



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

(PADD)

PLU APPROUVÉ PAR LE CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 28 JUIN 2024

SOMMAIRE

PREAMBULE : LE SENS DU PROJET DE TERRITOIRE À L'HORIZON 2035.....	5
■ Les objectifs poursuivis pour la révision du PLU	7
■ Les quatre volets du Projet d'Aménagement et de Développement Durables	8
■ Le projet d'aménagement et de développement durables	9
UN NOUVEL ÉLAN DURABLE EN MATIÈRE D'ATTRACTIVITÉ ET DE RAYONNEMENT	11
■ Conforter l'attractivité de la Métropole Européenne et affirmer son rôle de capitale régionale.	13
■ Favoriser la mise en oeuvre du projet agricole et alimentaire du territoire	22
■ Construire la métropole intelligente de demain	25
UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PERFORMANT ET SOLIDAIRE.....	27
■ Répondre aux besoins du territoire dans un objectif de sobriété foncière	29
■ Conforter l'armature urbaine à travers une organisation efficace du territoire	32
■ Affirmer le rôle structurant de l'armature agricole et naturelle dans le développement métropolitain	34
■ Valoriser la richesse du patrimoine paysager, urbain et architectural du territoire	36
■ Réduire les inégalités socio-spatiales du territoire	39
■ Accompagner les dynamiques territoriales	43
UNE STRATÉGIE INNOVANTE ET EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL	55
■ Accompagner l'adaptation du territoire au changement climatique	57
■ S'engager de façon ambitieuse et innovante dans la transition énergétique	59
■ Améliorer le cycle naturel de l'eau.....	61
■ Préserver et reconquérir la trame verte et bleue	64
■ Construire et préserver une métropole du bien être au service des habitants	66
UNE METROPOLE FACILITATRICE POUR BIEN VIVRE AU QUOTIDIEN	69
■ Développer la métropole des proximités	71
■ Développer un cadre de vie adapté aux attentes de chacun	73
■ Dynamiser la production de logements performants et promouvoir la qualité d'habiter pour tous.	77
■ Répondre aux besoins de mobilité en créant les conditions du développement des pratiques durables	79
■ Créer les conditions du développement des entreprises pour favoriser une économie durable, performante et solidaire	84
■ Promouvoir une offre commerciale équilibrée et de qualité sur le territoire.....	87
TRADUCTION GRAPHIQUE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT.....	91
TABLE DES MATIÈRES	101



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PADD)

PREAMBULE : LE SENS DU PROJET DE TERRITOIRE A L'HORIZON 2025

PLU APPROUVÉ PAR LE CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 28 JUIN 2024

■ LES OBJECTIFS POURSUIVIS POUR LA RÉVISION DU PLU

Le 12 décembre 2019, la Métropole Européenne de Lille a profondément revisité son socle de planification en approuvant 6 nouveaux Plans Locaux d'Urbanisme : un PLU intercommunal couvrant 85 de ses communes, les cinq PLU communaux s'appliquant distinctement aux cinq communes d'Aubers, Bois Grenier, Fromelles, Le Maisnil et Radinghem-en-Weppes ayant rejoint la MEL le 1^{er} janvier 2017.

En mars 2020, la métropole européenne a accueilli cinq nouvelles communes membres : Annœullin, Allennes-les-Marais, Bauvin, Carnin et Provin, chacune dotée d'un PLU communal.

Réuni le 18 décembre 2020, le Conseil métropolitain a décidé d'engager une première étape de modernisation de ses onze plans locaux d'urbanisme avec une modification des PLU qui a eu pour objectifs principaux de :

- Poursuivre les engagements pris lors des dernières révisions générales et la déclinaison des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) au travers la mobilisation des outils réglementaires du PLU sur le territoire ;
- D'engager rapidement la traduction des objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) arrêté en décembre 2019 et approuvé le 13 février 2021 ;
- De mettre en cohérence les outils de planification avec l'évolution des projets communaux ainsi qu'avec l'enjeu de relance de l'activité et du dynamisme du territoire pour tenir compte des conséquences économiques et sociales dues à la crise sanitaire.

Afin de se doter d'un Plan Local d'Urbanisme unique, garant des politiques d'aménagement du territoire à l'échelle du territoire élargi à 95 communes, le conseil métropolitain a prescrit le 18 décembre 2020 la révision générale du Plan Local d'Urbanisme intercommunal par délibération n°20 C 0405.

L'objectif poursuivi dans le cadre de cette procédure de révision générale n'est pas de réinterroger le socle stratégique du projet de territoire, mais bien de le conforter tout en procédant aux ajustements nécessaires pour répondre aux récentes évolutions et besoins émergents.

Il s'agit en effet par la présente révision générale :

- ⇒ De couvrir le territoire métropolitain composé de ses 95 communes membres, d'un document de planification urbaine harmonisé et synchronisé ;
- ⇒ De poursuivre l'intégration du plan climat air énergie territorial (PCAET) ;
- ⇒ D'accompagner l'évolution des besoins et orientations en matière d'habitat d'une part et en matière de mobilités d'autre part, notamment à travers l'accompagnement des avancées pré opérationnelles du schéma directeur des infrastructures de transport (SDIT) ;
- ⇒ De consolider la politique d'urbanisme commercial à l'échelle du territoire métropolitain ;
- ⇒ De conforter la traduction de la charte "gardiennes de l'eau", de poursuivre la préservation des secteurs concernés, par les aires d'alimentation et de captage des eaux pluviales (AAC) et d'intégrer dans ce cadre les 5 communes de l'ex CCHD ;
- ⇒ De répondre aux évolutions induites par la crise sanitaire en s'intégrant dans un processus de résilience territoriale (santé environnementale, plan de relance économique...) ;
- ⇒ D'accompagner l'élaboration de projets opérationnels concourant aux orientations du PADD qui n'ont pas pu être intégrés dans le PLU2 ou répondant à de nouveaux projets portés par les communes.

Les orientations du présent Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ont été confortées afin d'intégrer ces évolutions.

■ LES QUATRE VOLETS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

La Métropole Européenne de Lille affirme la **prise en compte des défis environnementaux** comme **clef de réussite** d'un développement attractif et durable du territoire. À ce titre, sont particulièrement mis en avant la **préservation de la ressource en eau**, **l'adaptation du territoire au changement climatique**, et **l'atténuation de l'impact des choix d'aménagement sur le changement climatique**, ce qui se traduit par les défis suivants :

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

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

□ UN NOUVEL ÉLAN DURABLE EN MATIÈRE D'ATTRACTIVITÉ ET DE RAYONNEMENT

Fixer les ambitions d'attractivité et de rayonnement d'une métropole au cœur des dynamiques régionale, nationale, européenne et internationale est un préalable et ces ambitions conditionnent le modèle de développement urbain souhaité pour les dix prochaines années. Il s'agit de bâtir une stratégie répondant à la fois aux enjeux des transitions écologique, énergétique et climatique, et à même de créer les conditions favorables au développement de l'activité et de l'emploi, de l'innovation, d'apporter des réponses au « désir d'habiter » des habitants actuels et futurs, de favoriser l'autonomie alimentaire du territoire, d'accompagner le développement de la métropole intelligente. Cette stratégie concourra à maintenir l'attractivité économique et résidentielle de la Métropole Européenne de Lille.

□ UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PERFORMANT ET SOLIDAIRE

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

□ UNE STRATÉGIE INNOVANTE ET EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

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

□ UNE MÉTROPOLE FACILITATRICE POUR BIEN VIVRE AU QUOTIDIEN

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

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

■ LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

UN NOUVEL ÉLAN DURABLE EN MATIÈRE D'ATTRACTIVITÉ ET DE RAYONNEMENT

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

Favoriser la mise en œuvre du projet agricole
et alimentaire du territoire

Construire la métropole intelligente
de demain

UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PERFORMANT ET SOLIDAIRE

Répondre aux besoins du territoire dans un
objectif de sobriété foncière

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

Affirmer le rôle structurant de l'armature agri-
cole et naturelle dans le développement
métropolitain

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

Réduire les inégalités socio-spatiales
du territoire

Accompagner les dynamiques territoriales



UNE STRATÉGIE INNOVANTE ET EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

Accompagner l'adaptation du territoire
au changement climatique

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

Améliorer le cycle naturel de l'eau

Préserver et reconquérir la trame verte et bleue

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

UNE MÉTROPOLE FACILITA- TRICE POUR BIEN VIVRE AU QUOTIDIEN

Développer la métropole des proximités

Développer un cadre de vie adapté aux at-
tentes de chacun

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

Répondre aux besoins de mobilité en créant
les conditions du développement des
pratiques durables

Créer les conditions du développement
des entreprises pour favoriser une économie
durable, performante et solidaire

Promouvoir une offre commerciale équilibrée
et de qualité sur le territoire



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PADD)

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

PLU APPROUVÉ PAR LE CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 28 JUIN 2024

■ CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE ET AFFIRMER SON RÔLE DE CAPITALE RÉGIONALE

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

□ RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE, SA COMPÉTITIVITÉ ET SON CARACTÈRE INNOVANT

► Renforcer les domaines d'activités stratégiques de la métropole, relais de l'adaptation aux transitions

La crise sanitaire et économique a créé des vulnérabilités qui nécessitent plus que jamais de développer une économie solidaire et responsable. Elle a révélé la nécessité de revisiter nos modèles de développement afin de les adapter à l'évolution de nos façons d'échanger, de produire, de consommer, de développer des compétences et savoirs et de les partager, etc.

La Métropole Européenne de Lille doit être un catalyseur de cette adaptation sur son territoire. Sur le volet économique et emploi, le projet stratégique de transformation économique du territoire (PSTET) adopté par la MEL le 19 février 2021 dresse ainsi un nouveau cap de l'adaptation du territoire et de ses entreprises aux grandes transitions écologiques, sociales et numériques, afin de créer les conditions d'une économie durable, performante et solidaire tournée vers l'emploi. Il s'inscrit également dans une dynamique territoriale soucieuse de la qualité de vie, de l'atténuation des inégalités sociales et de la résorption des fractures territoriales. Les défis auxquels il s'attache à répondre s'inscrivent en résonance avec le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).

La métropole a structuré sa stratégie autour de ses grandes filières d'excellence et d'un récit thématique autour des transitions, du climat, du design et du digital. Afin de créer les conditions favorables à cette transformation économique du territoire, le PSTET identifie plusieurs défis à relever :

- Stimuler l'innovation et l'entrepreneuriat en facilitant le développement de projets artistiques, culturels et scientifiques et en soutenant l'esprit d'entreprendre et la création d'entreprises ;
- Renforcer le rayonnement de la métropole en intensifiant les partenariats interrégional et européen et en accueillant des infrastructures de rang européen ;
- Consolider les écosystèmes d'innovation existants et développer les filières répondant aux enjeux de la transition écologique et numérique ;
- Dynamiser l'économie de proximité en favorisant la mixité fonctionnelle et l'ancrage au sein du tissu urbain d'une économie de la conception, de la production et du recyclage adaptée à son environnement ;
- Garantir aux entreprises la possibilité d'un parcours résidentiel et d'un accompagnement cohérents avec leurs besoins dans un objectif de résilience, de relance et de transformation.

La réponse à ces défis s'appuiera sur les domaines d'activités économiques stratégiques de la MEL que sont l'alimentation et la santé, le numérique et les industries créatives et culturelles, le textile et les matériaux, le tertiaire supérieur et le sport, ainsi que sur les domaines d'activité transversaux que sont l'économie circulaire, le design, la logistique et la transition énergétique. La structure du tissu économique, articulée notamment autour des pôles de compétitivité et des sites d'excellence contribuera à renforcer cette dynamique. Ces sites, vitrines des savoir-faire de la MEL, doivent être confortés, de même que le maillage avec les établissements d'enseignement supérieur et les lieux de créativité et d'innovation.

► Concevoir l'aménagement du territoire pour créer un véritable maillage des écosystèmes économiques et participer à leur développement

En matière d'activités économiques, le territoire présente des caractéristiques qui sont de véritables atouts pour favoriser les synergies et l'innovation : une offre d'accueil de l'activité économique diversifiée liée à la stratégie de développement de tiers lieux, de ruches, d'hôtels d'entreprises et de parcs d'activité ; des espaces de fortes spécialisations économiques liés aux sites d'excellence (Euratech-nologies et ses campus de Roubaix dédié au Retail et au Commerce et de Willems dédié à Agrotech, Eurasanté, Euralimentaire, la Plaine Image..) ; un tissu économique constitué majoritairement de petites entreprises ; une nouvelle mais fragile dynamique industrielle qui trouve son développement en appui des filières stratégiques ; une dynamique forte en matière de tourisme et de commerce ; mais

également une position au cœur d'un espace nord européen très concurrentiel qui peut être à la fois avantageuse et source de fragilités.

Afin d'accroître l'attractivité de la Métropole pour attirer des investisseurs et des activités à plus fortes valeurs ajoutées mais aussi pour ancrer le développement des entreprises existantes et maintenir les talents sur le territoire, il convient de mettre à profit ces caractéristiques en concevant un aménagement du territoire « décloisonné » qui incite à plus de proximité entre les acteurs économiques et les bassins de consommation et de vie et favorise une organisation spatiale à la fois plus compacte, plus fluide et plus multifonctionnelle.

Ce nouveau modèle économique et d'organisation spatiale de l'économie implique également que l'aménagement urbain favorise les liens entre les secteurs économiques et les secteurs de formation et de recherche afin d'améliorer l'accès à des compétences pointues et diversifiées, dans l'optique d'inscrire pleinement la Métropole dans la démarche Rev3 et de transformation telle que souhaitée dans le PSTET et le PCAET.

► Favoriser les conditions du développement de l'innovation

La Métropole souhaite faire de l'innovation le moteur d'un développement économique durable et solidaire au rendez-vous de la lutte et de l'adaptation au changement climatique et des attentes sociales et sociétales des habitants, salariés et entrepreneurs de la métropole.

Le développement des technologies numériques est un préalable indispensable à ce nouveau modèle économique. Ce développement est lié au développement d'infrastructures (Très Haut Débit, accessibilité) et à la construction d'une offre immobilière (espaces de coworking, incubateur, pépinière, etc.) adaptés aux besoins des acteurs de l'innovation.

Au-delà des réponses aux besoins particuliers des entrepreneurs et des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, la Métropole incite à la mise en place de démarches collectives, transdisciplinaires et favorise les projets de construction et d'équipements s'inscrivant dans cette optique. Les campus universitaires de l'université de Lille, lieux privilégiés d'expérimentations nouvelles pour imaginer la ville de demain, pourraient devenir des pôles avancés de ces évolutions et des sites précurseurs en vue de développer la ville intelligente (bâtiments intelligents supports d'innovation énergétique, etc.).

Dans ces perspectives, le développement d'espaces de coworking à proximité des zones d'activités (parcs d'activités, pôle d'excellence, ruches, etc.) et des pôles d'échanges est favorisé. La reconnaissance d'usage transitoire et d'évolutivité des bâtiments économiques à vocation d'innovation est également encouragée.

► Devenir une métropole universitaire de rang européen

Le fondement du développement économique et de l'emploi, repose en partie sur l'innovation et la formation, l'une et l'autre fortement appuyées sur la recherche et l'enseignement supérieur. Il est donc essentiel de poursuivre le développement des synergies entre les entreprises, les établissements de formation et les laboratoires de recherche publics et privés afin d'accroître les interactions entre ces différentes composantes.

Le paysage universitaire a fortement évolué avec notamment la fusion des trois universités publiques en une seule et l'obtention du label I-site qui reconnaît la dynamique en cours. Cette évolution permet aujourd'hui avec l'université de Lille et l'université Catholique de Lille de donner beaucoup de visibilité, tant au niveau local que national, à l'écosystème ainsi constitué de la recherche et de l'enseignement supérieur. Cet écosystème se déploie sur une quinzaine de sites en appui à la fois du développement urbain et du développement économique. Il contribue à la formation de plus de 100 000 étudiants et salarié plus de 8 000 personnes.

Le décloisonnement entre les campus universitaires de l'université de Lille, les sites d'excellence et les parcs d'activités participe de l'intensification des interactions entre acteurs économiques du territoire, appelant par des aménagements adaptés et des jonctions fluides à augmenter la perméabilité et le maillage entre les campus et leur environnement économique proche, à l'instar du campus de la Haute-Borne, du Campus Gare de Roubaix, du CHU et du pôle de formation en santé. Ce nécessaire décloisonnement implique aussi d'avoir une approche cohérente dans les nouvelles implantations universitaires afin de renforcer les sites d'excellence.

Enfin, au regard du nombre d'étudiants et du nombre de salariés et en vue d'améliorer l'attractivité et les conditions d'accueil et de vie des étudiants ainsi que des personnels et des enseignants chercheurs, une attention particulière est portée sur l'amélioration de la qualité de leurs lieux de vie et de travail et de l'offre de services.

► Renforcer la vocation touristique de la MEL et l'accueil de manifestations à fort potentiel de rayonnement

La fonction touristique de la métropole et son image de marque à l'international doivent être renforcées en améliorant la qualité d'accueil et les capacités d'hébergement, que ce soit pour le tourisme d'agrément ou le tourisme d'affaires. L'accueil de manifestations économiques, scientifiques, culturelles et sportives d'envergure qui contribuent à faire rayonner la métropole est en particulier recherché.

En plus du renforcement du tourisme d'affaires, facteur clé du développement de l'attractivité économique, il convient de promouvoir de nouveaux modes d'hébergement en lien avec les nouvelles attentes des touristes et les nouveaux modes de voyager.

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

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

□ AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE ET FAVORISER SON OUVERTURE

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

L'accessibilité ferroviaire à grande vitesse de la métropole constitue un atout majeur qu'il faut préserver et développer en améliorant les infrastructures et services de transport ferroviaires vers les autres métropoles européennes, l'ensemble de la Région Hauts-de-France et l'ensemble du territoire eurométropolitain.

Le rôle de porte d'accès ferroviaire du cœur métropolitain doit ainsi être conforté par la préservation des potentialités ferroviaires à grande vitesse et l'accompagnement de la modernisation d'Eura-Flandres - regroupant les gare Lille Flandres, Lille Europe et leurs abords - qui doit être menée de façon à accompagner l'évolution des mobilités et à faciliter les conditions d'intermodalités. En particulier, les évolutions urbaines sur ce secteur doivent anticiper les projets de transports collectifs à venir et les nouvelles formes de mobilité urbaine.

Le renforcement d'Euraflandres est également à lier au développement et la requalification du quartier Euralille et ses environs. Le quartier d'affaires suit une évolution à soutenir en favorisant l'intensification des activités à fort rayonnement. De même, l'offre de transport ferroviaire nationale disponible à la gare de Tourcoing implique de porter une attention particulière à l'aménagement de ses abords et aux fonctions urbaines développées.

Ainsi, la mixité des fonctions et la qualité urbaine est à encourager aux abords de ces hubs métropolitains afin d'offrir aux arrivants sur la métropole les meilleures conditions d'accès à l'offre de mobilité, aux services et équipements, à un hébergement temporaire et à l'animation de la vie culturelle.

► Améliorer la desserte ferroviaire euro-régionale

Le trafic d'échanges routiers de la métropole avec les territoires voisins participe aux phénomènes de congestion identifiés aux entrées d'agglomération aux heures de pointe. Aussi, afin d'inciter le recours aux modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière, l'amélioration de la desserte ferroviaire est encouragée depuis le bassin minier, la côte d'Opale, les Flandres, et la Belgique. La métropole s'appuie sur le triangle Lille-Kortrijk-Tournai, sur des gares d'envergure euro-régionales comme Roubaix et Tourcoing et sur son étoile ferroviaire à exploiter pour apporter de nouvelle opportunité de mobilité à l'échelle régionale. L'organisation d'une intermodalité efficace entre réseau ferroviaire et transport public urbain est essentielle pour améliorer les réponses aux besoins de déplacement.

Afin d'anticiper la densification de l'offre ferroviaire régionale liée au développement des déplacements ferroviaires dans la métropole (liaisons TER en lien, à plus long terme, avec le développement du Service Express Métropolitain de l'étoile ferroviaire de Lille, visant à renforcer le niveau de services ferroviaires et améliorer l'articulation entre réseaux ferroviaires voisins), des mesures conservatoires doivent être prises en vue de préserver les besoins en foncier permettant le développement des

gares et des infrastructures. Les aménagements urbains à proximité des gares doivent contribuer à la lisibilité des parcours depuis les gares vers les zones résidentielles et d'emplois, mais aussi favoriser l'intermodalité. Il convient également de favoriser les projets économiques visant à développer le report modal du transport de marchandises vers le ferroviaire.

► Favoriser l'intensification des activités fluviales et fluvestres

Afin d'inscrire le territoire dans une démarche environnementale, notamment en matière de préservation durable des ressources naturelles, de permettre un accès aisé aux ports de la mer du Nord et de rendre plus concurrentielles les entreprises du territoire grâce à une offre de transport multimodale plus compétitive en termes de coûts de transports, il est nécessaire de :

- Permettre le développement des liaisons logistiques fluviales vers les ports de Dunkerque et de Calais en tirant profit du futur Canal Seine-Nord Europe ;
- Favoriser l'intensification des activités économiques aux abords du canal et sur les différents ports du territoire en y intégrant la dimension fluviale afin d'inciter à l'organisation du report modal des flux logistiques routiers internes à la métropole ;
- Préserver les zones économiques portuaires existantes et contribuer à leur requalification et à leur développement grâce à l'implantation de nouvelles activités économiques utilisant davantage la logistique fluviale (logistique, industrie, économie circulaire, etc.) ;
- Accompagner les projets de mise à grand gabarit de la Lys et de la Deûle et plus globalement le projet de liaison Seine-Escaut.

En parallèle, les voies d'eau doivent également être valorisées pour le potentiel qu'elles offrent en matière de développement des activités fluvestres, supports notamment du tourisme fluvial. Le développement de ce potentiel doit être mené en synergie avec les autres activités s'appuyant sur la voie d'eau, telles que les activités économiques.

► Accompagner la modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin

La modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin est accompagnée afin d'améliorer l'accessibilité internationale de la Métropole Européenne de Lille et d'intensifier les échanges économiques et de marchandises, le trafic touristique et les voyages d'affaires. Dans cette perspective, les potentiels de développement de l'équipement aéroportuaire sont conservés et les réflexions à ce sujet devront tenir compte du contexte territorial environnemental, et en particulier de la présence des champs captants et du plan des nuisances sonores.

► Fiabiliser la circulation sur le réseau routier magistral

L'amélioration de l'offre ferroviaire et de transport en commun sur la métropole dans les dix années à venir ne peut suffire à résoudre l'ensemble des phénomènes quotidiens de congestion, principalement aux entrées de la métropole. Il est donc nécessaire de renforcer la robustesse du réseau magistral, de rechercher la fiabilité des temps de parcours et d'améliorer l'accessibilité routière de la métropole. Pour ce faire, des mesures de traitement des points de congestion sont envisagées, notamment :

- Poursuivre les investigations sur l'aménagement d'une 3^{ème} voie sur l'A25 dans le sens Dunkerque vers Lille, entre Erquinghem-Lys et l'échangeur d'Englos, en vue de la réserver au covoiturage et aux véhicules propres ;
- Secteurs villeneuvois et roubaisien : réaménagement de la RM 700 entre la M6d et la M952 (Recueil)
- Secteurs de la couronne Sud, du Lillois et des Weppes : aménagement de la Lino Sud
- Secteurs de la couronne Nord : aménagement de la Lino Nord
- Aménagement de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest
- Aménagement d'un échangeur Lino sur l'A25
- Secteur de l'Armentières - Vallée de la Lys : aménagement de la liaison Octroi-Houplines-Armentières et du diffuseur d'Armentières
- Secteur tourquennois : aménagement de la liaison Tourcoing-Wattrelos 4[°] secteur

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

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

La métropole porte des ambitions fortes en matière de développement de l'usage du vélo, à échelle locale en mettant en œuvre un réseau hiérarchisé (magistral / intercommunal / de proximité) et à

échelle eurométropolitaine et européenne, ambition partagée avec l'Eurométropole. Il s'agit de permettre et d'accompagner l'aménagement de continuités cyclables au-delà de la frontière notamment avec la liaison Eurovélo 5, infrastructure majeure pour le tourisme et pour l'accès à la nature des métropolitains.

❑ **AFFIRMER LES CENTRALITÉS DE LA MÉTROPOLE COMME LIEU PRIORITAIRE DE DÉVELOPPEMENT**

Les centralités de la métropole se définissent par les fonctions supérieures qu'elles accueillent, qu'elles s'agissent de fonctions :

- Économiques : par leur rayonnement, les centralités sont le lieu privilégié d'implantation des fonctions tertiaires supérieures (sièges sociaux, centres décisionnels institutionnels et économiques) et des équipements d'enseignement supérieur et recherche ;
- Culturelles, touristiques et de services : les centralités regroupent des lieux et équipements emblématiques de la métropole, tant en termes de patrimoine que d'espaces publics remarquables (musées, parcs...) et accueillent des grands événements, qui favorisent le tourisme d'affaire.
- D'accessibilité : les centralités concentrent l'offre de desserte vers et depuis l'extérieur de la métropole.

La concentration de ces fonctions font du cœur métropolitain et des villes centres d'agglomération des lieux emblématiques de la métropole, moteur de son développement.

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

Le périmètre du cœur métropolitain correspond au cœur de la ville de Lille et à ses franges (Vieux-Lille, Lille-Centre, Saint-Sauveur, Parc Vauban, Euratechnologies, Lomme, Hellemmes...). Afin d'accroître le rayonnement de ce cœur métropolitain et de mieux tirer profit de son potentiel d'attractivité (en termes d'équipements, services, et dynamiques économiques, culturelles, d'enseignement et de recherche), le renforcement des synergies entre ces différents secteurs proches est recherché.

Le cœur métropolitain concentre une part essentielle des fonctions supérieures en matière économique, de formation, d'enseignement supérieur et de recherche, de culture et de tourisme pour la région. L'accroissement souhaité des échanges économiques et culturels avec les autres territoires européens, vecteur de l'attractivité et du rayonnement de la métropole, passe par l'intensification de ces fonctions supérieures en son sein tout en s'appuyant sur un tissu économique riche dont il faut maintenir la diversité de fonctions (commerce, petite production, service, artisanat ...). Il convient donc de :

- En faire un espace emblématique de la « Ville Bas Carbone », de la transition énergétique, de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique et du bien-être ;
- Conforter l'offre d'équipements structurants en matière d'accessibilité de la région Hauts de France à de multiples échelles concentrée dans le cœur métropolitain. À ce titre, la mutation impulsée sur le quartier des gares lilloises et le développement d'Euralille est indispensable afin d'accroître le rayonnement de l'ensemble de la métropole ;
- Permettre le développement d'implantations tertiaires supérieures ou de sièges administratifs en favorisant la création de grands équipements comme le tribunal de grande instance ou la nouvelle cité administrative, la construction d'une offre de bureaux adaptée et l'aménagement d'un environnement de travail offrant des services de très grande qualité comme à Euratechnologies ou à Euralille (espaces d'échanges professionnels, d'incubation, d'hôtellerie, restauration, services de mobilité, accès haut débit, etc.) ;
- Favoriser le développement d'implantations en matière d'économie créative et culturelle en prenant appui sur la présence des établissements culturels, des lieux d'enseignement et de recherche et sur la richesse des acteurs culturels et entrepreneurs dans le domaine de l'innovation et de la création ;
- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines par la préservation et le développement du tissu économique local dans sa diversité, créatrice de richesse : linéaires et rez-de-chaussée commerciaux, activités artisanales et de production, logistiques urbaines, services, etc. ;
- Développer l'attractivité touristique en permettant l'évolution ou l'implantation d'équipements ou de services culturels à fort rayonnement ainsi qu'en y soutenant le dynamisme commercial. L'offre culturelle riche de la métropole est à valoriser en faisant du cœur métropolitain le point de départ de la découverte de cette offre, mise en réseau par des circuits touristiques ;

- Préserver et valoriser le patrimoine historique bâti et non bâti en s'appuyant sur le périmètre de sauvegarde et de mise en valeur de Lille ;
- Promouvoir le tourisme fluvial en exploitant la présence d'infrastructures à proximité du cœur métropolitain, localisées sur le Port de Lille, la gare d'eau à Lomme ou encore la Citadelle par la création de lieux d'accueils adaptés pour les croisiéristes et les plaisanciers ;
- Intensifier l'aménagement d'espaces publics remarquables, lieux de mise en valeur du cœur métropolitain favorisant la déambulation, la détente et supports de circuits piéton et cyclable entre les équipements ;
- Promouvoir le développement des innovations numériques pour la gestion des services urbains, de la mobilité, de l'énergie, de l'information ;
- Prioriser la rénovation des bâtiments existants et favoriser la construction d'une offre de logements suffisante, abordable et adaptée ;
- Lutter contre la vacance des immeubles et favoriser le développement du logement de grande qualité en matière de conception et de cadre de vie.

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

Les villes centres d'agglomération que sont Tourcoing, Roubaix, Villeneuve-d'Ascq et Armentières nécessitent que soit conforté leur rôle moteur du rayonnement métropolitain. Ceci implique d'y renforcer les fonctions supérieures en termes économiques (sièges sociaux, centres décisionnels institutionnels, économiques, formation, recherche, enseignement supérieur), culturels et touristiques à travers des équipements à fort rayonnement (musées, parcs, grands événements, patrimoine remarquable, etc.) et d'accessibilité par une offre de desserte vers et depuis l'extérieur de la métropole. Il est également nécessaire d'améliorer les relations de ces villes centres entre elles et avec l'ensemble de la métropole afin de faire bénéficier au plus grand nombre des aménités et opportunités qu'elles offrent. Pour cela, il est essentiel de :

- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines par la préservation des linéaires et rez-de-chaussée commerciaux, l'accompagnement des mutations foncières et immobilières, le développement d'activités économiques, de services ou d'artisanat, correspondant aux besoins des habitants et susceptibles de créer des emplois locaux ;
- Favoriser le développement économique supérieur et les fonctions métropolitaines dans ces territoires, tout en préservant la dynamique du tissu local ;
- Tirer parti des atouts de ces villes historiquement industrielles (savoir-faire, espaces à reconquérir, etc.) En favorisant le maintien des activités productives existantes et le renouveau productif de ces territoires aux dynamiques locales variées (filière textiles et matériaux innovants, économie sociale et solidaire, upcycling, alimentation...) ;
- Préserver ou renforcer leur desserte ferroviaire et autoroutière à l'échelle euro-régionale voire nationale ;
- Accompagner l'amélioration des dessertes tous modes et l'organisation du rabattement tous modes à l'échelle de la métropole notamment par le développement des pôles d'échanges multimodaux ;
- Accompagner la requalification urbaine des centres villes de manière à en faire des lieux exemplaires de la transition énergétique et de l'adaptation au changement climatique, de la qualité des espaces publics, d'innovation architecturale, de préservation du patrimoine ;
- Lutter contre la vacance des immeubles et favoriser le développement d'une offre résidentielle de grande qualité en matière de conception et de cadre de vie ;
- Assurer une dynamisation de l'offre commerciale et une animation des centres villes ;
- Renforcer l'attractivité touristique de ces villes centres d'agglomération par une offre d'équipements culturels, d'hébergement et une accessibilité en transport en commun confortable et rapide depuis les gares de Lille, l'aéroport de Lille-Lesquin et le réseau autoroutier.

□ DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE EN RÉPONDANT AUX BESOINS DES HABITANTS

► Promouvoir la diversité et la qualité du parc de logements

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

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

ceux qui sont déjà présents. Il s'agira notamment de promouvoir une offre de logements financièrement abordable, en location comme en accession.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Afin de contribuer à un cadre de vie de qualité, au bien-être, aux enjeux de santé publique et plus globalement aux enjeux d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, il convient d'encourager la création d'espaces de nature au plus près des habitants. La MEL vise à protéger et à développer la part des espaces de nature au sein des espaces urbains à échéance du PLU.

L'ambition est de proposer aux habitants un réseau d'espaces variés de proximité tels que des parcs, des jardins de quartiers, des squares ou encore des linéaires de promenade (les canaux de Roubaix et de la Deûle offrent à ce titre un vrai potentiel). L'effort est plus particulièrement nécessaire dans les ensembles urbains où la couverture végétale est moins importante et qui, par ailleurs, ne bénéficient pas d'une bonne accessibilité aux grands espaces naturels ou agricoles de la métropole. L'efficacité de ce réseau passe également par le développement de connexions entre les espaces de nature urbains de proximité et les grands espaces naturels et de loisirs. La valorisation et l'aménagement des canaux et rivières peuvent être une réponse à ce besoin de connexion.

Le territoire accueille un ensemble de grands espaces de nature et de loisirs, en majorité situés en périphérie de l'agglomération centrale et des centres d'agglomération, qui contribuent pour la plupart au réseau des espaces naturels métropolitains.

Afin qu'ils soient attractifs et accessibles pour tous, ces espaces de nature et de loisirs ont besoin d'aménagements, d'équipements et de services particuliers liés notamment à l'accueil du public. Sous réserve des impacts générés en termes paysagers, écologiques ou environnementaux, il convient de conforter ou de créer de tels équipements quand ils sont nécessaires. C'est particulièrement le cas des espaces tels que ceux qui jalonnent le Parc de la Deûle (jardin Mosaïc, Canal de Seclin, espace naturel des Périsseaux...), le Val de Marque, le Parc du Héron, la base de loisirs des Six Bonniers, le musée de Plein Air, les Prés du Hem, la Citadelle de Lille, le Parc Barbieux, ou encore le secteur du Pavé du Moulin à Hellemmes.

L'accessibilité de ces sites par les modes actifs est favorisée afin de développer leur attractivité et d'en faciliter l'accès pour tous les métropolitains mais aussi les visiteurs du territoire.

L'émergence d'une nouvelle génération d'espaces de nature et loisirs multifonctionnels est visée (la porte des Belles Terres, le parc du Mont du Ferrain, la plaine de Bouvines, la vallée de la Lys, la vallée de la Marque, la Vallée de la Deûle etc.). Ces nouveaux espaces se définissent selon des ensembles paysagers cohérents au sein desquels la qualité paysagère et les espaces de nature (naturels ou agricoles) offrent de véritables espaces de respiration. Les besoins en matière d'aménagement et d'équipement y sont donc différents et doivent s'adapter à une activité agricole dans un contexte péri-urbain. Au fur et à mesure de la définition des projets de valorisation de ces espaces, les outils nécessaires pour les mettre en œuvre sont déclinés.

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

❑ FAIRE DES GRANDS ÉQUIPEMENTS DES LIEUX DE DÉVELOPPEMENT ET DE PROMOTION DU TERRITOIRE

► Se doter des conditions de valorisation des grands équipements existants

Ces grands équipements en tant que vecteurs d'attractivité économique et résidentielle et source d'innovation participent à la dynamisation des quartiers environnants. Aussi, la qualité d'insertion urbaine et paysagère ainsi que la densification des usages à leurs abords, en articulation avec leurs fonctions, sont encouragées, à l'instar des projets en cours autour du stade Pierre Mauroy. Les mêmes dynamiques peuvent être encouragées autour des campus de l'université de Lille ou encore du CHR. L'aménagement de ces sites et de leurs abords doit permettre d'intégrer au mieux ces grands équipements dans la ville. À terme, il convient de concevoir ces secteurs comme des « quartiers urbains » durables (maîtrise des ressources, modes de déplacement alternatif à la voiture particulière, matériaux de construction innovants, développement des espaces de nature en ville...) et d'y encourager la mixité des fonctions afin de les ouvrir aux métropolitains (parcs urbains et aménagements paysagers, valorisation du patrimoine universitaire, développement de services, logements...).

Au regard des flux que ces grands équipements génèrent et afin d'encourager une mobilité durable, il convient de favoriser l'accessibilité par les modes actifs depuis et vers ces secteurs, en tenant compte de la desserte en transport en commun. Le maillage des liaisons douces participe à réintégrer ces grands équipements aux quartiers environnants et à les relier entre eux (par exemple en favorisant les liaisons douces entre les campus universitaires, entre les campus universitaires et les parcs d'activités économiques à proximité...). Dans cette perspective, les aménagements en faveur des modes actifs est promue dans ces secteurs et à leurs abords.

Enfin, la mutualisation des équipements dans une logique intercommunale d'optimisation de leurs usages est encouragée, notamment des structures culturelles et sportives.

► Accompagner l'implantation de nouveaux équipements renforçant les fonctions métropolitaines

L'implantation de nouveaux équipements structurants, renforçant les fonctions métropolitaines et le rayonnement de la métropole aux échelles régionales, nationales et internationales doit être accompagnée telle que l'implantation du Tribunal de grande instance ou de la nouvelle Cité administrative, de la piscine olympique ou de tout autre équipement qui pourrait émerger en fonction des évolutions métropolitaines. Leur implantation est à privilégier prioritairement dans le cœur métropolitain, les villes des couronnes urbaines, les villes centres d'agglomération, et/ou à proximité des transports en commun structurants, en privilégiant l'utilisation de foncier en renouvellement urbain.

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

❑ FAIRE DE LA QUALITÉ URBAINE ET DE LA RICHESSE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER DES LEVIERS DE L'ATTRACTIVITÉ

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

Des lieux emblématiques de la qualité sont plus particulièrement les sites porteurs de l'image et du dynamisme de la métropole, à savoir les sites d'excellence et leurs abords, les grands équipements et leurs abords, le canal et les bords à voie d'eau en lien avec le plan bleu métropolitain. Il convient ainsi de promouvoir l'innovation et la qualité urbaine sur ces secteurs lors des projets d'aménagement, mais aussi le long des axes et cheminements qui les relient afin de créer une synergie entre ces sites et démultiplier les effets de « vitrine » de la Métropole.

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

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

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

Les gares et les plateformes ferroviaires méritent également un traitement qualitatif particulier du fait de leur situation privilégiée au sein même d'un tissu urbain constitué. À l'image des pôles d'échanges déjà en service de la MEL (par exemple Armentières, La Bassée, etc.), l'aménagement des abords des gares, portes d'entrée du territoire, doit donc permettre de renforcer ce rôle. Les efforts d'aménagement doivent également particulièrement porter sur les abords du pôle Eura-Flandres, « hub » de transport principal à de multiples échelles.

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

► Reconnaître le patrimoine remarquable et ordinaire et les opportunités qu'il génère en matière touristique et économique

La richesse et la diversité du patrimoine métropolitain, tant dans ses « chefs d'œuvre » issus de l'histoire d'une grande agglomération frontalière et industrielle que dans ses éléments plus ordinaires, sont des atouts importants pour démarquer la métropole en termes d'offre touristique et d'authenticité du cadre de vie. Outre 349 monuments historiques, 5 sites classés et 4 sites inscrits au titre de la loi de 1930 et 4 beffrois classés à l'UNESCO, la métropole dispose de 7 sites patrimoniaux remarquables dont celui du centre historique de Lille qui fait l'objet d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur. La métropole est également ponctuée d'éléments de patrimoine liés à l'histoire militaire et en particulier à la Grande Guerre, véritables lieux de mémoire qu'il convient de préserver et mettre en valeur. Tous ces espaces et monuments emblématiques participent à son rayonnement touristique.

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

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

■ FAVORISER LA MISE EN OEUVRE DU PROJET AGRICOLE ET ALIMENTAIRE DU TERRITOIRE

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

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

Au regard des enjeux agricoles du territoire, de son dynamisme et dans un souci de préservation des terres agricoles, la stratégie agricole et alimentaire poursuit plusieurs objectifs :

- Contribuer à la mise en œuvre du Projet Alimentaire Territorial ayant pour ambition le bien-être alimentaire de tous les métropolitains et visiteurs ;
- Encourager les pratiques agricoles durables adaptées aux enjeux environnementaux locaux et la diversification des activités ;
- Soutenir et renforcer le développement des circuits courts et de proximité notamment à travers l'approvisionnement local ;
- Permettre le développement de production agricole et alimentaire en milieu urbain et participer aux objectifs de développement de la nature en ville ;
- Favoriser la résilience du territoire et les transitions agroécologiques et alimentaires.

□ SOUTENIR UNE AGRICULTURE MÉTROPOLITAINE DURABLE EN PRÉSERVANT LES EXPLOITATIONS ET EN FAVORISANT LES PRATIQUES AGRICOLES RESPONSABLES

► Reconnaître les espaces et activités agricoles comme un moteur majeur du développement du territoire

Compte tenu de la valeur agronomique des terres et de l'imbrication historique entre l'agriculture et la ville, l'activité agricole est répartie sur l'ensemble du territoire métropolitain. En plus de leur valeur agronomique et de production alimentaire, ces espaces sont pourvoyeurs de services écosystémiques, mais également le support de la préservation et de la valorisation des paysages et de la biodiversité. Ces valeurs sont reconnues et un enjeu général de préservation de ces espaces agricoles à l'échelle métropolitaine est donc poursuivi.

Sur le territoire des aires d'alimentation des captages sud de la métropole et de Salomé, le rôle majeur de l'agriculture pour la préservation de la ressource en eau est reconnu. En lien avec le projet de territoire des communes Gardiennes de l'eau et avec les autres démarches de protection des captages déjà mises en œuvre, les pratiques agricoles durables et adaptées aux enjeux de protection de la ressource sont particulièrement encouragées sur ce secteur, pilote et lieu d'expérimentations pour toute la Métropole de demain.

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

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

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

Par principe, il s'agit :

- De maintenir les sièges d'exploitation agricole en activité ;
- De faciliter l'évolution des bâtiments au regard de l'évolution des pratiques agricoles (transition agroécologique, production d'énergie, diversification des usages...) ;
- De ne pas générer par le biais de nouveaux aménagements ou développements de nouvelles contraintes qui porteraient atteinte aux bons fonctionnements des exploitations (accès, proximité

des bâtiments agricoles d'élevage vis-à-vis du tissu urbain, réduction du périmètre d'épandage, de la surface exploitable...) ;

- D'améliorer l'insertion des bâtiments agricoles dans leur environnement immédiat (réduction des nuisances...) et de ne pas générer de conflits d'usages avec le tissu urbain environnant.

► **Permettre le maintien, des activités agricoles existantes sur des sites en attente d'aménagements**

L'aménagement ou la commercialisation de certain secteur nécessite parfois plusieurs années. Dans l'attente de la réalisation de ces aménagements, les activités agricoles lorsqu'elles préexistent peuvent être maintenues.

► **Préserver les espaces et bâtiments agricoles dans le tissu urbain et permettre le développement de nouvelles formes de production agricoles et alimentaires**

Près d'un quart des sièges d'exploitation du territoire métropolitain sont insérés dans la tâche urbaine existante, y compris dans les secteurs les plus denses. Fruit de l'histoire du territoire et du développement urbain métropolitain, de nombreuses exploitations familiales sont aujourd'hui insérées dans les tissus urbains. Elles participent à la mixité des usages et à la préservation du patrimoine métropolitain, avec la présence de points de vente directe, de sensibilisation aux enjeux agricoles et alimentaires. Mais ces sièges d'exploitations enserrés dans la zone urbaine sont également confrontés aux cohabitations parfois complexes avec les riverains urbains (circulation, mésusages, incivilités...).

Il convient d'accompagner les évolutions de ces sièges d'exploitation en activité situés au sein de la tâche urbaine et de s'adapter à leurs spécificités, notamment en assurant leur maintien ainsi que celui des terres agricoles cultivées situées également au sein de la tâche urbaine. Ils contribuent en effet au développement des circuits courts, de l'agriculture urbaine et participent au lien social local.

Par ailleurs, le développement de nouvelles formes d'activités agricoles et alimentaires au sein de la tâche urbaine existante, sur des terrains actuellement artificialisés ou non, est encouragée.

► **Encourager l'agriculture métropolitaine à s'inscrire dans des démarches de transitions environnementales**

L'agriculture périurbaine et urbaine sur le territoire métropolitain contribue à apporter une réponse aux enjeux environnementaux et climatiques, par exemple pour son rôle en matière de séquestration du carbone, d'infiltration des eaux pluviales, de préservation de la ressource en eau, de lutte contre les inondations, de contribution à la trame verte et bleue, d'adaptation au changement climatique ou encore de développement des énergies renouvelables et fatales. La MEL encourage les démarches et le développement d'activités agricoles qui participent aux objectifs de développement durable et d'adaptation aux changements climatiques du territoire ; à titre d'exemple que ce soit en matière de pratiques culturelles économes en eau ou en adéquation avec les enjeux de préservation de la biodiversité, dans l'usage de matériaux durables pour les constructions de bâtiments, du développement de l'agroforesterie, de la création d'espaces de cultures en milieux urbains, de la production d'énergie renouvelable, etc.

□ **RENFORCER L'ÉCONOMIE AGRICOLE EN ACCOMPAGNANT LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ALIMENTAIRE TERRITORIAL**

Un des objectifs du projet alimentaire territorial est de développer une économie agricole et alimentaire ancrée sur le territoire métropolitain et respectueuse de son écosystème. Il s'agit de favoriser l'émergence d'une agriculture métropolitaine pleinement diversifiée et plurielle, pourvoyant une alimentation de proximité, permettant non seulement de reconnecter les consommateurs et producteurs mais de manière plus globale, la ville et la campagne. Cette ambition s'appuie sur les initiatives métropolitaines et locales du territoire (à titre d'exemple les incubateurs alimentaires Euralimentaire, Zone Maraîchère de Wavrin, projet d'Espace-Test, ...).

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

Identifié par la Stratégie d'Accueil des Entreprises comme site d'excellence du territoire métropolitain, le projet Euralimentaire vise à transformer le Marché d'Intérêt National (MIN) en un « véritable site d'excellence » aux vocations logistiques et alimentaires renforcées et intégrant un volet expérimentation, formation et recherche. Un des axes prioritaires vise notamment à développer les circuits de distribution locaux et l'approvisionnement alimentaire métropolitain.

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

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

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

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

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

L'implantation des installations nécessaires à la transformation des produits est privilégiée dans les zones urbaines et, sous conditions, dans les zones agricoles, en évitant les secteurs les plus fragiles sur le plan environnemental comme les zones agricoles et naturelles des aires d'alimentation des captages.

► **Soutenir les projets contribuant à la structuration de la production alimentaire**

La zone maraîchère de Wavrin est un site moteur pour la mise en œuvre du projet alimentaire de territoire, défini en partenariat entre la MEL et le monde agricole. Cet équipement ouvre la voie à de nouvelles formes de projets en réflexion qui pourront contribuer à la structuration de la production alimentaire et des nouvelles filières (bio et locales).

□ **DÉVELOPPER UNE IDENTITÉ RURALE DYNAMIQUE EN PERMETTANT LA DIVERSIFICATION DES USAGES DANS LES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS**

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

La diversification des activités agricoles du territoire est nécessaire au développement de l'activité agricole dans le contexte périurbain métropolitain, notamment la transformation des produits agricoles et leur commercialisation en circuit-courts, l'agritourisme, (hébergement et restauration), la production d'énergies renouvelables (agroforesterie...). L'utilisation et la reconversion des bâtiments existants est privilégiée.

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

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

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

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

► **Encourager le traitement paysager et architectural des exploitations**

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

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

Par ailleurs les bâtiments agricoles, par leurs surfaces importantes ont également un impact sur l'artificialisation des sols et, par conséquent sur leur capacité à infiltrer l'eau. Les nouvelles constructions agricoles, au même titre que l'ensemble des nouvelles constructions en zone urbaine, sont soumises à l'obligation d'infiltration des eaux de pluie à la parcelle.

■ CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE INTELLIGENTE DE DEMAIN

□ ACCOMPAGNER LA TRANSFORMATION NUMÉRIQUE DE LA MÉTROPOLE

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

La région Hauts-de-France est inscrite dans la démarche de troisième révolution industrielle, basée sur la transition énergétique et les technologies numériques. En tant que capitale régionale, la métropole se doit donc de disposer des meilleures technologies numériques, en favorisant un environnement propice à dynamiser l'économie locale et régionale, concourir à la compétitivité des entreprises et promouvoir l'attractivité du territoire.

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

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

À cela s'ajoutent en raison de l'intensification du recours à la donnée et des flux d'informations sur les réseaux et applicatifs, les questions de sûreté et sécurité numérique qui ont motivé le portage par la MEL de la création du Campus Cyber sécurité qui pourrait demain constituer un nouvel écosystème à part entière et le développement de haute capacité de calcul et de stockage de la data.

□ ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION NUMÉRIQUE DANS LES MOBILITÉS

La capacité du territoire à mieux identifier grâce au numérique les besoins de mobilités des personnes, des marchandises et des informations et leurs évolutions est nécessaire afin d'organiser de manière efficiente les déplacements à l'échelle de la métropole européenne et constitue un élément essentiel de son développement et de son attractivité. Il s'agit donc de permettre et d'accompagner la mise en place des équipements et infrastructures permettant le développement de l'intermodalité et de nouveaux services de mobilité (prédiction des itinéraires tous modes, gestion de flux, logistique urbaine, partage de l'information « big data »).

□ PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES DU TERRITOIRE

Les capacités de traitement de données et l'accès généralisé à internet permettent aujourd'hui le développement de services public et privé qui visent à faciliter les activités quotidiennes des citoyens sur le territoire. Les collectivités notamment modernisent leurs services publics en offrant des services numériques visant à améliorer la satisfaction des besoins des citoyens au quotidien.

Le développement d'une économie de la fonctionnalité et du partage basée sur ces services implique la construction de nouveaux espaces, équipements et installations nécessaires à leur développement, avec une gouvernance forte sur les données du territoire.

Afin de permettre le développement de nouvelles offres de services numériques, le déploiement ou le renforcement des réseaux numériques définis par l'État est favorisé afin d'éviter toute nouvelle forme de fracture numérique sur le territoire. Les évolutions conduiront à rendre obsolète certaines technologies (arrêt du réseau historique de téléphone fixe en cuivre, arrêt de 2G,3G) dans la décennie, dont il faudra accompagner la transition (ex : évolution du commerce numérique, évolution de la distribution postale, etc.).

□ PRÉVOIR L'AMÉNAGEMENT DES RÉSEAUX INTELLIGENTS

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

La Métropole a pour ambition de développer ses réseaux intelligents appelés « smart grids » afin d'assister les usagers dans le pilotage des réductions des consommations d'énergie dans l'habitat, les entreprises ou les équipements publics.

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



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PADD)

UN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE PERFORMANT ET SOLIDAIRE

PLU APPROUVÉ PAR LE CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 28 JUIN 2024

■ RÉPONDRE AUX BESOINS DU TERRITOIRE DANS UN OBJECTIF DE SOBRIÉTÉ FONCIÈRE

Si le rythme de l'étalement urbain et de la consommation d'espaces agricoles et naturels tend à diminuer depuis ces 30 dernières années sur le territoire métropolitain, il n'en demeure pas moins nécessaire de poursuivre les efforts pour maîtriser ces phénomènes. Ce sont un peu plus de 1 000 ha d'espaces agricoles et naturels qui ont été urbanisés ces dix dernières années. Les enjeux de cette maîtrise sont multiples : préservation des espaces agricoles et résilience alimentaire, préservation des milieux naturels et de la biodiversité, promotion de la ville des proximités et des mobilités décarbonées, possibilité pour les ménages aux revenus normaux de rester assez proches du cœur de la métropole, etc. Et derrière eux, un enjeu transversal et majeur pour le territoire : l'atténuation de l'impact du modèle de développement sur le changement climatique et l'adaptation du territoire à ses évolutions.

Depuis plusieurs années déjà, la Métropole Européenne de Lille a fait de ces objectifs une priorité. Dès le début des années 2000, les documents d'urbanisme métropolitains adoptent le concept de Ville renouvelée et un modèle de développement où la priorité est donnée au renouvellement urbain. Dans le PLU approuvé en 2019, des efforts conséquents en matière de consommation d'espace naturel, agricole ou forestier ont été menés en lien avec la trajectoire fixée par le SCoT. Ces efforts doivent être poursuivis tant dans leur dimension quantitative, que qualitative, pour aller vers un modèle de développement de la métropole plus durable et résilient, qui concilie préservation et réponse aux besoins du territoire.

Pour ce faire, des objectifs quantitatifs de modération de la consommation de l'espace et de l'étalement urbain sont fixés suivant 3 principes :

- Optimiser l'utilisation du foncier avec la recherche d'une densité raisonnée et contextualisée dans les projets et opérations d'aménagement ;
- Favoriser la mobilisation du renouvellement urbain et faciliter la rénovation et l'évolution du bâti existant dans la réponse aux besoins ;
- S'étendre de façon limitée et responsable au plus juste des besoins, au regard des capacités raisonnables d'urbanisation résiduelle dans les zones déjà urbanisées.

□ OPTIMISER L'UTILISATION DU FONCIER DANS TOUS LES PROJETS

► Inciter à une utilisation rationnelle du foncier dans l'ensemble des projets

Une utilisation raisonnée du foncier doit être recherchée sur l'ensemble du territoire métropolitain et dans tous les projets (en renouvellement urbain comme en extension urbaine). Cet objectif concourt à la fois à la promotion de la ville des courtes distances et donc des modes de déplacements actifs, mais également à la réduction du nombre d'hectares nécessaires à la réponse aux besoins du territoire, et en particulier les besoins en logements et en développement économique. Ainsi, sur l'ensemble du territoire et de façon différenciée, les projets d'aménagement doivent intégrer un objectif minimal de densité.

► Favoriser l'intensification autour des réseaux de transports collectifs très performants

La recherche d'optimisation foncière est particulièrement importante le long des axes de transport en commun très performants actuels et futurs. Une densité plus importante est attendue le long de ces axes. Cette densité, qui concerne toutes les vocations de la ville, doit permettre de rapprocher les logements, les emplois, les commerces et les services des rayons d'action des arrêts des transports en commun. Ainsi, l'objectif est d'inciter le plus grand nombre à utiliser les transports collectifs afin de réduire l'usage de la voiture individuelle à l'origine d'émission de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique, et de rentabiliser l'investissement et le fonctionnement de ces réseaux.

Dans ces secteurs, des mesures spécifiques en matière de stationnement résidentiel et à destination sont également à rechercher afin d'inciter à l'usage des transports collectifs.

► Garantir la qualité urbaine et du cadre de vie dans la recherche d'optimisation foncière

La recherche de densité et d'optimisation foncière ne doit pas se faire au détriment de la qualité des projets et de leur insertion dans le contexte urbain. Ainsi, elle doit s'accompagner d'un travail de conception des formes urbaines visant à optimiser la constructibilité du foncier, tout en veillant à préserver des espaces de nature en ville contribuant à un cadre de vie agréable et à aménager des espaces publics qualitatifs facilitant les parcours piétons et cyclables les plus directs vers les équipements, les centralités et/ou les stations et arrêts de transports en commun le cas échéant.

La densité est recherchée tout en garantissant une approche respectueuse des identités communales et ambiances urbaines et paysagères dans lesquels les projets viennent s'implanter. Il convient de tenir compte :

- Des tissus urbains existants dans le cadre d'une approche « morphologique » ;
- Des territoires de dynamiques urbaines ;
- Des éléments reconnus ou identifiés au titre du patrimoine architectural, urbain et paysager ;
- Des contraintes environnementales fortes restreignant les usages (ex : sols pollués, îlots de chaleur urbain, secteurs d'accumulation des risques et nuisances, aire d'alimentation des captages) ;
- De certains principes de restructuration urbaine identifiés au titre de la politique de la ville ;
- De la présence de transports en commun à proximité ;
- De la proximité d'un réseau de chaleur existant ou à venir.

☐ **PRÉSERVER LES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS ET MAÎTRISER L'ÉTALEMENT URBAIN**

► Prioriser le développement en renouvellement urbain pour la réponse aux besoins

Afin de préserver les espaces agricoles et naturels et de limiter l'étalement urbain, la priorité est donnée au renouvellement urbain dans la réponse aux besoins du territoire et particulièrement les besoins de logements, de développement économique, d'équipements mais aussi de nature en ville. On estime ainsi que le potentiel en renouvellement urbain mobilisable peut couvrir les 2/3 des besoins économiques, et environ 80% des besoins en logements.

Le potentiel de renouvellement urbain du territoire se situe à la fois dans la densification du tissu (division parcellaire individuelle, division de logements, etc.), la mobilisation des friches et sites non bâtis compris dans le tissu urbain existant, la reconquête de la vacance, et la réhabilitation et modernisation des logements et sites économiques existants.

Afin de répondre à cet objectif, les dynamiques de renouvellement urbain du territoire sont facilitées via les règles du PLU. Elles nécessitent néanmoins d'être encadrées qualitativement et de tenir compte des enjeux suivants :

- Environnementaux et énergétiques : le renouvellement urbain doit globalement contribuer à l'amélioration de la qualité environnementale de la ville. Les outils du plu mobilisés et les règles afférentes aux opérations sont contextualisés en fonction du potentiel de desserte énergétique, des objectifs de lutte contre les îlots de chaleur urbain, des enjeux en faveur de la biodiversité, des caractéristiques architecturales et environnementales et, dès qu'elle est connue, de la qualité des sols des sites et secteurs concernés.
- De valorisation du patrimoine et de qualité architecturale, urbaine et paysagère : à l'échelle des ensembles urbains comme à l'échelle du bâtiment, le renouvellement urbain peut parfois concerner des entités qui ont une valeur au titre du patrimoine architectural, urbain ou paysager. Les outils du plu et les règles s'appliquant aux opérations d'aménagement et de construction sont modulés en fonction des objectifs de préservation et de valorisation de ces entités.
- D'usages et de destinations : le renouvellement urbain conduit très souvent à des opérations de reconversion (changement de destination d'un immeuble ou d'un foncier), des changements d'usage après démolition et reconstruction ou encore des densifications d'usage (ex : division en logements). La mobilisation des outils du plu et les règles s'appliquant aux opérations s'apprécient au regard des objectifs de mixité fonctionnelle, de l'ambition de maintien de l'activité en ville ou encore des incidences des changements d'usage (ex : reconversion d'un immeuble industriel en immeuble de logements et incidences sur le stationnement).
- De fonctionnements urbains : si le principe de renouvellement urbain est vertueux, certains sites ou secteurs, bien que situés dans la tâche urbaine, ne bénéficient pas des conditions de desserte ou des aménités urbaines propices à y développer certains projets. La mobilisation du foncier en renouvellement urbain peut y être conditionnée ou encadrée par les outils du plu et les règles afférentes aux opérations.
- D'ambiances urbaines et de qualité : contribuer à la qualité des ambiances urbaines, proposer des lieux de vie et des conditions d'habiter ou de travailler de grande qualité sont des enjeux fondamentaux pour le renouvellement urbain. Les outils du plu sont mobilisés pour inciter à la production d'une offre de qualité en renouvellement urbain et qui répondent aux besoins des habitants.

► Maîtriser l'étalement urbain

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

Les besoins fonciers en extension en dehors de l'enveloppe urbaine existante sont ainsi évalués à environ 700 ha pour le développement économique et le développement de l'habitat afin de répondre aux ambitions du PADD.

Ces extensions permettent également de préserver les grands équilibres entre la vocation agricole et naturelle du territoire et les espaces urbanisés.

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

Dans les réservoirs de biodiversité et les zones humides avérées jouant un rôle essentiel au titre de la préservation de la ressource en eau, sanctuarisées au titre du SAGE ou identifiée dans le cadre d'investigation de terrain, il convient :

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

Dans les aires d'alimentation des captages, où la nappe est vulnérable, les zones d'extension urbaine sont par principe interdites. Toutefois, les extensions urbaines sont possibles pour les projets, les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif, et pour les projets permettant le développement d'un équipement ou d'une zone de projet d'envergure métropolitaine déjà implantés (sont particulièrement concernés le site d'Eurasanté et les équipements aéroportuaires de Lesquin). Elles sont soumises à évaluation environnementale. La valorisation des espaces naturels et agricoles est privilégiée au titre de leurs garanties apportées en matière de recharge effective de la nappe.

■ CONFORTER L'ARMATURE URBAINE À TRAVERS UNE ORGANISATION EFFICACE DU TERRITOIRE

L'armature urbaine définit les différentes typologies de communes et leur rôle dans le développement du territoire. Sur le territoire de la Métropole qui présente la particularité d'être mi-urbain mi-rural, l'armature urbaine est échelonnée des villes et villages durables au cœur métropolitain en passant par des strates intermédiaires.

Le modèle de développement et le parti d'aménagement s'appuient sur cette armature.

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

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

□ S'APPUYER SUR L'ARMATURE URBAINE POUR GRADUER L'OFFRE DE LOGEMENTS

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

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

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

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

Dans les villes et villages durables, la capacité de production de logements doit permettre d'y répondre aux besoins de renouvellement du parc et d'augmenter modérément la population en tenant compte de la capacité des équipements publics à absorber cette augmentation. Afin d'offrir les conditions d'une ruralité dynamique, équilibrée et durable, ces territoires peuvent également accueillir les commerces, équipements, services et toute autre activité répondant aux besoins quotidiens de la population. Par leur caractère rural, l'aménagement des villes et villages durables participent à préserver, conforter et restaurer la trame verte et le patrimoine paysager.

