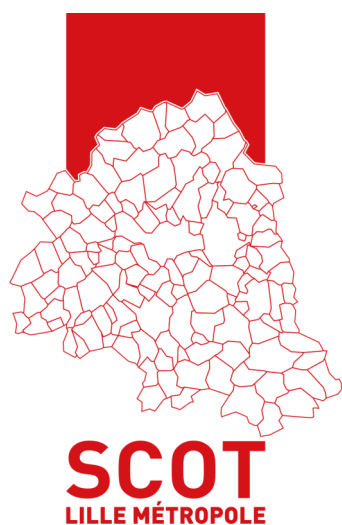




02.

Projet d'aménagement et de développement durables du SCOT de Lille Métropole

Projet approuvé lors du Comité Syndical du 10/02/2017
Délibération n°11-2017



PRÉFACE

Le 25 juin 2015, conformément à l'article L. 143-18 du Code de l'urbanisme, le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole a débattu sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD). Ces orientations sont fixées dans le respect de l'article L. 141-4 du Code de l'urbanisme définissant le contenu du PADD, aux termes duquel :

« Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.

Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale prend en compte la charte de développement du pays ».

Les orientations du PADD sont définies selon une approche thématique, guidée par deux ambitions transversales :

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

Ces deux ambitions sont de véritables fils rouges pour le projet du SCOT de Lille Métropole. Ils trouvent à s'exprimer à travers cinq axes thématiques débattus :

- la mobilisation en faveur du développement économique et l'innovation ;
- l'amélioration de l'accessibilité du territoire et de la fluidité des déplacements ;
- la réponse aux besoins en habitat dans une dynamique de solidarités ;
- le renforcement de la qualité du cadre de vie et l'exemplarité en matière environnementale ;
- la satisfaction des besoins de proximité des habitants.

Ces axes thématiques marquent de leur empreinte les outils de spatialisation et de gouvernance à mettre en place :

- l'armature urbaine, sa trame "rouge brique" et l'armature verte et bleue qui guident la localisation du développement urbain et la maîtrise de l'étalement urbain ;
- les territoires de projets qui identifient des secteurs à enjeux métropolitains particuliers nécessitant une approche qui transcende les limites administratives ;
- l'évolution des outils de gouvernance pour simplifier et raccourcir les procédures, libérer et mobiliser les énergies et les acteurs publics et privés du territoire.



SOMMAIRE

PRÉFACE.....	3
DEUX AMBITIONS TRANSVERSALES	7
Développer, dynamiser, fluidifier.....	9
Protéger, préserver, reconquérir	13
LES AXES THÉMATIQUES	17
Se mobiliser pour l'économie et l'emploi de demain	19
Se mettre au service des ambitions économiques du territoire	20
Soutenir la création d'écosystèmes économiques	22
Créer une offre en foncier et en immobilier adaptée à l'accueil des activités économiques	25
Améliorer l'accessibilité du territoire et la fluidité des déplacements	29
Garantir l'accessibilité à grande échelle	30
Organiser la mobilité à l'échelle euro-régionale	33
Assurer la fluidité interne du territoire	35
Répondre aux besoins en habitat dans une dynamique de solidarités	39
Développer une offre résidentielle adaptée et diversifiée	40
S'engager en faveur d'une offre d'habitat sain et performant.....	42
Lutter contre les inégalités sociospatiales	44
Renforcer la qualité du cadre de vie et viser l'exemplarité en matière environnementale	47
Affirmer le rôle de l'armature verte et bleue	49
Garantir un cadre respectueux des ressources naturelles et de la santé publique.....	52
Préparer l'avenir énergétique de la métropole	55
Reconnaître la richesse et la diversité du patrimoine et des paysages	56
Satisfaire les besoins de proximité des habitants	59
Concevoir des espaces publics de qualité porteurs du vivre ensemble	60
Construire une armature commerciale.....	61
Développer une métropole des arts, de la culture et des sports	62
Mettre en œuvre la ville intelligente et connectée.....	63
SPATIALISATION ET GOUVERNANCE	65
Le compte foncier	67
Un compte foncier au plus près des communes	68
Garantir une consommation foncière mesurée	69
L'armature urbaine	71
Les grands principes	72
Le dessin de l'armature urbaine	74
Les territoires de projets	77
La démarche « Territoire de projets »	78



DEUX AMBITIONS TRANSVERSALES

- DÉVELOPPER, DYNAMISER, FLUIDIFIER
- PROTÉGER, PRÉSERVER, RECONQUÉRIR



DÉVELOPPER, DYNAMISER, FLUIDIFIER

Bénéficiant d'une position géographique exceptionnelle au cœur du quadrilatère dessiné par Paris, Londres, la Randstad Holland et la Rhénanie du Nord-Ruhr, la métropole lilloise occupe une place fondamentale au sein du système urbain régional et transfrontalier.

Le schéma directeur de 2002 avait pour ambition de transformer un territoire composé d'un archipel de villes en une véritable Métropole. La dimension métropolitaine du territoire est aujourd'hui une réalité incontestable par sa taille, son poids démographique, son importance économique en tant que premier **pôle d'emploi régional** et en tant que **carrefour routier et « hub » ferroviaire**, proche des grands ports européens (Anvers, Rotterdam, Dunkerque).

En complémentarité avec les autres pôles urbains de la grande Région, l'enjeu est désormais d'amplifier cette dynamique en valorisant les spécificités du territoire :

- une **métropole européenne**, attractive, régionale et transfrontalière ;
- une **métropole innovante** qui se développe au travers de ses pôles d'excellence ;
- une **métropole marchande** ancrée dans l'histoire du territoire, accueillant de nombreux sièges de la grande distribution et reconnue comme place tertiaire ;
- une **métropole universitaire** renforcée par l'émergence d'une grande université publique (fusion des trois universités lilloises) en synergie avec l'Université Catholique de Lille ;
- une **métropole agricole**, dotée d'une solide filière agro-alimentaire (la région Hauts-de-France est la première région agricole en Europe) ;
- une **métropole créative**, troisième pôle urbain d'industries culturelles en France et reconnue pour son rayonnement depuis Lille 2004, capitale européenne de la culture.

PRIORISER LA LIBÉRATION DES ÉNERGIES POUR DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE ET LE LOGEMENT

Document d'aménagement et de planification le SCOT de Lille Métropole constitue un outil de soutien aux ambitions notamment économiques du territoire.

Libérer les énergies, c'est avant tout se mettre au service des projets et des dynamiques territoriales en :

- fixant des objectifs d'aménagement à la mesure d'une métropole, capitale régionale : 110 000 nouveaux habitants, 130 000 logements nouveaux, cœur du développement économique régional ;
- impulsant des projets et des synergies au travers des pôles de compétitivité ;
- s'inscrivant dans la démarche régionale de la Troisième révolution industrielle ;
- définissant des outils simples d'application du SCOT ;
- proposant un foncier durable et adapté aux projets économiques et de logements.

Pour accomplir ses défis, le territoire s'appuiera sur les filières du bâtiment et de la construction. Rénovation, nouveaux matériaux, habitats modulables, intelligents, producteurs d'énergie sont autant de thématiques qui impactent le développement de cette filière fortement pourvoyeuses d'emplois locaux.

ACCÉLÉRER LA DYNAMIQUE DE LILLE MÉTROPOLE COMME CAPITALE DE LA RÉGION NORD-PAS DE CALAIS-PICARDIE

Développer une métropole attractive

La métropole lilloise dispose de nombreuses fonctions métropolitaines stratégiques dans les domaines de la santé (centre hospitalier régional), de la formation (universités et grandes écoles), de la culture (grands musées et multiples lieux de diffusion), des sports (Grand Stade et vélodrome), des affaires (Lille Grand Palais), des transports (gares TGV) et de l'économie.

Vecteurs de dynamisme et de rayonnement, ces fonctions métropolitaines ont vocation à être renforcées en complémentarité avec les autres pôles urbains de la grande Région. Ainsi, le soutien d'une métropole universitaire de rang international et la valorisation du potentiel touristique du territoire sont des éléments clefs pour attirer de nouvelles populations de façon pérenne. La qualité des équipements existants (Lille Grand Palais, Grand Stade) est l'un des vecteurs de ce rayonnement.



Renforcer la métropole européenne

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

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

Consolider les coopérations régionales

La métropole saisira les opportunités offertes par une grande Région diverse en intensifiant ses échanges et en recherchant les complémentarités avec l'ensemble des territoires voisins. La mise en réseau des équipements à l'échelle de ce large bassin de vie est un enjeu fort. La mutualisation des ingénieries des collectivités représente également une possibilité d'approfondir les coopérations et la solidarité entre les territoires.

À titre d'exemple, la côte d'Opale offrant un accès à la mer, le Louvre-Lens ou encore le Bassin minier reconnu patrimoine mondial par l'Unesco constituent un potentiel important de loisirs dans un rayon proche. Une démarche collective et complémentaire offrirait à chacun l'opportunité de développer son aire d'influence tout en se positionnant sur un marché européen voire mondial.

Construire un territoire transfrontalier actif

La centaine de kilomètres de frontière de la métropole lilloise avec la Belgique constitue son caractère transfrontalier, unique en Europe à cette échelle. Des lieux privilégiés de connections doivent permettre de se réappropriier les espaces frontières et de les repenser. C'est notamment le cas de la vallée de la Lys qui matérialise naturellement en partie la frontière franco-belge mais aussi de la continuité urbaine au Nord-Est de la métropole qui se prolonge vers la Wallonie. Au-delà de la zone transfrontalière, les interfaces avec le Bassin minier marquent une connexion forte entre deux territoires sur laquelle s'appuie notamment le projet du Réseau Express Grand Lille.

FLUIDIFIER LE TERRITOIRE LILLOIS EN UTILISANT TOUS LES MODES DE TRANSPORTS

L'accessibilité est une condition indispensable au bon fonctionnement de la métropole. C'est une nécessité pour le développement économique, l'emploi, ainsi que pour la mobilité des personnes et des biens. Cela concerne aussi bien les flux locaux, les flux d'échanges avec les territoires voisins que les flux de transit.

Identifier des solutions pour compléter partiellement le réseau routier

Les difficultés d'accessibilité de la métropole et la congestion routière sont porteuses de nombreux risques : vulnérabilité des résidents périurbains, sécurité routière, pollution atmosphérique... Face aux enjeux socio-économiques et environnementaux, à la perspective d'évolution des coûts des carburants fossiles et au réchauffement climatique, il est urgent d'agir et d'améliorer dès à présent les déplacements et la mobilité sur le territoire.

Le territoire ne doit pas faire l'économie d'aménagements ponctuels de nouvelles infrastructures de déplacement pour accompagner son développement.

Optimiser les infrastructures de transports

L'optimisation concerne l'ensemble des mesures permettant d'améliorer le réseau (routier, ferroviaire, bus, covoiturage, mode doux) et de transporter, par de nouvelles infrastructures de transports (tram-train, tramway), plus d'usagers. Il convient aussi de bien articuler ces différents modes de transport, d'améliorer la lisibilité, l'information des voyageurs ou usagers permettant des usages plus fiables et nombreux et de mettre en place une gestion dynamique et intelligente du réseau routier (par la régulation des vitesses sur les voies à caractère autoroutier, une gestion et un contrôle d'accès, l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, le renforcement des parkings relais...).

Garantir l'accessibilité européenne du "hub" ferroviaire

Les liens entre Lille et Paris ont été intensifiés avec le développement du TGV qui met les deux agglomérations à 1h l'une de l'autre. Ce lien entre la capitale et la métropole a renforcé auprès des investisseurs étrangers, la place de Lille comme porte d'entrée vers le reste de la France. De même, la liaison grande vitesse vers Londres et le tunnel sous la Manche ont offert des capacités de développement de relations économiques, touristiques et culturelles.



L'enjeu aujourd'hui pour la métropole lilloise est le maintien, voire l'amélioration de ces liens ferrés vers les grandes métropoles européennes voisines (Paris, Londres, Anvers, Cologne, Rotterdam, Amsterdam, etc.). Pour cela, il est indispensable de continuer à tisser des connections avec les grands systèmes d'échanges nord-européens et de garantir un nombre d'arrêts suffisants et adaptés à des déplacements quotidiens.

Miser sur le canal à grand gabarit comme axe majeur du développement du territoire

La création du canal Seine-Nord Europe constitue une opportunité exceptionnelle pour la métropole lilloise et ses territoires voisins avec le quintuplement attendu du trafic fluvial sur l'axe nord-sud. Vecteur de relance économique, solution d'avenir pour le transport multimodal et support à l'aménagement du territoire, l'arrivée du canal Seine-Nord doit être saisie comme un axe de développement central et structurée dans une vision stratégique d'ensemble à l'échelle métropolitaine, régionale et transfrontalière.

Ainsi, les ports français de Dunkerque, de Calais et de Boulogne-sur-Mer, mais aussi belges, de Zeebrugge, Anvers et Gand, offrent, dans leur diversité, une possibilité d'ouverture à l'international essentielle pour la métropole qui constitue, pour eux, un hinterland important.



PROTÉGER, PRÉSERVER, RECONQUÉRIR

L'attractivité du territoire est inséparable de la qualité du cadre de vie et de l'environnement. En proposant des choix en matière de logement, d'économie, d'équipements, de trame verte et bleue ou encore de transports, le SCOT de Lille Métropole crée des conditions urbaines nécessaires à la transition du territoire vers un développement plus durable.

Mieux protéger l'environnement et le cadre de vie des habitants et prendre en compte le changement climatique sont des ambitions qui se traduisent de façon transversale par :

- l'organisation des déplacements ;
- un développement urbain équilibré entre territoires urbains et ruraux ;
- la création d'un cadre favorable pour une atténuation des émissions carbone par une meilleure maîtrise de l'énergie et le développement des énergies renouvelables et en renforçant la robustesse du territoire à partir de stratégies d'adaptation (mise en place de trame verte et bleue, gestion différenciée de la végétation...).

Ces objectifs au service des habitants et des entreprises engagent le territoire sur la voie de nouvelles formes de développement économique en cohérence avec la démarche vers la Troisième révolution industrielle engagée à l'échelle régionale.

PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE

La mise en valeur de son environnement et d'un cadre de vie de qualité et de proximité ainsi que des réflexions sur la qualité globale du cadre de vie comme instrument central d'une stratégie d'attractivité métropolitaine constituent des enjeux majeurs pour la métropole lilloise.

D'autres villes européennes, comme Lyon et Bordeaux, mais aussi Nantes ou Toulouse, ont pu faire de la qualité de leur cadre de vie un fer de lance de leur politique de développement métropolitain et de promotion territoriale, la métropole lilloise dispose d'atouts spécifiques à mettre en valeur et à faire connaître : son patrimoine bâti, naturel et culturel et sportif (parc de la Deûle, vallée de la Lys, Citadelle Vauban, patrimoine industriel...) mais aussi la

proximité à la mer, aux villes historiques de la Flandre et aux grandes capitales culturelles.

Faire de la voie d'eau un élément fédérateur

La métropole lilloise s'inscrit dans l'espace de l'Europe du Nord-Ouest par son hydrographie particulière, connexion naturelle avec les bassins de vie voisins. Vecteurs d'échanges économiques et commerciaux, les rivières et canaux ont fortement participé au développement du territoire. Ils constituent de formidables supports de biodiversité et une opportunité de valorisation et d'embellissement de la métropole.

Le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole souhaite relever le défi d'une cohabitation harmonieuse et exemplaire des fonctions écologiques, économiques, résidentielles et récréatives de la trame bleue. Le projet doit pouvoir fédérer toutes les énergies et permettre à l'ensemble des habitants et des usagers de se réapproprier la voie d'eau.

Protéger la ressource en eau indispensable et irremplaçable

Dans la métropole, les eaux de surfaces, tout comme une partie des eaux souterraines, sont toutefois dans un état dégradé, impactant ainsi la capacité de production d'eau potable du territoire. Il est primordial de contribuer à la reconquête de cette ressource et de sécuriser l'approvisionnement en eau de la métropole, mais aussi d'agir auprès des citoyens et de leur cadre de vie pour sensibiliser à sa protection.

Donner une nouvelle impulsion au projet de trame verte et bleue

Créer un véritable réseau maillé d'espaces verts, agricoles, naturels et récréatifs est une ambition de longue date pour la métropole, qui se mobilise depuis plusieurs années pour la réalisation d'une telle trame verte et bleue. Les progrès accomplis depuis dix ans concernent autant l'offre quantitative d'espaces de nature et de loisirs que leur diversité, leur qualité et leur notoriété.

La métropole doit donner à sa trame verte et bleue une nouvelle impulsion en intégrant pleinement la dimension écologique que lui ont reconnu les lois Grenelle. Il s'agit de lui permettre de répondre à de multiples enjeux : être un territoire de reconquête de la biodiversité et de préservation des ressources (notamment en eau), accueillir les



activités de loisirs des habitants, être un espace d'appui pour la prévention des risques, assumer des effets positifs pour le climat et l'air.

ASSURER LES CONDITIONS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Dans une métropole à la fois gourmande en énergie et très dépendante pour son approvisionnement en ressources exogènes et fossiles, les conditions d'une transition énergétique est un enjeu majeur d'attractivité économique et de solidarité.

Le territoire doit d'une part assurer les conditions pour une métropole sobre et efficace en énergie, d'autre part permettre l'émergence de la production d'énergies propres et renouvelables. Dès aujourd'hui, les conséquences prévisibles du changement climatique sont amenées à modifier la façon de concevoir la ville de demain et impactent les orientations en matière de développement urbain : la connexion des choix de développement urbain à l'accessibilité multimodale, la performance énergétique du bâti, la préservation des espaces agricoles et naturels, la limitation et minimisation de l'imperméabilisation du sol...

S'engager dans la Troisième révolution industrielle

Figurant parmi les régions pionnières des premières révolutions industrielles en Europe, le Nord - Pas de Calais a connu un développement économique et démographique inédit, fondé sur l'exploitation intensive de ses ressources houillères, le développement ferroviaire, l'essor de l'industrie textile et de la sidérurgie. Mais, il a aussi subi les effets dévastateurs de la désindustrialisation.

Aujourd'hui, s'appuyant sur les mêmes atouts intrinsèques (poids démographique, situation géographique, tissu économique), la région a choisi de s'engager sur la voie de la Troisième révolution industrielle pour devenir un terrain d'application et une référence en matière de déploiement des énergies renouvelables appuyé sur les technologies de l'information et de la communication (TIC).

Ainsi, elle s'est fixé des objectifs ambitieux partagés par le SCOT de Lille Métropole notamment en matière de production et stockage d'énergies renouvelables, les bâtiments à énergie positive, une gestion intelligente de l'énergie et la mobilité électrique. Les bases d'une économie positive émergent à travers les principes de l'économie circulaire et l'économie de la fonctionnalité offrant de nouvelles opportunités de développement source de croissance et de création d'emplois.

VALORISER LA MÉTROPOLE AGRICOLE

Au cœur de la grande région Nord - Pas de Calais - Picardie, la métropole lilloise figure parmi les régions agricoles les plus productives d'Europe et dispose d'une importante industrie agro-alimentaire.

La métropole préserve des espaces agricoles, en recherchant l'équilibre entre les besoins de l'activité agricole et du développement urbain. Elle valorise son statut de métropole agricole au travers d'un projet agricole capable de révéler les multiples implications du secteur agricole en tant que :

- porteur de développement économique (impact des choix d'aménagement sur l'activité agricole, développement de filières agro-alimentaires, circuits courts...);
- pourvoyeur d'une identité territoriale forte (via la structuration du paysage, le patrimoine bâti agricole, le terroir...);
- vecteur de qualité de cadre de vie (ouverture sur de grandes entités naturelles) dans l'équilibre entre attentes des habitants (promenades, loisirs) et conditions d'exploitations agricoles;
- garant d'un développement durable et équilibré du territoire dans un cadre de vie champêtre et attractif;
- appui à la biodiversité et la préservation de l'environnement (parcs agricoles, trames vertes et bleues, réserves de biodiversité...).

METTRE EN VALEUR LES SPÉCIFICITÉS DE L'ARMATURE URBAINE

Contrairement à d'autres grandes villes françaises, la métropole lilloise ne se structure pas autour d'une ville centrale. Ainsi, le cœur métropolitain couvre les villes de Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq, renforcé par les nombreuses villes de la première couronne (La Madeleine, Lambersart, St. André...).

Cette structure multipolaire et de base diffuse doit être envisagée comme une opportunité. La métropole lilloise est un territoire déjà bien équipé pour servir cette organisation spatiale particulière, bénéficiant d'un réseau d'infrastructures, notamment fluviales et ferrées, dense. Les espaces diffus de ce territoire multipolaire et les grandes friches industrielles représentent autant d'opportunités foncières pour envisager concrètement un développement urbain mixte préservant la place de l'économie en ville et la proximité aux fonctions urbaines. Pour cela, les efforts doivent être poursuivis en matière de renouvellement urbain, d'amélioration des interconnexions en transports publics et



de répartition des projets d'aménagements sur l'ensemble du territoire.

Le cadre naturel et historique de la métropole s'est construit autour de l'eau et de riches espaces agricoles constituant les particularités de la trame bleue et verte métropolitaine mais aussi sur un patrimoine bâti singulier, hérité du développement industriel (réseau de maisons de ville mi-toyennes en brique, fabriques, cheminée d'usines, beffrois...), caractérisant la trame rouge brique. Les trames bleue, verte et rouge constituent une identité commune avec les territoires voisins européens du Nord-Ouest de l'Europe. Comme les atouts de la multipolarité, elles représentent un important potentiel d'attractivité à exploiter.



LES AXES THÉMATIQUES

- SE MOBILISER POUR L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI DE DEMAIN
- AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE ET LA FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS
- RÉPONDRE AUX BESOINS EN HABITAT DANS UNE DYNAMIQUE DE SOLIDARITÉS
- RENFORCER LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE ET VISER L'EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE
- SATISFAIRE LES BESOINS DE PROXIMITÉ DES HABITANTS



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

Les évolutions socio-économiques et environnementales, l'économie de la connaissance, les nouvelles technologies de l'information et de la communication (gestion des données, impression 3D), le coût de l'énergie vont transformer en profondeur l'organisation des activités économiques, qu'elles soient productives ou résidentielles. Elles renforcent déjà les besoins en matière de proximité des habitants et des entreprises, et poussent à relever le défi de **la construction d'un nouveau modèle économique**, créateur d'emplois et de richesses durables pour le territoire.

Le territoire du SCOT a des atouts puissants pour s'engager dans cette voie. Il doit favoriser et bénéficier pleinement de l'émergence de cette nouvelle dynamique économique, qui doit accroître le rayonnement métropolitain, entraîner toutes les économies, créer des emplois pour tous les profils, et apporter richesses et valorisation pour le territoire.

Le SCOT propose pour cela de soutenir la **constitution d'écosystèmes économiques**, propices au développement de nouveaux liens collaboratifs entre les activités économiques. Ces écosystèmes s'appuient sur les fleurons historiques du territoire (distribution, vente à distance, agriculture et agro-alimentaire), intègrent ses fers de lance en matière d'innovation (numérique, santé, textile), valorisent ses potentiels encore insuffisamment révélés (patrimoine, trame verte et bleue, tourisme), et associent étroitement économie de l'excellence et économie de proximité.

En cohérence avec les politiques de développement économique des différentes intercommunalités du territoire, le SCOT doit créer les conditions de développement de ces écosystèmes, notamment par ses grands choix en matière foncière et immobilière.



SE METTRE AU SERVICE DES AMBITIONS ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE

Accompagner les mutations de l'économie métropolitaine, c'est porter plus loin l'effort de régénération accompli jusqu'à présent par le territoire. C'est définir et se mettre au service d'une vision stratégique et prospective du développement économique, en rassemblant, autour de cette dynamique commune, entreprises existantes, décideurs publics et privés, actifs du territoire et nouveaux talents.

ÉTABLIR LES GRANDS AXES ÉCONOMIQUES STRATÉGIQUES

Les ambitions transversales du SCOT se traduisent sur le plan économique en trois principaux axes stratégiques, complémentaires et de même importance.

Poursuivre le développement de l'attractivité métropolitaine

La métropole lilloise se construit en renforçant son rôle de porte d'entrée française de l'Europe du Nord-Ouest et ses liens économiques avec le territoire belge (villes proches, Bruxelles). Pour devenir moteur économique de la nouvelle région Hauts-de-France, la métropole recherche des synergies avec les territoires de la grande Région et des collaborations avec les territoires voisins (Bassin minier et transfrontalier).

