrastructures et services de transport ferroviaires vers les métropoles européennes

➡ Renforcer les liaisons ferroviaires avec l'ensemble du territoire euro-métropolitain.

➡ Renforcement des liaisons ferroviaires avec l'ensemble de la Région Hauts-de-France

➡ Permettre la réalisation du réseau express grand Lille

▼ Optimiser et permettre le développement de l'accessibilité fluviale

➡ Permettre le développement des liaisons fluviales en tirant profit du projet Canal Seine Nord et accompagner les projets de mise à grand gabarit de la Lys et de la Deûle et favoriser l'intensification des liaisons portuaires

Améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau routier

➡ renforcer la robustesse du réseau routier magistral

➡ 1. Contournement sud-est de Lille reliant l'A1 depuis seclin aux autoroutes A 23 et A 27

➡ 2. Mise à 2x3 voies de l'A25,

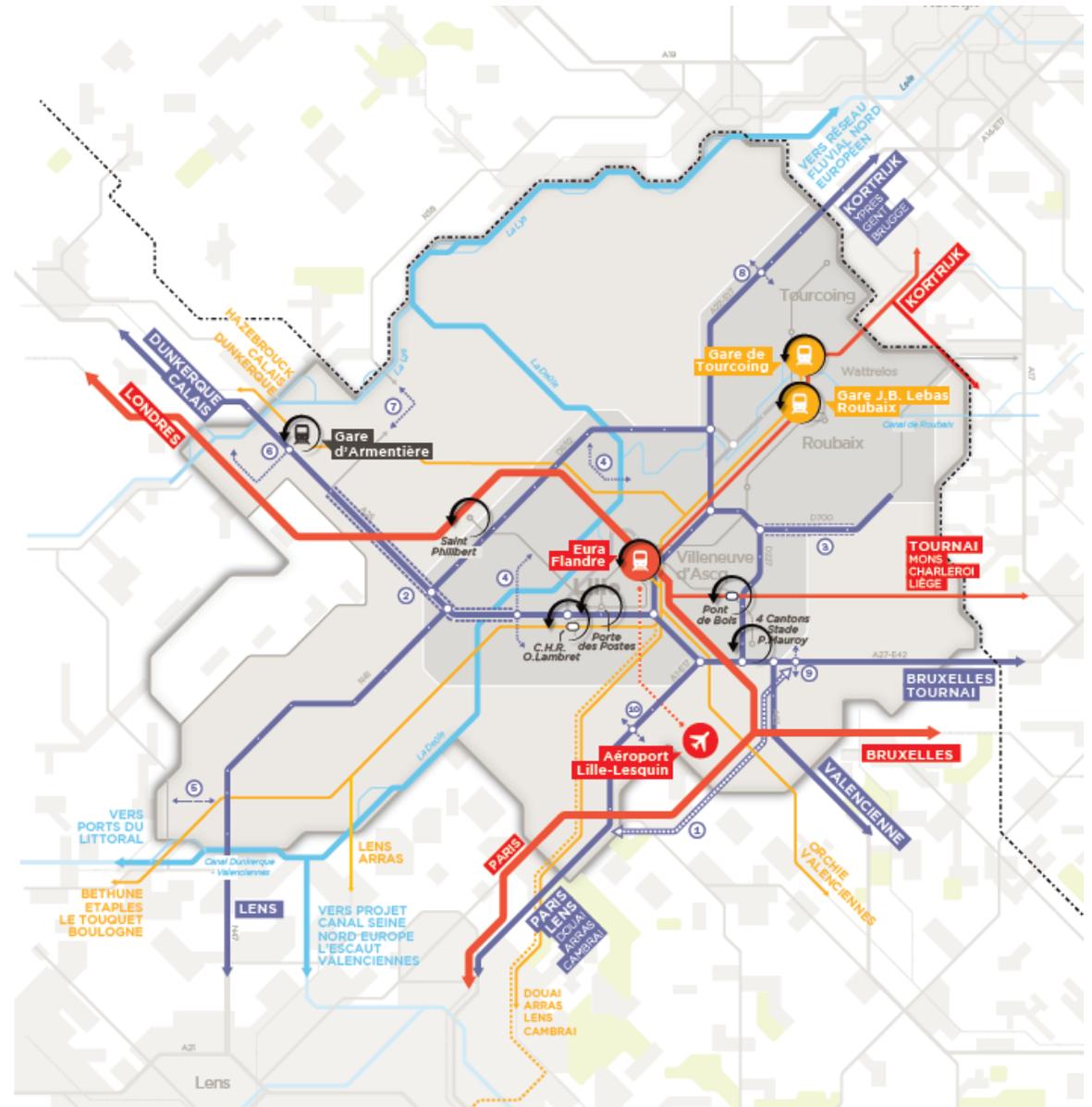
➡ 3. Mise à 2x2 voies de la D700

➡ 4. Liaisons intercommunale

➡ 5. Contournement de La Bassée (en cours)