□ FAVORISER LES CENTRALITÉS URBAINES QUEL QUE SOIT LEUR NIVEAU DANS L'ARMATURE URBAINE

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

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

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

Les objectifs de densification y sont dans la plupart des cas majorés. C'est notamment le cas le long des axes de transports collectifs très performants.

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

☐ DÉFINIR DES LOCALISATIONS PRÉFÉRENTIELLES DES ZONES D'EXTENSION À VOCATION RÉSIDENTIELLE, MIXTE ET ÉCONOMIQUE

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

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

Les zones d'extension à vocation économique sont quant à elles réparties sur le territoire en tenant compte de la stratégie et des orientations spatiales en matière de développement économique afin de pouvoir proposer des solutions en adéquation avec les besoins des entreprises en termes d'accessibilité, de visibilité, de proximité avec un bassin d'emploi et de mixité avec les services à la population. Elles se réalisent au regard des capacités des réseaux publics (eau potable, assainissement collectif...) et capacités de production et de traitement des eaux à absorber les nouvelles opérations, à l'instar des modalités de réalisation des extensions urbaines à vocation résidentielle et mixte. Enfin, les zones entièrement commerciales en extension urbaine et les zones de grande logistique en dehors de celles liées aux grands équipements tel que le canal Seine Nord Europe sont proscrites.

■ AFFIRMER LE RÔLE STRUCTURANT DE L'ARMATURE AGRICOLE ET NATURELLE DANS LE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN

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

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

□ RECONNAÎTRE LES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS COMME ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

► Préserver la cohérence des plaines agricoles en évitant leur morcellement

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

► Maintenir les coupures urbaines dans le développement périphérique des communes

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

► Contenir le développement des hameaux

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

► Reconnaître la diversité des usages dans les espaces agricoles et naturels

La perte de sens de ces espaces doit être évitée. Pour cela, il convient de reconnaître leur dimension paysagère et sociale au profit de l'urbain ainsi que la diversité de leurs rôles (support d'activité économique rurale, vecteurs de l'identité territoriale et d'un sentiment d'appartenance, espaces de respiration des populations...). Certaines démarches spécifiques peuvent être encouragées en ce sens type Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PEANP), ou Zone d'Agriculture Protégée (ZAP).

□ RECONQUÉRIR LES ENTRÉES DE VILLE ET DE VILLAGE

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

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

□ TRAITER DE FAÇON QUALITATIVE LES FRANGES ENTRE LES ESPACES URBAINS ET LES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS

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

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

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

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

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

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

► Travailler une transition progressive de la ville vers la campagne

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

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

Dans les opérations d'aménagement neuves, notamment dans les secteurs d'extension, s'ajoute au traitement paysager de la limite, un travail en épaisseur. Il vise, à l'échelle du quartier, une transition progressive de la ville vers la campagne en faisant varier par exemple les hauteurs des constructions, les emprises au sol, les percées visuelles ou la présence du végétal. Les choix d'aménagement répondant à cette exigence tiendront compte à la fois du contexte urbain et de celui de l'espace rural. Ce travail devra ainsi également prendre en considération les usages agricoles en place afin de minimiser dans l'aménagement choisi les impacts sur les terrains exploités.

► Redonner une valeur d'usage aux franges urbaines

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

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

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

■ VALORISER LA RICHESSE DU PATRIMOINE PAYSAGER, URBAIN ET ARCHITECTURAL DU TERRITOIRE

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

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

□ ANTICIPER L'ÉVOLUTION DES SYSTÈMES PATRIMONIAUX, MARQUEURS DES PAYSAGES URBAINS ET RURAUX DU PAYS LILLOIS

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

Un principe général de précaution est posé en ce qui concerne la préservation des ensembles et éléments patrimoniaux identifiés, tout en souhaitant encourager leur réappropriation et leur durabilité. Pour ce faire, les réhabilitations et restaurations des éléments présentant un intérêt patrimonial sont privilégiées. Les démolitions partielles ou totales sont encadrées.

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

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

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

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

► Engager une reconnaissance spécifique des autres patrimoines métropolitains

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

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

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

► Réussir le mariage architectural et urbain entre passé et avenir

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

Les projets d'urbanisme constituent des opportunités pour bâtir le patrimoine de demain, ils sont l'occasion de se servir de la mémoire des lieux et des qualités de réalisation passées, comme source d'inspiration pour construire la métropole du futur. Qu'ils soient en continuité avec l'architecture traditionnelle ou qu'ils s'en démarquent, les projets neufs doivent s'inscrire dans une composition d'ensemble cohérente, respectant les caractéristiques urbaines et paysagères existantes.

□ ACCOMPAGNER LA VALORISATION DES ENSEMBLES ET ÉLÉMENTS REMARQUABLES DE LA MÉTROPOLE, SUPPORTS D'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE ET LIEUX D'ACTIVITÉS ET DE VIE

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

La protection de ce site incontournable du patrimoine et du rayonnement métropolitain passe par la révision du Plan de sauvegarde et de mise en valeur datant de plus de trente ans, et l'extension du site patrimonial remarquable du centre historique de Lille.

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

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

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

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

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

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

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

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

Cinq ensembles sont reconnus pour leur intérêt patrimonial, paysager, architectural et urbain et sont identifiés comme sites patrimoniaux remarquables : Beaucamps-Ligny, Fournes-en-Weppes, Comines, Lambersart, Roubaix et Tourcoing. D'autres secteurs présentant un intérêt patrimonial avérés peuvent être reconnus à terme, comme certains ensembles urbains et paysagers liés à l'axe historique du Grand Boulevard reliant Lille à Roubaix et Tourcoing.

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

Les contextes urbains et paysagers des plus de 349 monuments historiques de la MEL - églises, couvents, hôtels particuliers, villas, maisons de tradition flamande, bourloires, usines... - sont variés, malgré l'instauration par défaut d'un périmètre de protection de 500 mètres.

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

□ **S'APPUYER SUR LES ENSEMBLES ET ÉLÉMENTS DU QUOTIDIEN COMME REMPARTS À LA BANALISATION DES PAYSAGES ET RESSOURCES DU CADRE DE VIE**

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

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

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

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

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

► **Permettre la préservation des éléments ponctuels non protégés mais reconnus localement**

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

Ce recensement repose sur l'implication forte et volontaire des communes, qui sont au plus près de ce patrimoine et de l'attachement local qu'il représente. Afin d'éviter sa disparition des paysages métropolitains, il convient d'assurer les conditions de conservation et d'évolution de ce patrimoine vivant. La valorisation de ce patrimoine bâti et non bâti, en tant que bien commun participant au caractère des paysages locaux et à un cadre de vie de qualité est recherché.

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

► **Tirer profit de l'histoire de l'exploitation du sous-sol**

Les sites de production constituent un gisement de ressources locales à valoriser dans le respect de la qualité environnementale du territoire. Lors de l'achèvement de l'exploitation, le réaménagement de ces espaces peut prendre différentes formes, participent à la préservation de l'environnement et à l'amélioration du cadre de vie.

■ RÉDUIRE LES INÉGALITÉS SOCIO-SPATIALES DU TERRITOIRE

La Métropole Européenne de Lille se caractérise par un territoire fort contrasté d'un point de vue social. Face à ces inégalités territoriales, à la persistance des situations de pauvreté et de précarité (19% des métropolitains vivent sous le seuil de pauvreté) et à l'accroissement des écarts sociaux, des réponses spécifiques en termes de résorption des inégalités socio-spatiales sont apportées.

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

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

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

□ ACCROCHER LES TERRITOIRES URBAINS EN RELÉGATION AUX DYNAMIQUES DE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAINES

► Réduire les écarts territoriaux en matière d'offre de logements

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

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

► Favoriser les synergies avec les dynamiques de développement locales

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

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

► Travailler l'insertion du quartier dans son environnement

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

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

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

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

► Répondre aux enjeux de mobilité

L'accès au droit à la mobilité est un préalable essentiel pour répondre aux besoins du quotidien et à l'accès à l'emploi. Ceci est encore plus vrai pour les publics en difficulté sociale, en situation de précarité énergétique ou en insertion, à fortiori dans un contexte de crise économique et énergétique.

À travers ses orientations, le Plan de Mobilité de la MEL a pour objectif de satisfaire les besoins de mobilité de tous les publics tout en favorisant les pratiques de mobilité durables dans une dynamique de transition environnementale et énergétique. Cette stratégie s'accompagne par la création de nouvelles infrastructures de transport public structurantes prévues dans le cadre du Schéma Directeur des infrastructures de Transport (SDIT). Ces projets de nouvelles lignes de tramway et de Bus à haut Niveau de Service (BHNS) viennent desservir et renforcer l'offre de transports en commun des territoires afin d'offrir une véritable alternative à la voiture individuelle et de répondre aux problématiques financières et environnementales liées à son usage. Ils ont vocation à desservir les grands pôles de la métropole, dans l'objectif de les rendre accessibles à tous. Ils contribueront au renouvellement urbain et au désenclavement de plusieurs quartiers en rénovation dans le cadre de politiques prioritaires de la ville tout en répondant aux besoins des populations.

► Ouvrir les vocations de ces quartiers pour favoriser les initiatives, notamment économiques

Un développement de la mixité fonctionnelle est globalement encouragé dans les espaces urbains de la métropole. La diversification des fonctions est une priorité dans tous les quartiers et en particulier les quartiers les plus en difficulté notamment en matière de services, commerces, activités économiques, espaces de loisirs et d'équipements de proximité à vocation culturelle, sociale, sportive ou de loisirs. Afin d'assurer un aménagement du territoire garant de la cohésion sociale et territoriale et de l'équilibre territorial, des leviers d'actions permettant l'accueil d'activités et le développement de l'emploi dans ces territoires sont mobilisés. Cette offre doit répondre aux besoins de la population en place mais également être un facteur d'attractivité concourant à l'arrivée de nouveaux habitants.

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

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

La réhabilitation du parc social et des copropriétés dégradées dans les quartiers ANRU est un objectif majeur qui doit contribuer à lutter contre la précarité énergétique des occupants, à améliorer le confort de vie des logements, mais également permettre de limiter les émissions de gaz à effet de serre du parc. C'est pourquoi un objectif de haut niveau de performance énergétique est recherché dans ces opérations, avec une action prioritairement engagée sur les logements identifiés comme passoires thermiques.

Leur desserte numérique est également une priorité.

□ ACCOMPAGNER LES PROJETS URBAINS DES QUARTIERS EN POLITIQUE DE LA VILLE

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

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

Cela concerne notamment les neuf opérations ciblées par le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain 2014-2024 et celles du Programme métropolitain de requalification des quartiers anciens dégradés. Un cadre réglementaire particulier et approprié peut parfois être nécessaire pour la mise en œuvre de ce type de projet.

► Accompagner le renouvellement de l'offre de logements dans les secteurs du NPNRU¹

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

1 Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain

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

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

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

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

La MEL s'engage à relever le défi de la création d'emplois dans les territoires les plus fragiles socialement. À cette fin, l'investissement des acteurs économiques dans ces secteurs est favorisé. Dans certains cas, le lien avec les polarités économiques métropolitaines, comme les sites d'excellence, peut être exploité afin de dessiner une programmation économique et urbaine cohérente.

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

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

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

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

□ SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES ESPACES RURAUX

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

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

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

► Accompagner la revitalisation des centres villages et des centres bourgs

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

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

► Organiser l'accès à la mobilité et au numérique

Afin d'améliorer l'accessibilité depuis et vers ces territoires, il s'agit d'intégrer le besoin de recours à la voiture tout en créant les conditions d'une offre de transport adaptée aux modes de vie et aux spécificités des zones rurales. Pour ce faire, la pratique du covoiturage, des modes actifs sont favorisés ainsi que l'optimisation des transports publics dans une logique multimodale. L'aménagement de nouvelles routes dans une logique d'amélioration du maillage n'est pas exclu.

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

► **Diversifier les activités économiques**

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

■ ACCOMPAGNER LES DYNAMIQUES TERRITORIALES

Le projet métropolitain de territoire s'appuie sur des orientations contribuant à l'organisation cohérente et efficiente de l'aménagement de l'ensemble de son territoire. Cette cohérence d'ensemble tient aux orientations et règles qui se déclinent sur chacun des îlots ou des parcelles de la métropole. Le projet métropolitain de territoire appréhende également de manière différentes les espaces et leur dynamique de développement. Pour cela, il s'appuie sur l'échelle intermédiaire des « territoires de dynamiques urbaines ».

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

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

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

Les territoires de dynamiques urbaines sont au nombre de neuf :

- Le cœur métropolitain élargi,
- Les villes centres d'agglomération,
- La couronne urbaine et des villes centres d'agglomération,
- La couronne urbaine du canal urbain,
- La couronne urbaine de l'arc sud-est,
- La couronne urbaine des grands boulevards,
- Le territoire des Gardiennes de l'Eau,
- Les villes d'appui et villes relais,
- Les villes et villages durables.

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

□ DÉVELOPPER DE MANIÈRE DURABLE LE CŒUR MÉTROPOLITAIN POUR ACCROÎTRE SON ATTRACTIVITÉ

Le renforcement des dynamiques du cœur métropolitain est un enjeu majeur pour accroître le rayonnement et l'attractivité de la métropole. Cela implique de permettre au cœur métropolitain d'évoluer de manière à assurer une intensification et une diversification forte des usages et des pratiques tout en préservant son patrimoine et améliorant la qualité urbaine et architecturale propre à chaque secteur du cœur métropolitain et de sa couronne. Le cœur métropolitain a pour autre enjeu majeur d'assurer sa transition vers un territoire bas-carbone, c'est-à-dire contribuant aux transitions écologiques, énergétiques et climatiques en cours.

L'évolution constante des usages, des besoins et des activités du cœur de la métropole lilloise implique de redéfinir régulièrement ses limites et ses orientations d'aménagement.

► Élargir le cœur métropolitain en s'affranchissant des limites communales

Pour renforcer son rôle moteur de développement, et ce à l'échelle d'une métropole capitale régionale, il est nécessaire de s'appuyer sur :

- La mise en œuvre des projets urbains exceptionnels et innovants tels que le Grand Euralille, faisant le lien entre le quartier Euralille et les bords de la Deûle, les projets Saint-Sauveur et Fives Cail Babcock ou encore la reconversion de certains secteurs en bordure de Deûle tels que le secteur de projets Boulevard de Moselle / Port de Lille qui vise à renforcer le lien entre la ville, le canal et son port (dont les activités sont à valoriser et conforter au regard de son potentiel structurant en matière de logistique urbaine et mobilités des biens, compte tenu de sa localisation privilégiée), le secteur des Rives de la Haute Deûle (pointe des Bois Blancs et quartier du Marais à Lomme) ;
- L'accueil de nouvelles implantations tertiaires supérieures ou de sièges administratifs, de lieux d'enseignements supérieurs, de recherche et d'innovation, ou des lieux de développement de l'économie créative et culturel et le maintien d'un tissu diversifié ;

- L'implantation d'équipements administratifs, culturels, sportifs et touristiques structurants et à fort rayonnement (ex : Tribunal de Grande Instance, piscine, nouvelle cité administrative...) et l'aménagement d'espaces publics majeurs ;
- La confortation d'une offre commerciale de rayonnement régional et transfrontalier ;
- Le renforcement de son accessibilité en transports en commun performants, en lien avec les objectifs ayant guidé l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), adopté par le conseil métropolitain le 28 juin 2019, qui visent notamment à faciliter les accès aux cœurs d'agglomération depuis la périphérie. Deux futures lignes dont les tracés ont été actés le 24 juin 2022 desserviront en particulier le cœur métropolitain. Les constructions et aménagements nécessaires à leur réalisation seront facilités ;
- La valorisation de la Porte Métropolitaine (Hellemmes, Lezennes, Lille) aux croisements d'enjeux variés : préservation des espaces naturels, agricoles et des chiroptères, nouveaux logements, revitalisation et diversification économique autour des activités productives (Zone du Hellu et site Castorama), arrivée d'une ligne SDIT, etc. ;
- La valorisation de l'entrée du Grand Boulevard, lien historique entre le cœur métropolitain et les villes centres d'agglomération de Roubaix, Tourcoing et Villeneuve-d'Ascq ;
- La valorisation des réserves foncières situées à proximité ou aux abords d'infrastructures appelées à s'apaiser (notamment le secteur des remparts et le secteur Pasteur), de façon à requalifier les liens vers les communes voisines (La Madeleine, Lambersart et Saint-André).

► Désenclaver et retisser les liens inter-quartiers

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

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

► Renouveler le cadre de vie

Dans le cœur métropolitain, la qualité du cadre de vie doit servir l'ambition métropolitaine tout en répondant aux attentes de proximité. Il s'agit de faire cohabiter les usages et notamment de :

- Développer l'accès aux espaces de nature et en particulier au poumon vert que constituent les bords à canal tels que les franges du triangle des Ferrailleurs, le site majeur de la Citadelle et ses abords (Colysée, Bras de la Barre, Site des Pyramides, etc.), les berges des Bois-Blancs et le site de la gare d'eau de Lomme réaménagé ainsi que les abords des anciennes fortifications ;
- Préserver et valoriser le patrimoine historique bâti et non bâti en s'appuyant notamment sur le site patrimonial remarquable de Lille ;
- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines par la préservation et le développement du tissu économique local dans sa diversité, créatrice de richesse : linéaires et rez-de-chaussée commerciaux, activités artisanales et de production, logistiques urbaines, services etc. ;
- Encadrer les mutations foncières et immobilières pour optimiser quantitativement et qualitativement leur occupation et garantir la mixité des usages et fonctions (ex ; résorber la vacance, les friches, limiter l'obstruction de l'accès aux étages, maintenir l'activité économique en tissu mixte...) ;
- Lutter contre l'habitat ancien dégradé et favoriser le développement de logement de grande qualité en matière de conception architecturale et de cadre de vie.

□ CONFORTER LES VILLES CENTRES D'AGGLOMÉRATION ET LES COURONNES URBAINES

La métropole lilloise dispose de la spécificité de ne pas concentrer toutes les fonctions métropolitaines au sein de son cœur métropolitain. Les villes centres d'agglomération que sont Roubaix, Tourcoing et Villeneuve-d'Ascq et Armentières se distinguent ainsi par leur ancrage historique dans la dynamique de la Métropole et accueillent aujourd'hui des fonctions supérieures en termes d'activités

économiques, d'enseignement et de recherche, d'équipements culturels et sportifs (etc.) qui leur confèrent un rôle majeur dans le développement de la métropole et au sein de l'armature urbaine.

Le fonctionnement urbain de ces villes centres d'agglomération dépasse les limites administratives de ces communes. Bien que les villes voisines des villes centres soient différentes, chacune des villes centres organise - par ses fonctions d'emplois, de services et d'équipements, de mobilité - un bassin de vie. Les enjeux d'aménagement du territoire étant indissociables, les objectifs attachés aux territoires de dynamique urbaine des centres d'agglomération et des couronnes urbaines sont traités de manière commune.

Les villes en première couronne du cœur métropolitain suivent la même logique et accompagnent les dynamiques du cœur métropolitain. Elles peuvent être amenées à accueillir des projets économiques, de nouveaux équipements et services et à produire une offre de logements complémentaires de celle du centre métropolitain, dans la limite de leurs ressources foncières.

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

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

Plusieurs axes d'aménagement sont identifiés :

- Mobiliser le potentiel des friches industrielles, à l'instar des démarches structurantes qui sont à l'œuvre sur des projets emblématiques depuis de nombreuses années (ex : l'Union, la Lainière...) ;
- Satisfaire les besoins de mobilité des usagers en favorisant les pratiques de mobilité durables et en améliorant l'accessibilité entre les communes et leur bassin de vie de proximité, en lien avec les objectifs ayant guidé l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), adopté par le conseil métropolitain le 28 juin 2019, qui visent notamment : à faciliter les accès aux cœurs d'agglomération depuis la périphérie, à proposer des liaisons de périphérie à périphérie, sans passer par le centre de la métropole et à renforcer la desserte du nord-est du territoire. Deux futures lignes dont les tracés ont été actés le 24 juin 2022 desserviront en particulier les villes-centres d'agglomération que sont Roubaix et Tourcoing et leur périphérie, avec notamment le prolongement de la ligne de tramway existante jusqu'à la gare de Tourcoing et la création d'une nouvelle ligne de tramway desservant le pôle métropolitain Roubaix-Tourcoing ;
- Inscrire les projets d'accessibilité et de mobilité dans une dynamique transfrontalière en lien avec les communes belges voisines ;
- Accompagner la mise en œuvre d'équipements culturels et touristiques à fort rayonnement, l'aménagement d'espaces publics majeurs et le tourisme fluvial (ex : canal de Roubaix, musées...) ;
- Soutenir l'offre commerciale et l'animation de la vie des centre-ville et des centres de quartier ;
- Préserver et valoriser le patrimoine historique bâti et le patrimoine paysager ;
- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines par la préservation et le développement du tissu économique local dans sa diversité, créatrice de richesse : linéaires et rez-de-chaussée commerciaux, activités artisanales et de production, logistiques urbaines, services etc.

Les villes des couronnes proches de Roubaix et Tourcoing constituent des lieux privilégiés pour le développement de la métropole « facilitatrice » et de la ville des proximités. Souvent très attractives sur le plan du cadre de vie, leur potentiel foncier offre de nombreuses opportunités de création de logements, d'activités ainsi que d'espaces de nature en ville. Cette offre est amenée à s'intensifier, en particulier le long des axes de transport structurant.

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

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

Conçue à son origine comme une ville laboratoire, Villeneuve-d'Ascq accueille de multiples équipements métropolitains et concentre universités, pôles de recherche et sièges économiques. Ce secteur dispose d'un cadre de vie verdoyant prenant appui sur la rivièrre de la Marque qu'il s'agit de toujours mieux valoriser et relier au reste de la métropole. Le territoire doit aujourd'hui encore relever le défi

d'une mobilité plus durable à travers notamment le renforcement des liens piétons et cyclables et la mutation de ses espaces publics pour affirmer ses fonctions de centralité, d'attractivité résidentielle et de pôle métropolitain de vie étudiante.

La connexion rapide à Lille mais aussi avec les autres centralités et les pôles d'excellence est essentielle à la place qu'occupe Villeneuve-d'Ascq au sein de l'agglomération. La création de deux futures lignes de transport collectif structurantes prévue dans le cadre du SDIT qui desserviront ce secteur renforcera cette connexion. Les constructions et aménagements nécessaires à sa réalisation seront facilités.

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

La commune d'Armentières, ancien fleuron de l'industrie textile constitue le centre d'une agglomération regroupant les communes voisines d'Houplines, la Chapelle d'Armentières et d'Erquinghem-Lys. Armentières et sa couronne présentent une histoire urbaine marquée par la désindustrialisation, infléchie toutefois par la situation très particulière du territoire en porte d'entrée de la Métropole, le long de la Lys, dans le chapelet des villes jumelées franco-belges.

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

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

□ **ACCOMPAGNER LA MUTATION DE LA VILLE DU CANAL URBAIN**

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

En raison de son niveau d'équipements et de services, des interactions immédiates avec le cœur métropolitain et des potentialités importantes de fonciers mutables, ce secteur jouit d'une attractivité importante pour le développement de projets résidentiel, économique et de nature en ville.

Ce dynamisme et ces enjeux se concrétisent à travers plusieurs démarches de grands projets qui s'articulent autour de la colonne vertébrale de la Deûle.

D'abord, la démarche « Grand Euralille » porte sur plus de 200 hectares le projet d'arc vert métropolitain allant de la Citadelle et du canal de la Deûle au triangle des gares et aux opérations historiques d'Euralille. Le projet poursuit de grands objectifs comme :

- Développer un espace de nature continu, support de corridors écologiques et d'un rapport à la nature en ville au bénéfice des métropolitains et des riverains ;
- Assurer la compatibilité des fonctions écologiques et des usages récréatifs ;
- Contribuer aux politiques publiques métropolitaines d'adaptation au changement climatique et de réduction de l'empreinte carbone, notamment par la mise en place d'une nouvelle offre de mobilité ;
- Assurer le développement urbain du cœur historique d'Euralille et des nouveaux espaces d'articulation entre la ville constituée et l'ossature paysagère.

Ensuite, plus en aval, le secteur du canal situé sur les communes de La Madeleine, Saint-André-Lez-Lille et Marquette-lez-Lille s'inscrit dans la démarche intitulée Bords de Deûle dont l'objectif est d'assurer la mutation de ce grand secteur vers un nouveau quartier urbain alliant :

- Une accessibilité renforcée avec l'arrivée d'un transport structurant dans le cadre du SDIT et un maillage piéton et cyclable renforcé ;
- La création d'espaces de nature en ville dont un nouveau parc naturel urbain métropolitain ;
- Et l'intensification des usages à travers la construction de logement, le développement des activités économiques notamment productive et le développement de nouveaux équipements et services dans le cadre de centralités renforcées, ou créer, tel que le projet de nouveau centre-ville de la commune de Marquette-Lez-Lille ;
- Les autres secteurs du canal urbain sont concernés par les dynamiques du cœur métropolitain et du retournement vers le canal par l'accompagnement des mutations dans les secteurs tel que le Port de Lille / avenue de Moselle / Boulevard de Metz (tout en valorisant ses activités et en préservant son potentiel de développement en matière de logistique urbaine).

► Conforter l'offre en équipements et services

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'aménagement des cheminements vers ces secteurs participe à favoriser la pratique des modes actifs. Dès lors, il convient de :

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

□ RENFORCER LE RAYONNEMENT DE L'ARC SUD-EST

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

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

► **Accompagner les dynamiques urbaines**

Compte tenu du niveau d'équipement exceptionnel du territoire, de son rôle d'entrée à l'échelle régionale et internationale sur le cœur métropolitain, de sa forte attractivité résidentielle et économique, les dynamiques urbaines du territoire de l'arc sud-est ont vocation à s'intensifier. Il s'agit de favoriser une trajectoire de développement des potentialités économiques notamment en matière d'activités productive. Ce développement tient à la capacité notamment des grands parcs économiques du territoire à répondre aux besoins des acteurs économiques et accompagner leur nécessaire transition. Les grands parcs économiques du secteur à l'instar du CRT doivent évoluer de manière à optimiser leur capacité foncière et immobilière et améliorer leur qualité urbaine et architectural et environnementale. L'amélioration de l'aménagement des interfaces et des liaisons en modes actifs avec les quartier résidentiels riverains est recherchée. L'existence de quartier résidentiel et de centre-ville attractif est un atout à conforter en accompagnant leur mise en valeur, leur développement et en améliorant la qualité de leur cadre de vie.

► **Améliorer l'accessibilité de ce secteur**

L'intensification des fonctions urbaines dans ce secteur nécessite une amélioration de sa desserte en transports collectifs afin de favoriser sa connexion au cœur métropolitain. La lisibilité et le fonctionnement du secteur doivent également être améliorés, notamment en matière de développement des modes actifs. Il s'agit d'une part de retisser les liens inter-quartiers, et d'autre part de rendre plus lisibles les liaisons vers les équipements majeurs et les zones d'emplois qui s'y trouvent.

La création de deux futures lignes de transport collectif structurantes prévue dans le cadre du SDIT qui desserviront ce secteur améliorera son accessibilité. Les constructions et aménagements nécessaires à leur réalisation seront facilités.

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

Les infrastructures de transport tels que l'autoroute A1, la ligne LGV, constituent les entrées de la métropole et participent de l'image perçue par les visiteurs de la métropole. Véritables vitrines de la métropole, la qualité urbaine des aménagements à leurs abords est recherchée. La conception de projets urbains doit y être qualitative et innovante sur les plans architecturaux et paysagers. Une attention particulière est portée à leur intégration dans leur environnement immédiat et aux spécificités environnementales lors de la conception des projets d'aménagement. Le traitement des interfaces entre les espaces urbanisés et les espaces naturels est recherchée afin d'assurer des espaces de transition qualitatifs et de garantir la préservation de la trame verte et bleue.

□ **AFFIRMER LE RÔLE STRUCTURANT DE LA VILLE DU GRAND BOULEVARD ET Y GARANTIR UNE QUALITÉ URBAINE**

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

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

L'intensification des fonctions urbaines le long du Grand Boulevard est recherchée. Le développement urbain tient compte des spécificités des tissus urbains, participe à la mobilisation du potentiel en renouvellement urbain par le comblement des dents creuses et à la mutation des espaces bâtis en respectant, quand il se doit, les éléments de qualité paysagère, architecturale et urbaine existants.

► **Mieux intégrer le Grand Boulevard dans la ville**

Le grand boulevard relie les trois principales villes de la Métropole par la route comme par le tramway. Son partage de l'espace public, ses nombreuses connexions, son accès direct au cœur métropolitain

comme aux villes centre d'agglomération de Roubaix et Tourcoing en font un lien urbain incontournable. Il convient de préserver cette caractéristique pour favoriser son essor et renforcer le lien entre les trois villes.

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

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

Le Grand Boulevard doit être, comme c'est le cas historiquement, un vecteur du rayonnement métropolitain. Il est un espace privilégié de démonstration de la qualité architecturale, urbaine et paysagère composé notamment de villas, d'immeubles ou d'ensembles arborés et végétalisés présentant une certaine valeur patrimoniale.

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

► **Valoriser les ouvertures du territoire sur ses franges rurales**

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

□ **ACCOMPAGNER LE NOUVEAU MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT DES VILLES GARDIENNES DE L'EAU**

L'accès à l'eau constitue un élément vital pour les populations et les activités du territoire métropolitain. L'eau est une ressource indispensable au besoin de subsistance et de développement pour le territoire. L'accès à l'eau pour tous dans un contexte de changement climatique qui voit se multiplier les épisodes de sécheresse, et la raréfaction de la ressource est un enjeu toujours plus prégnant.

Dans ce contexte, le territoire métropolitain bénéficie d'une richesse indéniable dans la mesure où les ressources en eaux souterraines du territoire couvrent chaque jour une grande partie des besoins. La ressource en eau potable parmi les plus importantes est la nappe de la Craie située au sud de la métropole. Elle est aussi la plus fragile, du fait de la nature du sous-sol faiblement protectrice contre les pollutions et des pressions anthropiques qui s'y exercent (prélèvements, développement urbain...). Ces dernières années, elle connaît également un déficit de recharge récurrent.

Conscientes de cet enjeu de protection quantitative et qualitative de la ressource, la MEL et les communes concernées par le périmètre des aires d'alimentation des captages (AAC) du sud de Lille et de Salomé, se sont engagées dans une démarche volontariste de protection et de valorisation de ce bien commun à tous les métropolitains.