Viser la création d'emploi et l'accroissement des richesses produites sur le territoire

Cette ambition qualifie la création d'emplois de tous niveaux, au service de tous les habitants (développement inclusif). La création de richesses pour le territoire (entreprises, savoir-faire, écosystèmes économiques, économie sociale et solidaire, etc.) et les retombées en termes de mise en valeur du territoire et du cadre de vie (environnement, paysage, santé).

Construire une nouvelle voie de développement

Centrée sur la Troisième révolution industrielle et l'économie circulaire, la construction d'un nouveau modèle économique s'appuie sur l'innovation et la recherche orientées vers une économie plus soutenable, « décarbonée », préparant la transition énergétique et s'appuyant sur le numérique.

De nouveaux écosystèmes économiques du territoire se structurent en tissant des liens entre filières historiques et activités émergentes.

ASSURER LES CONDITIONS ESSENTIELLES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les politiques publiques visent à favoriser le renforcement des leviers essentiels au développement économique du territoire.

Les fonctions stratégiques métropolitaines

Les activités à forte valeur ajoutée, fonctions de sièges sociaux, de gouvernance et de représentation.

Les savoirs et la connaissance

Le développement de la formation, de l'innovation et de la recherche publique et privée reposent sur l'affirmation de l'identité de pôle universitaire (création de l'Université de Lille), mais aussi par le renforcement des liens entre l'université, le monde économique, et la société civile.

L'amélioration de l'accessibilité externe et de la fluidité des déplacements de la métropole

La fluidité des déplacements métropolitains (route et fer) doit être améliorée.

La fonction de hub ferroviaire de la grande vitesse doit être préservée et renforcée pour un cœur de métropole connecté aux capitales du Nord de l'Europe, aux grandes villes françaises, ainsi qu'aux aéroports de Paris et Bruxelles.

Les activités fluviales doivent être valorisées avec le canal Seine-Nord Europe (fonctions transport de marchandises et tourisme fluvial).

L'engagement vers la qualité

Les objectifs de qualité sont vecteurs d'attractivité et de développement économique. L'amélioration des espaces publics qui structurent le quotidien, notamment dans les principaux centres métropolitains et dans les circuits touristiques aménagés, fait partie des priorités pour le territoire. Il en est de même de la production d'un bâti de qualité pour le logement, l'immobilier d'entreprise et l'aménagement des espaces productifs (comportement énergétique, souplesse typologique, architecture).

Une nouvelle gouvernance et de nouveaux outils

Pour assurer une gestion souple et efficace, des formes de gouvernance adaptées sont nécessaires pour mettre en œuvre les politiques publiques en matière de développement économique, d'emploi et de soutien à l'entrepreneuriat.



La mobilisation du foncier et de l'immobilier

Levier majeur d'action du SCOT, rassemblant les différents acteurs autour du volet économique du SCOT, la mobilisation du foncier et de l'immobilier économique se fera en lien avec les règles d'urbanisation générales du SCOT (armature urbaine) et en favorisant un usage intensif du foncier.

CONSACRER UN EFFORT SPÉCIFIQUE À DEUX DIMENSIONS PARTICULIÈRES

Le défi de la formation, de l'université et de la recherche

L'accès de tous à la connaissance et aux savoirs par l'éducation, la formation, l'utilisation des technologies de l'information et de la communication, constituent un défi majeur de cohésion sociale et de développement pour notre territoire.

Le SCOT de Lille Métropole entend promouvoir l'enseignement supérieur et la recherche en appréhendant ce sujet sous ses multiples dimensions (académique, économique, internationale, sociale, urbaine...), afin de :

- renforcer leur dimension internationale, en intensifiant les partenariats avec les établissements de la région, avec des régions européennes voisines ou au-delà, en facilitant la mobilité des étudiants et des chercheurs du territoire et en développant l'accueil de doctorants et de chercheurs étrangers ;
- favoriser le rapprochement des structures d'enseignement supérieur et de recherche de la métropole, en vue de plus grandes complémentarité et pluridisciplinarité ;

- rechercher l'implantation d'organismes nationaux de recherche scientifique ;
- favoriser les ponts et les échanges entre recherche académique et recherche privée, en profitant de nouveaux dispositifs, tels que les sociétés accélératrices de transfert de technologies (SATT) ou les fondations.

La logistique, maillon essentiel du développement économique

La logistique, qui génère un nombre important d'emplois sur le territoire, est indispensable au bon fonctionnement des activités productives comme résidentielles. Son rôle est crucial dans le développement de tous les écosystèmes économiques.

Le métropole lilloise entend accompagner et organiser au mieux le développement des activités logistiques dans toute leur diversité, en garantissant la qualité de vie des habitants et en préparant l'évolution de la logistique vers des modes durables (promotion des modes fluviaux et ferroviaires, réduction des impacts du transport routier).

Une réflexion sera lancée sur les possibilités d'amélioration de la logistique du dernier kilomètre, en partenariat avec les collectivités, les acteurs de la logistique urbaine, et ceux de la vente à distance et du e-commerce, en s'appuyant sur des expériences comme le Centre métropolitain de distribution urbaine (CMDU) et en visant une meilleure utilisation des infrastructures de transports de marchandises existantes.



SOUTENIR LA CRÉATION D'ÉCOSYSTÈMES ÉCONOMIQUES

Pour préparer l'économie de demain, le SCOT propose de renforcer le lien entre le territoire et ses atouts économiques majeurs : l'enjeu est de créer richesses et emplois en les inscrivant durablement dans le territoire.

Le SCOT doit confirmer le passage historique d'un territoire « servant » (support et ressource de l'activité économique) à un territoire « enracinant », tissant une vraie synergie avec les activités économiques.

CONCEVOIR LES ÉCOSYSTÈMES ÉCONOMIQUES DE DEMAIN

Créer de nouvelles « chaînes de valeur »

La constitution d'écosystèmes économiques doit permettre d'intégrer toutes les activités économiques du territoire, quels que soient leur domaine ou leur taille (TPE, PME, etc.).

Il s'agit de soutenir la création de « chaînes de valeur », c'est-à-dire la création de nouvelles collaborations économiques entre les activités historiques du territoire, ses activités innovantes, ses activités de soutien (artisanat, TPE) et ses potentiels à révéler tel que son patrimoine bâti et naturel.

Les écosystèmes économiques, creuset de liens entre toutes les économies

Les écosystèmes accueillent toutes les activités économiques et permettent à toutes de se développer, sans qu'aucune ne soit laissée de côté. Ainsi, l'économie de la connaissance et l'économie productive y sont indissociablement liées. L'économie d'excellence et l'économie de proximité s'y entraînent mutuellement. Les emplois générés bénéficient à tous les profils et tous les niveaux de formation.

Le rebond des activités productives (bâtiment, éco-construction et travaux publics, industrie, agriculture et agro-alimentaire, distribution et vente à distance, textile, industries créatives, etc.) se conjugue avec le développement des activités résidentielles (tourisme, services à la personne, commerces, artisanat, agriculture de proximité).

L'innovation et la recherche sont les leviers transversaux de ces écosystèmes : elles connectent les différentes filières entre elles et renforcent l'attractivité métropolitaine.

Les activités de conception, de logistique et de production

naissent de ces nouvelles collaborations, et découlent directement de la dynamique des écosystèmes.

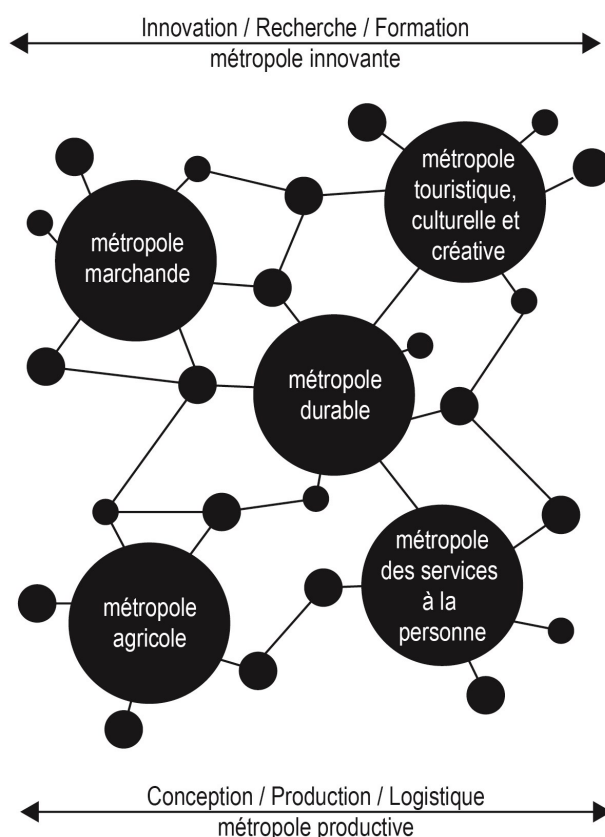
Cinq écosystèmes économiques

- la métropole agricole et agro-alimentaire,
- la métropole marchande,
- la métropole touristique, culturelle et créative,
- la métropole productive et durable,
- la métropole de la santé et des services à la personne.

Deux dimensions traversent ces écosystèmes : d'une part, l'innovation, la recherche et la formation, d'autre part, la conception, la production, la logistique.

Le développement de ces écosystèmes sera soutenu par des actions sur les équipements et les infrastructures, ainsi que par des politiques publiques ou des partenariats publics-privés.

ÉCOSYSTÈMES ÉCONOMIQUES DE LA MÉTROPOLE DE DEMAIN





MISER SUR LA SPÉCIFICITÉ
DE MÉTROPOLE MARCHANDE

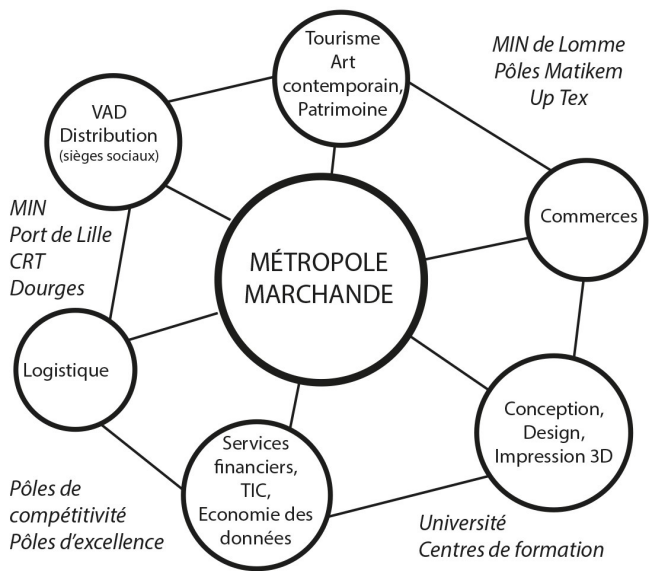
Atout spécifique du territoire, la métropole lilloise présente une concentration unique en sièges sociaux d'entreprises de la distribution et de la vente à distance (activités décisionnelles, recherche et innovation).

La métropole marchande s'appuie sur la valorisation de cette vocation marchande historique et sur sa position de hub logistique majeur au nord de la France. Cet écosystème bénéficie du pôle de compétitivité Industries du commerce, composé de distributeurs, de logisticiens et d'informaticiens. Il génère le développement d'activités de conception, de logistique (vers plus de multimodalité) et, in fine, des

LE TERRITOIRE
« MARCHÉ D'INTÉRÊT NATIONAL ENGLOS PORTS »

Doté d'un fort potentiel d'intermodalité (fer, canal, autoroute), ce territoire concentre infrastructures et grands équipements logistiques et commerciaux. Le fonctionnement de ce territoire et ses impacts fonciers justifient, dans un contexte de crise économique, une réelle réflexion en termes d'optimisation et de réemploi. La montée en puissance et les mutations permanentes des processus d'approvisionnement, doivent permettre la structuration progressive d'un système logistique durable, efficace, et pensé à l'échelle métropolitaine. Le territoire MIN-Englos-Ports peut en constituer un maillon majeur, du fait de ses caractéristiques intermodales exceptionnelles, mais aussi du poids des acteurs privés en place, seuls en capacité de relayer une réelle dynamique de structuration.

cf. La démarche « Territoire de projets » p.78

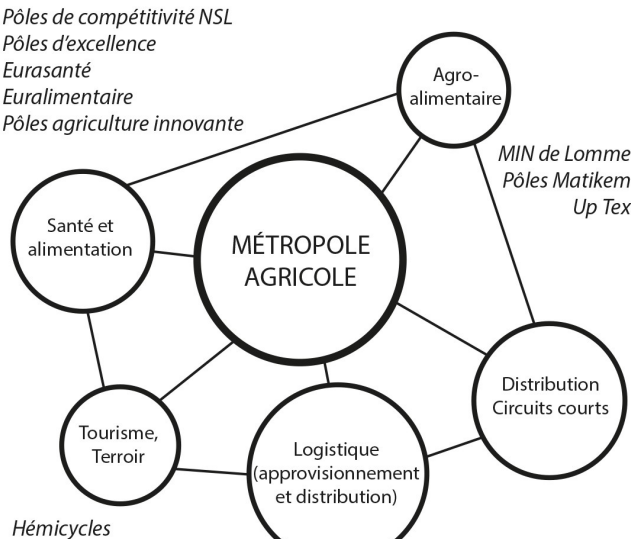


activités de production (impression 3D), de tourisme d'affaires (hôtellerie, restauration, commerces, services) et de formation (activités marchandes et distribution).

PARIER SUR LA MÉTROPOLE AGRICOLE
ET L'AGRO-ALIMENTAIRE

La métropole lilloise tire parti de sa spécificité agricole et de ses activités agro-alimentaires. Elle poursuivra les collaborations existantes entre les acteurs de la santé, de l'alimentation et du textile. La métropole agricole s'engage à relever le défi de l'alimentation, notamment en développant un mode d'approvisionnement plus durable, et grâce à des produits cultivés localement ou dans un environnement proche (agriculture de proximité et réseaux de distribution locaux). Cela implique de s'appuyer sur des lieux de référence comme le Marché d'intérêt national (MIN) et un potentiel pôle d'excellence comme Euralimentaire.

Le territoire doit mieux tirer bénéfice de son cadre de vie (paysages, productions, activités de loisirs et de tourisme), en lien avec la métropole touristique, culturelle et créative.



FAIRE ÉMERGER LA MÉTROPOLE TOURISTIQUE,
CULTURELLE ET CRÉATIVE

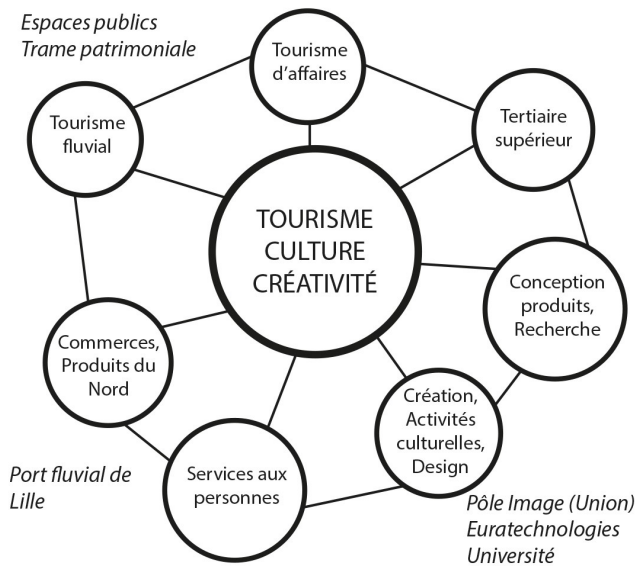
La dynamique culturelle et événementielle de la métropole lilloise, qui fait aujourd'hui référence en France et à l'étranger, va se poursuivre pour conforter le rôle de capitale culturelle de la métropole lilloise (Lille 2004, Lille 3000), asseoir son image de métropole créative, dynamique et



festive, mais aussi contribuer directement à l'économie touristique du territoire.

Pour ce faire, la métropole lilloise doit s'appuyer sur une politique de valorisation générale du territoire (patrimoine, qualité des espaces publics, paysage), sur le dynamisme de sa politique culturelle et événementielle, ainsi que sur la structuration de ses activités touristiques.

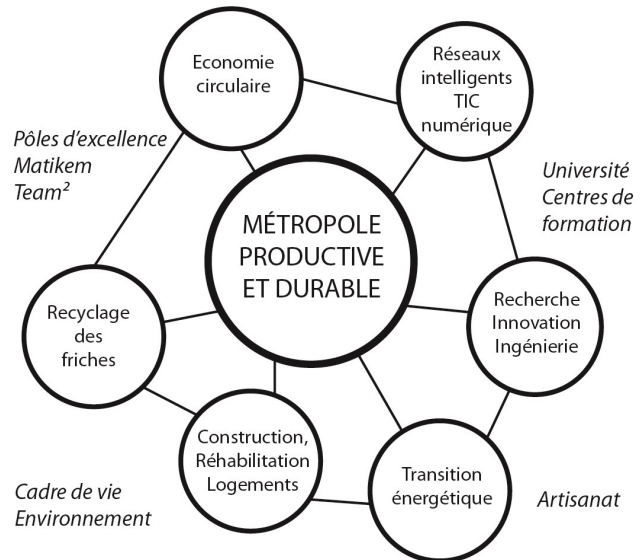
Il s'agit de rendre lisible la grande diversité et les spécificités de la métropole réunie dans une mosaïque de sites, d'histoire(s) et de paysages, d'assurer un haut niveau qualitatif et quantitatif (offre, accueil, information), de poursuivre une politique culturelle et événementielle, et de mettre en réseau les équipements.



BÂTIR LA MÉTROPOLE PRODUCTIVE ET DURABLE

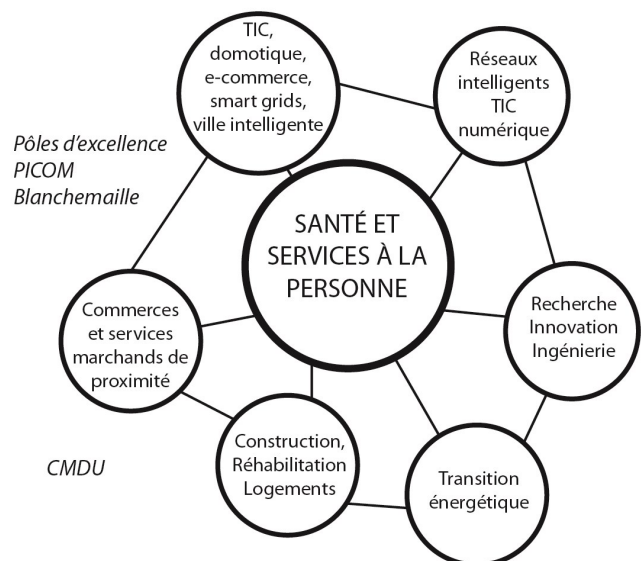
L'ambition d'un rebond industriel et la volonté de s'inscrire dans un nouveau modèle fait émerger une métropole productive et durable. Au cœur de cet écosystème se trouvent alliés économie circulaire (recyclage et matériaux verts) et ville intelligente (réseaux et smart grids).

Le territoire peut tirer bénéfice de la structuration d'une filière de recyclage des friches (entreprises et formation) et faire face aux enjeux de la transition énergétique. Il doit garantir son aménagement numérique et promouvoir les modes de transport durables (lucarnes fluviales urbaines, transport ferré, gestion intelligente des flux).



PRÉPARER L'ÉMERGENCE DE L'ÉCONOMIE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES À LA PERSONNE

Dans un contexte de vieillissement de la population et de croissance des applications liées au numérique, le SCOT doit être un outil favorisant la constitution d'un écosystème permettant de répondre aux besoins croissants des habitants, en matière de santé (et bio-technologies), d'habitat adapté (conception, domotique, intergénérationnel), de consommation (localisation des commerces, e-commerce, livraisons), de mobilité (proximité des services, accès aux modes de transports adaptés), de loisirs, etc. Cet écosystème implique un important effort de formation dans tous les domaines et repose sur un bon maillage numérique du territoire.





CRÉER UNE OFFRE EN FONCIER ET EN IMMOBILIER

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

La création de foncier et d'immobilier économiques s'inscrit dans le cadre des principes d'urbanisation du SCOT. La spécificité des besoins économiques implique cependant de préciser les choix de développement en matière d'accueil d'activités.

L'offre en foncier économique est adaptée au type d'activités accueillies et au type de territoire d'implantation (ville, village, etc.). La priorité est donnée au maintien et au développement des activités en ville.

Les localisations en extension urbaine (nouveaux espaces économiques ou parcs anciens situés en périphérie à rénover et densifier) doivent être réalisées selon des principes d'aménagement durable : mixité des fonctions, densité, solutions de mobilité innovantes, respect de l'environnement, sobriété en énergie...

Maintenir et intégrer prioritairement les activités économiques dans la ville

La plupart des activités économiques trouvent leur place dans la ville à condition de ne pas générer de nuisances importantes. Cela concerne les activités tertiaires, artisanales, commerciales, de services aux entreprises et à la personne tout comme certaines activités industrielles et de logistique (notamment la logistique urbaine).

La réussite d'une ville mixte repose sur l'intégration de la dimension économique comme composante à part entière des projets urbains. Les écosystèmes économiques de la métropole marchande, touristique ou des services à la personne ont besoin de ce tissu. La production d'une offre immobilière en locaux adaptés et variés, depuis la cellule artisanale jusqu'à l'entrepôt de stockage, est essentielle.

Lorsque les localisations dans le tissu urbain existant ne sont pas possibles pour accueillir des activités, des propositions en extension urbaine seront étudiées. En continuité du bâti et de la trame viaire, ces nouveaux sites sont en lien avec l'habitat et les services ; ils disposent d'une bonne desserte en transports (personnes et marchandises).

Dans le cas où les activités économiques s'avèrent être incompatibles avec la présence de population, compte tenu des risques, des nuisances (bruit, pollution, circulation) ou d'une emprise foncière trop importante, elles pourront

être localisées dans des aires monofonctionnelles spécifiques en privilégiant les sites plus accessibles. Des solutions innovantes de mobilité (covoiturage, transport d'entreprise, voiture électrique...) pourront être envisagées pour assurer une meilleure desserte de ces zones. Ces sites sont des parcs existants (où l'on recherchera l'intensification), ou de nouveaux espaces bénéficiant d'une bonne desserte multimodale pour le transport de marchandises.