➡ 6. Aménagement des continuités entre le contournement de la Chapelle d'Armentières et la N 58 belge

➡ Echangeurs à créer :
 7. Porte des Anglais;
 8. Petit Menin (en cours);
 9. Haute-Borne;
 10. Templemars



↳ Schéma d'orientation
Favoriser le report modal et promouvoir une offre de déplacement alternative à la voiture particulière

Apporter une réponse graduée permettant le report modal sur l'ensemble du territoire métropolitain



1. Favoriser l'accès aux axes de transports ferroviaires structurants (TER) et inciter au report modal grâce à la mise en œuvre d'un réseau de parc relais et le développement du maillage doux

2. Conforter les possibilités de parcours en transport en commun (TRAM+métram+tram) et favoriser le report modal grâce à la mise en œuvre d'un réseau de parc relais et le développement du maillage doux

■ Limiter le stationnement à destination pour inciter l'usage des transports en commun

○ Renforcer l'intermodalité autour des gares structurantes

Améliorer le maillage en transport en commun

→ Permettre l'arrivée de nouvelles offres de transports urbains structurants

↔ Conforter les pôles d'échanges multimodaux existants

→ Permettre le développement de navette fluviale

— Bus à haut niveau de service à conforter et à développer

Développer les continuités cyclables

— Développer les continuités cyclables à l'échelle de l'eurométropole

— Appuyer le maillage doux de la métropole sur les axes de transports ferroviaires désaffectés