Cette démarche s'est notamment traduite en 2019 par la délibération en conseil métropolitain de la Charte des « Gardiennes de l'Eau », qui constitue l'une des premières pierres du projet mis en œuvre sur l'AAC du sud de Lille, dont les principes sont transposés sur les communes concernées par l'AAC de Salomé. Ce projet initie un changement de modèle de gestion et de développement des Gardiennes de l'eau, reconnaissant la primauté de l'enjeu de protection et d'amélioration de la ressource en eau à travers deux grands principes :

- Limiter l'artificialisation des sols et améliorer les capacités d'infiltration afin d'améliorer les capacités de recharge de la nappe ;
- Limiter les risques potentiels et existants de pollution de la nappe par les activités humaines.

Ce nouveau modèle de développement du territoire doit également contribuer, en cohérence avec les deux premiers principes, à permettre le développement durable de ces communes. Pour ce faire, les objectifs sont de :

- Valoriser le potentiel du territoire en matière de patrimoine, de paysage, de développement culturel, touristique, etc. ;
- Contribuer au bien vivre sur le territoire à travers la réponse aux besoins des habitants, la valorisation du cadre de vie et le développement plus durable des mobilités.

Le PLU reconnaît ce territoire d'enjeu à travers la création d'un territoire de dynamique urbaine des « villes Gardiennes de l'eau ». Ce nouveau cadre d'action constitue une opportunité pour ce territoire d'être un des démonstrateurs de l'adaptation du modèle de développement aux enjeux liés au changement climatique et à l'artificialisation des sols.

► Garantir la préservation des principaux espaces de recharges de la nappe

De par leur couvert du sol non artificialisé, les espaces agricoles et naturels constituent les principaux espaces de recharge de la nappe. Afin de préserver cette capacité, toute nouvelle extension urbaine sur des terres agricoles et naturelles est proscrite sur l'ensemble du périmètre des AAC du Sud de Lille et de Salomé. Toutefois, les zones d'extension urbaine sont possibles pour :

- Les projets, les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif ;
- Les projets permettant le développement d'un équipement ou d'une zone de projet d'envergure métropolitaine déjà implantés (sont particulièrement concernés le site d'Eurasanté et les équipements hospitaliers, les équipements aéroportuaires de Lesquin, les équipements pénitenciers et notamment la prison d'Annœullin).

Par ailleurs, à titre exceptionnel, deux secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées sont délimités dans la zone agricole de l'AAC pour :

- Tenir compte de la présence et de l'exploitation de la carrière de Lomme Haubourdin et Emmerin encore en activité ;
- Répondre aux besoins relatifs à la politique d'accueil des gens du voyage, notamment par la création du projet d'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage sur la commune de Wavrin comme autorisé par la loi ALUR.

Afin de limiter leurs impacts sur la zone agricole, d'une part, et sur la ressource en eau, d'autre part, ces secteurs sont dimensionnés au strict nécessaire des besoins des équipements susmentionnés et sont localisés en dehors des secteurs de vulnérabilité totale et très forte de la nappe. Ces équipements visent par ailleurs une insertion paysagère optimale permettant de s'inscrire dans l'ambiance agricole.

► Dynamiser le potentiel de renouvellement urbain tout en préservant la ressource

S'engager dans un modèle « Zéro extension » implique pour les Gardiennes de l'eau de s'imposer de nouveaux modes de penser et de faire la ville. Par ailleurs, il s'avère toujours nécessaire de pourvoir aux besoins en matière d'offre de logements, d'équipement et de services, en emplois et activités économiques. Il s'agit donc de faciliter le recours au renouvellement urbain, seul mode de développement possible au sein des zones urbaines, tout en cherchant à limiter l'imperméabilisation des sols dans les projets. Cet objectif se traduit par :

- Une ouverture des possibilités d'évolutions des tissus urbains (formes urbaines et mixité fonctionnelle) afin de favoriser le renouvellement urbain et la mutation des tissus ;
- La valorisation des modes d'aménagement et de construction propice à la qualité de vie (qualité des projets, mutualisation des stationnements, etc.) ;
- Le ménagement d'espaces de pleine terre, seuls espaces de recharge de la nappe au sein du milieu urbain, dans les nouvelles opérations ;
- la limitation des entraves au libre parcours de l'eau de ruissellement à travers le maintien des espaces de perméabilité, l'infiltration des eaux de pluie au plus près du point de chute, et la réduction des risques de perturbation par les projets de constructions ou d'aménagement urbain du déplacement de l'eau dans le sous-sol ;
- Une limitation de l'exposition aux risques de pollution de la nappe.

► Assurer un développement économique compatible avec la protection de la ressource en eau

Le territoire des Gardiennes de l'Eau jouit d'une attractivité économique historique, liée à la proximité du cœur de la métropole, à la présence de la Deûle, et d'une desserte par des axes ferroviaire et autoroutier majeurs. Cette attractivité se traduit par la présence de grands parcs d'activités économiques, de grands pôles commerciaux, de sites portuaires ou de grands sites industriels et logistiques d'entreprise, fruits d'un développement encore récent. Le territoire dispose également dans ces secteurs d'activités historiquement industriels et essentiellement situés le long du canal de la Deûle de nombreuses friches économiques dont certaines polluées.

L'émergence d'un autre modèle économique, contribuant à limiter l'imperméabilisation, les prélèvements en eau et à éviter les activités présentant des risques pour la nappe, est aujourd'hui indispensable. Cette exigence est considérée comme une opportunité d'insuffler une nouvelle dynamique économique promouvant des projets à la fois innovants et exemplaires dans la capacité à accompagner les transitions environnementales du territoire.

En tenant compte des synergies avec les filières d'excellence métropolitaine et des enjeux de requalification des parcs d'activités existants, il s'agit donc de :

- Accompagner les activités dans leurs évolutions et adaptations à l'enjeu de préservation de la ressource en eau en visant la réduction de l'artificialisation des sols, le libre parcours de l'eau et l'amélioration des pratiques et process afin de limiter les consommations d'eau ;
- Encadrer les évolutions des activités existantes sur le territoire afin qu'elles n'induisent pas une aggravation des risques de pollution de la nappe ;
- Éviter l'accueil de nouvelles activités présentant des risques de pollution diffuse ou accidentelle de la nappe ;
- Agir pour résorber les pollutions issues des activités historiques du territoire en favorisant la reconversion des sites ou sols pollués, la mise en œuvre de plan de gestion et de traitement des sols adaptés.

► **Préserver les terres agricoles et naturelles existantes, favoriser la pérennité de l'activité et la transformation agricole du territoire**

Sur le territoire des AAC du sud de Lille et de Salomé, les espaces agricoles sont à préserver au regard de leur rôle de « champs captants ». L'objectif majeur est de permettre le développement d'activités agricoles qui contribuent à la fois à la préservation de la ressource en eau et aux objectifs du projet alimentaire territorial. Cette transformation agricole du territoire peut notamment s'appuyer sur la nécessaire évolution des pratiques et la diversification des activités et débouchés (cultures moins consommatrices d'eau, diversification des productions, adaptation des traitements, vente en direct, transformation des productions...), et le développement des potentialités touristiques, patrimoniales et culturelles du territoire (hébergements dans l'existant, accueil pédagogique à la ferme, etc...).

Par ailleurs, le Parc de la Deûle et les espaces de nature et de loisirs diversifiés qui composent le territoire constituent des atouts à valoriser et à relier tant en termes de fonctionnement écologique que de déplacements via des cheminements piétons et cyclables agréables et sécurisés. Le développement d'espaces naturels boisés ou de dispositif de végétalisation (haie, bosquets, prairie...) participe également la reconquête et au développement de la nature dans la métropole.

Au regard de cet objectif, il s'agit dans le cadre du PLU de :

- Contribuer au maintien et au développement des activités protectrices ou régénératrices des sols et des couverts végétaux de qualité pour la nappe (ex : prairie humides, boisements...) ;
- Faciliter la reprise et l'évolution des exploitations agricoles existantes, et, dans les secteurs les moins vulnérables des AAC, l'accueil de nouvelles exploitations contribuant aux objectifs de protection et de valorisation de la ressource en eau ;
- Permettre une diversification des activités agricoles (activités de transformation, accueil à la ferme, hébergement...) ;
- Limiter les occupations du sol de nature à engendrer une imperméabilisation importante des sols, un risque de pollution ou encore une consommation élevée d'eau.
- Préserver voire recomposer les infrastructures agro-écologiques (haies, bosquets, arbres isolés, talus / fossés, bandes enherbées...) qui, au-delà de leur rôle écologique, retiennent l'eau sur le territoire.

□ **VALORISER LE TERRITOIRE DES VILLES RELAIS ET DES VILLES D'APPUI COMME ÉLÉMENT STRUCTURANT DES CAMPAGNES MÉTROPOLITAINES**

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

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

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

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

L'ensemble de ces caractéristiques concourent à ce que le territoire des villes relais et des villes d'appui accueille une partie significative du développement urbain de la métropole. Il s'agit donc d'y

encourager la production de logements en privilégiant le renouvellement urbain et en mobilisant des extensions urbaines de manière modérée.

Enfin, un certain nombre de villes d'appui et villes relais a accueilli et accueille encore aujourd'hui une large part du développement industriel et économique de la métropole, organisé principalement en parcs d'activités périphériques, parcs qu'il convient de développer et conforter en particulier le long de l'A25, même si quelques implantations historiques subsistent en milieu urbain. Pour accompagner la dynamique de production de logements, le maintien ou le développement de la mixité des fonctions dans la ville est fortement encouragé, et en particulier le maintien et le développement de l'activités économiques de proximité (services, commerces en centre-ville...) et productive (artisanat, petite moyenne entreprise industriel...).

□ ASSURER UN DEVENIR HARMONIEUX DES VILLES ET VILLAGES DURABLES DANS LE RESPECT DE LEUR DIVERSITÉ

Les villes et villages durables ponctuent la campagne métropolitaine.

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

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

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

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

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

Leur situation au cœur d'ensembles agricole et paysager souvent très ouverts implique de préserver ou de renforcer le cas échéant leur caractère paysager et végétalisé à leur frange. La qualité d'aménagement paysager des futurs projets urbains perceptibles depuis les plaines agricoles est recherchée. Les projets sont aussi contributifs de mises en relation des espaces urbains et agricole et de la bonne cohabitation des usages, avec notamment la prise en compte de l'éloignement des zones de traitement.

□ ACCOMPAGNER LES DYNAMIQUES TERRITORIALES SPÉCIFIQUES

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

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

- Le val de Marque ;
- La Lys transfrontalière et ses villes jumelles.

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

• Affirmer le paysage marqué du Val de Marque

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

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

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

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

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

- Améliorer l'accessibilité au Val de Marque

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

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

- Préserver la valeur environnementale de la Marque

Les multiples facettes écologiques et naturelles de la Marque, tantôt simple fossé, tantôt petit canal encadré par de vastes dépressions humides, doivent être préservées et valorisées pour le rôle qu'elles assurent en tant que composantes de la trame bleue et pour la préservation d'habitats naturels et d'espèces remarquables qu'elle abrite. La qualité environnementale passe tout d'abord par les travaux de renaturation prévus au titre de la gestion des cours d'eau et milieux aquatiques qui ont vocation à participer au confortement de ses fonctionnalités environnementales. Les aménagements doivent se faire autant que possible dans le respect de la bonne circulation des espèces et du confortement des habitats des différentes espèces aquatiques présentes. Aussi, les aménagements des bords à voie d'eau permettent la bonne circulation des espèces et de l'eau de l'amont à l'aval du bassin. De manière générale, les choix d'aménagement participent à la reconquête de la qualité de l'eau.

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

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

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

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

- Renforcer les logiques urbaines des villes jumelles

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

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

- Faire des villes jumelles un laboratoire de la coopération transfrontalière

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



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PADD)

UNE STRATEGIE INNOVANTE ET EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

PLU APPROUVÉ PAR LE CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 28 JUIN 2024

■ ACCOMPAGNER L'ADAPTATION DU TERRITOIRE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) adopté par la MEL le 19 février 2021 apporte une réponse à l'urgence climatique à laquelle nous sommes confrontés. Trois ambitions guident cette politique climatique : accélérer la transition énergétique pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, construire une métropole à la fois résiliente aux effets du changement climatique et solidaire afin que tous les habitants et acteurs du territoire bénéficient de la transition écologique.

Il définit donc d'une part la politique métropolitaine d'atténuation du changement climatique, d'adaptation au changement climatique d'autre part, et d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé environnementale.

Les orientations du projet de territoire et leurs déclinaisons réglementaires visent à accompagner la mise en œuvre du Plan Climat Air Énergie Territorial.

Concernant l'atténuation du changement climatique : la première ambition du plan climat et d'accélérer la transition énergétique. Celle-ci passe d'abord par des actions de sobriété énergétique, puis par le renfort de l'efficacité énergétique des équipements publics ou privés, enfin par une production accrue d'énergies renouvelables et de récupération. Sur le territoire métropolitain, le secteur des transports représente 40% des émissions de gaz à effet de serre et les secteurs résidentiel, tertiaire et industriel 44% de ces émissions, selon le bilan Carbone réalisé par la MEL en 2019. L'artificialisation des sols réduit par ailleurs la capacité du territoire à stocker du carbone. L'organisation spatiale du territoire, la progression de l'urbanisation et l'étalement urbain entrent fortement en jeu dans ce bilan.

Concernant l'adaptation : la vulnérabilité du territoire face aux changements climatiques constatés aujourd'hui et amenés à s'aggraver demain est aujourd'hui connue : augmentation des risques naturels déjà constatée (sécheresses, inondations, canicules), dégradation de la qualité de l'air en période chaude favorisant les pics de pollution à l'ozone, et impacts sur la santé humaine, exacerbation du phénomène d'îlot de chaleur urbain en période de canicule, déplacements des espèces et modification de la biodiversité, etc. Face à l'ensemble de ces enjeux, la présence de nature et d'écosystèmes fonctionnels apporte des réponses, appelées solutions fondées sur la nature. L'adaptation du bâti, sur un territoire jusqu'ici peu conçu pour des fortes chaleurs, des sécheresses et inondations qui s'intensifient, est aussi primordiale.

Le PLU est donc un des leviers majeurs à utiliser pour atténuer et adapter le territoire au changement climatique.

☐ **ATTÉNUER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE EN LIMITANT LES GAZ À EFFET DE SERRE ISSUS DU MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT ET DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT**

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

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

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

Poursuivant ces mêmes objectifs, l'usage du foncier est optimisé sur l'ensemble du territoire avec un objectif de densité minimale. Aux abords des axes de transport en commun très performants existants et à venir (métro, tramway, BHNS), cet objectif de densité minimale est renforcé et l'organisation spatiale doit y favoriser la perméabilité des îlots et les courtes distances pour accéder aux stations.

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

Le modèle de développement peut également contribuer à augmenter les capacités du territoire à séquestrer le carbone. Ainsi, la préservation de la trame verte et des espaces agricoles, la protection

et le développement des espaces de nature en ville, la renaturation des friches et la végétalisation des espaces publics sont encouragés.

► **Limiter l'impact environnemental des projets d'aménagement**

Les projets d'aménagement devront tendre réduire leur impact environnemental en diminuant les consommations énergétiques, en favorisant la production d'énergies renouvelables et en limitant les émissions de gaz à effet de serre.

☐ **ADAPTER LE TERRITOIRE AUX IMPACTS DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE EN COURS**

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

Le changement climatique induit de nouvelles pressions sur les ressources naturelles et agricoles et incite à renforcer leur protection.

La fragilisation de la ressource en eau, mais également l'augmentation des phénomènes pluvieux intenses, des risques d'inondation nécessitent une meilleure conciliation de l'urbain avec le cycle naturel de l'eau, à travers une reconquête des cours d'eau, une protection accrue des zones humides et un mode de gestion durable des eaux pluviales. Afin d'améliorer la gestion de la ressource en eau potable, des systèmes visant à réutiliser les eaux de pluie peuvent notamment être développés.

La protection et le développement des espaces de nature et des boisements sur le territoire est également favorisé afin de concourir à la régulation thermique, la captation du carbone, à l'infiltration des eaux pluviales et in fine à l'atténuation du changement climatique.

► **Lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur**

Le terme d'îlot de chaleur urbain (ICU) caractérise un secteur urbanisé où, à une même période de la journée, les températures observées sont supérieures à celles des secteurs en périphérie rurale. Ce phénomène est lié à la minéralisation et la configuration des espaces urbains qui absorbent la chaleur et où l'air circule mal, aux activités humaines et à la faible présence de végétation.

Les espaces impactés concentrent une forte part de la population, et notamment les publics les plus vulnérables. Lutter contre ce phénomène contribue donc à protéger les populations sensibles en cas de canicule et de canicules extrêmes et ainsi à réduire les inégalités face à leurs impacts.

Ainsi, afin d'assurer la régulation thermique dans les secteurs les plus denses et artificialisés du territoire, notamment lors des épisodes de canicule de plus en plus fréquent, le développement de la nature en ville et de la végétalisation doit être incité.

Le recours dans les projets d'aménagement au végétal et à l'eau, à la non-imperméabilisation des sols, aux solutions fondées sur la nature ainsi qu'à un meilleur choix de matériaux de construction (matériaux de couleur clairs, avec une forte inertie thermique, etc.) doit être favorisé en définissant les caractéristiques qui contribuent à limiter la création de nouveaux îlots de chaleur.

► **Développer l'approche bioclimatique des aménagements et constructions**

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

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

Une attention particulière est portée à l'orientation du bâti (exploitation de l'énergie et de la lumière du soleil), à la composition urbaine (formes urbaines plus compactes et peu consommatrices d'énergie) et aux choix des matériaux de construction et des aménagements paysagers.

■ S'ENGAGER DE FAÇON AMBITIEUSE ET INNOVANTE DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

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

□ FAVORISER LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DANS LES CONSTRUCTIONS ET LES AMÉNAGEMENTS

► Favoriser la sobriété et l'efficacité énergétique des bâtiments et des formes urbaines et accompagner la rénovation massive du parc de logements

La maîtrise des consommations d'énergie répond aux préoccupations liées aussi bien à la précarité énergétique des ménages qu'à l'utilisation économe de nos ressources et à la limitation des émissions de gaz à effets de serre induites par la consommation d'énergie. Il s'agit de réduire les consommations en encourageant la sobriété et l'efficacité énergétique des constructions, tant lors de la conception de nouveaux projets que lors de la réhabilitation de l'existant. Pour ce faire, une rénovation massive du parc de logements est nécessaire et la MEL développe des outils d'accompagnement complémentaires aux dispositifs nationaux pour y inciter.

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

Il s'agit de favoriser une conception, une rénovation et une évolution vertueuse des bâtiments et des formes urbaines vers des solutions plus favorables aux économies d'énergie : compacité des bâtiments, implantation mitoyenne, etc. Il s'agit également d'inciter aux recours de techniques, installations et matériaux favorisant la performance énergétique et environnementale du bâti neuf ou ancien, dans le respect de la qualité architecturale, patrimoniale et paysagère des sites.

► Inciter aux projets ambitieux en matière de performances thermiques

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

□ FACILITER LA PRODUCTION ET L'AUTOCONSOMMATION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE RÉCUPÉRATION

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

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

L'implantation d'équipements de production d'EnRR doit être favorisée lorsque ces derniers sont compatibles avec le caractère dominant de la zone et qu'ils respectent les dispositions du règlement relatives à l'implantation et l'insertion paysagère.

Des lieux d'expérimentation, visant à tester des systèmes de production ou de distribution innovants et des lieux stockage d'énergie, tels que les campus universitaires, peuvent être identifiés.

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

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

Il convient de favoriser le développement d'EnRR dans les parcs d'activités, les pôles commerciaux, sur les équipements publics et de manière générale dans les nouveaux secteurs d'aménagement.

► Développer les énergies de récupération

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

Pour cela, les conditions d'évolution des réseaux et de développement d'unité de production de ce type d'énergie dite de récupération sur le territoire doivent être créées. L'objectif est de favoriser

l'implantation d'unités de méthanisation en lien avec les secteurs agricoles et les zones de production de déchets fermentescibles, les équipements de production et de stockage de combustibles « bio-masse » et la valorisation des énergies fatales disponibles auprès des industriels, entreprises et collectivités.

☐ **PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT ET OPTIMISER LES RÉSEAUX DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**

► Accompagner le développement des réseaux d'énergie

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

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

► Articuler les développements urbains avec les réseaux de chaleur existants ou en projet

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

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

■ AMÉLIORER LE CYCLE NATUREL DE L'EAU

L'eau est un élément fondamental dans le développement du territoire. La gestion respectueuse de son cycle naturel permet à la fois de satisfaire les besoins fondamentaux des populations par leur alimentation en eau potable, mais aussi de mettre en œuvre un développement harmonieux des espaces, en améliorant le cadre de vie, en renforçant l'attractivité territoriale et en assurant une meilleure résilience territoriale face aux effets des changements climatiques (inondations, sécheresses, ancrage de la biodiversité locale...). Le maintien de l'équilibre quantitatif de la ressource et la préservation et l'augmentation de sa qualité sont des enjeux majeurs pour le territoire.

Pour réussir cette ambitieuse adéquation, il est nécessaire d'agir à toutes les étapes du cycle de l'eau en répondant aux objectifs suivants.

□ PRÉSERVER ET RECONQUÉRIR LES RESSOURCES EN EAU SOUTERRAINES

Le territoire métropolitain dispose sur son territoire des nappes souterraines qui permettent de répondre en partie à ses besoins en matière d'alimentation en eau potable.

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

- La nappe du Calcaire-Carbonifère située au nord de la Métropole, géologiquement bien protégée mais peu productive, contribuant à 20% de l'alimentation métropolitain ;
- La nappe de la Craie située au sud, très productive, dynamique dans sa recharge, mais très vulnérable aux pollutions de surface, contribuant à 40% de l'alimentation de la Métropole, pouvant atteindre 100 000 m³/j en cas de besoin. Ces champs captants représentent une ressource irremplaçable pour le territoire. La conciliation des enjeux de préservation et de développement sur ce territoire est indispensable.

Cette nappe de la Craie est irremplaçable et est très concurrencée à l'échelle de la région en raison de développement urbains et économiques dynamiques. Elle dépasse par ailleurs très largement les frontières administratives de la MEL (champs captants du bassin minier, Douaisis, Le Cateau-Cambrésis). Elle doit faire l'objet d'une gestion et d'une protection coordonnées et durables pour garantir à long terme l'alimentation en eau des populations. À ce titre, des dispositifs réglementaires de protection de la ressource en eau sont définis dans les champs captants (Déclaration d'Utilité Publique, Projet d'intérêt général, plan d'actions dans l'Aire d'Alimentation des Captages Grenelle) au regard de la vulnérabilité de la nappe. En complément, le PLU vise à définir sur le territoire métropolitain, et en particulier sur le territoire de dynamique urbaine des Gardiennes de l'Eau, les conditions d'une urbanisation raisonnée, compatible avec le niveau de vulnérabilité de la nappe et des captages.

► Contribuer au maintien qualitatif et quantitatif de la recharge des nappes

La démarche mise en place suite au Grenelle de l'Environnement a permis d'identifier le périmètre des aires d'alimentation des captages qui contribuent à la recharge de la nappe de la Craie sur le territoire. Le territoire de la MEL est ainsi concerné par deux aires d'alimentation de captages (AAC) :

- L'aire d'alimentation des captages du sud de Lille ;
- L'aire d'alimentation des captages de Salomé.

Au sein de ces aires d'alimentation des captages, l'objectif est de garantir une recharge optimale de la nappe en y veillant à la préservation voire à l'augmentation de la part d'espaces de pleine terre. Les zones d'extension urbaines sont à cet effet proscrites (sauf exceptions) dans le périmètre des AAC.

En cas de construction ou d'aménagement sur le secteur des AAC, la libre circulation des eaux et leur protection vis-à-vis des éventuelles sources de pollution (transparence hydraulique) doit être assurée, tant du point de vue quantitatif que qualitatif afin de se prémunir contre toute altération des eaux destinées à l'alimentation en eau potable ou une diminution de la recharge.

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

Afin de garantir une préservation pérenne de la ressource notamment dans le périmètre des Aires d'Alimentation des Captages au regard de la vulnérabilité de la nappe, les principes suivants s'imposent à l'aménagement du territoire et au développement local.

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

Dans tous les secteurs de vulnérabilité de la nappe (faible à très fort), les zones d'extension urbaine sont par principe interdites et le maintien des zones perméables attendu. Toutefois, les zones d'extension urbaine sont possibles pour :

- Les projets, les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif ;
- Les projets permettant le développement d'un équipement ou d'une zone de projet d'envergure métropolitaine déjà implantés (sont particulièrement concernés le site d'Eurasanté et les équipements hospitaliers, les équipements aéroportuaires de Lesquin, les équipements pénitenciers et notamment la prison d'Annœullin).

Par ailleurs, à titre exceptionnel, deux secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées sont délimités dans la zone agricole de l'AAC pour :

- Tenir compte de la présence et de l'exploitation de la carrière de Lomme Haubourdin et Emmerin encore en activité ;
- Répondre aux besoins relatifs à la politique d'accueil des gens du voyage, notamment par la création du projet d'aménagement de l'aire d'accueil des gens du voyage sur la commune de Wavrin comme autorisé par la loi ALUR.

Afin de limiter leurs impacts sur la zone agricole, d'une part, et sur la ressource en eau, d'autre part, ces secteurs sont dimensionnés au strict nécessaire des besoins des équipements susmentionnés et sont localisés en dehors des secteurs de vulnérabilité totale et très forte de la nappe. Ces équipements visent par ailleurs une insertion paysagère optimale permettant de s'inscrire dans l'ambiance agricole.

Au sein de la tâche urbaine, le renouvellement urbain doit être favorisé en privilégiant les formes compactes, le maintien d'une superficie minimale d'espaces de pleine terre, le libre parcours des eaux, et en valorisant les réseaux de desserte existants, sous réserve de garanties d'innocuité qualitative de la nappe ou d'amélioration substantielle de la situation.

L'implantation de nouvelles activités présentant un risque d'exposition de la nappe à des sources de pollution doit être évité. Le développement et les évolutions des activités existantes doit être encadré afin de limiter les risques d'exposition de la nappe à des sources de pollution.

Les constructions et aménagements sur les secteurs de sites pollués sont autorisés, sous réserve de neutralisation des sources de pollution ou d'opérations de dépollution.

La valorisation et le maintien des espaces naturels et agricoles est privilégiée au titre de leurs garanties apportées en matière de recharge effective de la nappe. Il convient donc de favoriser les activités agricoles ayant un moindre impact sur la recharge de la nappe et limitant l'exposition de celle-ci à des sources de pollution.

En revanche, et afin de sécuriser la ressource en eau du territoire, les travaux de rénovation, de développement et d'optimisation des unités de production d'eau potable, dans un objectif de maintien ou de reconquête de la ressource en eau sont autorisés en toute part du territoire afin de maintenir leur capacité de production et de gérer de manière optimale ce patrimoine. Ce principe est également applicable aux mises aux normes et aux améliorations de fonctionnement des réseaux de collecte et des unités de traitement des eaux usées, aux travaux relatifs aux réseaux de défense extérieure contre l'incendie et à la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations.

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

□ ASSURER LE MAINTIEN ET LE RENFORCEMENT DES FONCTIONNALITÉS DES ZONES HUMIDES ET MILIEUX AQUATIQUES LOCAUX

Les zones humides sont des milieux aux fonctionnalités naturelles remarquables pour le bon fonctionnement du cycle de l'eau. Elles jouent notamment un rôle essentiel en termes de qualité des eaux, grâce à leur pouvoir filtrant et dépolluant, de captation de carbone (tant que leurs fonctionnalités sont préservées) et de gestion des inondations. Cependant, la pression urbaine historique a contribué à leur déclin au fil du temps. Parfois des solutions couteuses doivent être mises en œuvre pour compenser artificiellement certaines de leurs fonctionnalités perdues (ex : bassins d'orage pour réguler le ruissellement) ou ne sont pas compensables au titre de la richesse de la biodiversité qu'elles accueillent.

Aussi, afin de contribuer à endiguer ces phénomènes, les zones humides avérées sont protégées de toute destruction ou atteinte à leur bonne fonctionnalité. Les opérations d'amélioration de leurs fonctionnalités sont autorisées.

Des précautions doivent être observées sur les zones potentiellement humides dites « zones à dominante humide ».

Les milieux aquatiques tels que les cours d'eau et fossés jouent également un rôle important dans le cycle de l'eau. Leur préservation permet à la fois le stockage de l'eau en cas de remontées de nappe, l'expression de la biodiversité aquatiques ou semi-aquatiques (reproduction piscicole, biodiversité) ou encore le tamponnement en cas d'épisodes pluvieux, de crues ou de ruissellements.

Pour cela, le réseau hydrographique est protégé et la renaturation des cours d'eau ainsi que leur réouverture est envisagée dans chaque projet.

☐ SE PRÉMUNIR CONTRE LE RISQUE D'INONDATION

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

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

L'imperméabilisation des sols engendre lors d'évènements pluvieux importants un effet de ruissellement générant des inondations pénalisantes. Par ailleurs, la canalisation des eaux pluviales et leur transfert en aval génèrent des perturbations des systèmes d'assainissement impactant les milieux aquatiques, et des perturbations sur la recharge des nappes locales en ne permettant pas l'évacuation des eaux par une solution naturelle. Or, l'évacuation des eaux pluviales par une solution naturelle est un moyen facilement accessible pour favoriser les usages alternatifs de l'eau dans les aménagements et contribuer notamment à limiter les phénomènes d'îlots de chaleur.

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

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

- L'infiltration est la première solution recherchée ;
- Dans certains secteurs et après démonstration de l'impossibilité d'infiltrer ou que seule une partie des eaux pluviales ne peut être infiltrée, le rejet de l'excédent non infiltré est recherché à débit limité vers milieu naturel. Ce dernier est prescrit par le gestionnaire du milieu naturel ;
- En dernier ressort, le rejet de l'excédent non infiltrable vers le réseau d'assainissement et à débit limité peut être accepté à titre dérogatoire et sous justification.

► Adapter l'urbanisation aux secteurs à risque inondation

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

- Débordement de cours d'eau ;
- De ruissellement d'origine urbaine ou d'origine rurale ;
- De remontées de nappes.

Afin de limiter l'exposition des personnes et des biens aux inondations, l'urbanisation des zones doit tenir compte des aléas identifiés dans le cadre des plans de prévention des risques et des données de connaissances historiques de la MEL issues de ses compétences eau et assainissement.