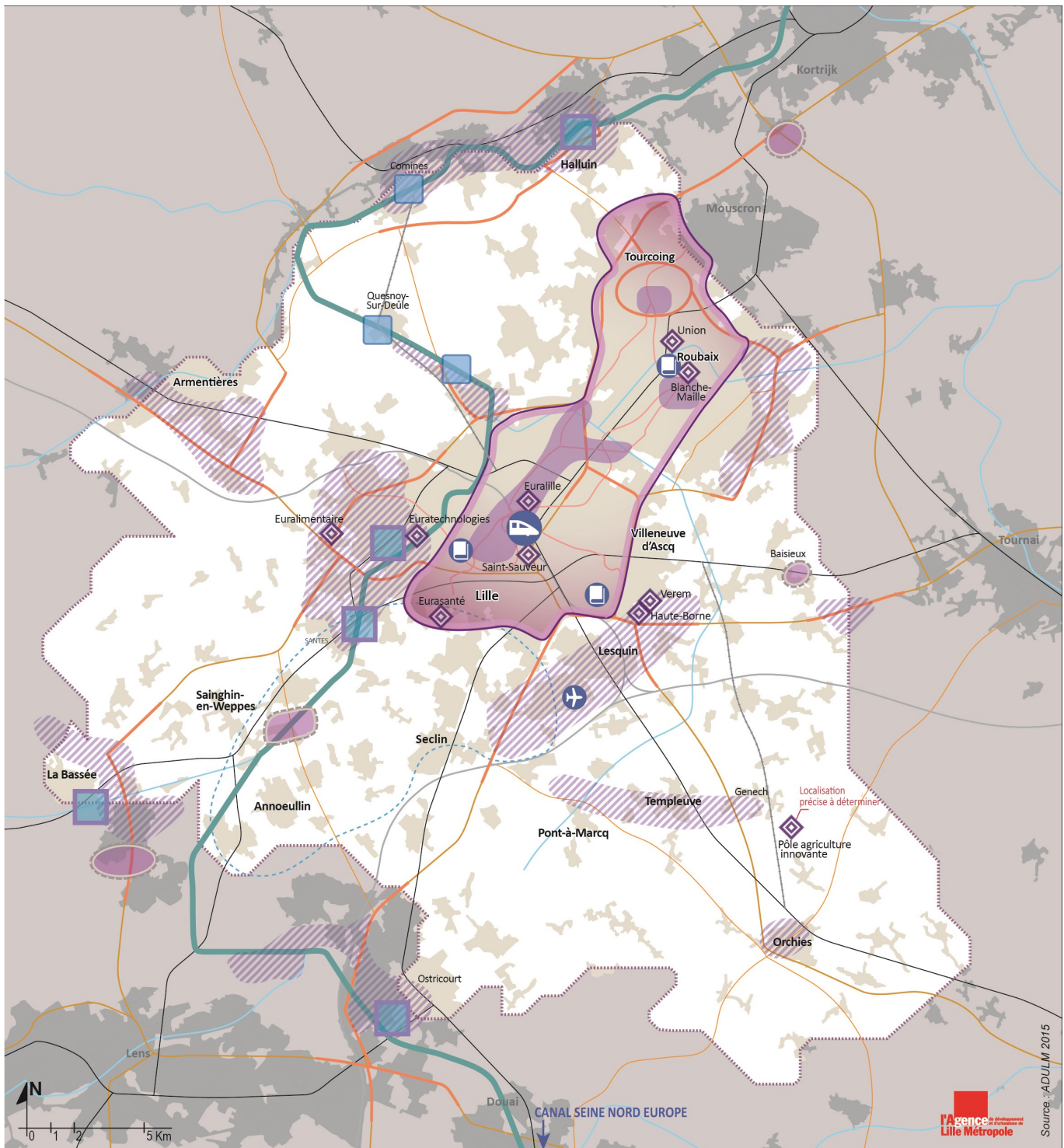
Créer un foncier et un immobilier économiques durables et innovants

Le territoire du SCOT s'engage dans une politique active de qualité des espaces économiques et commerciaux. Le niveau de services de ces espaces, existants ou nouveaux, doit être performant grâce à la qualité des aménagements et de leur gestion. Ces espaces devront également prendre en compte des préconisations particulières liées à leur spécificité :

- travailler à une accessibilité des espaces d'activités en donnant la priorité aux sites bien desservis en transports en commun et en modes doux ;
- veiller à l'accessibilité des parcelles. L'installation des entreprises dépend notamment du foncier économique immédiatement mobilisable. Les travaux d'aménagement, indispensables à la desserte d'une partie du foncier économique, notamment pour ce qui concerne l'acheminement de l'électricité, de l'eau, de l'assainissement, ou de la création de nouvelles voiries, du numérique (très haut débit et fibre optique), sont prévus au SCOT pour répondre dans les meilleurs délais à la demande des entreprises ;
- promouvoir un usage économe de l'espace en recherchant systématiquement la densité et la mixité des fonctions ;
- concevoir des sites d'activité ouverts, perméables, où la qualité des espaces publics et l'organisation des stationnements contribuent à l'attractivité du site et au cadre de vie des entreprises, des salariés et des autres usagers ;
- rechercher une meilleure efficacité énergétique en aménageant des espaces et des bâtiments peu consommateurs et en visant le développement de bâtiments passifs, voire producteurs d'énergie ;
- proposer des aménagements et des formes urbaines qui participent au développement de la biodiversité, à une bonne gestion de l'eau et des déchets ;
- mettre en place des services aux salariés, entreprises et usagers (centres de services, commerces d'appoint, lieux de restauration, de détente).



DESSINER UNE STRATÉGIE SPATIALE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



Autour de la colonne vertébrale du développement économique métropolitain...

- Le cœur métropolitain
- Secteur de développement du tertiaire supérieur
- Secteur de développement à enjeu économique
- Pôle économique secondaire

... et de certains axes routiers.

- Point d'appui et d'accessibilité

- Pôle d'excellence ou à créer
- Université
- Aéroport
- Gare Euraflandres

Le canal, axe structurant en lien avec le futur canal Seine Nord Europe

- Voie navigable
- Secteur économique lié au fluvial
- Lucarne fluviale

CANAL SEINE NORD EUROPE

Réalisation projetée d'un canal à grand gabarit, long d'environ 100 km, entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escourt (Cambrai)

- Voie rapide
- Route structurante
- Voie TER
- LGV
- Voie et cours d'eau
- TC urbain lourd
- Tache urbaine (SCOT)
- Aire d'alimentation des captages d'eau « Grenelle » (vulnérabilité forte, très forte et totale)



DES AXES DE DÉVELOPPEMENT ET DES SITES D'ACCUEIL PRIVILÉGIÉS

Les secteurs de développement économique doivent être identifiés et priorisés dans leur réalisation, de façon à positionner clairement les espaces à enjeux, les activités qui y sont envisagées, les priorités données à la localisation future des activités. Il convient d'accorder une attention particulière aux activités créatrices d'emplois, même peu qualifiés. Il faudra veiller notamment à faciliter les conditions d'accueil de ces entreprises par la production de foncier économique immédiatement mobilisable dans le cas où une opportunité viendrait à se présenter sur le territoire du SCOT qui doit pour cela s'appuyer sur une série d'axes ou de pôles économiques structurants pour son développement d'ici les vingt prochaines années.

La colonne vertébrale du développement économique métropolitain

Territoire historique du développement métropolitain, s'étendant de Lille à Roubaix et Tourcoing, il recouvre globalement la partie urbanisée centrale de l'agglomération. Il a pour vocation à porter un développement économique mixte, composé aussi bien d'activités tertiaires, artisanales, commerciales, de services aux entreprises et à la personne, que d'activités industrielles et logistiques.

Le cœur métropolitain

À l'intérieur de cette partie centrale de l'agglomération, se distingue un secteur constitué du centre-ville de Lille, des gares Lille Europe et Lille Flandres et du quartier Euralille qui s'étend au-delà des limites du pôle ferroviaire. Porte d'entrée métropolitaine majeure (nationale et internationale), ce pôle tertiaire supérieur métropolitain mixe centres décisionnels et institutionnels. C'est aussi un secteur touristique et marchand de premier plan. Il a vocation à poursuivre son développement autour de ses fonctions actuelles (accueil de tertiaire supérieur, place commerciale métropolitaine, rôle institutionnel).

Les centres de Roubaix, de Tourcoing, de Villeneuve d'Ascq et l'axe du Grand Boulevard

Ces secteurs de centre-ville ont vocation, en complémentarité du secteur d'Euralille, à être les lieux prioritaires du développement du tertiaire supérieur métropolitain, public ou privé, afin de renforcer les effets de concentration et d'adresse recherchés dans la localisation des centres de décision et des services aux entreprises.

Le canal

Le canal doit devenir un axe structurant du territoire, en particulier sur le plan du développement économique.

C'est une voie historique de la relance économique du territoire. La construction du Canal Seine-Nord Europe constitue une immense opportunité pour la métropole d'accueillir de nouvelles activités économiques. C'est un atout majeur pour le développement d'un mode de transport de marchandises plus durable. Le canal doit également être valorisé dans sa dimension touristique et de loisirs, aujourd'hui peu exploitée.

Spatialement, cela implique :

- le développement de sites spécifiques portant des activités portuaires, notamment dans la partie centrale du canal ;
- l'identification de lucarnes fluviales (possibilités de chargement et déchargement le long de la voie d'eau) ;
- le développement, dans la partie centrale du canal, de capacités d'accueil touristique et de ports de plaisance.

Les pôles d'excellence

Euralille, Eurasanté, Euratechnologies, l'Union et la Haute Borne, sites économiques majeurs conçus pour accueillir les filières métropolitaines prioritaires, ont vocation à poursuivre leur développement. Ils comportent d'importantes capacités d'accueil à valoriser.

D'autres activités pourront être à l'origine de nouveaux pôles localisés, permettant de faire du développement économique le moteur du renouvellement urbain métropolitain : des réflexions seront développées sur Euralimentaire, dédié à l'alimentation et à l'agroalimentaire et centré sur le Marché d'Intérêt National à Lomme et sur le centre commercial d'Englos ; Blanchemaille à Roubaix, dédié au e-commerce ; Verem à Villeneuve d'Ascq (Haute-Borne) dédié aux matériaux agrosourcés ; un pôle « agriculture innovante » en Pévèle-Carembault ; un pôle « industrie » dans la Vallée de la Lys ; Euraloisirs à Armentières, dédié aux loisirs.

Les grands secteurs d'accueil de zones économiques distribués sur tout le territoire métropolitain

Ces secteurs se localisent : à l'ouest de l'agglomération, le long de la RD 700 ; au sud de l'agglomération le long de l'A1 ; autour du pôle sud-est de Lesquin et de la Haute Borne (potentiel d'accessibilité via de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires) ; dans l'Armentierois ; autour d'Illies et La Bassée ; autour d'Orchies et de Pont-à-Marcq. Ils sont destinés à accueillir une offre de parcs d'activités métropolitains (pouvant aller jusqu'à 100 hectares). Ils seront consacrés à l'accueil prioritaire de certaines fonctions industrielles, logistiques, de recyclage, mais peuvent également accueillir des activités artisanales tertiaires, ou d'activités les plus incompatibles avec la présence d'habitants dans le voisinage.

Un réseau d'espaces d'activités de proximité

Ces espaces seront répartis sur l'ensemble du territoire afin de permettre l'accueil d'activités économiques mixtes participant au développement local ou au fonctionnement général de l'économie du territoire. Il s'agit de sites d'une dizaine d'hectares au maximum qui forment un maillage d'appui, propices à l'installation d'activités, notamment artisanales, répondant aux besoins de proximité des habitants et des entreprises.



AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE ET LA FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS

Garantir et améliorer l'accessibilité interne et externe du territoire, concilier les différents flux et offrir aux populations et entreprises des conditions de mobilité facilitées sont des objectifs forts portés par le SCOT pour contribuer à l'attractivité économique et résidentielle de la Métropole européenne mais également répondre, de manière responsable, aux enjeux environnementaux et sociaux.

L'organisation de la ville (notamment la séparation entre habitat et lieux d'emploi), la flexibilité des parcours professionnels et l'étalement urbain ont fortement participé à un accroissement du nombre des déplacements et à un allongement des distances parcourues. Portée par une amélioration constante des vitesses de déplacement, cette intensification des flux de déplacement est génératrice de tensions entre les usagers des transports et propice à la congestion du réseau.

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'enjeu est de mieux exploiter les possibilités des modes ferroviaire et fluvial et d'accroître l'efficacité des déplacements par la route.

Pour agir en ce sens, il est essentiel de moderniser et de renouveler les réseaux d'infrastructures en s'adaptant aux changements technologiques, en valorisant des modes de transports durables et en organisant la mobilité à une échelle euro-régionale.

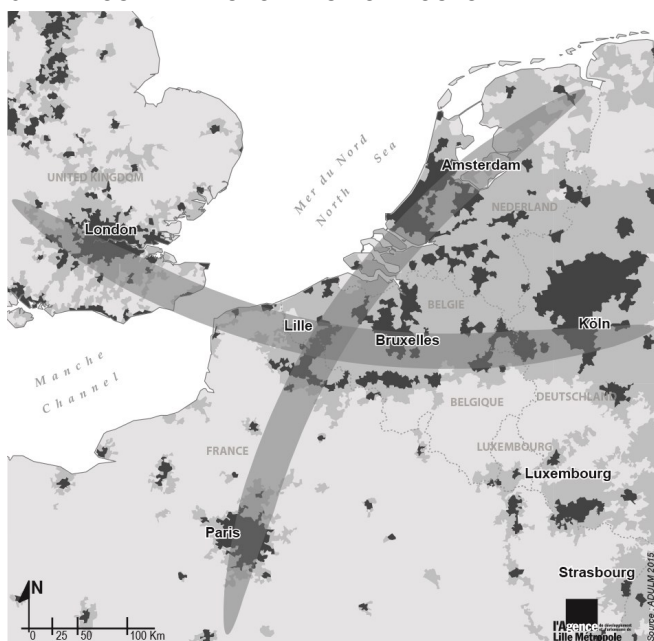
Dans un contexte énergétique et économique difficile, cela supposera d'engager des nouveaux projets d'infrastructures (Canal Seine-Nord, Réseau Express Grand Lille, contournements routiers de l'agglomération, nouveaux échangeurs...) en lien avec les choix d'un développement urbain et économique durable mais aussi d'optimiser les infrastructures déjà présentes sur le territoire du SCOT qui bénéficie déjà d'un réseau bien structuré.



GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ À GRANDE ÉCHELLE

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.

CARREFOUR DE L'EUROPE DU NORD-OUEST



OFFRIR DES ALTERNATIVES À L'AXE HISTORIQUE NORD-SUD

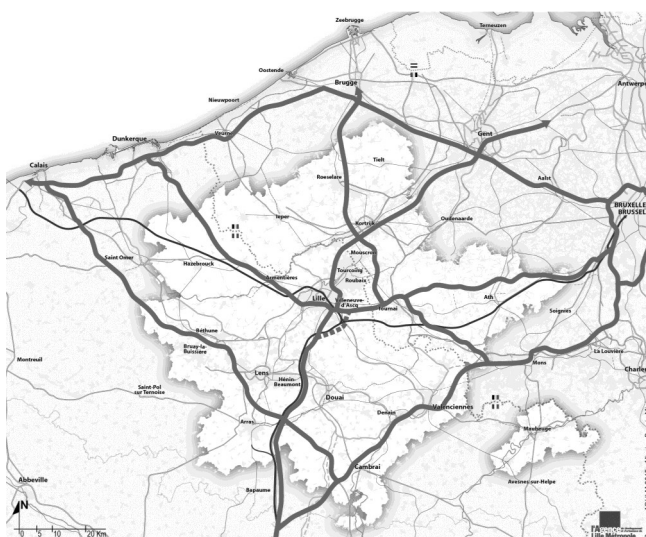
L'accroissement des trafics de transit et d'échanges pose la question de l'organisation future du réseau routier. Le SCOT doit engager des propositions pour assurer le contournement de Lille. Il n'existe pas une seule solution pour assurer le report des flux de transit. Il s'agit plutôt de multiplier des propositions tous modes confondus dans l'optique d'optimiser les infrastructures routières et autoroutières. L'objectif est de renforcer la capacité de certains tronçons routiers et d'alléger l'autoroute A1.

RENFORCER LES ITINÉRAIRES ALTERNATIFS DE CONTOURNEMENTS AUTOROUTIERS A1 ET A22

À l'ouest, entre Lens et Armentières, la RN41, la RN47 et l'A25 contribuent au contournement de Lille et nécessitent de ce fait des réaménagements capacitaires cohérents (élargissement, aménagement des sorties...). Selon la même logique, plus au nord, le tronçon routier entre la Chapelle d'Armentières et Houplines pourrait être complété pour assurer une continuité vers la Belgique.

S'appuyer sur le canal Seine-Nord Europe pour favoriser le report modal du transport de marchandises

DES ALTERNATIVES À L'AXE NORD-SUD



La route représente aujourd'hui plus de 80 % du transport de marchandises. Face aux enjeux environnementaux, de massification des marchandises et de décongestion et sécurisation des axes routiers, l'utilisation des modes alternatifs est à privilégier pour le transport de marchandises notamment sur longue et moyenne distances.

Des objectifs ambitieux de part de ces modes alternatifs à la route concrétisent cette orientation : passer de 10 % à 20 % pour le trafic d'échange de marchandises et de 20 % à 30 % pour le trafic de transit. Ces objectifs s'articulent aux travaux du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la MEL.



La réalisation du canal-Seine Nord Europe ouvre des perspectives d'intensification des échanges économiques avec les ports français (Calais, Dunkerque), belges et néerlandais et d'une montée en concurrence du transport par mode fluvial.

L'accroissement du gabarit du réseau Deûle-Lys doit permettre de renforcer la continuité avec les infrastructures portuaires du Nord-Ouest européen.

Faciliter le déploiement du fret ferroviaire

Le nouvel itinéraire fret de transit (NIFT), contournement ferroviaire de Lille, vient d'être achevé. Ce maillon régional du fret européen doit pouvoir bénéficier au territoire du SCOT pour déployer une stratégie performante en matière de transports de marchandises par voie ferrée. Ainsi, les embranchements ferroviaires du territoire devront être renforcés au maximum. Dans la perspective d'un déploiement du fret ferroviaire, il est préconisé de poursuivre les réflexions sur les autoroutes ferroviaires (Douges-Paris-Bordeaux-Bayonne, Lille-Moselle-Alsace-Bâle).

En outre, situées à la jonction des territoires belge et français, les plateformes modales (Delta 3, ports de Lille, terminaux ferroviaires à conteneurs de Mouscron et Courtrai) occupent une place stratégique dans les liaisons nord-sud de marchandises européennes. Constituées en réseau d'équipements intermodaux, elles doivent permettre d'assurer une solution complémentaire à la route et performante pour les transports de moyennes et longues distances.

RENFORCER LES LIAISONS VERS LES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES

Miser sur le réseau ferroviaire

La métropole lilloise entend tirer pleinement profit de sa position au cœur du réseau des grandes villes européennes du Nord-Ouest. Cet objectif s'incarne notamment par une meilleure accessibilité à la métropole pour les voyageurs au niveau national et européen.

Ainsi, la desserte des trains grande vitesse est essentielle :

- vers les métropoles voisines (Bruxelles, Londres, Anvers, Amsterdam, Cologne, Paris...) ;
- vers les grandes villes françaises (Strasbourg, Rennes, Nantes, Bordeaux, Montpellier...) ;
- vers les destinations européennes (Turin, Zurich, Stuttgart, Munich...).

La gouvernance métropolitaine devra rester vigilante à profiter des opportunités offertes par le déploiement du réseau à grande vitesse et à veiller à la préservation de relations directes par les TGV inter-secteurs entre la métropole lilloise et les autres métropoles (Trains de province à province sans passer par Paris centre).

En outre, l'enrichissement de cette offre peut passer par des actions menées par les gestionnaires des réseaux pour des cadencements optimisés et la réduction des temps de parcours.

Consolider une desserte aéroportuaire complémentaire

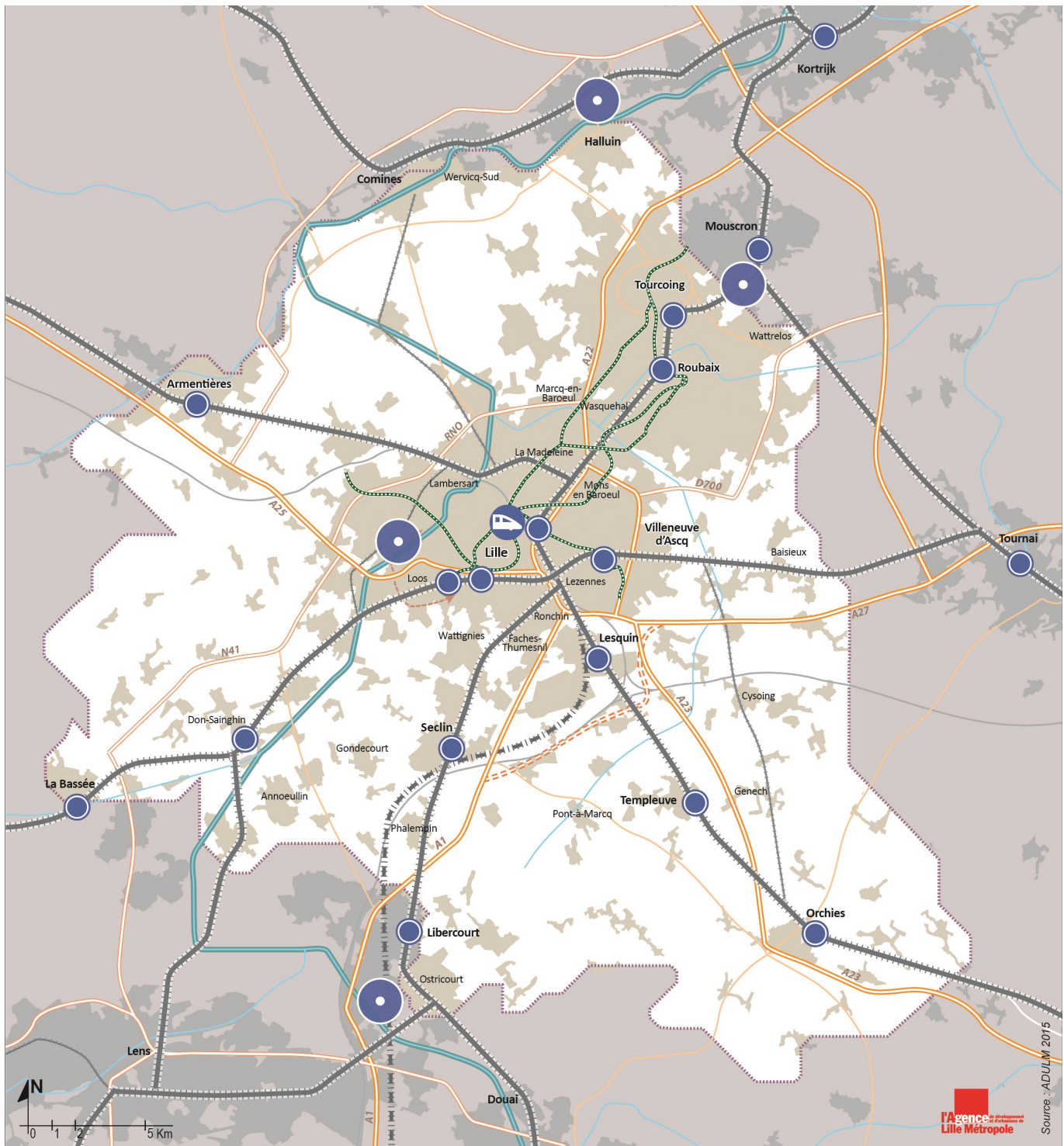
La desserte aérienne du territoire est une offre complémentaire au réseau ferré en ouvrant le territoire vers des destinations internationales et en permettant des liaisons performantes vers certaines villes françaises (Toulouse, Bordeaux, Nice...).

L'aéroport de Lesquin doit pouvoir être conforté dans ses fonctions actuelles en améliorant notamment l'accessibilité en transports en commun vers l'aéroport. Il s'agit de penser la desserte de l'aéroport à plus long terme par le réseau TER ou le projet régional REGL (Réseau express grand Lille), via la gare de Lesquin ou la création d'un arrêt direct.

Les connexions avec les plateformes de Roissy-Charles-de-Gaulle, de Zaventem ou Charleroi en Belgique à la métropole lilloise doivent être consolidées voire amplifiées pour assurer une offre aérienne complémentaire (notamment en longs courriers) à la métropole.



ORGANISER LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE EURO-RÉGIONALE



En confortant le réseau ferroviaire...

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

... en optimisant le réseau routier structurant

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

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

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

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

- Voie navigable

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



ORGANISER LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE EURO-RÉGIONALE

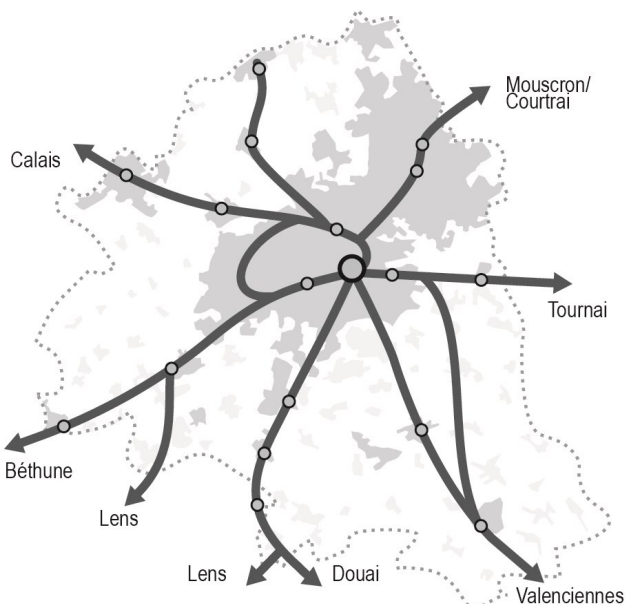
La métropole s'inscrit dans un espace urbain bien plus large que le seul territoire du SCOT de Lille Métropole. Sa zone urbaine fonctionnelle inclue notamment des territoires belges frontaliers, l'ensemble du Bassin minier et les villes du littoral.

Cette situation est une opportunité majeure de développement. Mais, sous l'apparent continuum urbain, économique, démographique, culturel ou encore environnemental, prévaut encore une structuration faible de cette aire métropolitaine européenne. Afin d'intensifier les liens au sein du territoire eurorégional, la métropole lilloise doit améliorer son accessibilité vers et depuis les territoires voisins.

DÉFINIR UN RÉSEAU STRUCTURANT

Le réseau ferroviaire de Lille se compose de sept axes ferrés centrés sur la gare Lille Flandres. Ces lignes ferroviaires dessinent une structure avec plusieurs branches qui permet de parler d'*étoile ferroviaire* de Lille. Elles desservent les différents points cardinaux au départ du cœur de l'agglomération.