Infrastructures

- TER
- Metro/Tramway
- Réseau routier majeur
- Réseau fluvial

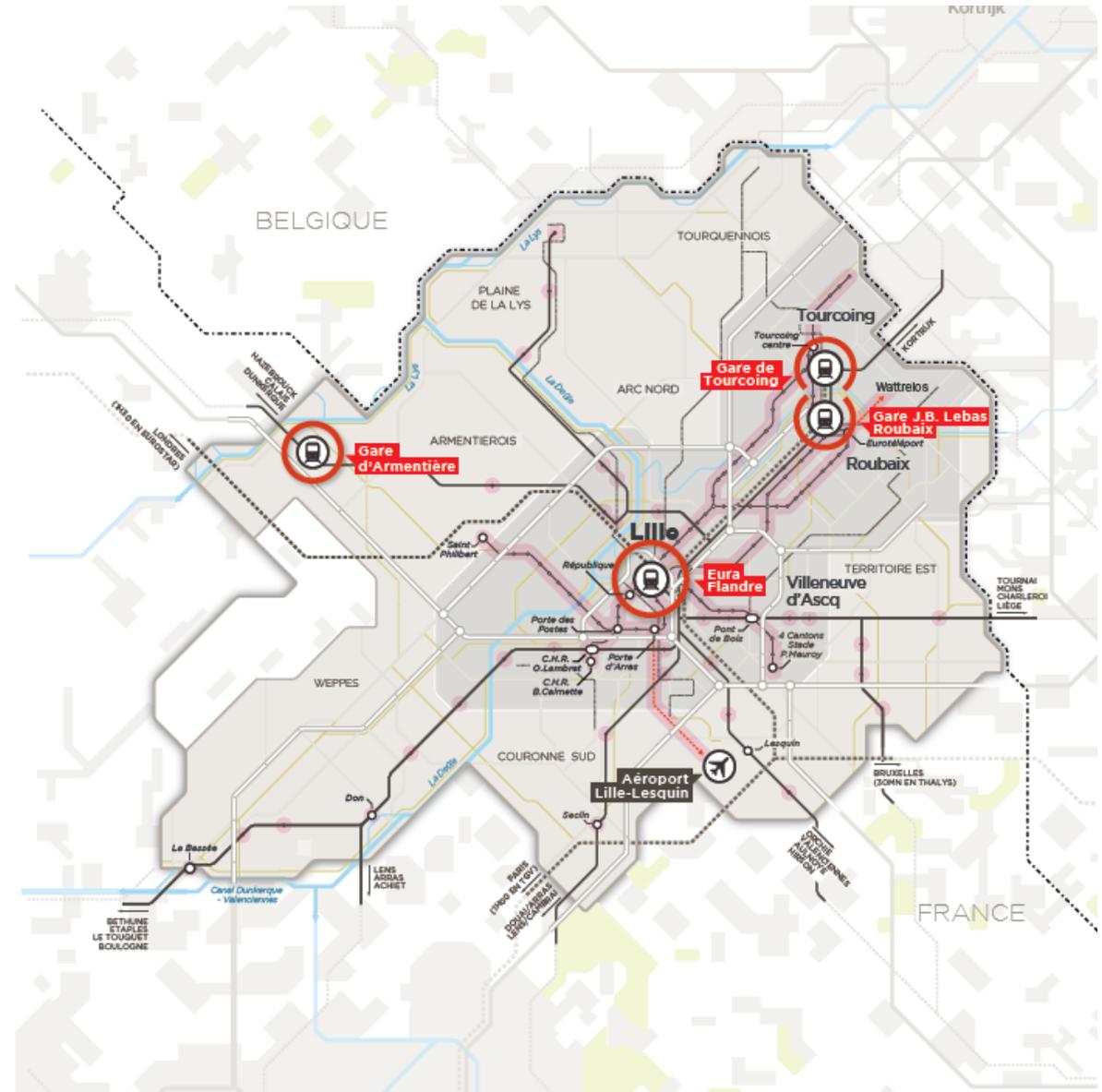


Table des matières

Projet d'aménagement et de développement durables	1
preambule	3
Les attendus législatifs	5
Les attendus du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	6
Le territoire de la Métropole Européenne de Lille	8
Le sens du projet de territoire à l'horizon 2025	10
Les objectifs poursuivis pour la révision du PLU	12
Les quatre volets du Projet d'Aménagement et de Développement Durables	12
Un nouvel élan en matière d'attractivité et de rayonnement	16
<i>Renforcer l'attractivité de la Métropole Européenne et affirmer son rôle de capitale régionale</i>	18
Affirmer les centralités de la métropole comme lieu prioritaire de développement des fonctions métropolitaines	18
Améliorer l'accessibilité au territoire et favoriser son ouverture	19
Renforcer l'attractivité de l'économie métropolitaine, sa compétitivité et son caractère innovant	21
Développer l'attractivité résidentielle en répondant aux besoins des habitants	23
Faire des grands équipements des lieux de développement et de promotion du territoire	24
Faire de la qualité urbaine et de la richesse du patrimoine architectural, urbain et paysager des leviers de l'attractivité	25
<i>Favoriser l'émergence du projet agricole du territoire</i>	27
Soutenir une agriculture métropolitaine durable en préservant les exploitations et en favorisant les pratiques agricoles responsables	27
Renforcer l'économie agricole en accompagnant le projet alimentaire de territoire	28
Développer une identité rurale dynamique en permettant la diversification des usages dans les espaces agricoles et naturels	29
<i>Construire la métropole intelligente de demain</i>	31
Accompagner la transformation numérique de la métropole	31
Accompagner l'évolution numérique dans les mobilités	31
Permettre le développement des services numériques du territoire	31
Prévoir l'aménagement des réseaux intelligents	31
Favoriser les conditions du développement l'innovation	32
Un aménagement du territoire performant et solidaire	33
<i>Soutenir un développement urbain optimisé limitant la consommation foncière et l'étalement urbain</i>	35
Favoriser la mobilisation du foncier en renouvellement urbain et maîtriser l'extension urbaine	35
Optimiser l'utilisation du foncier en renouvellement comme en extension	36
<i>Conforter l'armature urbaine à travers une organisation efficace du territoire</i>	38
S'appuyer sur l'armature urbaine pour graduer l'offre de logements	38
Favoriser les centralités urbaines quel que soit leur niveau dans l'armature urbaine	38
Définir des localisations préférentielles des zones d'extension à vocation résidentielle et mixte	39