Il s'agit également de préserver les zones d'expansion de crue naturelles des cours d'eau (prairies inondables, lit majeur des cours d'eau, marais...), qui sont porteuses d'enjeux en matière paysager, d'adaptation au changement climatique, de résilience face aux inondations et de biodiversité, en y privilégiant le maintien des espaces agricoles et naturels. Pour cela, la mixité d'usage des espaces publics est encouragée afin de combiner plusieurs fonctionnalités : gestion des inondations (zone inondable), fonctionnalité écologique (intégration de nature en ville), amélioration du cadre de vie (espace vert et de loisirs), adaptation au changement climatique (lutte contre les îlots de chaleur) et alimentation de la nappe (infiltration).

Enfin, la préservation et la mise en place de haies ou d'éléments paysagers (tels que des talus, fossés, arbres, mares, bandes et accotements enherbés, prairies...) prévenant le risque de ruissellement rural ainsi que l'infiltration et le tamponnement des eaux, la recharge des nappes, le maintien de la trame verte et bleue sont encouragées.

■ PRÉSERVER ET RECONQUÉRIR LA TRAME VERTE ET BLEUE

Le territoire de la MEL présente une faible proportion d'espaces « purement » naturels et leur qualité et fonctions écologiques ont tendance à se dégrader. Peu d'entre eux sont protégés par les réglementations nationales ou régionales bien qu'ils présentent un intérêt écologique, notamment s'agissant des espaces localisés le long des grands cours d'eau et dans les zones agricoles aux pratiques plus ou moins extensives, mais également en milieu urbain.

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

□ SANCTUARISER LES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ

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

Une adaptation à la sanctuarisation de ces espaces est prévue sur le territoire de Fromelles, afin de tenir compte du patrimoine de mémoire lié à la Grande Guerre. Dans ce secteur, la préservation de la biodiversité est à concilier avec la valorisation du patrimoine, orientation également poursuivie par le projet d'aménagement et de développement durable du territoire.

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

□ DÉVELOPPER LES ZONES TAMPONS

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

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

□ PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS RELAIS

Les espaces naturels relais sont des périmètres d'accueil de biodiversité complémentaires aux réservoirs mais qui présentent un intérêt écologique plus faible. Ils participent au maintien des fonctionnalités écologiques du territoire et constituent des espaces majeurs de la biodiversité.

Les espaces naturels relais sont préservés en y limitant les constructions et en permettant la mise en œuvre d'actions de restauration et de valorisation visant à améliorer la qualité et la fonctionnalité écologique de ces espaces.

□ FAVORISER LA CONSERVATION, LA RESTAURATION ET LA CRÉATION DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

La connectivité entre les réservoirs de biodiversité est essentielle à leur bon fonctionnement, leur stabilité et leur résilience, en ce qu'elle assure les conditions nécessaires de circulation des différentes espèces faunistiques et floristiques. Le territoire métropolitain est fragmenté par une forte densité urbaine et d'infrastructures, ce qui fragilise le fonctionnement des continuités écologiques, augmente leur vulnérabilité et modifie les systèmes écologiques.

Pour préserver et rétablir ces continuités, le rôle des corridors écologiques est essentiel.

Il convient, suivant les cas, de chercher à préserver, développer ou recréer leur fonctionnalité écologique.

Les projets et installations de nature à renforcer les fonctionnements écologiques d'un corridor dans une logique de gestion conservatoire sont ainsi à privilégier.

En cas de rupture du corridor écologique, des mesures de réduction des impacts et de compensation sont recherchées. La constitution d'itinéraires alternatifs pérennes pour réduire les atteintes aux milieux et assurer la continuité entre les réservoirs peut être envisagée.

De façon générale, la reconquête de la biodiversité doit également être un objectif inhérent aux différents projets d'aménagement que ce soit en milieu rural ou en milieu urbain (végétalisation des toitures, parkings végétalisés...) mais également à travers les actions visant à préserver et développer les espaces de nature en ville.

☐ **PRÉSERVER LES MILIEUX HUMIDES EN FONCTION DE LEUR INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE**

Les zones humides possèdent des caractéristiques propices au développement d'écosystèmes riches. Elles peuvent constituer un habitat naturel pour des espèces de grand intérêt qu'il convient de protéger. Considérant leur vulnérabilité face aux pressions anthropiques et leur participation à l'équilibre écologique, les zones humides avérées identifiées pour leur haute valeur environnementale sont protégées de toute destruction ou atteinte à leur bonne fonctionnalité.

Des précautions doivent être observées sur les zones potentiellement humides.

☐ **CONFORTER ET DÉVELOPPER LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DES MILIEUX AQUATIQUES À FORT POTENTIEL**

La valeur écologique des milieux aquatiques (fossés, cours d'eau, canaux) tant en milieu rural qu'en milieu urbain est renforcée. Cela passe par le confortement ou la recreation de leur rôle de corridor biologique et paysager lors des aménagements de leurs abords et de leurs berges : gestion de l'artificialisation des berges, reconnexion aux annexes alluviales (prairies, zones humides...), réouverture des cours d'eau, reméandrage, végétalisation et aménagements paysagers.

Les sites naturels liés aux cours d'eau sont préservés et valorisés, tels que des anciens méandres de la Lys subsistant dans leur vocation naturelle, agricole et paysagère, ou encore les sites représentatifs des multiples facettes écologiques et naturelles du Val de Marque.

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

☐ **PROTÉGER ET DÉVELOPPER LES BOISEMENTS**

Avec 6% d'espaces boisés, la métropole est le territoire le moins pourvu en espaces boisés à l'échelle du département. Aussi, la protection et le développement des boisements doivent être poursuivis afin de conforter la richesse de la biodiversité spécifique à ces milieux et leur rôle dans l'équilibre écologique. La tendance au déboisement est limitée par la protection des boisements existants et la création de nouveaux.

■ CONSTRUIRE ET PRÉSERVER UNE MÉTROPOLE DU BIEN ÊTRE AU SERVICE DES HABITANTS

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

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

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

Au regard du cadre juridique général, la « santé environnementale » est transversale. Une approche globale des enjeux inhérents à la santé humaine sur le territoire métropolitain invite à appréhender les facteurs environnementaux liés notamment à l'état des milieux (l'alimentation en eau potable et la protection de la ressource, les installations classées pour la protection de l'environnement, la gestion des sites et sols pollués, le bruit, la qualité de l'air, les îlots de chaleur urbains, la pollution électromagnétique), au cadre de vie (l'habitat indigne, l'activité physique, l'accès à la nature et/ou aux ambiances végétalisées) et en lien avec les habitudes de consommation et directement corrélé à l'aménagement de l'espace (l'agriculture de proximité....).

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

□ **PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL FAVORABLE À LA SANTÉ DES HABITANTS**

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

Comme toutes les métropoles françaises, le territoire de la métropole européenne de Lille doit faire face à des enjeux de qualité de l'air (notamment par les poussières en suspension issues des secteurs résidentiel, tertiaire et du transport). Outre la pollution de l'air extérieur, l'air intérieur des habitations peut également présenter des traces de polluants.

Or, les choix d'aménagement participent de l'amélioration de la qualité de l'air par la réduction des émissions de polluants atmosphériques liées aux activités industrielles et aux infrastructures de transports. Cet enjeu doit être pris en compte dans l'ensemble des projets d'aménagement du territoire. Les réponses apportées passent par :

- Des choix en matière d'organisation spatiale, en promouvant la ville des proximités et la mixité des fonctions urbaines qui favorise ainsi la réduction des déplacements individuels motorisés, en incitant au report modal de la voiture individuelle vers d'autres moyens de transport, ou encore en donnant la priorité au renouvellement urbain ;
- L'organisation du bâti, qui peut améliorer la dispersion des polluants ;
- La conception des bâtiments qui doit prendre en compte l'enjeu de la qualité de l'air, permettre de réduire les consommations énergétiques et favoriser l'emploi d'énergies renouvelables ;
- Le développement de la nature en ville et notamment la plantation d'arbres qui ont un effet dépolluant.

► **Limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores**

Les sources les plus importantes de bruit sont généralement liées aux infrastructures de transport (routes, aéroport) et aux activités. La diminution des nuisances sonores liées aux infrastructures routières passe essentiellement par l'apaisement de la circulation, en réduisant la vitesse et le trafic sur les voies les plus bruyantes, et par le report modal vers les transports en commun et les modes doux. Il convient d'encourager ces pratiques pour ne pas augmenter voire réduire les nuisances sonores pour les populations actuelles et futures.

Il convient d'encadrer l'urbanisation aux abords des voies bruyantes et des autres infrastructures de transport, soit en la limitant soit en la conditionnant à la prise en compte de recommandations spécifiques.

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

Le développement des espaces de nature en ville contribue également à l'atteinte de cet objectif, en jouant un rôle tampon entre les infrastructures et les constructions.

Enfin, en lien avec le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PBPE), la préservation des zones identifiées comme calmes est encouragée.

► Contribuer à la gestion des îlots de chaleur urbain

Le terme d'îlot de chaleur urbain (ICU) caractérise un secteur urbanisé où les températures de l'air et des surfaces sont supérieures à celles de la périphérie rurale. Rechercher l'atténuation de ce phénomène d'îlot de chaleur urbain a un impact sanitaire positif en limitant les risques des effets des vagues de chaleur sur les populations sensibles.

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

- Le maintien ou la création d'espaces de nature et de traitements végétalisés, qu'ils soient publics ou privés et la valorisation systématique de l'eau pluviale ;
- La protection des cœurs d'îlots paysagers et/ou arborés en jouant notamment sur l'implantation et la densité du bâti ou sur la définition de seuils d'espaces verts ;
- Sur les espaces publics à requalifier ou à créer, favoriser l'emploi des matériaux qui n'accumulent pas la chaleur et intégrer la présence de l'eau ou de la végétation ;

Dans certains secteurs, peuvent en outre être préconisés :

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

► Limiter l'exposition des populations aux ondes électromagnétiques

Un certain nombre d'études épidémiologiques ont montré des associations statistiques entre l'exposition aux champs électromagnétiques de très basses fréquences et certaines pathologies (leucémie chez l'enfant, maladie d'Alzheimer...).

Ce constat doit amener à la prudence dans les choix d'urbanisme faits à proximité des sources d'émission telles que les lignes de transports d'électricité à très haute tension ou les antennes relais. Cette vigilance doit porter en particulier sur les publics et activités sensibles (hôpitaux, maternités, établissements accueillant des enfants etc.).

► Améliorer les conditions de l'habitat

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

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

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

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

Au-delà du développement des aménagements propices aux mobilités actives, invitant à des pratiques quotidiennes, la présence d'espaces propices à l'activité physique (équipements sportifs, espaces verts et espaces publics) sur l'ensemble du territoire métropolitain doit être encouragée.

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

☐ PRÉSERVER LA SANTÉ DES PERSONNES ET LA SÉCURITÉ DES BIENS PAR LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET NATURELS

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

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

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

Par ailleurs, le passé industriel du territoire métropolitain a conduit à une altération de la qualité des sols sur de nombreux secteurs. Il convient donc de prendre en compte cette pollution et de protéger les populations des risques éventuels. Ainsi, les secteurs sur lesquels une pollution du sol est avérée doivent être repérés et soumis à des conditions d'occupation ou d'utilisation particulières. Dans ces secteurs, la compatibilité du nouvel usage avec la pollution résiduelle des sols devra être démontrée par le maître d'ouvrage.

Le territoire métropolitain comporte également des anciens puits de mine liées à l'exploitation minière du sous-sol. Ces derniers engendrent un aléa faible d'effondrement qu'il convient de prendre en compte dans les règles d'occupation ou d'utilisation particulières des sols affectées aux secteurs concernés.

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

Le phénomène de retrait-gonflement des sols argileux est observé sur la majeure partie des communes de la métropole à des niveaux plus ou moins importants. Il peut être aggravé par les effets du changement climatique. Afin de prévenir les dommages sur les biens et les réseaux, il convient d'adapter les conditions du développement urbain au regard de ce risque.

Par ailleurs, des phénomènes d'effondrement liés à la présence de catiches (cavités souterraines utilisées par l'exploitation de la craie) peuvent être observés sur des secteurs urbanisés. La présence de ces catiches doit être prise en compte dans les choix d'aménagement conformément aux mesures définies dans le Plan de Prévention d'Exposition aux risques de cavités souterraines établi par l'État. En complément, la métropole s'engage à actualiser les connaissances relatives à ce risque afin de limiter l'exposition de la population et des biens aux phénomènes d'effondrement.



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PADD)

UNE METROPOLE FACILITATRICE POUR BIEN VIVRE AU QUOTIDIEN

PLU APPROUVÉ PAR LE CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 28 JUIN 2024

■ DÉVELOPPER LA MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS

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

Cette ambition répond également à l'objectif d'un développement sobre et vertueux, puisque la proximité permet de réduire les déplacements et notamment la mobilité carbonnée, optimiser l'usage du foncier, diminuer les inégalités socio-spatiales, ou encore renforcer l'animation et la santé économique des centralités urbaines fragiles.

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

□ RÉPONDRE AUX BESOINS DE PROXIMITÉ

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

La complémentarité et la diversité des fonctions urbaines sont recherchées à l'échelle du quartier. Il est nécessaire de mieux faire cohabiter logements, services, équipements publics, espaces verts, commerces, emplois pour répondre aux besoins du quotidien des habitants avec un souci de proximité et de facilité d'accès.

Dans le cadre d'un ensemble à vocation habitat, l'implantation d'activités, de services ou de commerces est recherchée afin de participer à l'animation urbaine.

La mixité fonctionnelle peut également se concevoir à l'échelle d'un bâtiment, et notamment à travers l'aménagement de rez-de-chaussée accueillant des activités ou services. La mixité à l'échelle du bâtiment est modulée en fonction du contexte de l'opération et sous réserve de la compatibilité des fonctions.

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

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

□ FAIRE RÉAPPARAÎTRE LA NATURE EN VILLE

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

Conserver une proximité avec le végétal et des espaces de respiration est une condition essentielle du bien-être des urbains et donc du bon développement d'une métropole. Qualité paysagère, vecteur de bien-être, de lien social et d'apaisement, espace de production agricole et alimentaire, rôle écologique, thermique ou encore effet sur la santé, les services rendus par ces espaces sont nombreux.

Le développement de l'offre de nature en ville passe en premier lieu par la préservation des espaces verts existants. Les outils du PLU concourant à cet objectif doivent être mobilisés en ce sens. Cependant, afin d'accroître l'offre d'espace de nature en ville sur la métropole et son maillage territorial, notamment dans certains secteurs très minéralisés, la Métropole se fixe comme objectif d'accroître la part d'espaces verts et/ou de nature de proximité à échéance du PLU.

Outre la quantité d'espaces de nature en ville, l'accessibilité aux espaces de nature, leur qualité et leur diversité de forme et d'usage sont recherchés. Pour ce faire, les projets urbains, opérations d'aménagement, d'équipements ou d'espaces publics doivent chercher à intégrer les espaces de nature comme une composante programmatique à part entière. Une attention particulière est portée sur les nouveaux quartiers, les parcs d'activités ou le long des cours d'eau.

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

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

L'offre de nature en ville doit être développée en préservant les espaces de nature existants, en permettant la création de nouveaux espaces végétalisés et de nouveaux usages sur ces espaces, en limitant l'imperméabilisation des sols, mais également en favorisant le maintien et le développement du végétal. Cela passe notamment par l'augmentation de la place de l'arbre en ville et du végétal dans l'espace public et dans les opérations d'aménagement et de construction et ce, sous toutes ses formes (alignements, haies, îlots plantés, parcs, délaissé vert, intégration de nouveaux espaces de production agricole...).

L'expérimentation de nouvelles formes de nature en ville est également encouragée afin de mieux répondre aux enjeux environnementaux et aux attentes des habitants : dispositifs d'agriculture urbaine en superstructure, toitures plantées, ou encore jardins partagés sont encouragés.

□ PARTICIPER DE L'EFFICIENCE DES SERVICES URBAINS

► Bien gérer les déchets

Afin d'améliorer le taux de valorisation de matière organique provenant du gisement de déchets encombrants, les conditions du développement d'un réseau de déchetteries métropolitaines de proximité sont assurées, ce dans la lignée des treize déchetteries existantes et de permettre les éventuels futurs projets.

Afin de limiter le volume de matière organique à traiter, la gestion à la source des bio déchets est encouragée, en développant par exemple les solutions de compostage collectif et individuel.

► Garantir la performance du service d'eau et d'assainissement

Le projet vise à mettre en œuvre et garantir des systèmes d'assainissement performants afin de satisfaire aux besoins de la population, et de participer à la reconquête de la qualité des eaux superficielles et souterraines. Dans ce sens, l'aménagement des infrastructures et superstructures nécessaires au traitement de l'eau est autorisée et l'infiltration à la parcelle des eaux pluviales est privilégiée.

► Développer les communications numériques

Afin d'éviter toute nouvelle fracture numérique entre les différents territoires de la métropole, il convient de permettre le développement de l'infrastructure nécessaire au déploiement de tous les réseaux fixes ou mobiles sur l'ensemble du territoire.

■ DÉVELOPPER UN CADRE DE VIE ADAPTÉ AUX ATTENTES DE CHACUN

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

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

□ PROMOUVOIR LA QUALITÉ DANS LES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT

► Travailler l'insertion du projet dans son environnement

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

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

L'articulation des nouvelles opérations avec les quartiers limitrophes passe par un travail de « couture » avec l'existant, aussi bien en termes de choix des formes urbaines nouvelles que de desserte et de maillage viaire. Elle passe aussi par la recherche d'externalités positives par exemple en matière de services mutualisés, d'offre d'espaces de nature ouverts, de production énergétique, etc. En la matière, toutes les nouvelles solutions qui permettent de développer le vivre ensemble et la qualité d'habiter à l'échelle d'une opération et de son quartier sont encouragées.

Enfin, la programmation des opérations doit prendre en compte l'offre existante mais aussi celle en projet à proximité. Il s'agit ainsi de mieux évaluer les impacts globaux générés par les actions d'aménagement sur un secteur, notamment en matière de diversité de l'offre et le cas échéant d'équipements publics.

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

L'objectif de modération de la consommation foncière renforce l'enjeu de généralisation des exigences de qualité dans les opérations. Parce qu'elles viennent créer un nouveau morceau de ville ou de village, il convient, dans les futures opérations en renouvellement urbain comme en extension, d'encourager la conception de véritables projets urbains, architecturaux et paysagers. Ces projets doivent prendre en compte et intégrer les spécificités existantes : composantes topographiques et paysagères du site d'implantation, éléments patrimoniaux végétaux et bâtis, eau, etc. Ils doivent également être ambitieux et innovant afin de tenir compte des enjeux d'adaptation du territoire et d'atténuation de l'impact du territoire sur le changement climatique. L'architecture bioclimatique, la performance énergétique de l'enveloppe des bâtiments et le développement des dispositifs d'énergie renouvelable sont ainsi fortement encouragés.

► Libérer l'espace public des déchets ménagers

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

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

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

☐ DÉVELOPPER DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ ADAPTÉS AUX ÉVOLUTIONS DES USAGES

► Pacifier l'espace public pour un meilleur partage entre les modes de déplacements

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

► Promouvoir un espace public confortable et adaptés aux usages

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

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

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

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

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

► Limiter les conflits d'usages sur les espaces publics

Faire cohabiter les usagers divers et de tout âge au sein de l'espace public est un enjeu fort. Il convient d'optimiser leur fonctionnement par un rééquilibrage des usages liés à la voiture (accès, stationnements...), en favorisant les modes actifs (marche, vélo...) et en privilégiant leur sécurité.

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

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

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

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

☐ DÉVELOPPER LA QUALITÉ DES FRONTAGES

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

La somme des espaces privés en façade contribue tout autant à l'ambiance et à la qualité de la rue. La qualité des différentes composantes des frontages privés (hauteur, traitement des façades en rez-de-chaussée, végétalisation devant ou en façade, clôtures...) est considérée comme un élément fort

de la qualité urbaine et de celle des logements. La préservation des jardins de devant, traditionnels de certains quartiers de maisons de ville, participe notamment à cet objectif.

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

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

Le traitement du frontage privé permet notamment de gérer l'insertion des édifices techniques (coffrets énergie, composteurs, box, etc.), ou la végétation en façade. Il permet également d'éloigner l'habitant des sources de polluants et des nuisances de la rue tout en préservant mieux son intimité. Enfin, le frontage contribue à l'animation de la rue et favorise une ambiance urbaine propice à la pratique des modes actifs.

► **Accompagner les frontages privés par un espace commun de qualité**

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

□ **ENCOURAGER UNE ARCHITECTURE ATTENTIVE AU SITE ET AUX USAGES**

► **Privilégier des formes urbaines à « échelle humaine »**

La perception de la densité dépend notamment de la hauteur des constructions et du caractère du front bâti (à l'alignement ou en retrait, continue ou avec des percées).

La hauteur optimale est fonction du contexte urbain. Elle ne sera pas la même dans un village et au centre de Lille. Aussi, afin de traiter finement cette question des constructions, un plan des hauteurs est élaboré. Son objectif est d'aborder de façon contextualisée la hauteur des constructions afin d'intégrer au mieux les nouvelles constructions aux linéaires bâtis sans altérer la cohérence des ensembles urbains.

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

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

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

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

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

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

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

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

□ **PERMETTRE L'ACCÈS ET LA DÉCOUVERTE DES ESPACES NATURELS**

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

L'armature agricole et naturelle du territoire contribue indéniablement au cadre de vie des métropolitains. Par leur qualité paysagère et leur dimension récréative, les espaces qui la composent sont

sources de bien-être et générateurs d'un sentiment d'appartenance. Les usages de loisirs et de détente qui y sont développés doivent cependant se faire dans le respect des fonctions écologiques ou agricoles compatibles avec la fréquentation du public.

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

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

► **Conférer une meilleure accessibilité aux espaces naturels métropolitains**

La lisibilité et l'accessibilité des espaces naturels métropolitains doivent être renforcées afin de profiter au plus grand nombre, tout en permettant une gestion optimale de leur fréquentation au regard de l'enjeu de leur préservation.

L'amélioration de la desserte passe par une recherche de solutions de rabattement et de connexions optimisées aux réseaux de transports en commun existants et projetés et au réseau de circulations douces, en particulier depuis les zones denses de la métropole en déficit de tels espaces.

Les parcs existants tels que ceux du Héron, de la Deûle, des Prés du Hem ou plus au cœur de la métropole, de la Citadelle de Lille, mais également les espaces en cours de projets ou d'étude sont identifiés (Porte des Belles Terres, parc du Mont du Ferrain, plaine de Bouvines, vallées de la Marque et de la Lys). Une vigilance est en particulier à porter sur la cohabitation avec les usages agricoles qui doivent être respectés.

□ **EXPLOITER LES COURS D'EAU ET LEURS ABORDS COMME VECTEURS D'UN DÉVELOPPEMENT DE QUALITÉ**

► **Faire des abords des cours d'eau des lieux de haute qualité paysagère, urbaine et architecturale**

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

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

► **Développer des promenades le long des cours d'eau**

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

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

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

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

Dans une logique de diversification des usages des cours d'eau, et en lien avec le plan bleu, les usages et loisirs en lien avec la voie d'eau sont permis dans les secteurs dédiés tout en veillant à préserver au maximum le caractère naturel des berges.

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

Sur certaines parties des bords à voie d'eau qui y sont propices, l'aménagement de lieux de détente et de loisirs est favorisé.

■ DYNAMISER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS PERFORMANTS ET PROMOUVOIR LA QUALITÉ D'HABITER POUR TOUS

Les aspirations des habitants en matière d'habitat sont aussi variées que le nombre et la diversité des profils des ménages résidant sur la métropole. Afin de couvrir l'ensemble des situations à chaque étape de la vie, de répondre à tous les parcours résidentiels et d'accroître l'attractivité de la métropole, il convient de développer une gamme de logements diversifiés. Une attention forte doit être apportée à la production de logement abordable (logements locatifs sociaux et intermédiaires, accession sociale), incluant les besoins spécifiques en termes d'habitat et d'hébergement (hébergement, logement transitoire, aires d'accueil), dans une logique d'équilibre territorial et de lutte contre la concentration des dynamiques de pauvreté et de précarité. La qualité du logement sur le plan du confort d'usage, de la sobriété énergétique et de la santé est à associer à la qualité du cadre de vie immédiat au logement.

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

□ ENCOURAGER LA CONSTRUCTION NEUVE ET LA RÉHABILITATION DU PARC EXISTANT

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

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

► Inciter à la réhabilitation du parc existant tout en résorbant la vacance

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

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

Il s'agit donc d'accompagner la mobilisation de ce potentiel immobilier et foncier par des dispositifs incitant à sa rénovation, à son recyclage, voire à son changement de destination. Les actions contribuant à améliorer l'image et le cadre de vie des secteurs concernés contribueront également à la remise sur le marché de ce patrimoine tout en concourant aux objectifs en matière d'adaptation au changement climatique et de sobriété énergétique.

□ FAVORISER UNE OFFRE DE LOGEMENTS DIGNE, CONFORTABLE ET ADAPTÉE À TOUS

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

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

Le soutien à la production de logements sociaux et de logements intermédiaires (accession sociale et locatif intermédiaire), en lien avec le niveau de revenus des habitants, doit être visé, étant donné les difficultés persistantes d'accès au logement quel que soit le statut d'occupation. Cette offre à prix

maîtrisés et accessibles peut également participer à la relance des parcours résidentiels, en développant un segment de marché adapté.

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

► **Développer une offre de logements adaptés à tous les âges**

Pour les ménages les plus éloignés du logement, l'amélioration qualitative et quantitative de l'offre en hébergement et en habitat adapté est recherchée.

Par ailleurs, les caractéristiques démographiques de la métropole impliquent de porter une attention spécifique au logement des jeunes et des personnes âgées. L'offre à destination des jeunes ne suffit pas à couvrir l'ensemble des situations, qu'il s'agisse des étudiants ou autres situations spécifiques (errance, monoparentalité, parcours d'insertion, etc.). Il convient donc d'accompagner le développement de cette offre par la production de logements locatifs de qualité, accessibles et adaptés, ce qui s'inscrit notamment dans les ambitions du schéma métropolitain d'enseignement supérieur et de la recherche. Il s'agit également de promouvoir une offre liée à des parcours spécifiques (Résidences Habitat Jeunes, Colocation solidaire, Résidences Jeunes Actifs...).

De même, l'anticipation et l'adaptation du territoire au vieillissement de la population constitue un enjeu majeur pour la métropole. Considérant la perte d'autonomie et la fragilisation physique des seniors, le développement d'une offre nouvelle est recherché, avec notamment la production de logements inclusifs ou encore de domiciles accompagnés (par exemple Octave). Parallèlement, la dynamique d'adaptation des logements existants doit être intensifiée. Bien que relevant de logiques différentes, ces deux types d'offre doivent être bien intégrés dans la ville, accessibles en transports collectifs et situés à proximité d'un pôle de services et d'équipements.

► **Lutter contre l'habitat indigne**

Afin de lutter contre l'habitat indigne, des dispositifs préventifs peuvent être expérimentés, comme le permis de diviser, afin de réguler la location d'appartements ou de maison à la découpe, ou le permis de louer, afin de s'assurer que les conditions de décence sont bien réunies avant une location.

► **Participer à la qualité d'usage des logements**

L'implantation des bâtiments doit permettre de conférer une cohérence et un cadre à l'espace public, mais également participer de la qualité d'usage des logements. Il s'agit de favoriser l'intimité, l'éclairage naturel ou encore la praticité des habitations.

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

La prise en compte des besoins d'accueil et d'habitat des gens du voyage appelle une réponse volontariste et ambitieuse de la collectivité, toutes communes de la métropole confondues.

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

- Répondre aux besoins estimés des familles en projetant prioritairement la création de places de stationnement pour les groupes itinérants (aires d'accueil, aires de passage et de grand passage, terrains familiaux locatifs, etc.),
- Développer une offre d'habitat adapté pour une partie des familles résidant sur les aires.

Plus généralement, il convient d'accompagner la mise en œuvre des actions définies dans le PLH et le Plan métropolitain d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

Les initiatives privées des familles désireuses de plus d'autonomie sont à encourager dans les zones constructibles et propices à l'accueil d'habitat (terrains familiaux privés, etc.).

Compte-tenu du caractère urgent de limiter l'impact négatif des stationnements illicites et dans l'attente des futures réalisations, la mise à disposition provisoire de terrains affectés à un usage compatible avec du stationnement ou en attente de reconversion peut être envisagée.

■ RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ EN CRÉANT LES CONDITIONS DU DÉVELOPPEMENT DES PRATIQUES DURABLES

Face au constat que les mobilités des personnes et des biens sur le territoire sont encore trop émettrices de gaz à effet de serre et de pollutions atmosphériques comme sonores, la Métropole Européenne de Lille a pour ambition d'infléchir les comportements de mobilité en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre, tant pour le transport de personnes que celui de marchandises.

L'objectif visé d'ici à 2035 est de réduire de 37 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports de personnes et de marchandises, par rapport aux émissions de 2016. Afin d'y parvenir, les ambitions métropolitaines, déclinées dans le Plan De Mobilité (PDM) de la MEL, devront s'inscrire dans une trajectoire de transitions qui favorisera :

- Le report modal de la voiture individuelle vers les modes actifs et les transports collectifs pour les mobilités des métropolitains, l'usage du ferroviaire et du covoiturage pour les déplacements d'échanges ;
- Le report modal vers le transport ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises ;
- La mutation des sources d'énergie du parc automobile vers des sources d'énergies décarbonées.

Le PLU s'attache à mobiliser les outils qui concourent à la mise en œuvre de la stratégie déclinée dans le PDM.

□ OPTIMISER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ EN FAVEUR DES MODES DE TRANSPORT DURABLES

► Vers un système de transports collectifs plus performant et capacitaire

La métropole européenne de Lille fait face à des défis cumulés d'accessibilité, d'attractivité et de réduction de la pollution qui réclament aujourd'hui un « choc de mobilité ». C'est dans ce cadre que la métropole européenne de Lille a adopté le 28 juin 2019 son Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) qui identifie les liaisons structurantes en transports collectifs à développer à horizon 2035 afin de renforcer l'ossature du réseau de transport collectif lourds métropolitain (métro, tramway et bus à haut niveau de service), en lien avec les territoires limitrophes. Les liaisons qui seront créées visent à :

- Accompagner le développement urbain et l'aménagement du territoire métropolitain dans les années à venir ;
- Faciliter l'accès aux cœurs d'agglomérations depuis la périphérie ;
- Proposer des liaisons de périphérie à périphérie, sans passer par le centre de la métropole ;
- Renforcer la desserte du nord-est du territoire ;
- Créer des liaisons express entre des secteurs non desservis par le ferroviaire.