ÉTOILE FERROVIAIRE DE LILLE



Le territoire doit préserver ce réseau TER et TERGV, support essentiel à l'offre de transports entre les pôles régionaux.

Dans une réflexion portant sur les temps de déplacements, il est primordial de conforter et d'améliorer les relations ferroviaires entre le Bassin minier, la Métropole Européenne de Lille et la Belgique grâce à l'amélioration des lignes existantes (modernisation, signalisation, élargissement, etc.) et à une liaison attractive, cadencée et capacitaire nouvelle tel que le Réseau Express Grand Lille.

ASSURER DES PORTES D'ENTRÉES AU TERRITOIRE

Affirmer Euraflandres, porte d'accès de la métropole

Au centre de la métropole, les gares Lille Europe et Lille Flandres associées aux transports urbains constituent un véritable hub des transports. Cœur névralgique des déplacements, Euraflandres doit être un pôle attractif, lisible et rayonnant au service des usagers et de l'image globale du territoire.

Assurer des services tangentiels

Afin de décharger le nœud lillois et offrir des liaisons rapides de périphérie à périphérie, il est nécessaire d'envisager des services tangentiels desservant le territoire sans passer nécessairement par Lille Flandres.

Les branches de l'étoile ferroviaire composent déjà un réseau dense. Ce réseau pourrait assurer des services tangentiels appuyés sur des portes d'entrées métropolitaines : Pont de Bois, Porte des Postes, Lesquin, Caulier, Pont supérieur à Lomme...

Pour mieux tirer parti de ces arrêts stratégiques, les efforts doivent porter sur l'articulation aux transports urbains et l'intégration au tissu urbain (transformation des gares en lieux d'échanges intermodaux, implantations de services et de commerces...). Il s'agit aussi de préserver les possibilités d'aménagement à plus long terme (élargissement des gares, développement de services ferroviaires complémentaires ; voies mixtes et lentes, voies rapides, pôles intermodaux...).



ASSURER LE MAILLAGE DES PORTS FLUVIAUX RÉGIONAUX

Avec la création du canal Seine-Nord Europe, la métropole lilloise qui se situe au cœur du réseau fluvial Seine-Escaut doit pouvoir tirer parti du maillage hydrologique dense au fort potentiel de flux d'échanges régionaux. Il s'agit d'inciter à l'usage du mode fluvial en :

- opérant les aménagements nécessaires pour assurer des connexions continues entre les grands ports maritimes du Range Nord (Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam), les ports intérieurs régionaux (métropole lilloise, Béthune, Valenciennois, Cambrésis), belges (Gand, Charleroi, Liège) et franciliens ;
- développant une articulation fine entre activités économiques et transport fluvial notamment en préservant les potentiels sites intermodaux ;
- engageant une stratégie eurorégionale de tourisme fluvial en misant sur la création d'un port d'accueil de croisières à Lille.

COMPLÉTER, HIÉRARCHISER, SÉCURISER ET AMÉLIORER LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT

Le SCOT n'envisage la création de routes ou d'échangeurs que dans des cas limités : liaison intercommunale Nord-Ouest (LINO), échangeurs Portes des Anglais, à Templemars, à Genech...

La création de ces nouvelles infrastructures routières doit accompagner les projets locaux pour compléter le maillage local afin d'établir une hiérarchie claire, apaiser les circulations dans les quartiers résidentiels et alléger les nuisances supportées par les habitants (qualité de l'air, nuisances sonores) sont ainsi recherchés.

Les besoins concernent également l'inscription du contournement sud est de Lille (CSEL) (barreau de 9 km entre Seclin et Sainghin-en-Mélantois) comme projet pour relier l'A1 à l'A23 et à l'A27 conformément au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

PORTE SUD-EST DE LA METROPOLE (LESQUIN-VILLENEUVE D'ASCQ)

Développer une entrée d'agglomération
et une accessibilité qualitatives et innovantes
à la hauteur d'une métropole européenne

Le territoire qui s'étend depuis l'A1, l'aéroport et la gare de Lesquin, jusqu'au grand stade et la Haute-Borne à Villeneuve-d'Ascq constitue un secteur dont les mutations à long terme peuvent être déterminantes pour la métropole. Il concentre des enjeux d'accessibilité tous modes de transport confondus, comprenant notamment les questions du trafic saturé sur l'A1, du projet de contournement autoroutier, du développement du transport ferré avec le projet du Réseau Express Grand Lille, et du développement de l'aéroport. A ces projets de transports viennent s'ajouter la concentration de projets d'aménagement liés à l'attractivité du foncier autour des grands axes d'entrée dans la métropole, dont les programmes sont souvent de grandes fonctions métropolitaines polarisantes. La capacité de la métropole à consolider dans ces interstices infrastructurels et autour des nœuds de transport une entrée d'agglomération qualitative et attractive, constitue un enjeu majeur pour le territoire.

cf. La démarche « Territoire de projets » p.78



ASSURER LA FLUIDITÉ INTERNE DU TERRITOIRE

Pour répondre aux besoins de mobilité interne des habitants de la métropole lilloise, la fiabilité et les capacités des transports urbains, périurbains et ferroviaires doivent être renforcées. Concrètement, le SCOT s'engage à créer les conditions propices pour :

- accélérer la baisse du trafic automobile interne pour une part modale de la voiture à près de 40 % ;
- privilégier une progression importante des transports collectifs afin de doubler leur part modale d'ici les vingt prochaines années et atteindre près de 20 % ;
- développer l'utilisation des modes doux avec un objectif de 40 % de part modale dont environ 8 % pour le vélo.

ADAPTER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS INTERNES

À l'horizon du SCOT, la route restera un support incontournable pour les déplacements. En ce sens, le contexte économique actuel et l'exigence en matière de développement durable doivent être saisis comme des opportunités pour adapter, repenser et améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau routier intérieur à infrastructures quasi constantes.

Toutes les mesures pour une meilleure utilisation de la route et de ses usages (covoiturage, transports en commun par route plus performant et innovation technologique) devront s'inscrire dans les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre les nuisances sonores.

L'optimisation des infrastructures existantes

D'autre part, le SCOT propose d'agir principalement sur l'optimisation des infrastructures routières :

- en renforçant les capacités des infrastructures (régulation des vitesses, usage de la bande d'arrêt d'urgence...) ;
- en agissant sur l'adaptabilité de la route (affectation variable des voies, péages urbains...) ;
- en améliorant la sécurité et l'information des usagers (panneaux affichage, covoiturage, stationnement...).

Coordonnées et concertées à l'échelle du territoire du SCOT, ces actions peuvent servir à la gestion dynamique des infrastructures c'est-à-dire l'ensemble des procédés d'exploitation de la circulation routière permettant des variations et des adaptations dans l'espace et dans le temps (affichage en temps réel, modulation des voies ouvertes à la circulation, péage urbain, etc).

Des politiques incitatives au report modal et à la gestion urbaine des marchandises

Une politique de stationnement différenciée selon les usages (résidents, actifs, visiteurs) et adaptée au contexte de desserte en transport en commun constitue aussi un levier pour inciter à l'usage des transports en commun : parking relais à proximité des gares périurbaines, stationnement réglementé au cœur des zones urbaines les plus centrales et les mieux desservies.

En dehors des orientations traductibles dans les documents d'urbanisme, il est souhaitable de favoriser une meilleure occupation des véhicules en développant le covoiturage, l'auto-partage, la location de véhicules, en passant par le transport à la demande ou l'aménagement de voies dédiées au covoiturage sur autoroute aux heures de pointe.

Le remplissage des camions pourrait être optimisé afin de transporter autant de marchandises avec moins de véhicules. Les réglementations relatives à la distribution finale des marchandises (horaires de livraison, autorisation de passage...) sont également importantes à mieux coordonner à l'échelle métropolitaine.

La performance des livraisons en ville peut être améliorée par l'optimisation des flux et par le développement d'une distribution urbaine constituée de véhicules moins polluants. Le Centre Multimodal de Distribution Urbaine (Ports de Lille - CCI Grand Lille) est une expérience concrète de logistique urbaine sur le territoire.

RENFORCER LES TRANSPORTS EN COMMUN

Pour favoriser les moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle tout en assurant le niveau de mobilité actuelle des habitants, le SCOT s'engage à développer les transports collectifs et les modes doux. Il s'agit notamment de limiter l'usage de l'automobile pour les déplacements quotidiens dont 50 % font moins de deux kilomètres.

Envisager le train comme un mode de transport urbain

La métropole lilloise dispose d'infrastructures ferroviaires denses dont l'exploitation peut aussi servir les déplacements internes à l'agglomération.

Ainsi, la ceinture ferroviaire qui entoure la ville de Lille et traverse une dizaine de communes de la première cou-



ronne peut servir à une desserte urbaine de villes et de quartiers non connectés par le métro (La Madeleine, Lambersart...). Dans une réflexion portant sur les temps de déplacements, la liaison ferrée entre Lille, Roubaix et Tourcoing apparaît comme une opportunité pour réaliser des trajets entre les villes beaucoup plus compétitifs en temps que le métro ou le tram.

Le SCOT préserve donc les emprises de la ceinture ferroviaire de Lille pour assurer les possibilités de son exploitation à plus long terme. De même, les opportunités de réalisation d'un tram-train sont préservées.

Consolider le maillage en transports en commun

Pour garantir la robustesse du réseau de transports en commun, c'est-à-dire des temps de parcours fiables et compétitifs, le SCOT préconise :

- des actions de rationalisation du réseau (hiérarchie du maillage, tracé des parcours, fréquence de service...) ;
- la réalisation d'aménagements dédiés sur voirie urbaine ou sur autoroute (sites propres, priorité aux feux, voies dédiées...).

Le prolongement du métro vers Eurasanté doit être préservé et des réflexions méritent d'être approfondies quant à la desserte en transport en commun structurant (Bus à haut niveau de service, tramway, TER...) de Lesquin, de l'aéroport ou de la Haute Borne.

Mieux articuler les modes de transports

L'articulation des différents types de transports collectifs (métro, tramway, bus) est essentiel pour garantir l'efficacité et la fiabilité du réseau (moins de ruptures de charges, temps de parcours fiables, lisibilité du réseau) et assurer la complémentarité avec l'usage de la voiture. Des pôles intermodaux et des hubs bus peuvent être aménagés en ce sens en tenant compte de leur lisibilité dans le paysage urbain, de leur facilité d'accès, du stationnement, de cheminements piétonniers et cyclables sécurisés et balisés.

DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX

Les modes doux (marche à pied, vélo...) offrent des marges de progression fortes. À l'instar des territoires voisins belges et néerlandais, les modes doux pourraient représenter une part importante des déplacements de courte distance si les aménagements adéquats sont réalisés. À grande échelle, les chemins de randonnée, les pistes cyclables voire les pistes cavalières constituent de très bonnes liaisons du territoire.

Développer et consolider les réseaux de modes doux sup-

pose de :

- mieux les connecter les uns aux autres ainsi qu'avec les transports en commun ;
- hiérarchiser le réseau des aménagements cyclables (pistes, bandes, zones de rencontres...) en les rendant plus lisibles et cohérents entre eux ;
- mettre en œuvre une politique de partage de la voirie en faveur des modes doux, sécurisée et lisible ;
- prévoir le stationnement des cycles ;
- aménager et sécuriser des espaces publics de qualité, condition indispensable pour la marche à pied et les déplacements des personnes à mobilité réduite.

PENSER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN COHÉRENCE AVEC L'OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN

Le SCOT donne la priorité au développement des espaces les mieux desservis en transports en commun, c'est-à-dire situés à proximité d'arrêts et des pôles intermodaux de transports collectifs structurants. Il s'agit d'optimiser l'utili-

DU GRAND BOULEVARD AU RÉSEAU URBAIN COMPLEXE

Ce territoire, héritage spécifique de la conurbation, est constitué du tissu urbain hétérogène qui s'est établi le long du grand boulevard et des infrastructures routières qui relient Lille à Roubaix et Tourcoing. Si l'on considère la qualité de sa desserte en transport en commun, son excellente accessibilité autoroutière, ainsi que sa position privilégiée entre les grandes villes-centres les plus équipées du territoire, ce territoire pourrait abriter bien plus d'habitants et d'activités qu'aujourd'hui, et représente donc à long terme un potentiel incontournable de régénération urbaine et d'intensification qualitative pour la métropole. Cette partie de l'agglomération qui s'est toujours développée au gré des opportunités depuis les années 1960, constitue un véritable atout métropolitain, un lieu attractif, riche d'opportunités et en perpétuelle mutation, mais nécessite, pour tirer parti au maximum de son potentiel, une réelle stratégie d'aménagement convergente.

cf. La démarche « Territoire de projets » p.78



sation des infrastructures, dans un contexte où le coût des transports collectifs augmente pour la collectivité et où la capacité d'investissement public se réduit.

Pour limiter l'accroissement des déplacements et l'usage de l'automobile, il faut s'appuyer sur la trame du réseau de transports collectifs et poursuivre en priorité l'urbanisation des secteurs déjà desservis par les transports.

Les futures extensions urbaines seront définies en fonction de la desserte ferroviaire TER et des possibilités de desserte en transports en commun. De même que l'intensité de l'urbanisation en renouvellement urbain devra être cohérente avec la qualité de la desserte.



RÉPONDRE AUX BESOINS EN HABITAT DANS UNE DYNAMIQUE DE SOLIDARITÉS

Garantir une offre de logements diversifiée et de qualité est un des enjeux majeurs du territoire. Il s'agit d'améliorer globalement le parc de logements et de développer une offre nouvelle, adaptée au profil et à la capacité financière des ménages.

Au-delà de la seule question du logement, il s'agit également de promouvoir plus globalement un habitat attractif répondant aux besoins et aux attentes des habitants en tenant compte notamment des évolutions sociodémographiques (vieillesse de la population...), sociétales (modes de vie et d'habiter...), et des enjeux d'accessibilité.

Le parc de logement du territoire est largement hérité du développement urbain très rapide de l'ère industrielle au tournant du XX^e siècle. Il se compose pour une grande partie de petites maisons de ville mitoyennes. Cette forme est particulièrement attractive car elle permet aux familles d'accéder à un habitat individuel tout en bénéficiant des aménités urbaines d'une grande agglomération.

Cependant, construit hâtivement sur des modèles urbains tels que les courées ou les îlots lanières, ce parc de logement ne répond pas toujours aux normes actuelles de confort et de qualité. Réhabilitation et création de logements doivent permettre d'agir dès à présent sur la qualité du parc de logements de la métropole. D'une part, il s'agit bien sûr d'accompagner les ménages pour assurer la rénovation continue du patrimoine bâti et ainsi préserver l'identité de la trame rouge brique si caractéristique du territoire. D'autre part, la construction de logements neufs et performants doit assurer une production de logements plus confortables et des prix immobiliers abordables tant dans le locatif qu'en accession.

La coopération des intercommunalités est essentielle au déploiement d'une politique de l'habitat cohérente, répondant à l'ambition métropolitaine. L'articulation des stratégies de maîtrise foncière, de peuplement et de déplacements doit s'opérer à l'échelle de la métropole mais elle est aussi indissociable d'une réflexion à plus grande échelle, notamment avec les partenaires des SCOT voisins.



DÉVELOPPER UNE OFFRE RÉSIDEN- TIELLE ADAPTÉE ET DIVERSIFIÉE

Le développement d'une offre résidentielle de qualité et en quantité suffisante est une condition sine qua non du développement durable du territoire qui vise à :

- offrir un logement décent et adapté aux besoins des ménages ;
- rénover et construire un habitat respectant les exigences énergétiques ;
- proposer des lieux d'habitation dans des quartiers bien équipés (services à la population, éléments qui concourent au vivre ensemble) et desservis pour assurer l'équilibre territorial de la métropole.

La fluidification des parcours résidentiels, la réduction des inégalités socio-spatiales et la réponse à la diversité des besoins en logements supposent des réflexions concertées à l'échelle intercommunale (politique foncière, habitat, peuplement) en lien avec les politiques de transports. Ces réflexions sont souhaitables aussi bien à l'échelle du SCOT qu'en dialogue avec les SCOT voisins.

ACCÉLÉRER LE RYTHME DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

Le SCOT poursuit l'ambition d'un regain d'attractivité du territoire par la mise en œuvre de politiques volontaires permettant de réduire le déficit migratoire. Pour répondre à ces futurs besoins, satisfaire la demande actuelle en logements et surmonter les effets de la crise du logement, la métropole doit poursuivre et accentuer les efforts en faveur d'une politique de logement ambitieuse. Cela passe par un engagement fort des collectivités pour soutenir les projets de construction neuve et de réhabilitation du parc existant.

Au total, la métropole lilloise doit produire au moins 6 500 logements neufs en moyenne par an, soit environ 130 000 logements supplémentaires d'ici vingt ans.

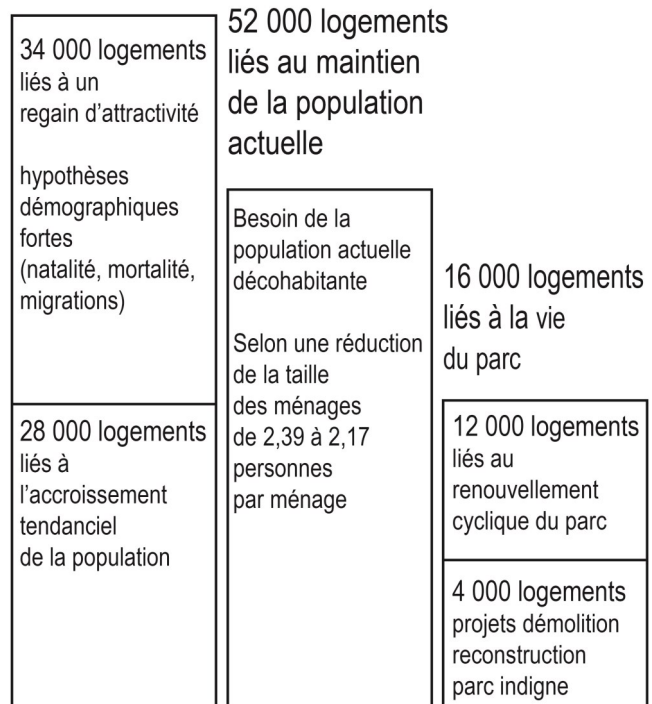
Les besoins en production de logements répondent à l'augmentation du nombre de ménages métropolitains. Ce phénomène est entretenu, d'une part, par la diminution de la taille des familles liée à la décohobitation des jeunes, la multiplication des séparations, le célibat ou encore le vieillissement de la population, d'autre part par l'arrivée de nouveaux habitants dans la métropole, souvent de petits ménages, ainsi que la présence importante d'étudiants qui est une caractéristique de la métropole.

Les besoins en production de logements sont également alimentés par le renouvellement nécessaire d'une partie du parc existant qui induit la démolition des logements les plus dégradés.

Dans certains territoires et notamment au sein de l'agglomération centrale, le parc de logements présente un caractère trop souvent vétuste. Le taux de renouvellement des logements est d'ailleurs relativement faible sur le territoire.

LES OBJECTIFS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS À L'HORIZON DU SCOT

62 000 logements
liés à la population
nouvelle



130 000 logements

Sources : INSEE, modèle de projection OMPHALE, traitement ADULM



DÉVELOPPER UNE OFFRE ADAPTÉE AUX BESOINS

Afin de répondre aux attentes des habitants et d'anticiper les évolutions sociétales, la métropole doit diversifier son offre de logements (forme, typologie, surface...) en conciliant les besoins réels des ménages, leur capacité financière et la réalité du marché.

Il s'agit de produire une offre suffisamment attractive pour répondre aux besoins des ménages du territoire et favoriser l'arrivée de nouveaux ménages. Par offre attractive, est entendue une production de logements confortables, de taille variée, adaptée à la grande diversité des ménages et suffisamment conséquente pour rester accessible à des prix maîtrisées. Cela implique de proposer des produits variés adaptés aux différents âges de la vie aussi bien aux nombreux étudiants qui habitent la métropole qu'aux familles souvent obligées de s'éloigner du territoire pour trouver un logement à la dimension adaptée ou encore aux personnes âgées qui ont besoin de logement aménagé à une mobilité réduite. En termes de prévention à la perte d'autonomie, le maintien dans le quartier est pour ce public souvent essentiel.

Des initiatives émergentes telles que l'autopromotion, l'habitat partagé, l'accession à responsabilité sociale partagée (Community Land Trust) doivent permettre de développer des solutions d'habitat innovantes plus proches des besoins des habitants. Des exemples régionaux et européens peuvent inspirer cette recherche dans la qualité du bâti et du cadre de vie. Ces initiatives doivent aussi être développées en rapport au vieillissement de la population.

Fluidifier les parcours résidentiels par une offre adaptée à tous les profils de ménage

Pour fluidifier les parcours résidentiels des ménages modestes, la métropole doit poursuivre et accentuer son effort pour développer une offre de logements en accession ou en location à des coûts compatibles avec leur revenu. La production renforcée de logements doit notamment participer à la maîtrise des prix immobiliers. Elle doit également participer à une répartition harmonieuse de ces ménages dans le territoire, en évitant d'en renforcer la concentration des ménages les plus modestes au sein des quartiers en difficultés sociales.

Dès aujourd'hui, la métropole doit anticiper le vieillissement de la population, l'accroissement de la population étudiante et la précarisation des jeunes au sein du territoire.

Il est ainsi nécessaire de promouvoir un habitat favorable au vieillissement dans le territoire métropolitain. Il s'agit de proposer des réponses d'habitat diversifiées, adaptées (et adaptables) aux personnes âgées ou en situation de handicap en :

- développant une offre spécifique ;
- adaptant le parc ordinaire pour favoriser le maintien à domicile.

Ces réponses diversifiées tiennent compte :

- du logement (domotique, aménagements ergonomiques) ;
- de son environnement (accessibilité et aménagements des parties communes et des abords extérieurs immédiats) ;
- de sa localisation (accès aux services et aux transports en commun, etc.).

La diversité des réponses adaptées doit :

- permettre à l'individu d'être acteur de son projet d'habiter en lui préservant une liberté de choix résidentiels ;
- prévenir la perte d'autonomie en garantissant à la personne âgée le maintien le plus longtemps possible de ses repères au quotidien ;
- tenir compte de l'évolution des retraites et de la solvabilité des personnes dans le territoire métropolitain.

Le territoire doit être en capacité d'accueillir les populations les plus vulnérables et en situation d'urgence en leur proposant des structures d'accueil dignes et adaptées, et en encourageant leur insertion dans la société.

Un accompagnement particulier est attendu pour les ménages les plus modestes ou marginalisés, dans le respect de leurs droits (droit au logement et à l'hébergement, lutte contre l'insalubrité et la précarité énergétique).

L'amélioration des conditions d'accueil des gens du voyage passe en premier lieu par la poursuite des objectifs du Schéma départemental d'accueil qui leur est dédié.

L'équilibre de l'offre prescrite par le Schéma départemental repose également sur le développement et la diversification de solutions d'habitat adapté pour répondre à la demande croissante des familles. Toutes les communes contribueront au développement de cette offre.

Ces propositions impliquent solidarité et cohérence entre toutes les communes et supposent d'être menées à l'échelle intercommunale en co-construction avec les services de l'État, en dialogue avec les associations et en transversalité avec les services concernés (foncier, habitat, équipement, accompagnement social...).



S'ENGAGER EN FAVEUR D'UNE OFFRE D'HABITAT SAIN ET PERFORMANT

Malgré des besoins importants, le rythme actuel de réhabilitation est assez faible. Des politiques ambitieuses doivent porter sur la réhabilitation thermique performante des logements existants et des immeubles de bureaux.

Le SCOT de Lille Métropole incite à la mise en œuvre d'actions en faveur de l'habitat pour contribuer au renouvellement urbain, à l'amélioration générale du cadre de vie, à la qualité environnementale des logements ainsi qu'à la réduction de la précarité énergétique des ménages.

Renforcer la réhabilitation de l'habitat

Le SCOT se positionne pour améliorer les conditions de vie des occupants en :

- accélérant le rythme de réhabilitation de l'habitat par un cadre favorable à la rénovation des bâtiments garantissant la performance énergétique et environnementale des réalisations (aides à la rénovation énergétique, accompagnement technique pour assurer performance énergétique et préservation patrimoniale...) ;
- visant des objectifs ambitieux de performances énergétique et environnementale pour toutes les constructions neuves ;
- généralisant les modes de production durables inspirés de l'expérience des « éco-quartiers » ;
- proposant des cadres de projets intégrés, participatifs (conduite du projet, habitat groupé, habitat intergénérationnel...) et innovants du point de vue des modes d'habitat et d'habiter (évolutivité des logements et des usages).