<i>Affirmer le rôle structurant de l'armature agricole et naturelle dans le développement métropolitain</i>	40
Reconnaître les espaces agricoles et naturels comme éléments structurants de l'organisation du territoire	40
Reconquérir les entrées de ville et de village	40
Traiter de façon qualitative les franges entre les espaces urbains et les espaces agricoles et naturels	41
<i>Valoriser la richesse du patrimoine paysager, urbain et architectural du territoire</i>	42
Anticiper l'évolution des systèmes patrimoniaux, marqueurs des paysages urbains et ruraux du pays lillois	42
Accompagner la valorisation des ensembles et éléments remarquables de la métropole, supports d'attractivité touristique et lieux d'activités et de vie	43
S'appuyer sur les ensembles et éléments du quotidien comme remparts à la banalisation des paysages et ressources du cadre de vie	44
<i>Réduire les inégalités socio-spatiales du territoire</i>	46
Accrocher les territoires urbains en relégation aux dynamiques de développement métropolitaines	46
Accompagner les projets urbains des quartiers en politique de la ville	47
Soutenir le développement des espaces ruraux	48
Accompagner les dynamiques territoriales	50
Élargir le cœur métropolitain pour accroître son attractivité	50
Accompagner la mutation de la ville du canal urbain	51
Renforcer le rayonnement de l'arc sud-est	52
Affirmer le rôle structurant de la ville du Grand Boulevard et y garantir une qualité urbaine	53
Structuré autour de l'axe historique reliant Lille aux villes de Roubaix et Tourcoing, le territoire de la ville du Grand boulevard présente la particularité de traverser des ambiances urbaines très contrastées tout en gardant une identité commune reconnue dans l'espace métropolitain. Compte tenu de la qualité de sa desserte en transport en commun, du bon niveau d'équipement des communes traversées et de la qualité générale des cadres de vie, il convient d'intensifier les dynamiques sur les abords du Grand Boulevard, de conforter les centralités existantes tout en préservant et en mettant en valeur les caractéristiques architecturales et paysagères.	53
Conforter les villes centres d'agglomération et leur couronne	53
Valoriser le territoire des villes relais et des villes d'appui comme élément structurant des campagnes métropolitaines	54
Assurer un devenir harmonieux des villes et villages durables dans le respect de leur diversité	55
Accompagner les dynamiques territoriales spécifiques	55
Une stratégie innovante et exemplaire sur le plan environnemental _____ 58	
<i>Accompagner l'adaptation du territoire au changement climatique</i>	60
Maîtriser l'impact des gaz à effet de serre du modèle de développement et des projets d'aménagement	60
Anticiper et atténuer les impacts du dérèglement climatique	60
<i>S'engager de façon ambitieuse et innovante dans la transition énergétique</i>	62
Favoriser la performance énergétique dans les constructions et les aménagements	62
Faciliter la production et l'autoconsommation d'énergies renouvelables et de récupération	62
Permettre et optimiser les réseaux de distribution d'énergie au service de la transition énergétique	63
<i>Améliorer le cycle naturel de l'eau</i>	64
Préserver et reconquérir les ressources en eau souterraines	64
Assurer le maintien et le renforcement des fonctionnalités des zones humides locales	65
Se prémunir contre le risque d'inondation	65
Préserver et reconquérir la trame verte et bleue	67

Sanctuariser les réservoirs de biodiversité	67
Développer les zones tampons	67
Préserver les espaces naturels relais	67
Favoriser la conservation, la restauration et la création des corridors écologiques	67
Préserver les milieux humides en fonction de leur intérêt écologique	68
Conforter et développer les fonctionnalités écologiques des cours d'eau à fort potentiel	68
Protéger et développer les boisements	68
Construire et préserver une métropole du bien être au service des habitants	69
Promouvoir un développement territorial favorable à la santé des habitants	69
Préserver la santé des personnes et la sécurité des biens par la prise en compte des risques technologiques et naturels	71
Une métropole facilitatrice pour bien vivre au quotidien	72
<i>Développer la métropole des proximités</i>	74
Répondre aux besoins de proximité	74
Faire réapparaître la nature en ville	74
Participer de l'efficacité des services urbains	75
<i>Développer un cadre de vie adapté aux attentes de chacun</i>	76
Promouvoir la qualité dans les opérations d'aménagement	76
Développer des espaces publics de qualité adaptés aux évolutions des usages	77
Développer la qualité des frontages	78
Encourager une architecture attentive au site et aux usages	78
Permettre l'accès et la découverte des espaces naturels	79
Exploiter les cours d'eau et leurs abords comme vecteurs d'un développement de qualité	79
<i>Dynamiser la production de logements et promouvoir la qualité d'habiter pour tous</i>	81
Encourager la construction neuve et l'évolution du parc existant	81
Favoriser une offre de logements digne, confortable et adaptée à tous	81
<i>Améliorer les conditions de déplacements sur le territoire</i>	84
Optimiser les usages de déplacements	84
Accompagner les nouveaux comportements de mobilité	86
Renforcer les grands pôles d'échanges et l'intermodalité	86
Permettre le développement du transport multimodal de marchandises	87
<i>Créer les conditions du développement des entreprises pour dynamiser l'emploi</i>	88
Accompagner les entreprises par le maintien et le développement d'une offre économique diversifiée	88
Réinventer la ville économique	89
Promouvoir une offre commerciale équilibrée et de qualité sur le territoire	90
Conforter les centralités commerciales urbaines	90
Maitriser le développement de l'offre commerciale intermédiaire	91
Accompagner les nouveaux modes de consommation	91
Restructurer les pôles commerciaux monofonctionnels d'agglomération	91
Promouvoir un tissu commercial plus durable et qualitatif	91
Traduction graphique des orientations d'aménagement	93
Documents de travail non exhaustif	93

Projet