Cette stratégie s'inscrit également dans les ambitions du PDM visant à satisfaire les besoins de mobilité de tous les publics tout en favorisant les pratiques de mobilité durables, dans une dynamique de transition environnementale et énergétique. Les tracés des quatre premiers projets ont été arrêtés lors du conseil métropolitain du 24 juin 2022 et ajustés dans leur version définitive à l'occasion du conseil du métropolitain du 16 décembre 2022.

Ce renforcement du réseau de transports collectifs s'appuie également sur le renforcement de l'exploitation du réseau ferré métropolitain qui contribue à améliorer la desserte des territoires périurbains et ruraux de la métropole.

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

La faisabilité de ces projets de développement du réseau de transports collectifs et la préservation des emprises foncières nécessaires à leur mise en œuvre sont prises en compte dans le cadre du PLU. Afin d'accompagner le développement du territoire, la desserte des nouveaux secteurs d'aménagement résidentiel, mixte et économique, ayant un impact significatif sur les flux de mobilité doit être assuré par une offre de transport alternative à la voiture particulière, en l'adaptant au contexte.

► Améliorer la cohabitation des différents modes de déplacement dans l'espace public

Afin de construire une métropole où la sécurité des déplacements est la priorité de chacun, l'espace de la rue doit être celui du « vivre ensemble » où se conjuguent qualité de vie et mobilité pour tous ; et où les différents usagers se côtoient quotidiennement dans une atmosphère apaisée.

À cette fin, les aménagements urbains doivent intégrer une réflexion sur la hiérarchisation des voies afin de définir les axes structurants voués à accueillir les flux automobiles les plus importants et de préserver, notamment par des aménagements, les zones plus apaisées et résidentielles. Il s'agit d'affecter chaque flux de circulation sur les axes les plus pertinents, en accord avec les fonctions, vitesse et volumes attendus pour apaiser les circulations ; et de rééquilibrer les usages de l'espace public au bénéfice de la vie locale, tout en contribuant à la mise en œuvre des objectifs de mobilité durable défini par le Plan De Mobilité.

Cette réflexion doit être menée à toutes les échelles, aussi bien pour les flux de proximité (entre communes voisines en milieu rural ou entre quartiers proches en milieu urbain) que dans une logique de desserte locale.

L'objectif est de permettre une cohabitation raisonnée et intelligente à même de satisfaire les besoins de l'ensemble des usagers de l'espace public. Apaiser les vitesses, réorganiser et repenser l'espace public (redistribution, réinvestissement, etc.) constituent ainsi un préalable à l'usage des modes actifs en termes de sécurité et de confort d'usage.

► Inciter à la pratique des modes actifs par des aménagements adaptés

Afin d'accompagner le développement de l'usage des modes d'actifs, la Métropole poursuit ses efforts en :

- Formalisant un maillage dédié aux modes actifs cohérent et efficace à l'échelle du territoire. Ce maillage doit notamment être favorisé dans les centralités urbaines du cœur métropolitain comme des villes d'agglomérations, mais aussi dans les centralités communales, les parcs d'aménagement économiques, les zones commerciales, le long des berges et canaux, des équipements publics, et vers les espaces de respiration et de nature ;
- Développant une organisation urbaine favorisant les courtes distances par la recherche de la plus grande perméabilité et de cheminements piétons directs, et par des aménagements favorisant voire privilégiant l'usage des modes actifs ;
- Facilitant la déambulation des usagers sur l'espace public et en limitant les conflits d'usages notamment en évitant le report du stationnement sur l'espace public et en garantissant la sécurité des sorties de véhicules sur les voies accueillant un trafic important ;
- Réduisant les effets de coupures urbaines par l'amélioration des franchissements de certaines infrastructures (voies ferrées, infrastructures routières, fluviales...) et incitant à une meilleure insertion urbaine ;
- Améliorant la qualité et les ambiances urbaines aux abords des cheminements (percées visuelles, mobiliers urbains...) ;

Le développement de l'usage du vélo passe en particulier par l'aménagement d'un réseau cyclable hiérarchisé (magistral / intercommunal / de proximité). Véritable « écosystème vélo » (développement des infrastructures cyclables, levée de points durs, etc.), il doit permettre de mailler l'ensemble du territoire et de répondre à toutes les pratiques cyclables, qui peuvent différer selon les territoires et nécessitent donc des aménagements adaptés aux contextes et aux attentes des populations.

L'organisation du stationnement est également un levier déterminant pour inciter à l'usage de ce mode. L'ambition poursuivie est celle d'une offre de stationnement cohérente avec les objectifs locaux et nationaux d'augmentation de l'usage du vélo dans l'espace public, et qui soit accessible et optimisée dans les opérations privées et publiques.

Il convient ainsi de viser une amélioration des conditions de stationnement résidentiel et à destination pour les déplacements pendulaires. Dans le tissu urbain résidentiel dense ancien, le PLU accompagne notamment l'implantation d'une offre de stationnement sécurisée. Sur l'espace public, l'infrastructure de déplacement et de stationnement répond à une logique d'implantation en lien avec les générateurs de flux importants (centralités commerciales, d'équipements, de loisirs, et de transports en communs) ainsi qu'en intermodalité avec les transports publics.

Cette offre de stationnement doit être parfaitement bien connectée au réseau cyclable.

► Proposer une offre de stationnement adaptée

Agir sur l'offre de stationnement automobile est un levier essentiel pour favoriser le report modal vers des alternatives à la voiture particulière, tout en évitant le stationnement désorganisé sur l'espace public. Aussi, des mesures différenciées de l'offre de stationnement doivent être mise en œuvre sur le territoire métropolitain :

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

► Fiabiliser les déplacements routiers

En complément de la création d'infrastructures visant à fiabiliser les déplacements et réduire les points de congestion des entrées métropolitaines aux heures de pointe, il s'agit de diminuer les trafics de transit au sein du tissu urbain en améliorant au besoin le maillage routier (contournements, échangeurs, diffuseur, élargissement). Ces infrastructures doivent participer également à la réduction des points de congestion recensés et à l'accompagnement du développement de grands projets métropolitains.

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

De manière générale, les axes routiers et leurs abords constituent une vitrine du territoire, tant pour les voies pénétrantes, que pour les voies traversantes. Les aménagements urbains autour de ces axes doivent permettre une meilleure insertion urbaine de ces infrastructures et participer à la résorption des coupures urbaines et du morcellement de certains espaces urbains. Il en va de même pour les infrastructures de transports collectifs existantes et surtout à venir, qui doivent être intégrées de manière harmonieuse dans leur environnement en veillant à minimiser les effets de coupure et en menant des réflexions sur les franchissements nécessaires à réaliser.

Une attention particulière doit être portée aux infrastructures de transport à rayonnement métropolitain, tels que les Grands Boulevards.

□ ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ ET LA MUTATION DU PARC AUTOMOBILE

L'objectif est de développer un système de mobilité plus vertueux en favorisant et en incitant l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture utilisée « seul », et en mobilisant le potentiel d'autres sources d'énergie (électrique, GNV, et hydrogène) en matière de mobilité bas carbone, dans un contexte particulièrement évolutif aussi bien en termes réglementaire, technologique, qu'économique et d'usage, et en lien avec les objectifs environnementaux du PDM et le PCAET métropolitain et en prévision de la mise en œuvre de la future ZFE mobilités prévue début 2025.

► Favoriser le recours aux véhicules à faibles ou à très faibles émissions

Afin de répondre aux besoins actuels et à venir des usagers de véhicules électriques, la mise en œuvre d'un programme d'aménagement d'un réseau de bornes de recharge sur le domaine public du territoire métropolitain a été acté en 2021 et devrait être finalisé en 2025. Ce réseau sera mis en œuvre dans un souci de cohérence et de complémentarité avec les systèmes qui seront développés par les acteurs privés, sur les espaces privés, mais aussi sur les espaces privés « ouverts au public ».

En complément et dans le respect du cadre réglementaire en vigueur en matière d'aménagement de bornes de recharge, le développement d'une offre de recharge doit être favorisé en particulier au sein des nouvelles opérations d'aménagement et de construction, dans les parcs de stationnements en ouvrage et les parcs-relais.

Le transport de marchandises et la logistique représentent un écosystème dont la logistique urbaine, appelée aussi logistique du dernier kilomètre, est le dernier maillon. Cet écosystème en constante

évolution doit répondre notamment aux enjeux multiples en matière d'environnement, de santé publique, de qualité de vie et d'attractivité.

Pour ce qui concerne le secteur du transport de marchandises terrestre et fluvial, afin de répondre aux enjeux liés à la transition énergétique et à l'amélioration de la qualité de l'air, un certain nombre d'actions sont à promouvoir. En particulier il convient de favoriser l'implantation de stations de recharge multi énergies notamment dans les parcs d'activités (stations Gaz Naturel Véhicule (GNV) par exemple) et en lien avec les partenaires économiques du territoire.

La MEL a également pour ambition de développer la mobilité hydrogène sur le territoire notamment à travers le projet HYLEOS qui prévoit la construction d'une station de production et distribution d'hydrogène afin d'alimenter les bus et les bennes à ordures ménagères et potentiellement d'autres types de véhicules. Le projet vise aussi à permettre des développements ultérieurs (ajouts d'équipements permettant de doubler ou de quadrupler le volume d'H2 produit).

► Favoriser les usages partagés de la voiture

Pour inciter les automobilistes à ne pas utiliser leur voiture « seul », des aires de co-voiturage sont créées et aménagées sur le territoire métropolitain, dont certaines en partenariat avec des entreprises, de préférence aux abords des infrastructures routières majeures du territoire et le long des lignes de covoiturage existantes. Les services de covoiturage et les expérimentations permettant de faciliter la pratique sont accompagnés et mise en valeur.

L'autopartage est également une solution confortée au sein de l'espace public avec l'aménagement de stations d'autopartage, sur lesquelles les opérateurs labellisés par la Métropole Européenne de Lille peuvent venir stationner leurs véhicules, permettant une meilleure visibilité du service proposé, favorisant l'usage et le développement de la pratique. La mise à disposition de véhicules de flotte privée ou de collectivité est encouragée, en particulier dans les territoires les moins attractifs économiquement pour les opérateurs d'autopartage. Sur l'espace privé, la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage est incitée.

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

□ RENFORCER LES GRANDS PÔLES D'ÉCHANGES ET L'INTERMODALITÉ

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

Pour optimiser les dessertes en transport en commun et renforcer l'intermodalité, l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux existants (Saint Philibert, Euro téléport, 4 Cantons ou encore Armentières) doit être poursuivi et, le cas-échéant, adapté aux évolutions des mobilités et des projets de transport collectifs à venir en fonction des besoins du territoire. L'aménagement du Hub Euraflandres doit faire l'objet d'une attention particulière veillant à anticiper l'arrivée de nouvelles lignes de transports collectifs structurantes et la refonte concomitante du réseau de bus, dans un souci de lisibilité.

En complément, le maillage du territoire doit être complété par la création de pôles d'échanges multimodaux de proximité ou des aires relais notamment dans les secteurs périurbains afin de permettre un rabattement de proximité. Une attention particulière est portée à la qualité de l'insertion urbaine des pôles d'échanges multimodaux et notamment sur : la qualité de l'espace public à leurs abords, la qualité des cheminements piétons et vélo afin de favoriser le rabattement, la présence de stationnement vélo, ou encore de fonctions d'activité associées participant de leur attractivité (par exemple information des usagers, mais aussi services ou commerces pouvant être diversifiés, etc.). Les gares nationales du territoire doivent être confortées et faire l'objet d'un traitement des espaces publics afin d'accueillir dans de bonnes conditions les usagers et les fonctions. Sur ces secteurs, le projet urbain doit servir les ambitions d'intermodalité. Les aménagements de leurs abords doivent permettre d'offrir un parcours aisé aux usagers, en créant des liens lisibles et confortables vers les différents lieux de destination.

► Améliorer les conditions d'accueil des cars longue distance

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

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

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

☐ **PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT D'UN TRANSPORT DE MARCHANDISES ET D'UNE LOGISTIQUE URBAINE PLUS RAISONNÉS**

► **Valoriser le potentiel multimodal du territoire**

Pour inciter à l'usage des modes alternatifs au mode routier, l'organisation des transports de marchandise et des circuits logistiques s'appuie sur une démarche partenariale afin d'accompagner l'ensemble des acteurs privés et publics vers une logistique de changement. En termes d'aménagement, cette transition peut s'appuyer sur le potentiel multimodal qu'offre le territoire. À ce titre, les infrastructures (embranchements ferroviaires, quai de déchargement...) et installations ferroviaires et portuaires existantes doivent être préservées. Leur développement doit être rendu possible dans une optique de valorisation à long terme en lien notamment avec le projet du Canal Seine-Nord Europe.

► **Favoriser l'implantation d'installation de logistique urbaine**

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

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

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

■ CRÉER LES CONDITIONS DU DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES POUR FAVORISER UNE ÉCONOMIE DURABLE, PERFORMANTE ET SOLIDAIRE

Le territoire métropolitain et le développement économique sont confrontés à un nouveau paradigme avec une obligation de frugalité foncière et de prise en compte des enjeux environnementaux. En parallèle, les entreprises évoluent, il faut donc tenir compte de leurs nouveaux besoins et modes de travailler. Dans ce contexte, la stratégie économique métropolitaine doit viser un développement économique plus agile et innovant.

La crise sanitaire, économique et énergétique a réaffirmé l'opportunité de concilier la performance économique avec une économie territoriale résiliente, tournée dans une perspective durable, post-carbone, compatible avec la santé des métropolitains. Cette crise a également mis en exergue plusieurs tendances à prendre en compte pour mettre en œuvre une stratégie de développement économique à la fois pragmatique et ambitieuse :

- Une fragilité plus importante de plusieurs filières : commerce et surtout de proximité, restauration et bar, hôtellerie, événementiel, petites structures du BTP et de l'artisanat etc. ;
- Une rupture des chaînes de valeurs et des importations/exportations en particulier internationales qui révèlent l'intérêt d'un retour à la proximité et à la production locale en industrie et en artisanat ;
- Un marché immobilier économique en transition, qui doit s'adapter à un nouveau cadre d'action (impacts de la crise sanitaire, enjeux d'adaptation au changement climatique, enjeu de réduction de la consommation foncière) et apporter en particulier une réponse aux besoins des entreprises artisanales ;
- L'offre d'emploi à consolider et ancrer dans le territoire ;
- Le renforcement probable de plusieurs tendances de fond qui étaient déjà à l'œuvre avant la crise : le télétravail et globalement l'adaptation de l'immobilier aux attentes des salariés, les transitions écologiques, énergétiques, des modes travail, etc.

□ ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES PAR LE MAINTIEN ET LE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE ÉCONOMIQUE DIVERSIFIÉE

Selon la typologie des activités économiques, l'offre immobilière à destination des entreprises comprend différents types de produits, dont la répartition sur le territoire traduit une certaine géographie économique. Au vu de la pression actuelle et des besoins des entreprises locales ou exogènes, il est nécessaire de renouveler l'offre immobilière économique pour répondre à l'ensemble du parcours immobilier des entreprises. Les extensions urbaines étant limitées, le développement de l'immobilier économique doit se faire prioritairement en renouvellement urbain, dans le tissu mixte comme dans les parcs, dans des grands projets ou des petits îlots.

L'offre de bureaux répond aux besoins du secteur tertiaire et tertiaire supérieur mais aussi à l'accompagnement du secteur secondaire. Cette offre s'est notamment développée au sein des sites d'excellence (comme Euratechnologies, de quartiers dédiés au tertiaire supérieur comme Euralille et La Haute Borne ou les Grands Boulevards...) et des sites universitaires. Cette offre de tertiaire de grand volume est à conforter et à réserver à la ville dense, en proximité des axes lourds de transports très structurants et de quartiers d'affaire reconnus pour leur qualité urbaine et de service aux salariés. L'objectif est de garantir une desserte optimale en transport en commun et d'intensifier les fonctions urbaines le long de ces axes de transports collectifs majeurs. Selon les dynamiques du marché, le recyclage d'une partie du parc à destination d'une autre vocation économique ou résidentielle est également à envisager.

En matière d'immobilier d'activités productives, l'offre d'accueil des entreprises se distingue en deux catégories :

- En premier lieu, les locaux d'artisanat répondent aux besoins des très petites entreprises (TPE) et petites et moyennes entreprises (PME) qui pratiquent des activités extrêmement variées de production et transformation (ateliers alimentaires, plaquistes, chaudronnier, savonnier, plombier etc.), majoritairement compatibles avec une implantation au sein du tissu urbain tout comme la logistique urbaine. Afin de rapprocher l'emploi des habitants et les locaux artisanaux de leurs salariés dans le principe de la ville des proximités et de réconcilier la ville avec sa fonction productive et d'économie circulaire, il convient de développer une offre de locaux d'artisanat implantée au sein du tissu urbain mixte. Cette offre de locaux doit à la fois permettre de répondre aux besoins des entreprises artisanales et de maintenir et développer de l'emploi local. Dans un

contexte de raréfaction du foncier et face à la pression du marché immobilier du logement, il convient de veiller à la préservation d'une mixité fonctionnelle réelle au sein du tissu urbain. La bonne intégration de ces nouvelles implantations au sein du tissu urbain sera recherchée en veillant notamment à maîtriser les externalités générées.

- En second lieu, les locaux industriels et logistiques répondent à des types d'activités nécessitant des surfaces plus importantes et générant des externalités potentiellement moins compatibles avec la proximité du tissu résidentiel. L'implantation et le maintien de ces entreprises sont ainsi prioritaires au sein des parcs d'activités. Il s'agit donc de garantir la pérennité des sites économiques existants à travers un zonage adapté, d'inciter leur requalification et la modernisation des secteurs en perte de vitalité. L'extension de certains parcs peut également être autorisée afin de répondre à la demande de besoin en implantation d'activités productives.

Les choix de répartition de l'offre foncière et des activités économiques sur le territoire visent à répondre aux besoins des entreprises et des actifs du territoire et à réduire le déséquilibre socio-économique. La qualité de l'insertion dans le tissu urbain environnant doit également faire l'objet d'une attention particulière car elle contribue à une meilleure acceptation des projets par les usagers, à redonner aux salariés un environnement de travail de qualité et au-delà, à apporter une image identitaire de qualité.

Dans le contexte d'adaptation au changement climatique et de transition énergétique, le développement de la logistique fluviale et ferroviaire et de l'économie circulaire est à favoriser.

Un point d'attention particulier est porté sur l'accueil des entreprises au sein du territoire des communes Gardiennes de l'Eau. Territoire historiquement économique et attractif, la stratégie d'accueil des entreprises y est aujourd'hui conditionnée par l'enjeu de protection de la ressource. Il s'agit d'accompagner les entreprises présentes et futures dans la prise en compte de ce nouveau paradigme et de préserver le dynamisme économique de ce territoire.

□ DÉVELOPPER LA VILLE ANIMÉE ET PRODUCTIVE

► Appuyer les initiatives en faveur d'une économie de proximité, productive et circulaire

Historiquement, les fonctions productives de l'économie avaient leur place au sein des villes. Ces dernières décennies, la désindustrialisation puis la pression immobilière ont suscité une mutation du tissu urbain, entraînant la transformation de nombreux sites économiques implantés au cœur des villes en sites dédiés à l'habitat. Les fonctions de la ville s'appauvrissent, entraînant notamment une perte de dynamisme des centralités et une relocalisation des offres d'emplois en périphérie. Or, les enjeux soulevés par la crise sanitaire et le changement climatique incitent à favoriser le déploiement d'une économie de proximité, à la fois productive et circulaire. À cette fin, il convient de :

- Encourager le maintien des entreprises au sein du tissu urbain, notamment d'entreprises aux activités productives, afin d'ancrer l'emploi au plus près des habitants et de réconcilier la ville avec sa fonction productive ;
- Intégrer une programmation économique dans les opérations d'ensemble en proposant des formes d'immobilier pour des quartiers mixtes et vivants (commerce, tertiaire, activité, artisanat, logistique urbaine...) ;
- Favoriser la création de lieux relais de l'activité économique en lien avec les nouveaux modes de travail (ruche, co-working, tiers-lieux, fablab...).

La mixité au sein des opérations est autorisée dans l'ensemble des tissus mixtes mais aussi incitée.

► Favoriser la qualité des aménagements économiques, notamment dans les parcs d'activités

Dans la perspective de prise en compte des enjeux d'adaptation au changement climatique et de transition énergétique en lien avec les objectifs du PCAET, il s'agit de définir des principes d'action favorisant la conception et la réalisation d'opérations d'aménagement économique et d'immobilier d'entreprises répondant à ces enjeux.

L'approche qualité de l'aménagement économique des parcs d'activités est en particulier renforcée, dans la continuité des actions entreprises depuis la charte des parcs du XXI^{ème} siècle, avec des cibles ambitieuses variées sur la qualité du bâti, des espaces publics et sur le volet de la performance énergétique. Il s'agit de développer l'aménagement économique autour de six valeurs :

- Densité : organiser une utilisation raisonnée du foncier et rationaliser la répartition des usages ;
- Mixité : faire du parc un véritable lieu de vie pour les usagers. Des cellules commerciales, des services de restauration circonscrits à un périmètre restreint (pour éviter la mutation du parc en

zone commerciale) ou encore des espaces réservés aux logements peuvent être autorisés dans certains parcs d'activités. Ceci doit également se traduire par une exigence de qualité urbaine, architecturale et paysagère ;

- Insertion urbaine : traiter de manière qualitative l'interface entre les parcs d'activités et le tissu urbain environnant et développer les maillages pour une meilleure intégration urbaine (aménagement qualitatif des abords, aménagements paysagers...) ;
- Mobilité : organiser le parc comme un lieu efficace pour toutes les mobilités, grâce à un espace public de qualité et encourager les alternatives au transport automobile, mais également la mobilité des marchandises et l'accessibilité des infrastructures numériques ;
- Performance écologique : faire du parc d'activités un support de la biodiversité et réduire l'empreinte écologique de ce parc en favorisant des démarches innovantes ;
- Efficacité énergétique : maîtriser et optimiser les consommations d'énergies et le développement des énergies renouvelables.

■ PROMOUVOIR UNE OFFRE COMMERCIALE ÉQUILIBRÉE ET DE QUALITÉ SUR LE TERRITOIRE

Le commerce et les services marchands jouent un rôle économique par les emplois qu'ils génèrent, répondent aux besoins de la population et contribuent à l'organisation d'un tissu urbain mixte et fonctionnel. La métropole propose une offre commerciale variée, allant des grands centres commerciaux au commerce et à l'artisanat de quartier. Toutefois, la dégradation de la dynamique commerciale des centres villes, les problématiques de mobilité et la recherche d'une vie locale animée conduisent à réorganiser l'armature commerciale afin de répondre à tous les besoins, des plus quotidiens aux plus occasionnels.

□ CONFORTER LES CENTRALITÉS COMMERCIALES URBAINES

Pour accompagner la dynamique commerciale du territoire métropolitain et la stratégie commerciale portée par la MEL, deux orientations sont prioritaires :

- Conforter la synergie entre centralités urbaines et commerces, notamment en améliorant l'accessibilité et les connexions, en mettant en valeur les formes urbaines et l'espace public ;
- Donner la priorité au développement du commerce et des services de proximité en promouvant une diversité et une densité d'usages et de services (équipements, services publics, offre culturelle, de loisirs, services de santé, etc.).

Les centralités commerciales urbaines, déclinées au regard de l'armature urbaine, ont vocation à accueillir de façon prioritaire l'offre commerciale métropolitaine. Des centralités commerciales urbaines secondaires peuvent être créées dans certaines zones urbaines mixtes les plus denses, à l'exception des villes et villages durables, afin de répondre aux besoins complémentaires des métropolitains.

► Renforcer le rayonnement de la centralité commerciale urbaine métropolitaine

Le cœur métropolitain accueille la centralité urbaine commerciale métropolitaine. Par son rayonnement au-delà du territoire, la diversité de son offre, la concentration spatiale des activités commerciales et leur synergie avec les autres fonctions urbaines, celle-ci contribue au renforcement de l'attractivité du cœur métropolitain, conforte l'attractivité touristique et le rôle de porte d'entrée métropolitaine. Il convient de soutenir le développement et la diversification de l'offre commerciale afin de conforter le rayonnement du cœur métropolitain.

► Favoriser le rayonnement des centralités commerciales urbaines d'agglomération et des villes de la couronne urbaine

Les centralités commerciales urbaines d'agglomération et des villes de la couronne urbaine rayonnent sur une grande partie du territoire métropolitain et ont vocation à disposer d'une large offre répondant à des besoins occasionnels.

Dans ces deux niveaux de centralités commerciales urbaines, il s'agit de soutenir le développement de l'offre commerciale, de permettre sa (re)localisation et sa diversification. Afin de ne pas générer sur le territoire de concurrence commerciale, la complémentarité des nouvelles implantations commerciales avec l'offre existante est recherchée. Le développement commercial ne doit pas générer d'incidence négative sur les fonctionnements urbains et la qualité architecturale, urbaine et paysagère des constructions et aménagements.

Par ailleurs, pour accompagner l'évolution des comportements de consommation, les installations et équipements liés au développement de la ville intelligente et connectée sont particulièrement favorisés dans la centralité commerciale urbaine métropolitaine et dans les centralités commerciales urbaines d'agglomération.

► Conforter les centralités commerciales urbaines d'appui et relais

Les centralités commerciales urbaines d'appui et relais ont vocation à réunir un ensemble de commerces de petite taille et/ou de moyenne surface répondant à des besoins courants et hebdomadaires.

► Préserver et développer les centralités commerciales urbaines de proximité des villes et villages durables

Plus l'offre commerciale concerne des produits d'usage courant, moins la distance à parcourir doit être grande. Les centralités commerciales urbaines de proximité doivent garantir un accès équitable aux commerces de détail et aux services de proximité, contribuant ainsi à un cadre de vie de qualité. Ces centralités de proximité ont vocation à être confortées ou créées dans toutes les communes identifiées en villes et villages durables. Cette offre est prioritairement accessible en modes doux

(piéton/vélo) tout en permettant l'accessibilité motorisée pour favoriser les flux nécessaires au maintien de leur activité. Leur création peut être envisagée autour des pôles d'échanges en transports divers.

☐ **MAITRISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE COMMERCIALE INTERMÉDIAIRE**

► Rationaliser les implantations dans les centralités commerciales complémentaires

Certaines entrées de ville et certains linéaires urbains le long d'axes routiers importants et/ou des secteurs déjà constitués et/ou identifiés pour leur vocation commerciale spécifique, complètent le maillage de centralités commerciales urbaines sur le territoire métropolitain. Elles sont préservées et ont vocation à accueillir une offre nécessairement complémentaire à celle existante ou à développer dans la zone de chalandise. Cette offre peut donc répondre à des besoins du quotidien ou plus occasionnels.

Afin de ne pas aggraver les déséquilibres commerciaux sur le territoire, la limitation du développement ou de la création de centralités commerciales complémentaires est recherchée.

► Contenir le développement commercial diffus

Par nature, certains espaces urbanisés n'ont pas de vocation commerciale première : secteurs à dominante résidentielle, entrées de ville et linéaires non identifiés comme centralité commerciale complémentaire, les zones d'activités, espaces sportifs, culturels ou de loisirs situés hors des centralités urbaines commerciales.

Pour préserver l'équilibre de l'armature commerciale métropolitaine, les implantations commerciales en dehors des centralités urbaines commerciales et des centralités commerciales complémentaires sont régulées. Il s'agit de laisser des possibilités d'implantation pour des commerces et services isolés et divers, qui ont prioritairement vocation à répondre aux besoins courants des habitants ou, plus ponctuellement sur des sites spécifiques, d'usagers tels que des employés, des touristes... Dans ce type de cas, la création ou l'extension d'une cellule commerciale doit être réservée aux services et commerces de proximité, et doit rester limitée en terme de surface de plancher. Concernant les zones d'activités, les offres de commerces et de services doivent être limitées et ne sont pas la cible prioritaire d'accueil des parcs d'activité. Ces offres doivent rester complémentaires et accessoires aux activités économiques principales plus lourdes (industrie, artisanat, logistique etc.) et être destinées principalement aux salariés de la zone.

☐ **ACCOMPAGNER LES NOUVEAUX MODES DE CONSOMMATION**

La volonté de consommer plus local, accélérée par la crise sanitaire, vise à accompagner la vitalité du commerce de proximité, des circuits courts et de l'économie circulaire, que cela soit pour les produits alimentaires ou manufacturés.

En parallèle, avec l'essor du e-commerce, l'implantation des activités commerciales de type points de retraits ou points de livraison dans les centralités urbaines commerciales (logistique urbaine) doit être encadrée et déployée prioritairement au sein des entrées de ville identifiées, en complément d'une offre commerciale existante et dans les pôles d'échanges de transport (gares, stations de métro et de tramway, etc.). Ces activités n'ont pas vocation à s'implanter spécifiquement dans les linéaires commerciaux et centralités, en particulier quand aucun comptoir de retrait physique n'est présent.

☐ **RESTRUCTURER LES PÔLES COMMERCIAUX MONOFONCTIONNELS D'AGGLOMÉRATION**

Le territoire dispose d'une offre conséquente et spatialement bien répartie de pôles commerciaux d'agglomération. Ces grands pôles autrefois de périphérie sont pour la plupart maintenant intégrés dans le tissu urbain et présente toujours une grande offre de stationnement et une bonne accessibilité. Afin de préserver l'équilibre commercial à l'échelle de la métropole, aucun nouveau pôle commercial mono fonctionnel d'agglomération ne peut être créé.

Par ailleurs, pour ces pôles commerciaux monofonctionnels existants, quatre objectifs sont poursuivis :

- Limiter la consommation foncière en n'autorisant pas d'extension au-delà des périmètres actuels des pôles ;
- Limiter le développement des surfaces de vente ;

- Permettre la diversification des activités commerciales vers des activités économiques nécessitant une bonne accessibilité voire des grands fonciers comme les activités productives ou logistiques ;
- Améliorer la qualité urbaine, architecturale et environnementale des sites et encourager le développement des modes de déplacement doux.

☐ **PROMOUVOIR UN TISSU COMMERCIAL PLUS DURABLE ET QUALITATIF**

Dans tous les types de situation, la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale des implantations commerciales doit faire l'objet d'un soin particulier.