Faire de la régénération urbaine une priorité

La nouvelle offre en logements sera prioritairement localisée dans le tissu existant en lien avec la présence des principales fonctions urbaines (emploi, services, transports...).

Engagée de longue date dans les opérations de renouvellement urbain, la métropole lilloise doit poursuivre son action en la matière. Il s'agit d'optimiser les parcelles foncières déjà bâties, d'intensifier l'usage des équipements, notamment des transports, et de réinvestir les espaces urbains, parfois dégradés. Toutes ces actions doivent contribuer à une plus grande qualité du cadre de vie pour les habitants sur l'ensemble du territoire.

Les capacités foncières de régénération de la ville sur elle-même sont importantes. Parmi elles, figure le cas particulier des friches, héritées du passé industriel métropolitain. Leur potentiel est estimé à 400 hectares. Ces friches sont

des atouts pour accueillir des projets résidentiels. Leur recyclage doit tenir compte des enjeux de traitement des sols pollués, notamment d'une gestion des eaux de pluie appropriée au contexte et à la protection de la nappe.

En outre, la rénovation urbaine doit s'opérer au sein des centres urbains dégradés. La réhabilitation du bâti notamment en matière de logements est un levier de revitalisation des centres-villes au même titre que les efforts menés en matière de services et de commerces de proximité. Il s'agit ainsi d'œuvrer à l'attractivité des centres historiques souvent délaissés au bénéfice de la périphérie.

S'appuyer sur des principes durables de production

En rénovation, comme en construction, ces interventions doivent :

- prendre en compte, au-delà des aspects thermiques et énergétiques, la qualité environnementale des logements et de leur environnement immédiat (qualité de l'air intérieur, bruit, nature à proximité, espaces extérieurs privatifs...) ;
- s'inscrire dans le cadre d'un projet intégré, tenant compte dès le début du chantier et jusqu'à la fin de vie du bâtiment des enjeux sociaux, économiques et environnementaux ;
- s'appuyer sur la filière de l'éco-construction et de l'éco-réhabilitation, qu'il convient de développer ;
- être accompagnées d'actions de « formation », de sensibilisation à destination des occupants sur l'usage du logement et des équipements et la maîtrise de l'énergie.

Diversifier les formes urbaines

L'urbanisation en extension prendra en compte des critères de localisation liés aux transports en commun et à la préservation des ressources naturelles.

Afin de faire des projets d'aménagement des leviers de valorisation urbaine, les nouveaux bâtiments devront proposer des formes urbaines composées et diversifiées prenant en compte l'environnement bâti existant. Cette répartition spatiale équilibrée des formes urbaines (pavillon, habitat mitoyen, petits collectifs, béguinage, grands collectifs, etc.) permet de limiter l'uniformisation des territoires, la spécialisation sociale de certains quartiers et la surconsommation foncière.

Diversifier les formes urbaines doit aussi assurer la pérennité sur le long terme des quartiers nouveaux ou rénovés et leur intégration dans des tissus urbains complexes.



De la même manière, les projets de restructuration du parc existant (dont les projets de rénovation urbaine) s'attacheront à développer la qualité de vie à l'échelle du logement, du quartier et de la commune, et permettront d'apporter une mixité de typologie de logements et de formes urbaines. Cette plus grande mixité de typologie de logements contribue naturellement à la question du peuplement et des équilibres à trouver dans tous les quartiers de la métropole.



LUTTER CONTRE LES INÉGALITÉS SOCIOESPATIALES

Les disparités sociospatiales sont particulièrement marquées au sein de la métropole lilloise. Y est accueillie une population très diverse dont les revenus figurent parmi les plus faibles des grandes agglomérations françaises avec des inégalités parmi les plus importantes.

Cette concentration spatiale des difficultés sociales apporte certains bénéfices secondaires (spécialisation des communes dans les services d'aides sociales, système d'entraide). Cependant, elle est globalement préjudiciable pour les populations de ces quartiers (principalement en termes de réussite scolaire et d'accès aux soins de santé) et pour la métropole dans son ensemble (attractivité, image du territoire).

ENRAYER LE PHÉNOMÈNE DE CONCENTRATION DES DIFFICULTÉS SOCIALES

Depuis 20 ans, le Schéma directeur développe le concept de ville renouvelée qui contribue à une politique ambitieuse et structurante en direction des secteurs les plus en difficultés. Malgré les politiques menées, le processus d'accroissement des inégalités socio spatiales est toujours en cours. Les inégalités demeurent en forte croissance : l'écart de revenus entre les plus riches et les plus pauvres augmente, et cette tendance est renforcée par la crise économique depuis 2008. Les inégalités sociales entre territoires de la métropole s'accroissent au détriment de la mixité sociale.

Les secteurs de Roubaix-Tourcoing-Wattrelos, et l'arc sud-est de Lille allant de Loos à Mons-en-Barœul en passant par les quartiers sud de Lille et Wattignies sont principalement concernés par ces phénomènes de croissance des inégalités.

Les études de l'impact des mobilités résidentielles sur l'amplification des concentrations sociospatiales montrent que la hausse de la pauvreté est en partie accentuée par la mobilité des cadres dans la mesure où ils tendent de plus en plus à se regrouper au sein des secteurs les plus favorisés. De plus, deux facteurs accentuent la paupérisation des quartiers en difficultés sociales : la dégradation de la situation économique des ménages au sein de ces quartiers, de même que le phénomène de reproduction sociale au travers des nouvelles générations issues de ces quartiers.

Dans ce contexte, il est important de poursuivre les actions

visant à l'amélioration des conditions de vie (logements, équipements, espaces publics) pour plus d'attractivité de ces secteurs en difficultés sociales. Il s'agit également d'intégrer les éléments qui interviennent dans les critères de stratégie résidentielle tels que le choix de l'école, la sécurité de l'environnement, la proximité à des espaces verts...

Poursuivre la requalification des quartiers et de l'habitat dégradé

Le parc privé dégradé joue un rôle important d'accueil des ménages en difficultés économiques et sociales. La requalification en profondeur et sur le long terme de l'habitat dégradé demande des moyens importants qu'il convient d'amplifier au regard de la masse des logements concernés. Les espaces publics sont également un axe important pour la requalification des quartiers.

Assurer une meilleure répartition de la fragilité sociale au sein de la métropole

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville accueillent 17% des logements de la Métropole Européenne de Lille mais 40% des logements sociaux. La construction de nouveaux logements sociaux doit viser à mieux répartir la fragilité sociale sur le territoire en s'attachant à appréhender les conditions qui favorisent le vivre ensemble.

Investir le champ du développement économique : développer des dynamiques inclusives dans les grandes stratégies métropolitaines

Face aux constats de la dégradation de la situation économique dans certains quartiers, et d'un phénomène de reproduction sociale au travers des nouvelles générations, le développement économique est un enjeu essentiel : l'accès à l'emploi et la formation, l'implantation d'entreprises et leur accessibilité en transports en commun sont notamment des leviers d'actions sur lesquels s'appuyer.

Un autre levier d'action est l'éducation. Dans un territoire où l'ascension sociale des nouvelles générations issues des milieux les plus modestes est parmi les moins élevées de France, la ségrégation sociale dans les quartiers, et plus encore dans les établissements scolaires, particulièrement dans les collèges est une réalité qu'il faut atténuer. L'éducation est à la fois une condition incontournable au développement personnel et social des personnes, et un levier au vivre ensemble.



IMPULSER UNE DYNAMIQUE DE REDÉVELOPPEMENT DES QUARTIERS ADAPTÉE À LEURS SPÉCIFICITÉS

Les difficultés sociales et leur degré étant très différents selon les secteurs de la métropole, il faut assurer des politiques de redéveloppement adaptées aux spécificités de chaque type de territoires.

Le versant nord-est constitue un cas particulier car il concentre des difficultés sociales à une échelle et à une intensité rares en France. Ce territoire frappé par la désindustrialisation compte aujourd'hui de nombreuses friches industrielles et de nombreux terrains pollués. Il doit faire l'objet d'un traitement adapté d'échelle métropolitaine (confère le territoire de projets Roubaix-Tourcoing-Wattrelos). Les quartiers prioritaires de la politique de la ville doivent faire l'objet d'un redéveloppement dans une logique d'intégration (cadre de vie, logement, transport).

Les quartiers de veille de la politique de la ville (anciens quartiers de la politique sortant du dispositif au 1^{er} janvier 2015) doivent faire l'objet de surinvestissements pour garantir une évolution suffisante du cadre de vie et de l'habitat. En complément, une attention sera portée aux poches de pauvreté présentes de manière diffuse sur le territoire et à leur évolution.

LE BASSIN DE VIE

ROUBAIX – TOURCOING – WATTRELOS

Reconnu pour son rôle structurant dans la constitution urbaine, sociale et culturelle de la métropole, ce secteur constitue un potentiel de développement réel pour l'ensemble de la métropole (main d'œuvre jeune, créativité et patrimoine, potentiel transfrontalier, etc.). Le phénomène inquiétant de concentration de pauvreté qu'il connaît aujourd'hui constitue une menace pour l'équilibre de l'ensemble de la métropole. Il nécessite une stratégie urbaine croisée et pragmatique, à mener à une large échelle pour mieux comprendre et inverser cette dynamique. Le nouveau programme de rénovation urbaine constitue une opportunité pour dépasser le champ de la politique de la ville, interroger la solidarité à grande échelle et trouver place dans une stratégie métropolitaine intégrée.

cf. *La démarche « Territoire de projets »* p.78



RENFORCER LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE ET VISER 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 et pour concevoir un territoire véritablement solidaire.

Cette conviction affirme la détermination du territoire de se distinguer par une exemplarité en la matière et d'entamer une véritable transition écologique et énergétique au service de la qualité de vie, la santé de ses habitants et la préservation des ressources.

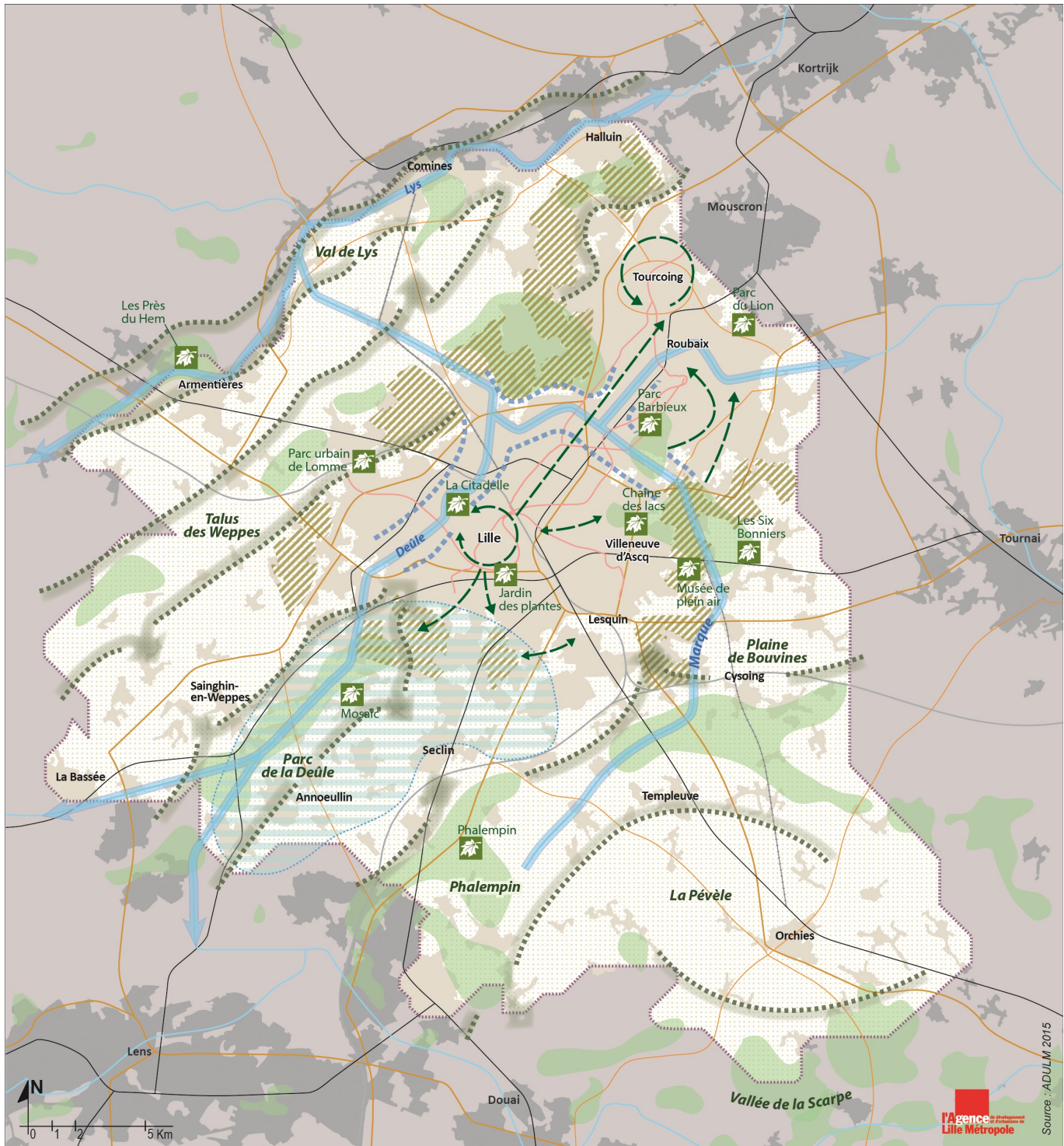
La métropole lilloise a fait des progrès considérables ces dernières années, au point d'être citée en exemple pour la gestion des déchets, sa trame verte et bleue, la gestion des friches et des sols pollués... Elle souhaite conforter ces avancées et définir une politique à la hauteur des enjeux en matière de reconquête de la ressource en eau et dans le domaine de l'énergie. Le cadre de vie, au-delà des questions essentielles de forme urbaine et de fonctionnalité, doit résulter d'une bonne intégration des problématiques de risques, pollutions et nuisances.

Le territoire doit anticiper les possibles évolutions liées au changement climatique. Devant l'incertitude de ses effets, le SCOT doit avant tout préserver ses ressources (approvisionnement en eau, biodiversité...) et ses milieux, agricoles et naturels, premiers gages d'adaptabilité. Il doit de plus accorder une vigilance accrue à certains risques pouvant s'intensifier avec les évolutions du climat.

Renforcer la présence du végétal, valoriser la place de l'eau en ville et proposer des aménagements répondant à de nouveaux enjeux thermiques : toutes ces mesures permettent d'anticiper les effets du changement climatique et convergent avec les ambitions d'améliorer le cadre de vie et la prévention des risques.

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.

AFFIRMER LE RÔLE DE L'ARMATURE VERTE ET BLEUE



En préservant les hémicycles et le foncier à usage agricole...

-  Hémicycle
-  Principal site d'intérêt à préserver
-  Foncier agricole
-  Tache urbaine (SCOT) :
nature en ville à conforter

... et en s'appuyant sur une armature verte et bleue.

-  Pôle récréatif métropolitain
-  Continuité structurante des 3 vallées
Lys, Deûle, Marque
-  Grand secteur de reconquête
écologique et des paysages
-  Valorisation de la voie d'eau
-  Liaison verte urbaine à favoriser
-  Aire d'alimentation des captages d'eau
« Grenelle » *(vulnérabilité forte, très forte et totale)*

- Voie rapide
- Route structurante
- Voie TER
- LGV
- Voie et cours d'eau
- TC urbain lourd



AFFIRMER LE RÔLE DE L'ARMATURE VERTE ET BLEUE

Pour constituer une métropole 100 % paysages dans un territoire mi-urbain, mi-agricole, le SCOT s'appuie sur la valorisation de l'ensemble de son territoire, en mettant sur un pied d'égalité l'espace urbain et l'espace agricole, qui ainsi s'enrichissent l'un l'autre et constituent ensemble des vecteurs de l'attractivité métropolitaine.

DÉFINIR L'ARMATURE VERTE ET BLEUE

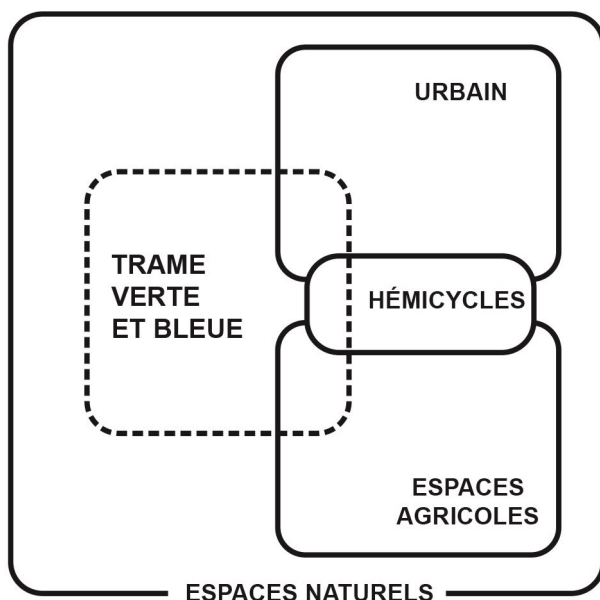
L'armature verte et bleue se compose des espaces agricoles et naturels non bâtis, des espaces de nature en ville et du réseau hydrographique structurant.

Ces espaces ont vocation à structurer le développement urbain, à contribuer à l'amélioration du cadre de vie des habitants et à la production de biens agricoles. Ils participent à la reconquête paysagère, et à la reconquête écologique du territoire.

La préservation et la reconquête de l'armature verte et bleue est un gage d'adaptabilité du territoire, notamment face aux effets du changement climatique. Ces espaces concentrent des enjeux multiples : agricoles, paysagers, récréatifs, écologiques, de protection de la ressource en eau ou de prévention des risques d'inondations.

Leur valorisation paysagère, écologique et récréative doit s'inscrire dans une démarche partenariale, favorisant le dialogue et la concertation.

ÉLÉMENTS CONSTITUANT L'ARMATURE VERTE ET BLEUE



PRÉSERVER UNE AGRICULTURE DIVERSIFIÉE ET DYNAMIQUE

La métropole lilloise a la chance de disposer de vastes espaces agricoles qui structurent le territoire et articulent étroitement rural et urbain. La présence forte de cette agriculture variée est source d'identité, de richesses et de vitalité pour le territoire.

La métropole souhaite promouvoir une agriculture diversifiée au bénéfice des exploitants (pérennité des exploitations, lisibilité du compte foncier), de l'environnement (préservation des ressources, de la biodiversité) et des habitants (produits agricoles sains et de qualité, accès à des espaces agro-paysagers).

La recherche de synergies entre la ville et son environnement périurbain et rural constitue un élément fort pour construire une vision partagée, dynamique et durable de l'espace agricole périurbain.

Garantir le foncier à usage agricole

Compte tenu de la forte pression urbaine qui affecte le foncier agricole, la protection des espaces agricoles nécessite d'être renforcée grâce à une vision globale et partagée.

Le SCOT s'engage d'abord à ralentir très significativement le rythme de consommation des espaces agricoles appartenant à l'armature verte, à limiter leur fragmentation et le mitage.

Cette meilleure préservation de l'agriculture passe d'abord par la définition de principes guidant l'urbanisation et économisant le foncier. Elle s'appuie sur des diagnostics partagés, une meilleure connaissance de la fonctionnalité de l'agriculture et la définition de grandes entités agro-paysagères.

Enfin, des approches conjointes entre projet urbain et projet agricole doivent permettre d'intégrer les enjeux agricoles dès l'amont des projets d'aménagement et de développement urbains, notamment sur la base d'études d'impacts agricoles dans le cadre des documents de planification communaux ou intercommunaux.



Préserver les hémicycles, espaces de contact autour de l'agglomération centrale

La métropole lilloise dispose entre l'agglomération centrale de Lille-Roubaix-Tourcoing et les communes périurbaines de vastes espaces agricoles et naturels en contact avec le linéaire de façade urbaine.

Ces espaces, en forme d'hémicycles, constituent une frange verte complexe et doivent devenir des lieux d'apports mutuels entre l'urbain et le rural : ils confortent un paysage qui donne de la qualité à l'urbain, ils valorisent l'activité agricole en lui offrant une vitrine et des débouchés. Ils sont source de loisirs et d'activités récréatives de proximité. Leur appropriation par leurs habitants et la définition d'une limite claire constitue un gage de pérennité de leur préservation.

Promouvoir une agriculture exemplaire en matière environnementale

Un plus grand équilibre entre les besoins agricoles et les objectifs de protection de l'environnement devra être trouvé. L'augmentation de la biodiversité des espaces agricoles, par maintien ou création de corridors biologiques, l'utilisation de techniques agricoles respectueuses de l'environnement, de la ressource en eau de la métropole, et économes en produits phytosanitaires devront être favorisées, notamment dans les champs captants du sud de l'agglomération. Une bonne compatibilité entre les fonctions de loisirs des espaces périurbains et l'activité agricole devra être recherchée.

Par ailleurs, le développement d'une agriculture de proximité à travers les filières d'alimentation en circuit court, et à haute valeur ajoutée constitue un enjeu économique et une opportunité pour le développement de l'agriculture périurbaine.

DONNER UNE NOUVELLE IMPULSION AU PROJET DE TRAME VERTE ET BLEUE

Prendre appui sur la trame bleue

La mise en valeur de la trame bleue peut devenir un élément fédérateur si elle garantit une bonne intégration des enjeux de la voie d'eau :

- organiser les transformations urbaines autour de l'eau et animer la vie urbaine au bord de l'eau ;
- faire pénétrer la nature en ville, grâce aux continuités naturelles offertes par la trame bleue ;
- développer le tourisme fluvial et les activités nautiques, pour un nouveau rayonnement touristique et économique ;

- préserver et promouvoir les activités économiques bord à canal.

Les expériences et réalisations menées dans la métropole (canal de Roubaix) et dans d'autres agglomérations européennes, doivent inspirer ce renouveau du rapport à la voie d'eau. La valorisation économique, résidentielle ou touristique des axes fluviaux aboutira à condition d'être accompagnée par une reconquête écologique : amélioration de la qualité des eaux, gestion des sédiments et sols pollués, et respect des continuités naturelles.

D'un autre côté, le réseau de becques et navettes doit devenir un élément clé dans le respect de la géographie des lieux et la reconquête écologique.

Accélérer la reconquête écologique

La présence de milieux naturels riches et diversifiés participe à l'image d'une métropole accueillante et prospère. Conscient de cela, le territoire s'engage à préserver ses ressources, freiner la dégradation de la biodiversité et poursuivre sa reconquête écologique. Pour répondre à ces enjeux et assurer leur intégration dans le projet plus global de trame verte et bleue aux multiples fonctions, la métropole s'attachera à préserver les réservoirs de biodiversité identifiés. Elle protège et poursuit la valorisation des zones humides et les vallées alluviales de la Deûle, de la Lys et de la Marque qui constituent un support majeur de connexion écologique transfrontalière à l'échelle du bassin versant de l'Escaut et offrent des espaces de récréation à la population.

Parallèlement, il faut reconquérir la place de l'espace agricole dans l'équilibre environnemental du territoire afin de préserver les supports de biodiversité et de continuités écologiques. Notamment les paysages ouverts et semi-bocagers de la plaine de la Lys, du Ferrain, des Weppes, du Mélantois et de la Pévèle doivent être préservés. Plus localement, il faut restaurer le complexe semi-bocager et forestier de Phalempin à Cysoing afin d'assurer les échanges vers la vallée de la Scarpe et le parc naturel transfrontalier du Hainaut.

Poursuivre le maillage des espaces naturels et récréatifs

Pour permettre à chaque habitant d'accéder facilement à un espace de nature, en vélo ou en transports en commun, l'offre d'espaces naturels et récréatifs doit se décliner à toutes les échelles. Il s'agit aussi bien des milieux à haute valeur écologique que des espaces verts de proximité très divers, des liaisons et coulées vertes, des bases de loisirs, des grands parcs périurbains à vocation naturelle et récréative, ainsi que des grands espaces de la campagne



périurbaine. L'ambition de la métropole va ainsi au-delà des objectifs fixés par le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), qui vise la protection et le développement des grands corridors écologiques régionaux en incluant les territoires urbanisés aux enjeux de nature et de trame verte en ville et dans les villages.

La constitution de ce réseau vert et bleu, repose sur quelques principes qui doivent être poursuivis, renforcés et étendus :

- assurer la pérennité des aménagements existants et à venir par des outils réglementaires et fonciers adaptés ;
- développer le boisement, sous toutes ses formes ;
- renforcer l'attractivité et l'accessibilité des pôles à dominante récréative au sein des espaces de nature à l'exemple du parc Mosaïc, des Prés du Hem ou de la Citadelle.

Épanouir la nature en ville

Afin d'être plus agréable, plus attractive mais aussi attachante, la ville doit disposer d'espaces verts publics de qualité et, de façon plus générale, la nature doit y être plus présente. La place du végétal et de l'arbre en ville doit être repensée, les espaces verts publics existants et futurs doivent être mis en réseau, leurs accès sécurisés, facilités et plus lisibles.

La végétation assure l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'air, le maintien de la biodiversité et la lutte contre le changement climatique. Parcs, jardins y compris privés, murs et toitures végétalisés, délaissés, arbres d'alignement et espaces au bord de l'eau doivent être envisagés pour répondre aux enjeux écologiques et d'urbanité. Tous ces espaces de nature en ville peuvent favoriser l'adaptation au changement climatique (réduction des îlots de chaleur, gestion hygrométrique, etc.).

LA LYS TRANSFRONTALIÈRE ET LES VILLES JUMELLES

La métropole doit s'emparer pleinement de son caractère transfrontalier et mettre en œuvre des initiatives de coopération pour faire de cette spécificité un véritable atout et un vecteur de rayonnement élargi. Le Val de Lys est déjà l'objet d'une dynamique de projets identifiée et d'un portage politique, via Euralys et Corrid'Or. C'est dans cette continuité que cette séquence urbaine des villes jumelles le long de la Lys est identifiée comme potentiel territoire de projets. Elle est en effet la seule à présenter un bassin de vie à cheval sur la frontière, sur lequel se concentrent des enjeux croisés de co-construction urbaine transfrontalière : dynamiques socio-démographiques liées aux trois territoires français, wallons et flamands, impact du développement économique le long du canal, cohérence des infrastructures de transport, etc.

cf. La démarche « Territoire de projets » p.78



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

AGIR POUR LA RECONQUÊTE D'UNE RESSOURCE EN EAU IRREMPLAÇABLE

La sécurisation de l'approvisionnement en eau est une nécessité et une condition absolue pour répondre au développement de la métropole. Or, les eaux de surfaces, tout comme une partie des eaux souterraines, sont encore dans un état dégradé, impactant ainsi la capacité de production d'eau potable.

Il est primordial de poursuivre la reconquête de cette ressource et de sécuriser l'approvisionnement en eau, mais aussi d'agir auprès des citoyens et de leur cadre de vie pour sensibiliser à sa protection. À travers les engagements déclinés ci-dessous, le SCOT s'inscrit pleinement dans les objectifs du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois Picardie et des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

Agir pour une meilleure qualité de la ressource en eau

La métropole doit contribuer activement à une meilleure qualité de la ressource en respectant les équilibres naturels et en limitant les pollutions qui l'affectent par des mesures de protection, de prévention et de réparation (imperméabilisation limitée, dépollution, végétation limitant l'érosion...). Dans les aires d'alimentation de captage d'eau, il s'agit d'assurer des usages des sols compatibles avec la préservation de la ressource en eau sur le plan qualitatif et quantitatif. Les zones humides devront être préservées et feront l'objet d'une veille en améliorant la connaissance de leur localisation et de leur fonctionnement.

La métropole engage par ailleurs des projets plus vastes dont les enjeux multiples convergent avec la nécessité de reconquérir la qualité de la ressource en eau. (aménagement du parc transfrontalier de la Lys, mise en œuvre du Plan Bleu métropolitain...).

Sécuriser l'approvisionnement en eau

Les ressources partagées avec les territoires voisins sont exploitées à leur maximum, en particulier les eaux souterraines. Ainsi, pour assurer une eau en quantité et qualité suffisante, la métropole doit développer les partenariats avec des territoires voisins (gestion commune des nappes phréatiques, recherche de ressources complémentaires...).

Encourager une consommation raisonnée

Cette recherche d'approvisionnements alternatifs se fait conjointement à une politique en faveur de la baisse des consommations. Il convient d'encourager la mise en œuvre de dispositifs favorisant les économies d'eau dans les bâtiments existants ou nouveaux.

LE TERRITOIRE SUD

Gardien de la principale ressource en eau, l'évolution de ce territoire nécessite une grande vigilance. Historiquement attractif pour l'économie, ce territoire voit ses perspectives de développement de plus en plus questionnées à la fois par cette nécessité de préserver la ressource en eau, mais aussi par la saturation récurrente des axes autoroutiers et par les nouveaux projets ferroviaires dont il fait l'objet. Ces contraintes génèrent un potentiel d'innovation important : ce territoire doit pouvoir devenir un site pilote impliquant tous les acteurs pour un développement urbain raisonné, conciliant agriculture, qualité du cadre de vie, respect de l'environnement et modes de développement innovants.

cf. *La démarche des territoires de projets* p.78

GÉRER L'EXPOSITION DES HABITANTS AUX RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

L'articulation entre transports, habitat et développement économique ont des répercussions fortes sur les déplacements et sur l'exposition des habitants aux pollutions, risques et nuisances.

Réduire l'exposition de la population aux pollutions de l'air et aux nuisances sonores

Le trafic routier est le premier responsable des nuisances sonores et des émissions de polluants atmosphériques. Dans la métropole, la population exposée est potentiellement importante du fait de la forte concentration d'infrastructures de transport et d'une urbanisation dense.

La métropole souhaite limiter les effets négatifs du trafic routier, notamment dans les secteurs très exposés, le long des grands axes, où l'urbanisation doit être limitée et conditionnée au respect d'exigences renforcées.

Le territoire vise trois grands objectifs en matière de nuisances sonores : les réduire dans les secteurs affectés, pré-



venir l'apparition de nouvelles nuisances et préserver des « zones de calme », y compris dans les espaces naturels.

Prévenir les risques naturels, technologiques et sanitaires

Les plans de prévention des risques naturels ou technologiques sont un des leviers à mobiliser pour prévenir des risques technologiques et sanitaires. Sur la base d'une meilleure connaissance des phénomènes, il convient de poursuivre leur mise en œuvre et leur traduction dans les documents d'urbanisme.

Si les facteurs de risques technologiques ont sensiblement diminué, dans le cadre du rebond industriel souhaité, il faut porter une attention au voisinage avec les activités à nuisances y compris au transport de matières dangereuses.

La métropole est concernée par divers risques naturels : inondations, phénomène d'effondrement de catiches et de retrait-gonflement des argiles. La quasi-totalité du territoire est soumise aux risques d'inondation, avec pour principale cause le ruissellement des eaux pluviales et plus localement les phénomènes de débordement de rivières ou remontée de nappes phréatiques.

Ces risques d'inondations peuvent engendrer d'importants dégâts matériels. Le SCOT entend agir sur les causes de ces inondations, en intégrant les réflexions sur le cycle de l'eau dans les procédures d'aménagement.

La présence de cavités souterraines, dites catiches, et le risque de retrait-gonflement des argiles justifient d'améliorer la connaissance de leurs spécificités et localisation sur le territoire et de préconiser des modes de construction qui leur sont adaptés dans les documents d'urbanisme.

Coopérer dans le domaine des risques émergents

La métropole lilloise a su se montrer pionnière en matière d'écologie urbaine et de santé : méthanisation des déchets, dépollution du sol, réaménagement de friches industrielles polluées... Cela lui a permis d'avoir un temps d'avance et d'acquérir un savoir-faire et une notoriété sur les questions de santé-environnement.

Il faut donc poursuivre les initiatives liées à la connaissance et à la veille stratégique sur les sujets de pollutions et risques émergents. La coopération et la coordination des collectivités quant aux modalités d'implantation des antennes relais et à l'urbanisation dans les « zones de prudence » associées aux lignes de haute tension est à renforcer.

Se mobiliser pour la dépollution des sols

La métropole a dû gérer le lourd héritage des friches industrielles dont les sols pollués se situent en plein cœur du tissu urbain. Le défi de la résorption de ces pollutions demeure néanmoins de taille, l'enjeu étant de réussir la réaffectation des sites pollués, en respectant en priorité la santé des populations et la préservation de la ressource en eau. Pour poursuivre ces objectifs, il s'agit de :

- améliorer la connaissance des sites ;
- développer la recherche et l'expérimentation ;
- se doter d'outils et de compétences pour le « recyclage » des sites pollués ;
- mettre en place une gouvernance cohérente et transparente ;
- concevoir des montages financiers appropriés (programmes nationaux et européens).

La question des sites de stockage de boues de curage, parfois toxiques, est également importante. Ces besoins de stockage doivent être pris en compte et planifiés lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux. En adéquation avec les caractéristiques physico-chimiques de ces produits, la filière de valorisation doit être privilégiée.

Les orientations et recommandations du Schéma interdépartemental des carrières incitent à remplacer les matériaux de carrières par une meilleure valorisation des déchets du Bâtiment et travaux publics (BTP). Cette mesure pourrait nécessiter la structuration d'une filière locale de regroupement, tri, recyclages et stockage de matériaux de substitution. En parallèle, l'exploitation des ressources locales, tout comme la remise en état des sites d'extraction doit se faire dans le respect des enjeux environnementaux (notamment la trame verte et bleue), en intégrant le contexte local et leur vocation à venir.



CONFORTER LA GESTION PERFORMANTE DES DÉCHETS, PRÉSERVER LES MATIÈRES PREMIÈRES

Le territoire a su se doter d'un système performant de gestion des déchets. Il est fondé sur des équipements de tri et de valorisation modernes, un réseau de collecte misant sur la proximité et des transports moins polluants. Les taux de valorisation des déchets dans le territoire s'approchent des objectifs fixés au niveau national. Ces avancées doivent être poursuivies pour valoriser l'exemplarité de la métropole à travers des actions en faveur d'un meilleur taux de valorisation des matériaux, d'une amélioration de la qualité du tri, d'une réduction des volumes de déchets produits.



PRÉPARER L'AVENIR ÉNERGÉTIQUE DE LA MÉTROPOLE

L'ambition transversale relative à l'engagement de la transition énergétique se décline à travers chaque axe thématique du projet, en tenant compte des caractéristiques et opportunités propres au territoire du SCOT.

Cette traduction est guidée par des objectifs européens et nationaux et par les documents cadres d'échelle régionale et locale.

Assurer les conditions pour une métropole sobre et efficace en énergie

La sobriété énergétique passe essentiellement par une baisse de la dépendance à l'automobile pour les déplacements, premier facteur d'émission de gaz à effet de serre. Une meilleure articulation entre les quartiers d'habitat et les transports collectifs et performants sera recherchée ainsi qu'une plus forte mixité des fonctions urbaines. Des politiques ambitieuses doivent porter sur la réhabilitation thermique performante des logements et bureaux existants mais aussi sur des conditions d'urbanisation au respect de performances énergétiques et environnementales renforcées.

Permettre l'émergence d'une métropole productrice d'énergies propres et renouvelables

L'ambition est de mobiliser progressivement l'ensemble du potentiel identifié de production d'énergie propre et renouvelable. Conformément au Plan climat énergie territorial de la Métropole Européenne de Lille à horizon 2020, une multiplication par quatre de la production est visée.

Pour atteindre ces objectifs, il faut agir sur :

- la performance énergétique au sein des nouvelles opérations d'aménagement ;
- la valorisation des potentiels de production d'électricité de source éolienne et solaire (dans la mesure où elles n'entrent pas en concurrence avec les usages agricoles ou la trame verte et bleue) ;
- les installations de production d'énergies renouvelables, dans le respect du patrimoine, du paysage et de la qualité de l'air ;
- les boisements et le potentiel local de production en bois-énergie.



RECONNAÎTRE LA RICHESSE ET LA DIVERSITÉ DU PATRIMOINE ET DES PAYSAGES

LIER ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

Dans un contexte de concurrence accrue entre territoires, l'enjeu d'attirer de nouveaux habitants, entreprises et visiteurs et celui de conserver ceux déjà présents devient crucial. Le patrimoine particulier de la métropole, immatériel (braderies, ducasses, bourloirs...) emblématique et quotidien (maisons de ville dites 1930, patrimoine urbain, rural et communal (beffroi, grand-place, bourse...), industriel ("cathédrales" en brique), universitaire, marchand, militaire, ou encore fluvial) représente aujourd'hui une chance à saisir : il participe d'abord à la qualité du cadre de vie et à l'image du territoire, facteurs devenus déterminants dans le choix de s'implanter ou de rester à un endroit plutôt qu'à un autre ; il permet ensuite un ancrage identitaire fort contribuant à l'attachement des habitants et des visiteurs au territoire ; il représente enfin une ressource pour le territoire à la fois en valeur d'existence (intérêt touristique et sens donné au territoire) et en valeur d'usage (retombées sociales pour les différents usages culturels et sociaux qui lui sont associés et retombées économiques par les activités induites autour du patrimoine et de sa promotion touristique).

L'enjeu est donc de faire reconnaître les spécificités du territoire et le potentiel que celles-ci représentent pour l'attractivité du territoire et de mettre en place les stratégies pour protéger, valoriser et perpétuer ces qualités particulières.

Une ambition et une culture communes à partager

Le champ patrimonial évolue : d'une part, à côté de l'Etat, les communes et la Métropole ont acquis des compétences primordiales en matière de protection patrimoniale ; d'autre part, le champ patrimonial subit une triple extension géographique, chronologique et typologique qui donne une pleine existence au patrimoine quotidien. Les acteurs concernés sont donc multipliés. La mise en valeur et la sauvegarde de ce patrimoine étendu ne peut plus être la seule affaire des spécialistes. Elle doit inclure habitants, propriétaires, artisans et techniciens des collectivités pour développer une ambition et une culture communes et ainsi fixer des objectifs de qualité bâtie et paysagère pour lutter contre la banalisation des paysages urbains, favoriser l'innovation et améliorer le cadre de vie.

Mettre en valeur le patrimoine quotidien et emblématique en créant dans le créé

La mise en valeur du patrimoine quotidien et emblématique participe à améliorer le cadre de vie sur l'ensemble du territoire. Il ne s'agit pas de multiplier les zones de servitude mais de trouver l'équilibre entre préservation du patrimoine, transformation nécessaire du bâti et création architecturale de façon à pouvoir, à partir d'un ancrage historique conscient, projeter l'ensemble de la ville vers l'avenir.

En accord avec les objectifs de renouvellement urbain portés par le SCOT, il s'agit de créer dans le créé, c'est-à-dire, de réparer, entretenir, adapter voire engager la mutation du tissu existant par une gestion économe et durable (recyclage, urbanisation vers l'intérieur). Cette promotion de l'innovation urbaine et bâtie doit s'opérer dans le respect de l'existant grâce à une connaissance historique fine du territoire.

Établir une trame patrimoniale intercommunale

La métropole se distingue par l'importance de ses périmètres de protection réglementaires (secteur sauvegardé, Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP), Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP)). La mise en valeur patrimoniale qui en découle reste toutefois encore trop méconnue du grand public et des habitants au regard de l'enjeu culturel qu'ils représentent. Pour assurer une meilleure lisibilité aux politiques patrimoniales, il faut viser l'établissement d'une trame patrimoniale principale constituée de noyaux durs concentrant un patrimoine emblématique et quotidien important, et de secteurs de connexion à l'intérêt patrimonial peut-être plus faible, mais contribuant à la contextualisation de la trame et à sa continuité spatiale et paysagère. Les espaces publics et les axes historiques comme le Grand boulevard pourront y tenir une place particulière en donnant à lire la structure historique de la métropole. La mise en réseau de cette trame patrimoniale devra servir une offre touristique cohérente.



EXPLOITER LES POTENTIELS PAYSAGERS

Le territoire métropolitain, caractérisé par ses horizons et sa topographie plane, est souvent perçu comme manquant d'intérêt paysager. Rarement prise en compte dans les plans d'aménagement, le paysage local représente un atout considérable dans la composition territoriale (dégagement de l'horizon, ouverture vers des perspectives lointaines, contraste avec les collines et les vallées) : toute construction ou infrastructure technique peut avoir un impact paysager fort modifiant les repères spatiaux essentiels. Le paysage, en ce qu'il participe directement de la qualité du cadre de vie et en ce qu'il co-construit l'image territoriale, doit devenir un élément clé de tout plan d'aménagement.

Valoriser les paysages emblématiques

Le parc de la Deûle, la forêt de Phalempin, la plaine de Bouvines, la plaine de la Lys, le talus des Weppes, le Val de Marque ou le Ferrain ont été identifiés comme de grands espaces paysagers remarquables. Ils méritent une protection et une mise en valeur particulières, parfois déjà engagées. Ces espaces paysagers de grande qualité ont pour vocation à s'ouvrir à la population. Il faut donc faciliter leur accès par des réseaux de chemins, une signalétique lisible et une desserte en modes doux et en transports en commun.

Dégager des vues remarquables

Selon l'ambition du développement d'une métropole 100% paysages (agricoles, naturels, urbains), la réflexion sur les vues existantes et à créer doit devenir un instrument efficace et incontournable pour assurer l'insertion paysagère de qualité de toute nouvelle construction, limiter l'impact visuel des nouveaux aménagements et ainsi accroître leur attractivité.

Soigner et mettre en scène les franges urbaines et les abords des axes

Les franges urbaines constituent la limite entre la ville et la nature, une transition à réussir de façon à préserver les espaces agricoles et naturels et à structurer l'espace urbanisé. Participant à l'objectif global de la maîtrise de l'extension de la ville, ces espaces concentrent des enjeux forts d'aménagement et de gestion environnementale. Au-delà des hémicycles, un travail spécifique sur les accès depuis l'espace urbain vers les espaces rural ou naturel doit être mené. Les collectivités doivent pouvoir travailler en concertation avec les acteurs du monde agricole afin d'aménager des accès au public, sans porter préjudice à l'activité agricole.

Marquant un seuil entre deux états du territoire (non urbanisé et urbanisé) les entrées de ville s'égrènent souvent de façon plus ou moins denses, sans plan ou logique d'aménagement bien identifiable. Pourtant, points de passage obligé, ces franges jouent un rôle essentiel de "vitrine" commerciale, économique, paysagère et architecturale. Il s'agit d'arriver à un équilibre qui en assure l'insertion paysagère, facteur d'une attractivité durable.

Qualifier les abords des axes

En tant qu'éléments marquants du paysage et en tant que voies traversant les paysages, les infrastructures routières représentent un enjeu d'aménagement qui ne se réduit pas à leur fonction de desserte mais englobe un enjeu de qualité paysagère et de sécurité : d'un côté, elles ont un impact sur les paysages, peuvent en créer de nouveaux voire en recomposer certains ; de l'autre, elles permettent de découvrir les paysages ; et enfin, elles peuvent engendrer des problèmes de sécurité et de césure urbaine, notamment quand elles traversent des agglomérations et des villages. Elles ne peuvent donc pas être envisagées que sous leur caractère fonctionnel et technique.



SATISFAIRE LES BESOINS DE PROXIMITÉ DES HABITANTS

Pour répondre aux besoins quotidiens de chaque habitant, à proximité de chez lui, quels que soient son âge, sa localisation et ses moyens, et lui apporter un cadre de vie de qualité, propice à la création du lien social, le SCOT s'attache à construire une ville des courtes distances.

Il ambitionne de renforcer la logique des pratiques quotidiennes, où chacun doit pouvoir se loger, s'approvisionner, se soigner, se divertir, se faire livrer, se former, travailler, sans pour autant devoir parcourir de grandes distances et consacrer un temps (et des moyens) précieux à ses déplacements.

Il s'agit de recréer les conditions d'une ville praticable et pratiquée, composée d'un maillage local d'équipements (école, piscine, square, crèche, parc, bibliothèque, etc.), de services (médecin, commerces, etc.) et d'espaces publics et naturels, d'un accès sûr, rapide et agréable, grâce à un système de transport performant, facilitant l'usage des modes alternatifs et accordant une place plus importante aux piétons et aux cyclistes.

Cet effort passe par un réel engagement pour des espaces publics de qualité, support majeur du vivre ensemble, par un renforcement de l'accès aux espaces naturels et récréatifs (en repensant notamment la place du végétal et de l'arbre en ville), par une organisation renouvelée de l'offre commerciale faisant la part belle à la proximité (via magasins, marchés et lieux de livraison), par la priorité donnée à la mise en place des solutions de la ville connectée, et, enfin, par la possibilité offerte à tous de cultiver quotidiennement leur relation à l'art, au sport et à la culture ainsi qu'aux activités sociales.



CONCEVOIR DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ PORTEURS DU VIVRE ENSEMBLE

Les espaces urbains en général et les espaces publics en particulier sont les meilleurs ambassadeurs de la ville. Ils sont les espaces de la vie collective où se joue le sentiment d'appartenance à la ville comme à la métropole. Vecteurs de confort et d'hospitalité, leur qualité est déterminante. À l'extérieur, cette qualité véhicule l'excellence de l'image d'une ville et participe directement à son attractivité en matière résidentielle, économique et touristique. À l'intérieur, elle signale à chaque individu la valeur qui est portée à la communauté. Rues, boulevards, trottoirs, places, esplanades, squares, parcs et jardins sont autant de lieux qui offrent les joies de la promenade, de la rencontre, des retrouvailles, du spectacle du quotidien, du rassemblement et de la fête, du repos...

DONNER UNE DIMENSION MÉTROPOLITAINE AUX ESPACES PUBLICS

L'espace public est un outil essentiel pour le renforcement de l'identité et de la cohésion métropolitaine, ambition que porte le SCOT. Un effort important a été mené ces dernières années sur l'amélioration des espaces publics. Mais, la traduction de cette politique de qualité reste inégale sur le territoire et la cohérence métropolitaine des espaces publics est peu visible, chaque opération d'aménagement ayant traité ses espaces de manière singulière. Il est nécessaire de passer d'un effort de qualité centré sur quelques espaces d'exception à une ambition de qualité pour les espaces publics du quotidien sur l'ensemble de la métropole et chacune de ses communes.

DÉVELOPPER DES ESPACES PUBLICS DE PROXIMITÉ DE QUALITÉ

Les espaces publics forment la trame de la vie quotidienne des habitants. Un intérêt tout particulier doit être porté aux espaces publics de proximité. Le SCOT se fixe pour ambition, d'une part, la mise en valeur des espaces existants, d'autre part, l'impulsion pour l'aménagement de nouveaux espaces de proximité.

Par espaces publics de proximité sont désignés tout à la fois les places, placettes, rues, rues partagées ou piétonnes, les espaces verts, les espaces de jeux pour enfants, les jardins

familiaux ou partagés accessibles à pied facilement et en peu de temps, sans distinction de taille. Ils sont déterminants pour l'amélioration du cadre de vie et le renforcement de l'attractivité.

Bien doté en espaces verts privés en raison de la prédominance du modèle de la maison de ville, le territoire présente cependant un déficit d'espaces publics de proximité, offre complémentaire et primordiale. De nouveaux espaces publics de proximité doivent être aménagés avec le but de pouvoir accueillir différentes formes de sociabilité et différents types d'activités, dont les activités de plein-air nécessitant de la place. Ces espaces sont encore trop souvent conçus comme des corridors permettant d'accéder en voiture à son domicile, faute de regard porté sur le potentiel qu'ils représentent.

Prendre en compte les usages existants des espaces publics et en imaginer de nouveaux

De façon plus générale et plus localisée, les espaces publics sont le support de la vie collective locale : les comprendre et les analyser doivent constituer une étape essentielle de tout nouvel aménagement de façon à bien l'intégrer localement et à assurer sa bonne acceptation par les habitants.

LE CANAL URBAIN

La séquence urbaine où le canal traverse le cœur de la métropole, depuis la gare d'eau de Lomme au sud jusqu'à la confluence avec la Marque au nord, constitue un territoire-clé pour donner à voir et revaloriser la présence de l'eau dans la ville, pour amorcer un réel renouvellement de l'image du territoire et affirmer la métropole comme « ville au bord de l'eau » dans le panorama des villes européennes. Le potentiel foncier important et très attractif sur ce territoire de projets laisse entrevoir de nombreux potentiels qui demandent à être mis en musique. Il permet d'imaginer une métamorphose ambitieuse du secteur, appuyée sur des dynamiques privées maîtrisées au profit de la qualité du projet, et intégrant la dimension économique incontournable en bord à canal.

cf. La démarche « Territoire de projets » p.78



CONSTRUIRE UNE ARMATURE COMMERCIALE

Au-delà de leur dimension économique, le commerce et les services marchands jouent un rôle important dans la réponse aux besoins de la population et dans l'organisation d'un tissu urbain mixant les fonctions de proximité. L'accès au commerce est ainsi une donnée forte de la qualité du cadre de vie.