Dans les centralités urbaines commerciales, un effort particulier en termes de traitement des espaces publics, mais aussi de traitement architectural et d'insertion des façades commerciales est nécessaire afin d'améliorer la qualité générale de ces secteurs fréquentés et d'affirmer leur rôle de centralité.

Dans les centralités commerciales complémentaires, ainsi que dans le tissu diffus, la qualité globale des implantations commerciales fait l'objet de recommandations et / ou prescriptions qui peuvent être spécifiques à leur localisation et aux tissus urbains environnants.

Au-delà des préconisations en matière d'optimisation du foncier et de qualité globale, le devenir des centres commerciaux monofonctionnels doit être accompagné pour permettre une dynamique de transformation, de requalification et de modernisation de ces pôles vers des espaces plus durables. Trop longtemps, ceux-ci ont fonctionné de manière déconnectée du reste du tissu urbain, sur la base d'un modèle dédié à la voiture individuelle. Il s'agit ainsi d'encourager et d'accompagner les démarches de restructuration urbaine et commerciale des pôles commerciaux identifiés. Ces démarches doivent s'inscrire dans le cadre de projets urbains élargis et concertés, dont l'objectif général est d'aller vers plus d'intégration urbaine, de diversification fonctionnelle et d'optimisation du foncier. L'amélioration de la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale des centres commerciaux monofonctionnels est primordiale, que cette amélioration se fasse dans le cadre d'un des projets urbains élargis ou au fur et à mesure des aménagements et constructions mis en œuvre dans le périmètre du pôle commercial existant. Par ailleurs, les pôles commerciaux monofonctionnels sont appelés à contribuer activement aux orientations relatives à l'adaptation au changement climatique et la transition énergétique. Les grandes surfaces de toitures commerciales et de stationnement présentent une opportunité pour développer des solutions énergétiques d'ampleur faisant appel aux énergies renouvelables. La végétalisation des espaces libres et du bâti ainsi que le développement des qualités environnementales de cette végétalisation sont encouragés de même que les modes de gestion durable et intégrée des eaux pluviales.



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
(PADD)

TRADUCTION GRAPHIQUE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

PLU APPROUVÉ PAR LE CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 28 JUIN 2024

Schéma d'orientation
 Accompagner les dynamiques territoriales

Territoires de dynamique urbaine

Cœur métropolitain : développer et accroître l'attractivité du cœur métropolitain en soutenant l'intensification des fonctions urbaines métropolitaines et en en faisant un des territoires emblématiques de la transition énergétique et de l'adaptation au changement climatique

Villes centres d'agglomération : affirmer leur rôle en renforçant et en permettant la diversification des fonctions urbaines métropolitaines

Couronne urbaine du cœur métropolitain et des centres villes d'agglomération : accompagner les dynamiques urbaines

Couronne urbaine, la ville du canal : accompagner les mutations de la ville du canal urbain en valorisant la présence de la voie d'eau dans toutes ses composantes, en confortant l'offre en équipements et services, en promouvant le développement d'une offre diversifiée de logements, en préservant et développant les tissus naturels et en développant les solutions de mobilité alternatives à la voiture utilisée seule

Territoires de dynamiques spécifiques

Val de Marque : valoriser le Val de Marque en préservant les paysages, la valeur environnementale et en améliorant l'accessibilité

Vallée de la Lys et villes jumelles : conforter la dynamique transfrontalière

Couronne urbaine, l'Arc Sud Est : conforter le rayonnement de l'Arc sud-est en accompagnant les dynamiques urbaines et économiques, en confortant sa desserte en transports en commun et en valorisant son rôle d'entrée sud de l'agglomération centrale

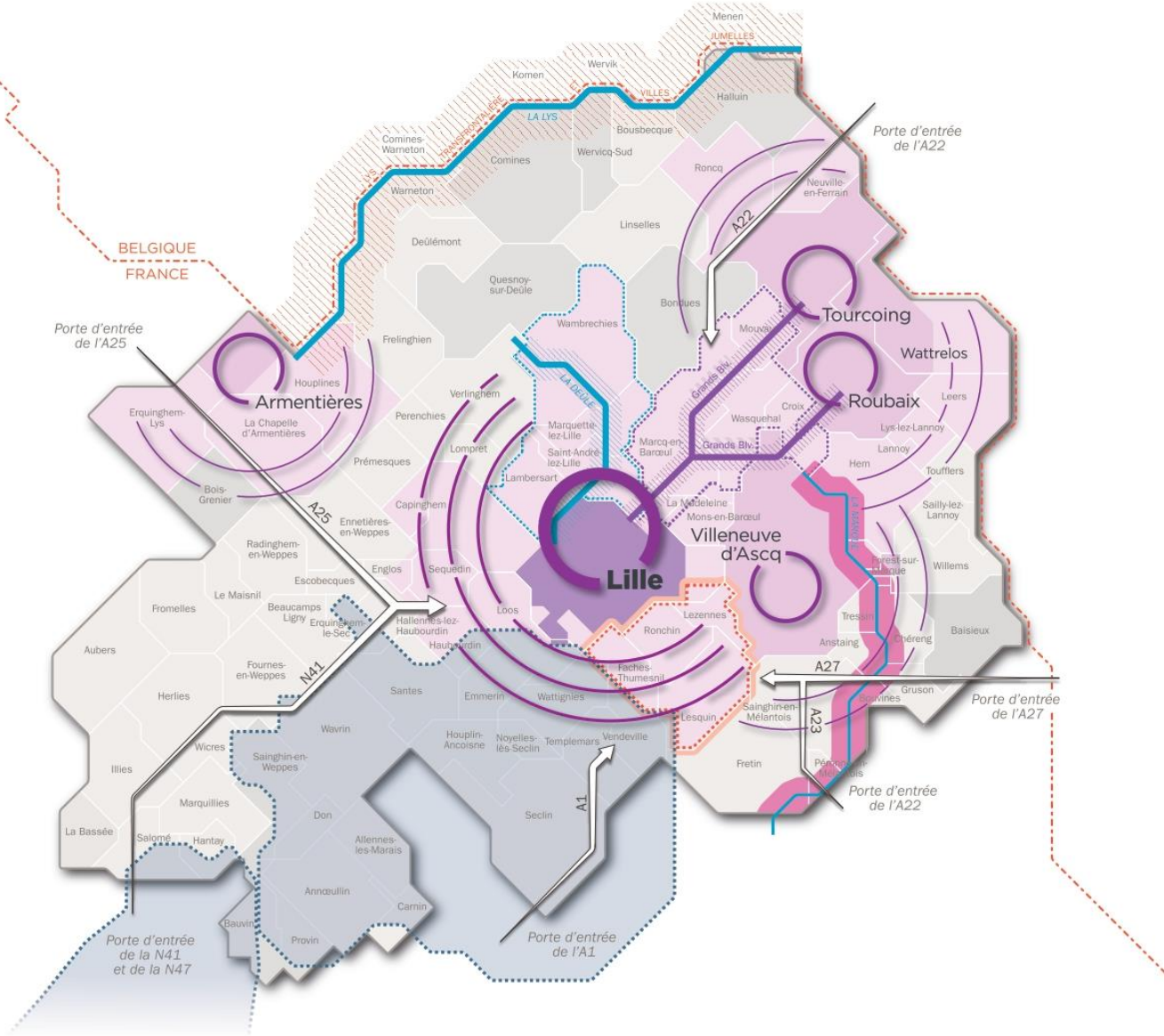
Couronne urbaine, la ville du grand boulevard : affirmer le rôle structurant des villes du Grand Boulevard et y garantir la qualité urbaine en intensifiant les dynamiques urbaines, en intégrant mieux le Grand boulevard dans la ville et en mettant en valeur et en développant le patrimoine urbain, paysager et architectural

Territoire des Gardiennes de l'Eau : accompagner le nouveau modèle de développement du territoire des villes Gardiennes de l'eau en préservant les espaces naturels et agricoles, en dynamisant le renouvellement urbain, en assurant un développement économique compatible avec la ressource en eau et en accompagnant la pérennisation et la transformation de l'agriculture

Territoire des villes d'appui et villes relais : conforter leur rôle d'animation des territoires péri-urbains en y développant le logement, l'activité économique et les services

Territoire des villes et villages durables : assurer un avenir harmonieux des villes et villages durables en respectant leur diversité et en valorisant leurs paysages

Portes d'entrées métropolitaines
 Frontière franco-belge



↘ Schéma d'orientation
**Un aménagement du territoire garant
de l'équilibre entre la préservation des espaces
naturel et agricole et le développement urbain**

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

- Favoriser la mobilisation du foncier en renouvellement dans les espaces urbains
- ➡ Développer une offre foncière à vocation économique en extension*
- ➡ Développer une offre foncière à vocation mixte en extension*
- * Ne sont représentés que les secteurs majeurs de développement économique d'une surface supérieure ou égale à 20 ha et mixte d'une surface supérieure ou égale à 10 ha*
- Intensifier l'usage du foncier à proximité des axes de transports structurants existants et à venir

**Proscrire l'extension urbaine dans
les secteurs à forte valeur ou
sensibilité environnementale**

- Dans les réservoirs de biodiversité et les zones humides avérées jouant un rôle essentiel dans la préservation de la ressource en eau
- Dans les aires d'alimentation des captages (sauf exception)

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

- Reconnaître les espaces agricoles et naturels comme éléments structurants de l'organisation du territoire
- Faire des hémicycles des lieux de haute qualité paysagère conciliant les usages agricoles et urbains
- Travailler une transition progressive de la ville vers la campagne

- Réseau routier majeur
- Réseau fluvial
- Train Express Régional
- Ⓜ Accessibilité ferroviaire européenne et nationale
- ✈ Aéroport Lille-Lesquin
- Métro/Tramway
- Projet de transport urbain structurant
- Frontière franco-belge

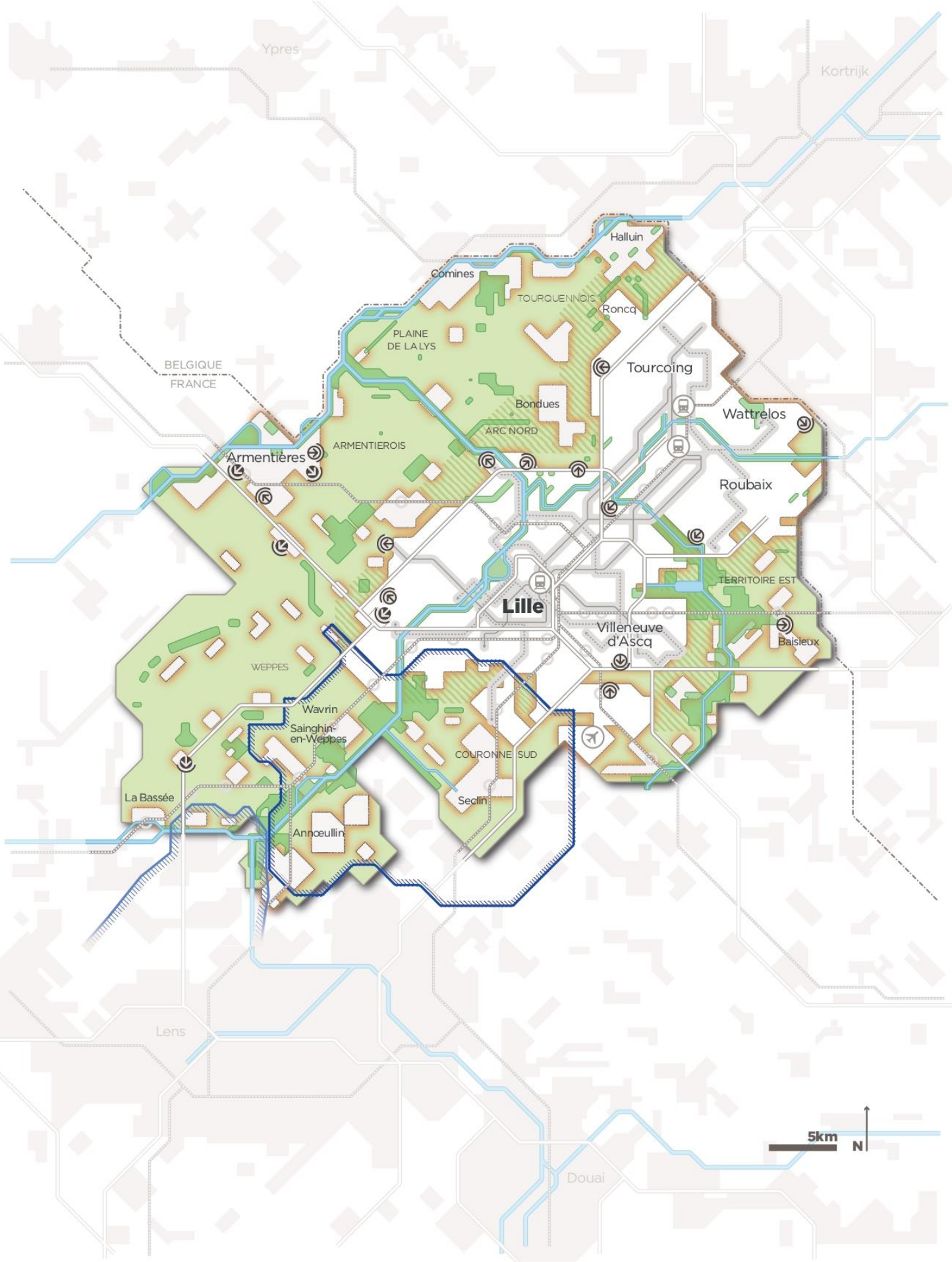


Schéma d'orientation Favoriser le rayonnement économique et créer les conditions de son développement pour dynamiser l'emploi

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

- Favoriser la mixité des fonctions urbaines, l'accueil d'activités économiques, industrielles et productives
- Maintenir les fonctions économiques et optimiser l'usage du foncier des parcs d'activités
- Développer une offre foncière à vocation économique en extension*.

*Ne sont représentés que les secteurs majeurs de développement économique d'une surface supérieure ou égale à 20 ha.

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

- Renforcer le cœur métropolitain pour accroître l'attractivité et le rayonnement de la métropole
- Affirmer le rôle des villes centres d'agglomération dans l'attractivité du territoire métropolitain
- Conforter l'axe du grand boulevard en intensifiant les fonctions urbaines

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

- Favoriser la diversification de l'activité aux abords du canal en intégrant la dimension fluviale
- Consolider les domaines d'activités innovants et les dynamiques du territoire
 1. Euralille,
 2. Eurasanté,
 3. Euratechnologies,
 4. Union,
 5. Plaine Images,
 6. Haute Borne,
 7. Euralimentaire,
 8. Blanchemaille,
 9. Agtech

- Développer la place de l'Université de Lille en tant qu'acteur central du développement économique
- Favoriser une synergie économique avec les territoires transfrontaliers et voisins

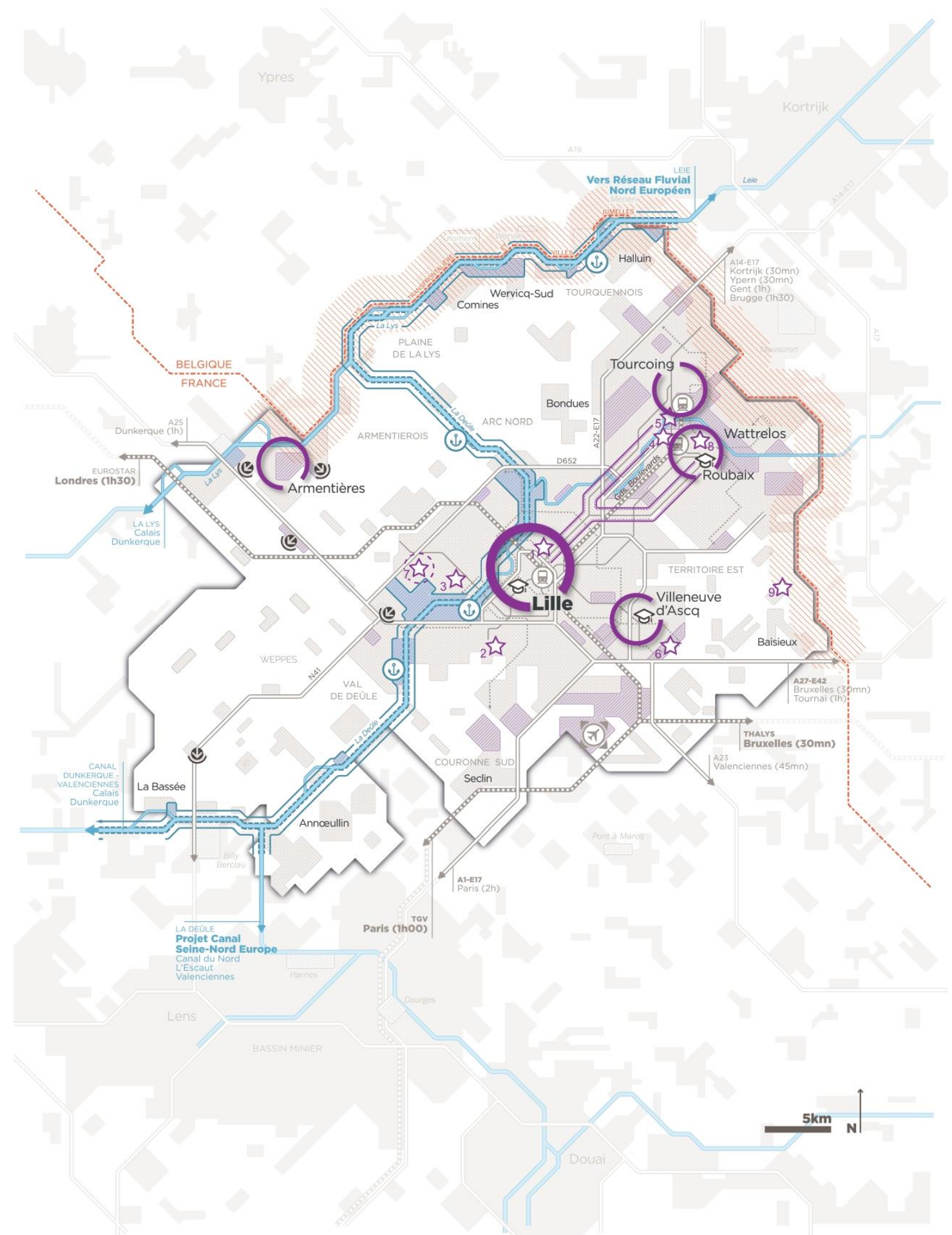
Favoriser la mise en oeuvre du projet agricole et alimentaire du territoire

- Accompagner le développement du site d'excellence économique Euralimentaire
- Préserver l'activité agricole, soutenir sa diversification et développer les circuits de distribution locaux sur l'ensemble du territoire

S'appuyer sur les infrastructures de transport structurantes dans le choix de répartition de l'activité économique

- Favoriser l'intensification des liaisons portuaires et le développement de la logistique fluviale en tirant profit du projet Canal Seine Nord
- Préserver les zones portuaires existantes, contribuer à leur requalification et à leur développement
- Mise à grand gabarit de la Lys et de la Deûle
- Modernisation de l'offre aéroportuaire

- Espace urbanisé
- Réseau routier majeur
- Réseau fluvial
- TGV
- Accessibilité ferroviaire européenne et nationale
- Aéroport Lille-Lesquin
- Métro/Tramway
- Projet de transport urbain structurant
- Frontière franco-belge



➔ Schéma d'orientation
Promouvoir une offre commerciale équilibrée et de qualité sur le territoire

Conforter les centralités commerciales urbaine

- Renforcer le rayonnement de la centralité commerciale urbaine métropolitaine
- Favoriser le rayonnement des centralités commerciales d'agglomération
 - Favoriser le rayonnement des centralités commerciales des villes de la couronne urbaine
- Conforter les centralités commerciales urbaines d'appui et relais
 - Préserver et développer les centralités commerciales urbaines de proximité dans les villes et villages durables

Maîtriser le développement de l'offre commerciale intermédiaire

- Rationaliser les implantations dans les centralités commerciales complémentaires et contenir le développement commercial diffus

Restructurer les pôles commerciaux monofonctionnels

- Pôles commerciaux monofonctionnels

- Espace urbanisé
- Réseau routier majeur
- Réseau fluvial
- Train Express Régional
- Accessibilité ferroviaire européenne et nationale
- Aéroport Lille-Lesquin
- Frontière franco-belge

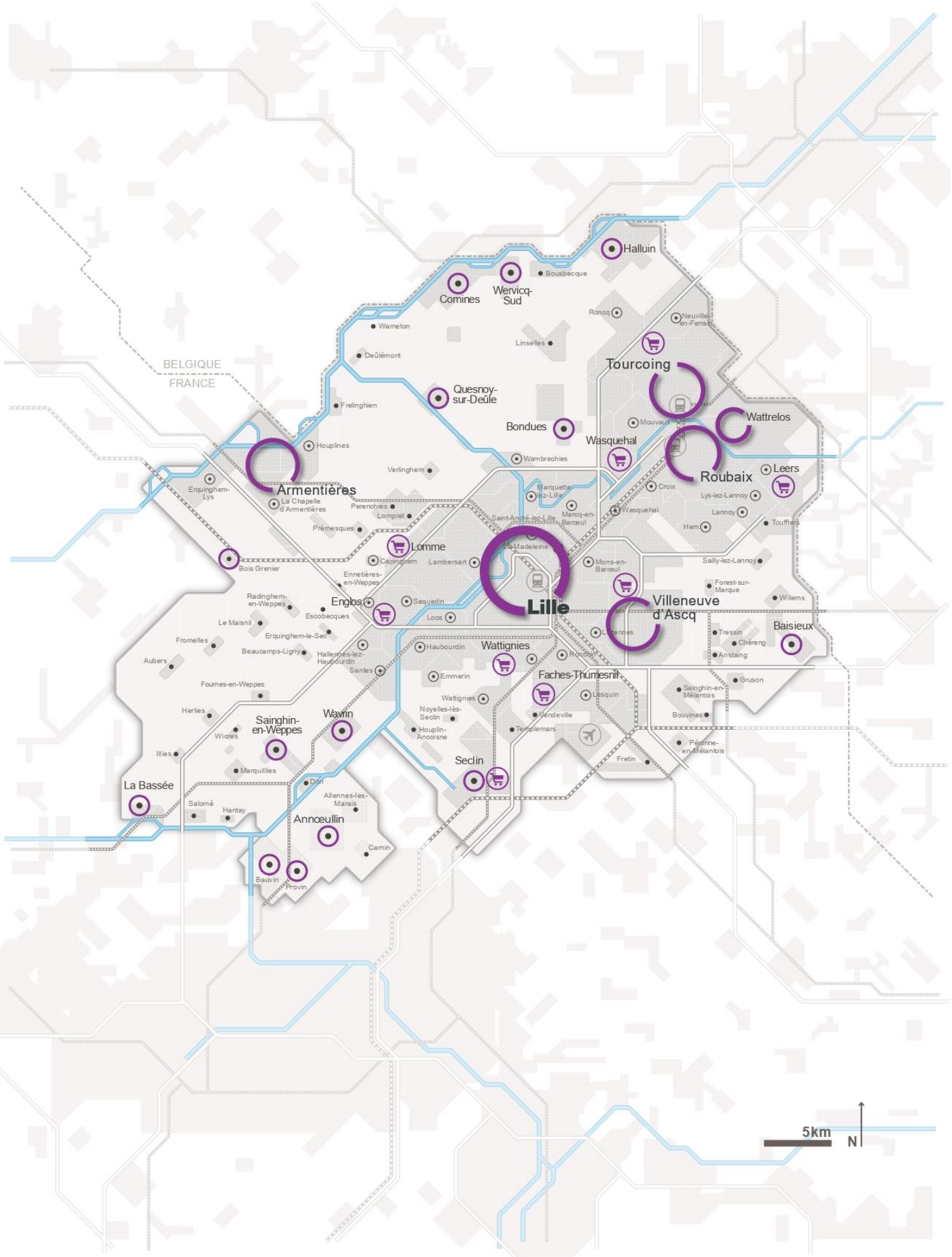


Schéma d'orientation
**Renforcer l'attractivité de la métropole
et affirmer son rôle de capitale régionale
à travers son offre de mobilité**

Améliorer l'accessibilité au territoire

Conforter les portes d'entrées multimodales

-  Internationale
-  Nationale
-  Favoriser l'interconnexion des réseaux structurants de déplacements (TER, métro, tramway, autoroutier)

Améliorer l'accessibilité multimodale de la métropole

-  Conforter et optimiser le réseau ferroviaire à grande vitesse en améliorant les infrastructures et services de transport ferroviaires vers les métropoles européennes

-  Favoriser l'intensification des activités fluviales et fluvestres en lien avec le canal Seine-Nord Europe

Favoriser la desserte ferroviaire du territoire

Accompagner le projet de Services Express Métropolitains (SEM) de l'étoile ferroviaire de Lille

-  Renforcer les liaisons ferroviaires avec l'ensemble du territoire euro-métropolitain
-  Renforcer les liaisons ferroviaires avec l'ensemble de la Région Hauts-de-France
-  Permettre la réalisation du réseau express Hauts-de-France

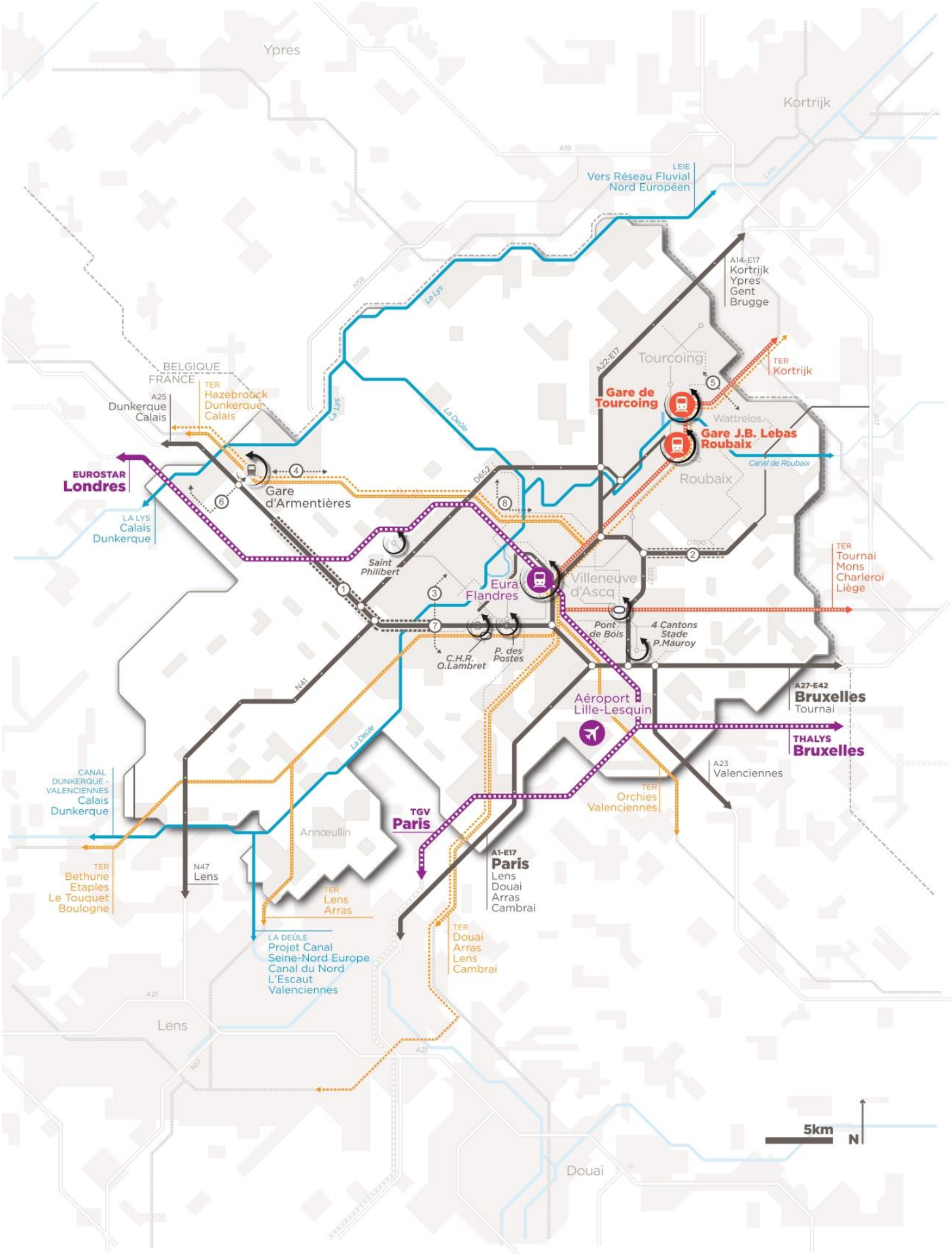
Fiabiliser la circulation sur le réseau routier

Renforcer la robustesse du réseau routier magistral

-  Aménagement d'une 3ème voie sur l'A25 dans le sens Dunkerque vers Lille (pour covoiturage et véhicules propres)
-  Réaménagement de la RM 700 entre la M6d et la M952 (Recueil)

-  Liaison Intercommunale Nord-Ouest (lino)
-  Liaison Octroi-Houplines-Armentières
-  Liaison Tourcoing-Wattrelos 4° secteur
-  Diffuseur d'Armentières
-  Echangeur Lino A25
-  Lino Nord

-  Espace urbanisé
-  Frontière franco-belge
-  Métro / Tramway
-  Projet de transport urbain structurant



↓

 Schéma d'orientation

 Favoriser le report modal et promouvoir

 une offre de déplacement alternative

 à la voiture particulière

Optimiser les pratiques de mobilité en faveur des modes de transports durables et en apportant une réponse graduée sur l'ensemble du territoire

- Favoriser l'accès aux axes de transports ferroviaires et inciter au report modal grâce à la mise en oeuvre d'un réseau de parcs relais et au développement des mobilités actives
- Conforter les possibilités de parcours en transports en commun performants (Tram+méto+BHNS existants et futurs) et inciter au report modal grâce à la mise en oeuvre d'un réseau de parcs relais et au développement des mobilités actives
- Intensifier l'usage du foncier à proximité des axes de transports structurants existants et à venir
- Renforcer l'intermodalité autour des gares structurantes
- Pôles d'échanges multimodaux existants à promouvoir
- Pôles d'échanges multimodaux à aménager
- Favoriser le déploiement de l'électromobilité et de l'autopartage