Le SCOT a vocation à permettre à chacun, quels que soient son lieu de résidence ou de travail et ses moyens, d'avoir accès à une offre commerciale de base, composée d'un assortiment limité de produits (principalement alimentaires) ou de services, et répondant à des besoins quotidiens ou de dépannage.

ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Le SCOT vise une répartition plus équilibrée des pôles commerciaux sur le territoire et propose pour cela une armature commerciale. Réussir la réorganisation générale de l'offre à l'échelle de la métropole, c'est d'abord s'attacher à mieux mixer habitat et commerce à l'échelle des quartiers.

Pour permettre le développement de ce maillage de proximité, les principes d'action sont :

- créer les conditions favorables à l'implantation et au développement de commerces dans les quartiers et centres urbains des communes ;
- contenir à leur niveau actuel les développements commerciaux en entrées de ville (commerce diffus) ;
- maîtriser l'implantation des développements commerciaux dans les espaces aux caractéristiques monofonctionnelles, notamment en travaillant à l'intégration d'autres usages urbains (mixité, optimisation du foncier, reconfiguration commerciale, transports en commun, etc.) ;
- travailler à une réelle amélioration de la qualité urbaine, architecturale et environnementale de toutes les typologies et organisations d'espaces commerciaux (existants ou futurs).

BÂTIR UNE ARMATURE COMMERCIALE

Le SCOT propose un maillage commercial qui répond à tous les besoins commerciaux, depuis les pôles de proximité (achats quotidiens ou fréquents) jusqu'aux pôles majeurs métropolitains (achats occasionnels). Il s'agit de promouvoir des centralités commerciales urbaines. Plus l'offre

commerciale concerne des produits d'usage courant, moins la distance à parcourir doit être grande. La priorité sera donnée aux pôles bénéficiant des meilleures qualités urbaines (localisation dans le tissu urbain, mixité des fonctions, accessibilité, notamment en transports en commun, densité des opérations).

Des pôles de proximité

Ils doivent répondre en priorité aux besoins quotidiens des habitants en biens et services marchands courants grâce à l'implantation d'une offre commerciale à moins de 10 min à pied. Ces pôles constituent l'entité de base de l'organisation commerciale. Ils doivent former à terme un maillage fin, à l'échelle des quartiers ou des petites communes de l'ensemble du territoire du SCOT. Les marchés forains ou les nouveaux services du e-commerce peuvent compléter les possibilités offertes aux habitants.

Cette offre doit trouver place au cœur des quartiers ou des centres urbains et bénéficier d'une bonne accessibilité à pied ou à vélo, voire en transports en commun. La production en nombre suffisant de locaux, adaptés et accessibles financièrement aux artisans et commerçants, joue un rôle essentiel.

Les grands centres commerciaux monofonctionnels

Pour faire face aux problèmes particuliers d'organisation urbaine qu'ils posent (flux de déplacements routiers, consommation foncière, etc.), le SCOT prévoit :

- qu'aucun nouveau grand centre commercial périphérique ne sera réalisé à horizon SCOT, mis à part le projet Promenade de Flandres en cours à Neuville-en-Ferrain.
- les sites existants puissent évoluer vers plus d'intégration urbaine et multifonctionnelle, vers un usage optimisé et qualitatif des fonciers. Le SCOT propose ainsi la mise en place d'une démarche de projet urbain, préalable à toute opération d'envergure, et qui pourrait donner lieu à une contractualisation entre les acteurs présents sur ces sites et les collectivités.

L'ensemble des grands pôles commerciaux monofonctionnels sont concernés par cette démarche, qui doit in fine prévoir la part dédiée aux éventuels développements commerciaux. Dans l'attente de la définition de ces projets urbains, le périmètre actuel des centres commerciaux reste identique et le développement de nouvelles surfaces de vente est limité à une progression marginale de la surface de vente existante.



DÉVELOPPER UNE MÉTROPOLE DES ARTS, DE LA CULTURE ET DES SPORTS

Les équipements et services (santé, culture, éducation, commerces, sport...) doivent pouvoir bénéficier à tous sans que leur accès géographique, financier ou culturel ne soient des freins.

CONFORTER LE RÔLE DE CAPITALE CULTURELLE

Le réseau des équipements de proximité

Portées par les intercommunalités, la mise en réseau des bibliothèques et médiathèques du territoire, soutenue par un plan de développement métropolitain du service public de lecture, d'information et de documentation, et par le développement d'une offre numérique (bibliothèque virtuelle), viendra compléter les actions déjà en cours autour de la mise en réseau des musées, des Fabriques culturelles, et des conservatoires. La création d'une grande médiathèque pourrait compléter cette offre.

Dans une perspective du déploiement d'une stratégie culturelle et touristique, la mise en valeur des très riches collections des musées déjà présents sur le territoire nécessitera certains aménagements.

Mettre l'art au cœur des projets urbains

Il faut accorder à l'art une place dans tous les lieux, y compris dans ceux qui ne lui sont pas usuellement dédiés, permettant ainsi d'ouvrir son accès au plus grand nombre.

La présence dans l'espace public de l'art et de la culture accompagne les mobilités douces et notamment la marche à pied. Elle contribue à favoriser une meilleure interaction entre la population et l'espace urbain. Elle offre une image renouvelée de la métropole qui est facteur d'attractivité et qui est un vecteur fort de développement du tourisme urbain.

Mobiliser l'espace public pour affirmer les événements culturels marquants de la métropole

La métropole se distingue par des usages éphémères et intenses de l'espace public, festifs ou quotidiens (ducasses, braderies, friteries, marchés...), qui font partie intégrante de son identité. Ces événements impliquent l'utilisation d'espaces publics qui nécessitent des aménagements spécifiques et temporaires adaptés. La métropole lilloise a acquis une reconnaissance internationale pour sa capacité à accueillir ce type d'événements.

DÉVELOPPER LA MÉTROPOLE SPORTIVE

Des clubs sportifs se sont hissés au plus haut niveau dans de nombreuses disciplines, ils contribuent au rayonnement national et international de la métropole.

Offrir des conditions optimales pour le sport de haut niveau

Cette ambition s'est accompagnée récemment par l'arrivée de grands équipements, tels que le Grand Stade à Villeneuve d'Ascq ou le Vélodrome à Roubaix. Cette offre continuera à s'étoffer grâce aux projets identifiés pour les années à venir (Stadium Lille Métropole, construction d'une piscine olympique ou encore réalisation d'un stade d'eaux vives...).

Soutenir les pratiques amateur par le maillage en équipements sportifs

Le SCOT souhaite améliorer l'accès à la pratique sportive du plus grand nombre en s'appuyant sur les clubs sportifs métropolitains. Il s'agit de tisser les liens entre les clubs de haut niveau et la population locale, en particulier vers les jeunes, les quartiers défavorisés et de créer ainsi des solidarités (entre générations, entre catégories sociales, entre territoires...).

La politique de mise en réseau des piscines constitue à ce titre une politique exemplaire et unique en France qu'il faut poursuivre. Une offre d'espaces appropriés à la pratique sportive et récréative a également toute sa place dans l'espace urbain et nécessitera le maintien et la création d'équipements sportifs de proximité dans les secteurs urbanisés et dans les opérations nouvelles, ainsi que le développement de la mise en réseau.

Assurer les liens entre grands équipements et offre de transport en commun

Certains équipements sont le support de manifestations regroupant un public important. Pour en assurer le succès, l'accessibilité de ces équipements doit être garantie grâce à un maillage efficace et une bonne articulation avec l'offre de transport en commun, au regard de leur échelle d'influence : grand équipement eurométropolitain, équipement d'équilibre territorial, équipement de proximité.



METTRE EN ŒUVRE LA VILLE INTELLIGENTE ET CONNECTÉE

Les usages et les services liés à internet sont en plein essor et définissent aujourd'hui les contours de nouvelles stratégies en matière d'aménagement. Le raccordement au très haut débit constitue un préalable absolu à toute mise en œuvre d'une politique urbaine durable.

Cet accès à internet, dont la qualité et le débit doit être assuré, représente tout à la fois un critère préférentiel pour l'implantation des ménages sur une commune, un élément indispensable pour assurer l'attractivité et la performance des espaces d'activités économiques, une alternative à l'accès physique à des équipements, commerces ou services publics, un levier pour de nouvelles pratiques comme le télé-travail...

Le second défi touche directement à l'organisation de la ville du futur et à la qualité de vie de chaque habitant. Il s'agit d'orienter le développement urbain vers des projets bâtis autour de réseaux intelligents (smart grids), permettant la gestion optimale des besoins en énergie, en eau ou en TIC, le fonctionnement adapté des équipements publics ou le traitement des déchets, la mise en œuvre d'un habitat intelligent (domotique).

Au final, il s'agit de tirer réellement parti des possibilités offertes par les réseaux numériques pour améliorer la vie quotidienne et rendre la ville plus durable. La mise en place de nouveaux services urbains, les politiques en matière d'énergie et d'eau, de gestion des déchets et de construction sont des leviers majeurs de cette mise en œuvre.

Assurer une connexion numérique performante sur l'ensemble du territoire

Le premier défi du SCOT est donc d'assurer la cohérence entre le déploiement des réseaux numériques performants et le développement urbain; Ce défi est à double titre nécessaire pour réduire les zones mal connectées.

D'une part, il s'agit d'optimiser le réseau numérique en l'exploitant à son maximum, notamment là où la fibre optique est d'ores et déjà opérationnelle. D'autre part, il s'agit de favoriser les travaux d'accès au très haut débit en les coordonnant avec les opérations d'aménagement, avec les travaux sur la voirie, etc.

L'identification claire et cohérente des futures zones de développement urbain mixte, économiques et résidentielles doivent pouvoir guider un déploiement planifié du réseau numérique de très haut débit.



SPATIALISATION ET GOUVERNANCE

- LE COMPTE FONCIER
- L'ARMATURE URBAINE
- LES TERRITOIRES DE PROJETS



DES OUTILS AU SERVICE D'UNE GOUVERNANCE CONCERTÉE

Pour assurer une mise en œuvre efficace et pertinente du SCOT, il est nécessaire de se doter d'outils pour agir en concertation et au plus près des territoires. Il s'agit d'assurer la prise en compte des caractéristiques particulières de chacun des territoires et d'instaurer un dialogue local continu après l'approbation du document.

Aussi, le SCOT propose de traduire ses ambitions territoriales par l'intermédiaire de trois grands outils opérationnels :

- le compte foncier ;
- l'armature urbaine ;
- les territoires de projets.

Au-delà des outils de suivi et de mise en œuvre du SCOT, plusieurs propositions opérationnelles pourraient être approfondies pour libérer les énergies du territoire, fédérer ses forces, ses habitants et ses acteurs tant économiques qu'associatifs, ou encore développer les partenariats entre public et privé. Ces outils doivent faciliter la gouvernance des différents sujets portés par le SCOT :

- la mobilité urbaine qui doit être abordée en transversalité (de la planification à la programmation, de la conception jusqu'au projet), par le biais d'une organisation partenariale spécifique ;
- le développement économique qui doit être conduit en s'appuyant sur un outil de dynamisation, temporaire ou pérenne, rassemblant les acteurs publics et privés et mutualisant les moyens ;
- les démarches pluriannuelles d'actions d'aménagement autour de sujets ou de secteurs bien identifiés, territoires de projets, s'inspirant d'expériences européennes comme les IBA ;
- la valorisation des territoires ruraux pour leur développement autour des enjeux d'urbanisation, d'accessibilité, d'équipements, d'aménagement numérique ;
- l'accompagnement technique à travers des unités décentralisées permettant d'assurer des démarches et décisions au plus près des communes, notamment pour celles situées au sein des plus vastes intercommunalités.



LE COMPTE FONCIER

La stratégie foncière est déterminante à la réalisation des objectifs définis par le SCOT. Pour faire face aux besoins pour implanter des entreprises, rattraper les retards en logements ou encore œuvrer à la mixité fonctionnelle des villes, préserver ou développer les espaces agricoles ou naturels, les collectivités publiques doivent assumer la tâche essentielle du portage foncier.

Compte tenu de la complexification des procédures d'aménagement, de l'importance des défis environnementaux, mais aussi du contexte budgétaire des collectivités publiques, il est nécessaire d'assurer ce portage foncier via des politiques innovantes. Il s'agit d'œuvrer à un développement durable et cohérent du territoire en préservant les terres agricoles, en limitant les effets d'aubaine entre communes, en recyclant des terres déjà urbanisées... Pour mieux articuler les politiques sectorielles (habitat, transport, équipements, commerces etc.), il est nécessaire d'afficher les objectifs fonciers stratégiques et opérationnels à long terme et à l'échelle intercommunale.

Pour penser, organiser et anticiper le portage foncier, le SCOT propose d'intégrer les réflexions foncières dès le débat des orientations du PADD. Ainsi, les diagnostics fonciers territoriaux (référentiel foncier de la MEL, stratégie foncière en Pévèle-Carembault...), la traduction des objectifs de développement en besoins fonciers, mais aussi la prise en compte des normes s'imposant au SCOT permettent d'ores et déjà de tracer le cadre général du compte foncier global du SCOT de Lille Métropole.



UN COMPTE FONCIER AU PLUS PRÈS DES COMMUNES

CONSTITUER UN COMPTE FONCIER INTERCOMMUNAL ET PROGRESSIF

Le Document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCOT déterminera une enveloppe foncière appelée compte foncier du SCOT qui détermine un nombre d'hectares à ouvrir à l'urbanisation pour les 20 ans à venir. Ce compte foncier distingue l'offre foncière économique (zones d'activités économiques) de l'enveloppe à vocation mixte (habitat, services, équipements).

Pour assurer une consommation foncière raisonnée, cohérente à l'échelle intercommunale, il est proposé d'afficher un **compte foncier dynamique et progressif**. Ce compte foncier sera réparti par intercommunalité (Communautés de Communes de la Haute Deûle, de Pévèle Carembault et des Weppes). Compte tenu de la surface importante de la Métropole Européenne de Lille, le compte foncier sera aussi décliné par territoire intermédiaire de la MEL, en cohérence avec la gouvernance qui sera mise en place dans le PLU.

En plus de favoriser les équilibres à un échelon intercommunal, cet outil permettrait de réserver une marge de manœuvre aux décisions foncières prises par les communes. Ainsi, il reviendrait aux collectivités de s'accorder entre elles et de définir des objectifs chiffrés dans les PLU dans le respect des principes du compte foncier général du SCOT et de l'armature urbaine.

LES BESOINS FONCIERS

Les besoins fonciers traduisent quantitativement les objectifs du SCOT en matière de développement urbain (logements à construire, zones d'activités, projets d'infrastructures).

Le SCOT prévoit un développement résidentiel de 130 000 logements et un développement économique de 2 500 ha minimum, auxquels s'ajoute un besoin en infrastructures d'environ 140 ha. (qui ne prend pas en compte l'option du Réseau express Grand Lille, dont les besoins fonciers supplémentaires sont estimés à environ 200 ha).

Pour répondre à ces besoins fonciers, le développement urbain s'opérera en priorité au sein du tissu déjà urbanisé. Les extensions urbaines seront donc évaluées au regard des capacités de renouvellement urbain. À l'échelle du SCOT, près de 4000 hectares de potentiel en renouvellement urbain ont été identifiés (friches, dents creuses, secteurs

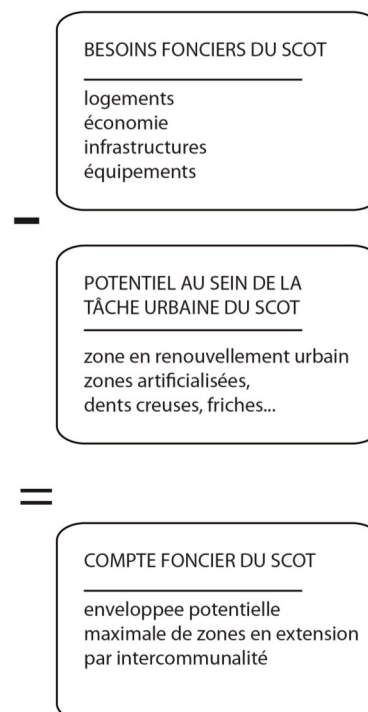
sous-exploités comme les grandes surfaces de stationnements, certaines zones d'activités...).

Dans le respect des documents-cadres et des objectifs locaux, nationaux et régionaux (Plan climat-énergies territorial de la MEL, Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)...) et en assurant l'équilibre avec les besoins de l'activité agricole, le rythme d'artificialisation s'élèverait au maximum à environ 135 ha/an en moyenne.

Le SCOT de Lille Métropole s'inscrit ainsi en conformité avec les objectifs du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE).

DES OUTILS À DÉCLINER DANS LES DOCUMENTS LOCAUX

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) et d'autres documents stratégiques et opérationnels (PLH, PDU...) traduiront les orientations et objectifs du SCOT. Il sera important d'assurer une proximité des démarches et décisions avec les communes. Des unités décentralisées ou des agences territoriales, notamment au sein des intercommunalités vastes, pourraient être utiles pour un accompagnement technique de proximité.





GARANTIR UNE CONSOMMATION FONCIÈRE MESURÉE

MAÎTRISER L'URBANISATION

Comme le démontre le diagnostic du SCOT, le développement urbain s'est opéré de manière encore trop dispersée ces dernières années. Le scénario d'une évolution au fil de l'eau fait aujourd'hui peser de multiples risques sur le territoire : consommation importante de foncier, morcellement et perte importante de terres agricoles, banalisation des paysages, difficultés à structurer une desserte en transports en commun performants.

Pour éviter ce scénario, le développement futur de la métropole lilloise doit répondre aux priorités suivantes :

1. construire prioritairement au sein des espaces urbains existants, à partir d'opérations de renouvellement urbain ;
2. encadrer les extensions urbaines, notamment en périphérie et identifier les infrastructures qui établissent les limites de l'urbanisation ;
3. polariser les opérations d'aménagement autour des transports en commun lourds (train, métro, tramway, BHNS), des espaces déjà accessibles et des centralités (espaces concentrant services, commerces et équipements publics) ;
4. définir les densités adaptées.

CRÉER UN FONCIER ET UN IMMOBILIER DURABLES ET INNOVANTS

Le SCOT de Lille Métropole s'engage dans une politique active de qualité des espaces urbanisés. Elle souhaite apporter un niveau de services performant aux entreprises et aux habitants du territoire en travaillant notamment à la qualité des aménagements et de la gestion de ces espaces. Cela concerne aussi bien la rénovation qualitative de ses sites existants que la production d'une nouvelle offre. Les

projets fonciers devront respecter les principes généraux d'aménagement durable qui s'appliquent à tout type d'urbanisation.

D'une manière générale, des efforts importants doivent être portés pour améliorer la qualité du bâti et proposer des densités adaptées au contexte. Cela s'applique à tous les projets, en renouvellement urbain comme en extension, pour l'habitat comme pour les activités économiques et les équipements. Il s'agit de favoriser un aménagement capable de préserver la morphologie historique des villages, de maintenir des cœurs de bourgs animés et d'assurer des fonctions urbaines.

METTRE EN PLACE DES OUTILS D'OBSERVATION ET DE SUIVI

Pour lutter contre l'étalement, le SCOT doit mettre en place des outils de mesure de l'urbanisation mieux adaptés à la réalité pour :

- assurer un suivi plus effectif de la consommation d'espaces ;
- réévaluer périodiquement les besoins locaux ;
- objectiver les efforts en matière de renouvellement urbain.

Il s'agira ainsi d'assurer l'adaptation du SCOT à l'évolution réelle du territoire.

La définition de seuils de densité adaptés au contexte, une identification des zones d'extension potentielles ou encore la mise en œuvre d'outils favorisant la mixité pourront aussi servir à une meilleure maîtrise de la consommation foncière.



L'ARMATURE URBAINE

Héritée du développement économique du XIX^e siècle et de l'expansion urbaine des 50 dernières années, l'organisation territoriale du périmètre du SCOT est soumise à des tensions contradictoires. L'évolution au fil de l'eau porte le risque d'amplifier le déséquilibre entre les centralités historiques et une périurbanisation dispersée, et induit des coûts financiers, énergétiques et écologiques très importants. Pour éviter ce scénario, il est indispensable d'assurer un meilleur équilibre entre espaces urbains, agricoles et naturels.

Ainsi, le SCOT porte l'ambition d'assurer la cohérence du développement urbain et d'améliorer le fonctionnement du territoire à travers une vision partagée et dynamique de l'organisation de la métropole : l'armature urbaine. Les bases de l'armature urbaine reposent sur l'optimisation de ses infrastructures, de ses équipements, de ses services et de ses réseaux de transport au bénéfice de tous.

Cette vision de l'organisation spatiale exige un changement radical de paradigme : il faut inverser le regard si souvent fixé sur l'urbain en faisant apparaître une métropole 50 % agricole, 100 % paysages. Dessiner ainsi le projet n'est en rien sous-estimer l'importance des espaces urbains, mais c'est faire un choix fort pour la valorisation de tout le territoire. Les espaces naturels et agricoles, ainsi préservés, développés, accessibles, deviennent le cadre du développement métropolitain pour structurer, organiser, et mettre en valeur les villes et les campagnes.





LES GRANDS PRINCIPES

LA STRUCTURE URBAINE

Villages, bourgs, villes et agglomérations structurent le territoire du SCOT en polarités plus ou moins intenses (services, commerces, équipements, emplois...). Le pari du SCOT est de renforcer cette grande diversité du territoire permettant de répondre aux différentes aspirations des habitants de la métropole.

L'armature urbaine propose de relever collectivement les défis de l'aménagement du territoire à long terme : assurer un niveau de services et d'équipements satisfaisant aux habitants, desservir efficacement le territoire, préserver les terres agricoles et naturelles, limiter la dépendance à l'automobile, offrir un cadre de vie agréable et respectueux de la santé publique...

L'armature urbaine du SCOT tient compte du fonctionnement actuel du territoire et poursuit l'ambition d'un développement cohérent et durable. Par la mutualisation des services, l'organisation des transports et l'agencement des polarités urbaines, l'armature urbaine doit permettre aux communes qui la composent d'atteindre un niveau de service et de qualité de vie au-delà des possibilités de chacune d'elles.

L'armature urbaine défend une urbanisation maîtrisée s'appuyant sur :

- des polarités desservies par un réseau de transports collectifs performants,
- des espaces agricoles et naturels du territoire, limites qualitatives à l'urbanisation,
- le renouvellement urbain, garantie d'une ville équipée, mixte, innovante et bien intégrée à son environnement.

L'ARMATURE VERTE ET BLEUE

Qu'ils soient à vocation agricole, naturelle ou récréative, situés dans la ville ou en milieu ouvert, de nombreux espaces dessinent une armature verte, levier de la valorisation de la métropole. Les hémicycles, principaux espaces de contact autour de l'agglomération centrale, les grands paysages emblématiques dont la qualité doit être préservée, les espaces plus courants de production agricole ou naturels sont mobilisés pour révéler la structure de l'ensemble du territoire métropolitain.

Les trames verte et bleue jouent un rôle essentiel dans la mise en relation de tous les territoires tant urbains que naturels ou agricoles. Vecteur de continuités écologiques, support des modes de déplacements doux, la trame verte assure le maillage des espaces naturels et récréatifs et offre à tous un accès rapide et facile à un lieu de détente. La trame bleue quant à elle constitue un élément fédérateur qui maille et structure le territoire tant en termes d'environnement que de tourisme ou d'activité économique.

Enfin, l'agriculture qui représente 50 % de la surface du SCOT doit voir son rôle économique renforcé. La protection de l'usage agricole des terres, l'accompagnement d'une filière agro-alimentaire d'excellence, le rapprochement des productions et des consommateurs dans une optique de circuit court sont autant d'objectifs essentiels.

UNE URBANISATION POLARISÉE

Articuler le développement territorial avec l'offre en transports

Face aux défis, environnementaux, de cohésion sociale et de cohérence du développement territorial, le développement de l'urbanisation doit s'opérer au sein des espaces les mieux desservis en transports en commun. Cette adéquation entre projet urbain et accessibilité est le premier levier à mettre en œuvre pour que l'agglomération génère une mobilité plus durable. La trame du réseau d'infrastructures de transports collectifs sert donc de guide à l'armature urbaine.

Prioriser le développement au cœur des villes et des villages

Le tissu urbain recèle de larges possibilités d'accueil, permettant d'envisager l'essentiel du développement de la métropole - quelle que soit sa fonction - au sein des espaces urbains existants.

La nouvelle offre en logements sera prioritairement localisée dans le tissu existant en lien avec les principales fonctions urbaines d'emplois, de services, notamment marchands et de transports.

Dans le respect des caractéristiques du tissu urbain existant, les projets de renouvellement urbains offrent l'opportunité de valoriser, d'adapter et d'améliorer la ville existante (trame parcellaire, hiérarchisation des rues, cohérence du maillage...).



Encadrer l'extension urbaine

Les nouvelles urbanisations respecteront les grands principes suivants :

- prendre en compte les critères de localisation liés aux transports en commun et à la préservation des ressources naturelles ;
- proposer des formes urbaines adaptées aux différentes typologies d'espaces et aux besoins diversifiés ;
- réaliser les extensions urbaines en continuité des tissus existants ;
- pérenniser les coupures vertes qui séparent actuellement les villes et les villages entre eux et éviter la formation de continuums urbains ou la création de nouveaux hameaux ;
- circonscrire l'urbanisation des hameaux isolés.

LES COMPOSANTES DE L'ARMATURE DU SCOT

L'armature commerciale

En s'appuyant sur les grands principes d'aménagement du territoire et de développement durable, le SCOT construit une armature commerciale en lien avec l'armature urbaine. L'objectif est de retrouver une offre équilibrée et de qualité, réellement intégrée dans l'urbain et prioritairement connectée aux transports en commun.

Le développement économique

La localisation des secteurs de développement économique s'appuie sur des axes structurants à savoir :

- la colonne vertébrale du développement économique métropolitain (le cœur métropolitain, les centres de Roubaix, de Tourcoing, de Villeneuve d'Ascq et l'axe du Grand Boulevard) ;
- le canal ;
- les sites d'excellence ;
- les grands secteurs d'accueil de zones économiques distribués sur tout le territoire métropolitain ;
- un réseau d'espaces d'activités de proximité.

Le système des transports

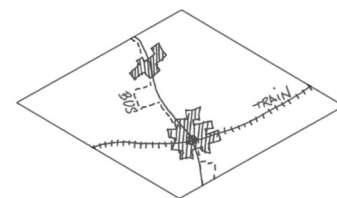
Les orientations prises en matière d'accessibilité et de réseaux de proximité du territoire du SCOT organisent le système de mobilité à l'échelle du SCOT.

L'effort sera porté sur la fiabilité des services offerts et sur l'optimisation de tous les réseaux existants. Les actions de maillage sont à privilégier. Un grand investissement est envisagé avec la réalisation du réseau express Grand Lille. Cependant, les possibilités d'extension des réseaux à long terme seront préservées : métro, réseau ferroviaire, tram-train.

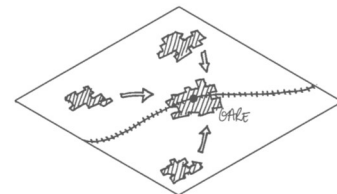
Le maillage des équipements

Le maintien et le développement d'une offre d'équipements de proximité doivent être garants grâce à un maillage cohérent. La réalisation de nombreux équipements ne suffit pas à assurer un maillage cohérent. Il s'agit aussi d'assurer une bonne connexion avec le tissu urbain environnant, de garantir une desserte performante en transport en commun et de penser l'équipement en lien avec l'animation du territoire (événements, développement économique, animation sociale...).

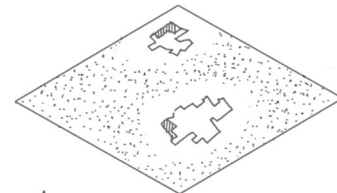
5 PRINCIPES DE SPATIALISATION



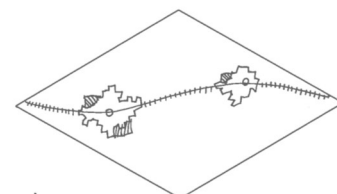
ARTICULER LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL AVEC L'OFFRE EN TRANSPORTS



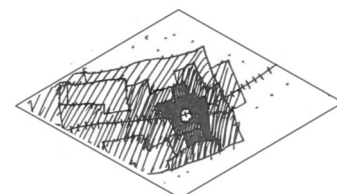
ASSURER LE RABATTEMENT VERS LES TRANSPORTS EN COMMUN STRUCTURANTS



PRÉSERVER LES COUPURES VERTES



RÉALISER LES EXTENSIONS EN CONTINUITÉ DU TISSU URBAIN



DENSIFICATION AUTOUR DE LA CÔTE



LE DESSIN DE L'ARMATURE URBAINE

De la capitale régionale aux centres urbains d'appui en passant par les centres métropolitains, chaque partie de l'agglomération assume les fonctions qui lui sont propres.

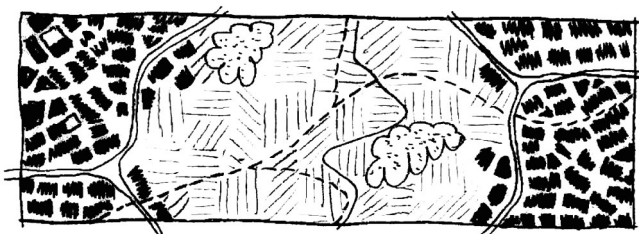
Pour répondre aux principes de développement précédemment énoncés, il est nécessaire de clarifier et d'affirmer la place de chaque entité au sein d'un ensemble plus structuré et plus hiérarchisé.

STRUCTURER L'AGGLOMÉRATION CENTRALE

L'agglomération a atteint une taille critique et certains espaces situés dans ses extrémités sont dépourvus de commerces, d'équipements ainsi que de desserte en transports en commun performants. Il s'agit donc de mieux définir et de qualifier ses limites mais aussi de renforcer l'attractivité du cœur métropolitain.

Les hémicycles

Espaces agricoles et naturels attenants à l'urbanisation, les hémicycles participent à la qualification des franges urbaines, au maintien de l'agriculture et à la proximité à un environnement de qualité propice aux activités de plein air. Ils constituent un outil pertinent pour incarner concrètement une limite de qualité à l'agglomération centrale et assurer une réelle transition vers les communes périphériques.



LES HÉMICYCLES

Cœur métropolitain et régional

Une attention particulière doit être portée sur la composition de l'hyper-centre, lieu de référence, vitrine commerciale, tertiaire et touristique de la métropole, capitale régionale. Le cœur métropolitain souffre aujourd'hui d'une dimension réduite, d'une lisibilité faible et de difficultés d'usages. En ce sens, la qualité et le dynamisme de son évolution concernent tout le territoire et déterminent l'image et le positionnement de la métropole lilloise au sein de la concurrence régionale et européenne, voire mondiale.

(cf. La démarche « Territoire de projets » p.78)



COEUR METROPOLITAIN

Les villes-centres d'agglomération

Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq, Armentières ont vocation à être renforcées dans leur position de villes-centres d'agglomération. Elles offrent les services liés à une forte centralité, accueillent certaines fonctions métropolitaines (université, hôpital, équipement sportif...) et bénéficient d'une bonne desserte en transports urbains. En ce sens, elles sont considérées comme «centre d'agglomération». L'axe historique de métropolisation entre Lille et Roubaix-Tourcoing, doit perdurer comme une zone large de développement de l'agglomération.



LES VILLES-CENTRES D'AGGLOMÉRATION



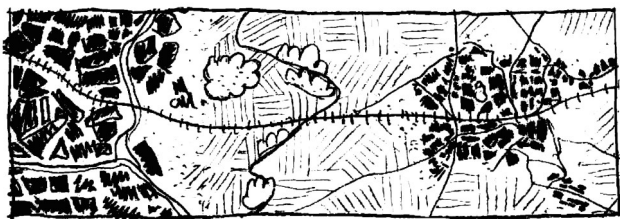
POLARISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE LA COURONNE

Les territoires périurbains de la métropole lilloise bénéficient d'une grande attractivité résidentielle. Cependant, cet attrait a aussi participé à réduire considérablement les surfaces agricoles, à gommer certaines spécificités paysagères, et à renforcer l'utilisation de la voiture. Les habitants de ces territoires sont donc aujourd'hui les premiers touchés par la congestion routière aggravant leur capacité de déplacement vers les centralités métropolitaines.

Le SCOT propose à ces territoires un cadre de développement propice à la préservation du contexte environnemental, à l'amélioration de la qualité des services aux habitants et à la production de logements variés, pour continuer à accueillir les familles mais rester accessible aux jeunes ménages et s'adapter à une population vieillissante.

Les villes d'appui

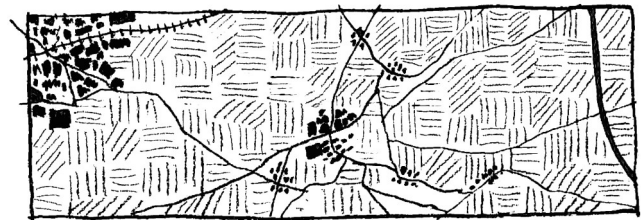
Les villes d'appui représentent des centralités animant des territoires périurbains, bien connectées aux transports en commun. L'offre de production de logements y sera renforcée tout en veillant à préserver les qualités paysagères et environnementales. Ainsi, la production de logement sera mise en cohérence avec l'offre intermodale de transports, avec l'existence d'équipements et services de proximité (commerces, poste, restauration, centre médical, etc.).



LES VILLES D'APPUI

Les villes relais

Bien connectée aux villes d'appui, les villes relais représentent une polarité intermédiaire. Le développement des villes relais s'organisera selon les tendances précédemment observées en confortant leurs connexions avec les villes d'appui (bus urbain et interurbain, co-voiturage, modes doux). Elles pourront accueillir des équipements de proximité dans la mesure des besoins de leur population en évitant l'étalement et les continuums urbains.



LES VILLES RELAIS

Les communes de la couronne métropolitaine

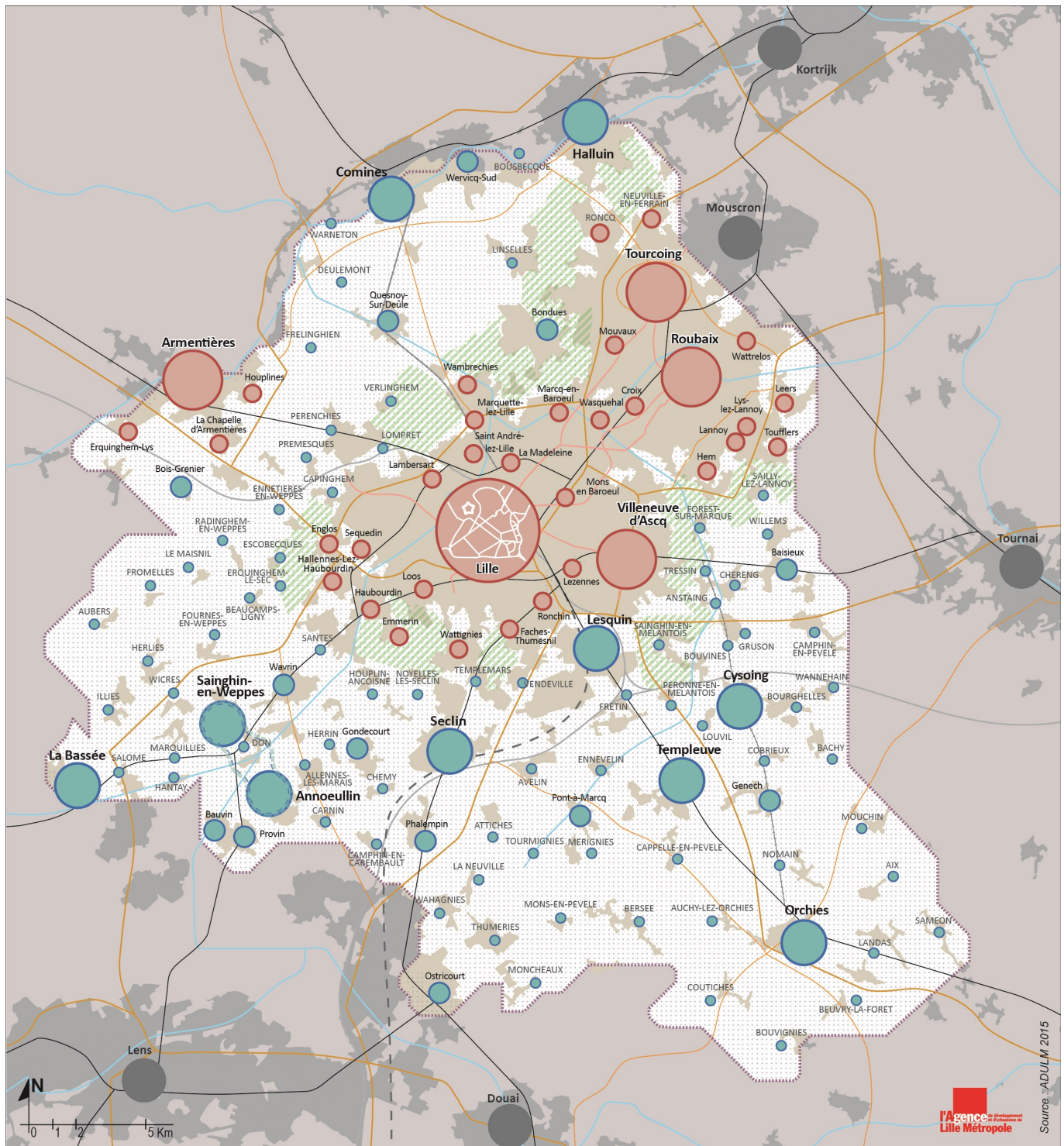
Les villes et villages durables de la métropole lilloise qui maillent la couronne périurbaine assureront un développement harmonieux et cohérent de ce territoire dans le respect de leur identité actuelle. La priorité sera donnée à la cohérence et à la qualité à des espaces villageois en valorisant la proximité de l'agriculture et de la nature, en limitant l'impact des grandes infrastructures et en favorisant les mesures de rabattement vers des transports en commun structurants. Compte-tenu du dynamisme qu'il connaît actuellement, le territoire de la Pévèle et du Carembault tiendra un rôle particulier dans le développement résidentiel et s'accompagnera de l'accueil de surfaces à vocation économique d'échelle métropolitaine.



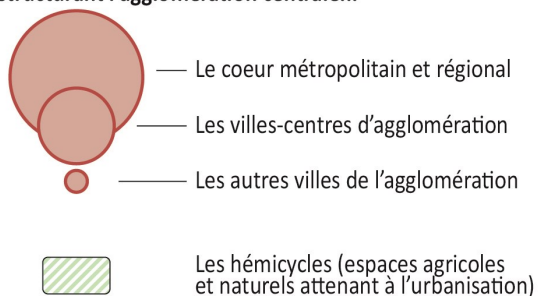
CAMPAGNES MÉTROPOLITAINES



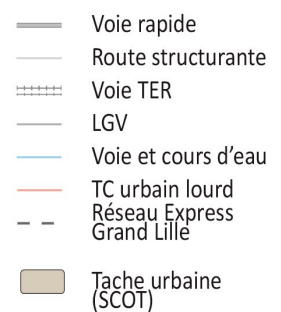
DESSINER LE FUTUR DE L'ARMATURE URBAINE



En structurant l'agglomération centrale...



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





TERRITOIRE DE PROJETS

Face aux défis des recompositions territoriales et face à la compétition de plus en plus forte entre grandes capitales régionales, la Métropole Européenne de Lille a besoin d'affirmer son positionnement à grande échelle et d'afficher sa capacité à se structurer autour de grands projets fédérateurs d'intérêt métropolitain. Quels grands projets territoriaux existants ou à venir peuvent contribuer à son devenir métropolitain ? Comment s'incarnent spatialement les enjeux de développement incontournables pour son influence régionale ? Quels sont les grands secteurs dont la mutation urbaine peut bénéficier à l'ensemble du territoire ?

Le contexte économique contraint la mise en œuvre de nouveaux grands projets d'aménagement emblématiques pour les années à venir. À l'opposé, les plus petits projets d'échelle locale sont nécessaires mais leur diffusion ne permet pas d'afficher un développement lisible et ambitieux, à la hauteur des enjeux d'une métropole en formation. Il est donc nécessaire de déterminer la bonne échelle des projets qui confortent l'évolution de la métropole.

Le SCOT propose de valoriser des grandes actions métropolitaines, complémentaires aux outils habituels de planification. Cet urbanisme de projets permet de définir une vision commune et convergente dans des secteurs où se concentrent de forts enjeux métropolitains. Il s'agit de fédérer l'ensemble des territoires autour de grands secteurs intercommunaux, porteurs de dynamiques et d'enjeux à forte valeur ajoutée pour la métropole.

Dénommés « Territoire de projets », ces territoires sont souvent déjà en mouvement (par exemple, le territoire Sud autour des champs captants, le Cœur métropolitain avec Eurallille 3000), mais certains, peu identifiés nécessitent d'être révélés. Tous doivent faire l'objet d'un affichage plus clair, de façon à fédérer les acteurs autour d'objectifs communs, et à mettre ainsi en synergie les projets en cours et à venir. Au-delà, cette vision commune permettra de concilier intérêts métropolitains et locaux et de coordonner des dynamiques publiques comme privées.



LA DÉMARCHE « TERRITOIRE DE PROJETS »

DES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT INCONTOURNABLES POUR PRÉPARER L'AVENIR DE LA MÉTROPOLE

Comment les enjeux de développement incontournables pour l'influence régionale et nationale de la métropole lilloise s'incarnent-ils spatialement ? Quels sont les grands secteurs dont la mutation urbaine peut bénéficier à l'ensemble du territoire métropolitain ?

En parallèle des approches thématiques développées dans les chapitres précédents, le SCOT propose une spatialisation stratégique du PADD visant à identifier les territoires dont l'évolution à horizon 2030 et au-delà est déterminante pour l'avenir de l'ensemble de la métropole. Ces territoires de projets se distinguent selon les enjeux suivants :

Des atouts et des dynamiques à renforcer

Les enjeux de rayonnement et de développement national portés par le territoire de projets **cœur métropolitain** (cf. p.74), nœud de transport, vitrine touristique et tertiaire de la capitale régionale.

Les enjeux d'innovation et de développement de la logistique, du transport multimodal et de l'excellence alimentaire, autour du **territoire du MIN et du port fluvial** (cf. p.23).

Les enjeux d'accessibilité à grande échelle, tous modes de transport confondus, qui se nouent notamment sur l'axe nord-sud, **le long de l'A1** et s'incarnent dans des réflexions sur le Réseau Express Grand Lille, les connexions à l'aéroport de **Lesquin...** (cf. p.34)

Les enjeux de portes d'entrée du territoire s'illustrent notamment sur **le territoire de l'Armentierois**. Tout en veillant au renforcement de l'accessibilité ferroviaire et routière, ce type de territoire s'engage dans une croissance équilibrée associant régénération urbaine, développement économique et valorisation d'espaces récréatifs et paysagers.

Des points de vigilance et éléments d'équilibre à préserver

Les enjeux d'autonomie d'approvisionnement en eau de la métropole et de préservation de la ressource, ainsi que des enjeux de développement économique autour des champs captants du **territoire Sud** (cf. p.52).

Les enjeux de vigilance face aux difficultés sociales croissantes

sur **le bassin de vie Roubaix, Tourcoing, Wattrelos** (cf. p.45), pour confirmer une polarité urbaine, pendant du cœur métropolitain.

Des potentiels d'intérêt métropolitain à révéler

Les enjeux de développement de l'image de la métropole via la poursuite d'une requalification ambitieuse des abords du **canal de la Deûle dans sa partie urbaine** (cf. p.60).

Les enjeux de révélation du potentiel économique et des dynamiques transfrontalières existantes le long de **la Lys et des villes jumelles** (cf. p.51).

Les enjeux de valorisation optimale du potentiel foncier et des qualités urbaines du secteur d'« entre-deux », caractéristique de la conurbation et du passage **du grand boulevard au réseau urbain** (cf. p.36).

L'ensemble des territoires de projets seront à identifier afin de proposer la mise en place de démarches concertées et adaptées.

FAVORISER L'ÉMERGENCE DE DYNAMIQUES INTERCOMMUNALES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

La démarche « Territoire de projets » ne se limite pas aux territoires « à enjeux métropolitains » c'est-à-dire aux territoires dont les évolutions à venir sont déterminantes pour le rayonnement de la métropole dans son ensemble.

Son objectif est de générer sur l'ensemble du territoire des synergies entre acteurs, permettant de coordonner les dynamiques publiques et privées autour d'enjeux partagés à l'échelle intercommunale. La démarche a donc vocation à être étendue à d'autres territoires qui souhaitent également s'engager dans un urbanisme de projets.

UNE DÉMARCHÉ ÉVOLUTIVE ET CONCERTÉE

La démarche « Territoire de projets » a pour but de garantir le développement optimal de ces territoires via la fédération de l'ensemble des acteurs du territoire autour d'objectifs communs, de façon à aboutir à un affichage politique ambitieux, lisible et partagé des grandes orientations urbaines, économiques et sociales, au-delà des limites administratives, communales ou intercommunales.



L'identification des territoires de projets telle que présentée ci-dessous ne se veut donc pas exhaustive. Elle doit se poursuivre et pouvoir évoluer en lien avec les élus et les différents acteurs du territoire. D'autres territoires de projets d'enjeux métropolitains ou intercommunaux pourront ainsi émerger suite à l'approbation du SCOT.

L'ENJEU DES CAMPAGNES MÉTROPOLITAINES

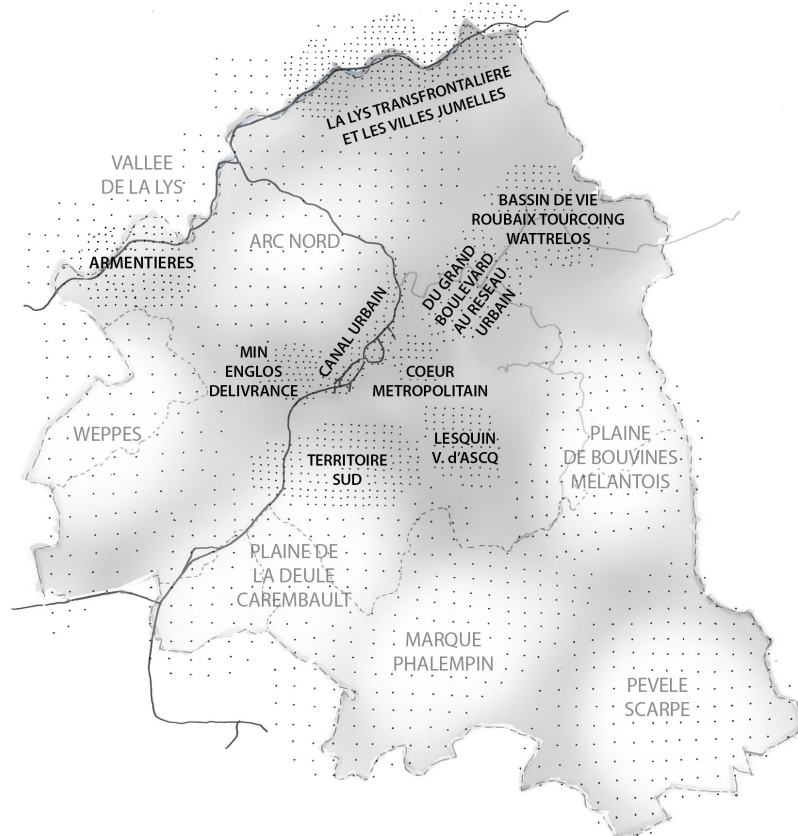
Les campagnes métropolitaines s'étendent de l'Arc Nord, des Weppes, du territoire Sud, des plaines de la Deûle et de Bouvines, du Mélançois, de la Pévèle au Carembault. Elles constituent la couronne rurale et le poumon vert de la métropole lilloise et méritent un regard particulier.

Les campagnes métropolitaines rassemblent des territoires hétérogènes et sont aussi bien concernées par des enjeux de révélation que de maîtrise des dynamiques de développement et de préservations des qualités urbaines et paysagères.

Afin de pérenniser l'attractivité incontestable des campagnes de la métropole lilloise, il est important d'affiner les connaissances de ces territoires, notamment relatives aux flux, aux évolutions sociodémographiques, aux besoins économiques, y compris agricoles, aux trames vertes et bleues, aux besoins en matière d'offre de logements diversifiée et d'équipements.

Proposer des « contrats d'attractivité rurale »

S'inspirant des expériences et réussites des contrats de rénovation urbaine (ANRU) qui visaient les territoires urbains, le SCOT propose une démarche de contractualisation avec les territoires ruraux. Ces derniers pourraient définir des axes de développement autour de l'urbanisation, de l'accessibilité, des équipements, de l'aménagement numérique, etc.





Centre Europe Azur
323 avenue du Président Hoover
59000 Lille