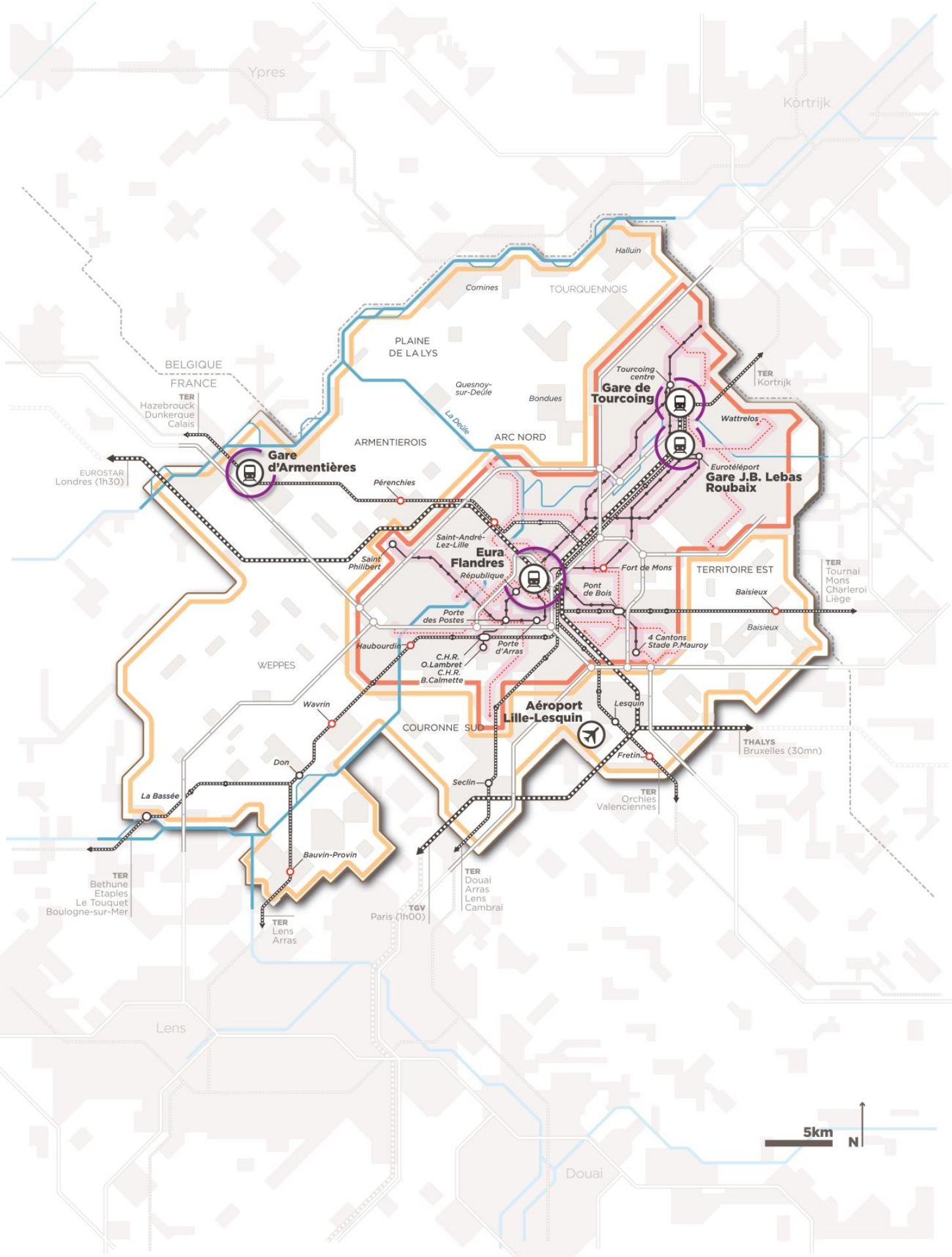
Accompagner les changements de comportements de mobilité et la mutation du parc automobile

- Favoriser le déploiement de l'électromobilité, de l'autopartage et le covoiturage sur l'ensemble du territoire
- Permettre le développement du maillage cyclable intercommunal hiérarchisé (prioritaire et secondaire) sur l'ensemble du territoire

- Espace urbanisé
- Réseau routier majeur
- Réseau fluvial
- TGV
- Train Express Régional
- Frontière franco-belge

Améliorer le maillage en transport en commun

- Permettre l'arrivée de nouvelles offres de transports en commun structurants
- Conforter les réseaux de métro et tramway existants
- Développer le maillage du réseau de bus sur l'ensemble du territoire



↘ Schéma d'orientation
Améliorer le cycle de l'eau

Préserver et reconquérir les ressources en eau souterraines

- Dans l'aire d'alimentation des captages du Sud de Lille
- Dans l'aire d'alimentation des captages de Salomé

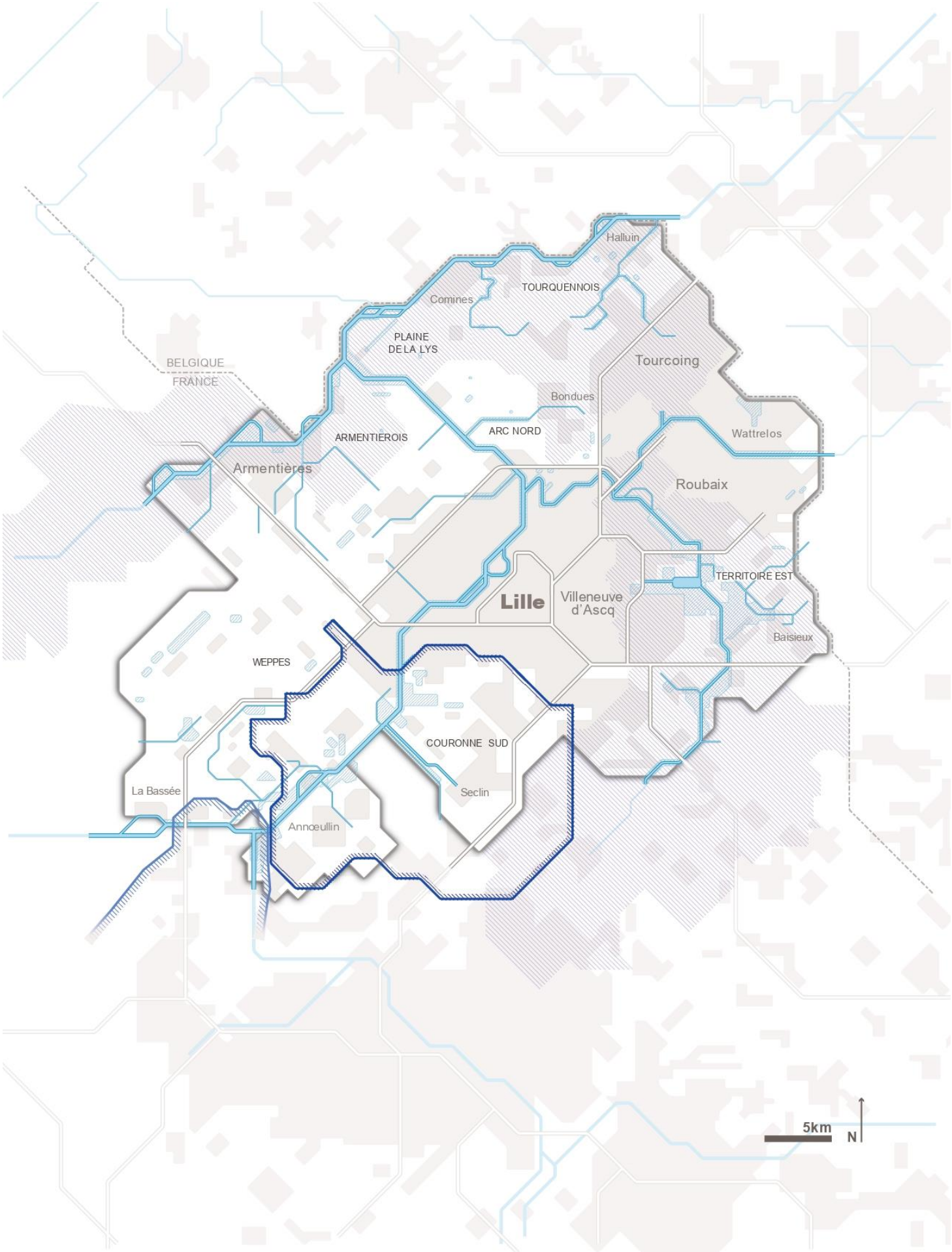
Assurer le maintien et le renforcement des fonctionnalités des zones humides et milieux aquatiques locaux

- Dans les Zones Humides Locales
- Dans les milieux aquatiques tels que les cours d'eau et fossés

Se prémunir contre le risque d'inondation

- Dans le périmètre des Plans de Prévention des Risques Inondation
- Faire preuve d'excellence dans la gestion urbaine des eaux pluviales

- Espace urbanisé
- Réseau routier majeur
- Réseau fluvial
- Frontière franco-belge



↳ Schéma d'orientation
Préserver et reconquérir la trame verte et bleue

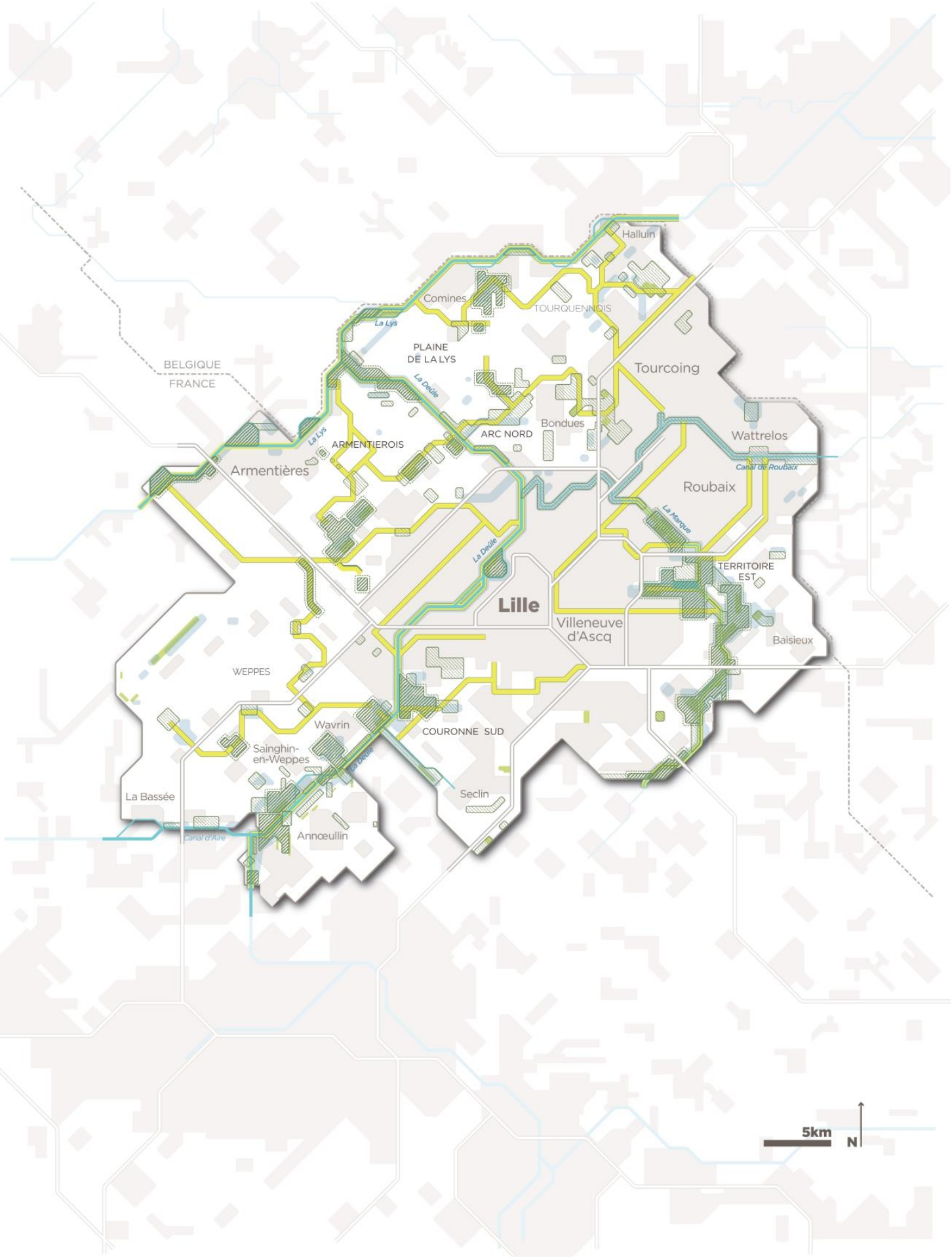
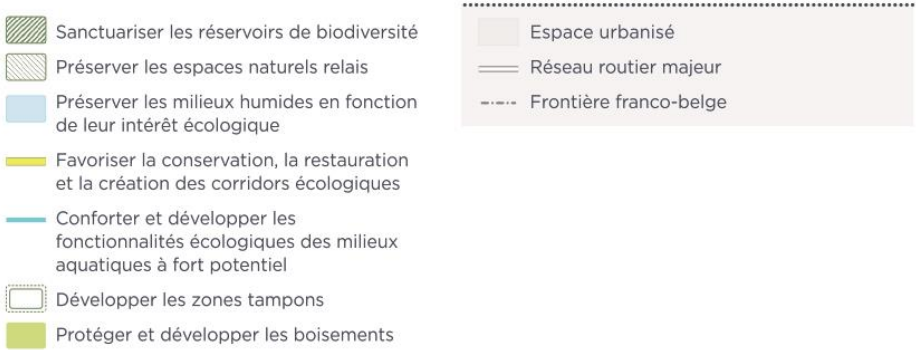


TABLE DES MATIÈRES

PREAMBULE : LE SENS DU PROJET DE TERRITOIRE À L'HORIZON 2035..... 5

- Les objectifs poursuivis pour la révision du PLU 7
- Les quatre volets du Projet d'Aménagement et de Développement Durables 8
 - *Un nouvel élan durable en matière d'attractivité et de rayonnement.....8*
 - *Un aménagement du territoire performant et solidaire 8*
 - *Une stratégie innovante et exemplaire sur le plan environnemental 8*
 - *Une métropole facilitatrice pour bien vivre au quotidien 8*
- Le projet d'aménagement et de développement durables 9

UN NOUVEL ÉLAN DURABLE EN MATIÈRE D'ATTRACTIVITÉ ET DE RAYONNEMENT 11

- Conforter l'attractivité de la Métropole Européenne et affirmer son rôle de capitale régionale.....13
 - *Renforcer l'attractivité de l'économie métropolitaine, sa compétitivité et son caractère innovant.....13*
 - ▶ Renforcer les domaines d'activités stratégiques de la métropole, relais de l'adaptation aux transitions 13
 - ▶ Concevoir l'aménagement du territoire pour créer un véritable maillage des écosystèmes économiques et participer à leur développement 13
 - ▶ Favoriser les conditions du développement de l'innovation 14
 - ▶ Devenir une métropole universitaire de rang européen.....14
 - ▶ Renforcer la vocation touristique de la MEL et l'accueil de manifestations à fort potentiel de rayonnement.....15
 - *Améliorer l'accessibilité au territoire et favoriser son ouverture.....15*
 - ▶ Favoriser l'accès ferroviaire à grande vitesse et améliorer l'aménagement autour des hubs métropolitains 15
 - ▶ Améliorer la desserte ferroviaire euro-régionale.....15
 - ▶ Favoriser l'intensification des activités fluviales et fluvestres 16
 - ▶ Accompagner la modernisation de l'aéroport Lille-Lesquin 16
 - ▶ Fiabiliser la circulation sur le réseau routier magistral 16
 - ▶ Développer les continuités cyclables à l'échelle de l'Eurométropole 16
 - *Affirmer les centralités de la métropole comme lieu prioritaire de développement.....17*
 - ▶ Renforcer le cœur métropolitain pour accroître le rayonnement et l'attractivité de la métropole 17
 - ▶ Affirmer le rôle des villes centres d'agglomération dans l'attractivité du territoire métropolitain.....18
 - *Développer l'attractivité résidentielle en répondant aux besoins des habitants 18*
 - ▶ Promouvoir la diversité et la qualité du parc de logements 18
 - ▶ Faciliter la vie des ménages en développant l'accès aux services de proximité comme aux grands équipements.....19
 - ▶ Développer l'offre de nature de proximité et l'accès aux grands espaces de nature métropolitains.....19
 - *Faire des grands équipements des lieux de développement et de promotion du territoire.....20*
 - ▶ Se doter des conditions de valorisation des grands équipements existants.....20
 - ▶ Accompagner l'implantation de nouveaux équipements renforçant les fonctions métropolitaines.....20
 - *Faire de la qualité urbaine et de la richesse du patrimoine architectural, urbain et paysager des leviers de l'attractivité.....21*
 - ▶ Développer des lieux emblématiques de la qualité urbaine, architecturale et paysagère de la Métropole.....21

▶ Améliorer l'image des entrées du territoire, premières vitrines de la MEL depuis l'extérieur	21
▶ Reconnaître le patrimoine remarquable et ordinaire et les opportunités qu'il génère en matière touristique et économique.....	21
■ Favoriser la mise en oeuvre du projet agricole et alimentaire du territoire.....	22
□ <i>Soutenir une agriculture métropolitaine durable en préservant les exploitations et en favorisant les pratiques agricoles responsables</i>	22
▶ Reconnaître les espaces et activités agricoles comme un moteur majeur du développement du territoire	22
▶ Prendre en compte le fonctionnement des exploitations pour leur permettre de s'inscrire dans des démarches durables et vertueuses	22
▶ Permettre le maintien, des activités agricoles existantes sur des sites en attente d'aménagements	23
▶ Préserver les espaces et bâtiments agricoles dans le tissu urbain et permettre le développement de nouvelles formes de production agricoles et alimentaires	23
▶ Encourager l'agriculture métropolitaine à s'inscrire dans des démarches de transitions environnementales	23
□ <i>Renforcer l'économie agricole en accompagnant la mise en oeuvre du projet alimentaire territorial</i>	23
▶ Accompagner le développement du site d'excellence économique Euralimentaire à travers un territoire de projet élargi	23
▶ Accompagner le développement des points de vente directe individuels ou collectifs et des installations nécessaires à la transformation des produits	24
▶ Soutenir les projets contribuant à la structuration de la production alimentaire	24
□ <i>Développer une identité rurale dynamique en permettant la diversification des usages dans les espaces agricoles et naturels.....</i>	24
▶ Permettre le développement et la diversification des activités agricoles pour mieux répondre aux besoins du territoire	24
▶ Permettre l'évolution des usages des bâtiments d'intérêt patrimonial dans les zones naturelles et agricoles.....	24
▶ Encourager le traitement paysager et architectural des exploitations	24
■ Construire la métropole intelligente de demain.....	25
□ <i>Accompagner la transformation numérique de la métropole.....</i>	25
□ <i>Accompagner l'évolution numérique dans les mobilités</i>	25
□ <i>Permettre le développement des services numériques du territoire.....</i>	25
□ <i>Prévoir l'aménagement des réseaux intelligents</i>	25
UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PERFORMANT ET SOLIDAIRE.....	27
■ Répondre aux besoins du territoire dans un objectif de sobriété foncière.....	29
□ <i>Optimiser l'utilisation du foncier dans tous les projets.....</i>	29
▶ Inciter à une utilisation rationnelle du foncier dans l'ensemble des projets	29
▶ Favoriser l'intensification autour des réseaux de transports collectifs très performants.....	29
▶ Garantir la qualité urbaine et du cadre de vie dans la recherche d'optimisation foncière.....	29
□ <i>Préserver les espaces agricoles et naturels et maîtriser l'étalement urbain</i>	30
▶ Prioriser le développement en renouvellement urbain pour la réponse aux besoins .	30
▶ Maîtriser l'étalement urbain.....	31
▶ Proscrire l'extension urbaine dans certains secteurs de forte valeur ou sensibilité environnementale	31
■ Conforter l'armature urbaine à travers une organisation efficace du territoire	32
□ <i>S'appuyer sur l'armature urbaine pour graduer l'offre de logements</i>	32
□ <i>Favoriser les centralités urbaines quel que soit leur niveau dans l'armature urbaine</i>	32
□ <i>Définir des localisations préférentielles des zones d'extension à vocation résidentielle, mixte et économique.....</i>	33
■ Affirmer le rôle structurant de l'armature agricole et naturelle dans le développement métropolitain.....	34

□	Reconnaître les espaces agricoles et naturels comme éléments structurants de l'organisation du territoire.....	34
▶	Préserver la cohérence des plaines agricoles en évitant leur morcellement	34
▶	Maintenir les coupures urbaines dans le développement périphérique des communes.....	34
▶	Contenir le développement des hameaux	34
▶	Reconnaître la diversité des usages dans les espaces agricoles et naturels	34
□	Reconquérir les entrées de ville et de village	34
□	Traiter de façon qualitative les franges entre les espaces urbains et les espaces agricoles et naturels.....	35
▶	Faire des hémicycles des lieux de haute qualité paysagère, conciliants les usages agricoles et urbains	35
▶	Travailler une transition progressive de la ville vers la campagne.....	35
▶	Redonner une valeur d'usage aux franges urbaines	35
■	Valoriser la richesse du patrimoine paysager, urbain et architectural du territoire ...	36
□	Anticiper l'évolution des systèmes patrimoniaux, marqueurs des paysages urbains et ruraux du pays lillois.....	36
▶	Encadrer les évolutions dans l'optique d'un patrimoine vivant	36
▶	Gérer en priorité l'évolution du patrimoine de l'ère industrielle, du patrimoine habité et du patrimoine rural et agricole, les plus exposés aux changements	36
▶	Engager une reconnaissance spécifique des autres patrimoines métropolitains	36
▶	Réussir le mariage architectural et urbain entre passé et avenir.....	36
□	Accompagner la valorisation des ensembles et éléments remarquables de la métropole, supports d'attractivité touristique et lieux d'activités et de vie	37
▶	Concilier la protection du cœur historique de Lille et l'évolution du projet urbain	37
▶	Contribuer à la préservation et encourager la valorisation de la plaine de Bouvines	37
▶	Concourir à la reconnaissance des ensembles urbains et paysagers et naturels remarquables, témoins du passé marchand, industriel et agricole de la métropole	37
▶	Soutenir l'instauration d'une surveillance adaptée au contexte urbain et paysager des monuments remarquables.....	37
□	S'appuyer sur les ensembles et éléments du quotidien comme remparts à la banalisation des paysages et ressources du cadre de vie	38
▶	Maintenir et valoriser les structures paysagères identitaires du territoire, témoins de la diversité et de la typicité des paysages ruraux métropolitains	38
▶	Tenir compte des spécificités des tissus urbains qui caractérisent la ville et les villages lors des projets d'aménagement	38
▶	Permettre la préservation des éléments ponctuels non protégés mais reconnus localement.....	38
▶	Tirer profit de l'histoire de l'exploitation du sous-sol	38
■	Réduire les inégalités socio-spatiales du territoire	39
□	Accrocher les territoires urbains en relégation aux dynamiques de développement métropolitaines.....	39
▶	Réduire les écarts territoriaux en matière d'offre de logements	39
▶	Favoriser les synergies avec les dynamiques de développement locales.....	39
▶	Travailler l'insertion du quartier dans son environnement	39
▶	Répondre aux enjeux de mobilité	40
▶	Ouvrir les vocations de ces quartiers pour favoriser les initiatives, notamment économiques.....	40
▶	Inclure ces quartiers dans les ambitions de la transition énergétique et de la métropole intelligente	40
□	Accompagner les projets urbains des quartiers en politique de la ville.....	40
▶	Permettre la mise en œuvre des projets de renouvellement urbain inscrits dans des dispositifs nationaux.....	40
▶	Accompagner le renouvellement de l'offre de logements dans les secteurs du NPNRU	40
▶	Redonner une vocation économique aux quartiers prioritaires de la politique de la ville.....	41
▶	Permettre la mise en œuvre des actions de gestion urbaine de proximité	41
▶	Favoriser l'appropriation d'un environnement urbain en mutation	41

□	Soutenir le développement des espaces ruraux	41
▶	Développer une offre d'équipements de proximité, mutualisée et accessible	41
▶	Accompagner la revitalisation des centres villages et des centres bourgs	41
▶	Organiser l'accès à la mobilité et au numérique	41
▶	Diversifier les activités économiques	42
■	Accompagner les dynamiques territoriales	43
□	Développer de manière durable le cœur métropolitain pour accroître son attractivité.....	43
▶	Élargir le cœur métropolitain en s'affranchissant des limites communales	43
▶	Désenclaver et retisser les liens inter-quartiers	44
▶	Renouveler le cadre de vie	44
□	Conforter les villes centres d'agglomération et les couronnes urbaines	44
▶	Poursuivre les dynamiques de mutation de Roubaix-Tourcoing et valoriser les communes de leur couronne	45
▶	Conforter Villeneuve-d'Ascq comme locomotive de l'arc sud-est.....	45
▶	Valoriser Armentières et l'armentierois comme porte transfrontalière de la métropole.....	46
□	Accompagner la mutation de la ville du canal urbain.....	46
▶	Conforter l'offre en équipements et services.....	47
▶	Préserver et développer les tissus naturels urbains et favoriser l'accès aux espaces de nature	47
▶	Développer les solutions de mobilité alternatives « à la voiture seule »	47
□	Renforcer le rayonnement de l'arc sud-est.....	47
▶	Accompagner les dynamiques urbaines	48
▶	Améliorer l'accessibilité de ce secteur	48
▶	Valoriser l'image de l'entrée Sud de la Métropole	48
□	Affirmer le rôle structurant de la ville du Grand Boulevard et y garantir une qualité urbaine	48
▶	Conforter l'axe du Grand Boulevard en intensifiant les fonctions urbaines	48
▶	Mieux intégrer le Grand Boulevard dans la ville.....	48
▶	Préserver, mettre en valeur et développer le patrimoine urbain, paysager et architectural	49
▶	Valoriser les ouvertures du territoire sur ses franges rurales	49
□	Accompagner le nouveau modèle de développement des villes Gardiennes de l'eau.....	49
▶	Garantir la préservation des principaux espaces de recharges de la nappe	50
▶	Dynamiser le potentiel de renouvellement urbain tout en préservant la ressource	50
▶	Assurer un développement économique compatible avec la protection de la ressource en eau.....	50
▶	Préserver les terres agricoles et naturelles existantes, favoriser la pérennité de l'activité et la transformation agricole du territoire.....	51
□	Valoriser le territoire des villes relais et des villes d'appui comme élément structurant des campagnes métropolitaines.....	51
□	Assurer un devenir harmonieux des villes et villages durables dans le respect de leur diversité.....	52
□	Accompagner les dynamiques territoriales spécifiques	52
▶	Valoriser le Val de Marque en préservant ses paysages et sa valeur environnementale et en améliorant son accessibilité.....	52
•	Améliorer l'accessibilité au Val de Marque	53
•	Préserver la valeur environnementale de la Marque	53
▶	Conforter la dynamique transfrontalière de la Vallée de la Lys et de ses villes jumelles..	53
•	Renforcer l'identité du Val de la Lys et valoriser la présence de l'eau	53
•	Renforcer les logiques urbaines des villes jumelles	53
•	Faire des villes jumelles un laboratoire de la coopération transfrontalière.....	53

UNE STRATÉGIE INNOVANTE ET EXEMPLAIRE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL 55

■	Accompagner l'adaptation du territoire au changement climatique.....	57
---	---	-----------

□	Atténuer le changement climatique en limitant les gaz à effet de serre issus du modèle de développement et des projets d'aménagement	57
▶	Maitriser l'impact du modèle de développement et des projets d'aménagement sur les émissions de gaz à effet de serre	57
▶	Limiter l'impact environnemental des projets d'aménagement	58
□	Adapter le territoire aux impacts du dérèglement climatique en cours	58
▶	Anticiper l'augmentation des risques naturels et la fragilisation des ressources	58
▶	Lutter contre le phénomène d'îlots de chaleur	58
▶	Développer l'approche bioclimatique des aménagements et constructions	58
■	S'engager de façon ambitieuse et innovante dans la transition énergétique	59
□	Favoriser la performance énergétique dans les constructions et les aménagements	59
▶	Favoriser la sobriété et l'efficacité énergétique des bâtiments et des formes urbaines et accompagner la rénovation massive du parc de logements	59
▶	Inciter aux projets ambitieux en matière de performances thermiques	59
□	Faciliter la production et l'autoconsommation d'énergies renouvelables et de récupération	59
▶	Autoriser plus généralement le recours aux Énergies renouvelables ou de récupération (EnRR)	59
▶	Imposer des seuils de production d'EnRR dans certains projets et secteurs	59
▶	Développer les énergies de récupération	59
□	Permettre le développement et optimiser les réseaux de distribution d'énergie au service de la transition énergétique	60
▶	Accompagner le développement des réseaux d'énergie	60
▶	Articuler les développements urbains avec les réseaux de chaleur existants ou en projet	60
■	Améliorer le cycle naturel de l'eau	61
□	Préserver et reconquérir les ressources en eau souterraines	61
▶	Contribuer au maintien qualitatif et quantitatif de la recharge des nappes	61
▶	Adapter l'aménagement du territoire et le développement local à la sensibilité de la ressource et ainsi contribuer à la reconquête de sa qualité	61
□	Assurer le maintien et le renforcement des fonctionnalités des zones humides et milieux aquatiques locaux	62
□	Se prémunir contre le risque d'inondation	63
▶	Faire preuve d'excellence dans la gestion urbaine des eaux pluviales	63
▶	Adapter l'urbanisation aux secteurs à risque inondation	63
■	Préserver et reconquérir la trame verte et bleue	64
□	Sanctuariser les réservoirs de biodiversité	64
□	Développer les zones tampons	64
□	Préserver les espaces naturels relais	64
□	Favoriser la conservation, la restauration et la création des corridors écologiques	64
□	Préserver les milieux humides en fonction de leur intérêt écologique	65
□	Conforter et développer les fonctionnalités écologiques des milieux aquatiques à fort potentiel	65
□	Protéger et développer les boisements	65
■	Construire et préserver une métropole du bien être au service des habitants	66
□	Promouvoir un développement territorial favorable à la santé des habitants	66
▶	Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et à la limitation de l'exposition aux polluants	66
▶	Limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores	66
▶	Contribuer à la gestion des îlots de chaleur urbain	67
▶	Limiter l'exposition des populations aux ondes électromagnétiques	67
▶	Améliorer les conditions de l'habitat	67
▶	Favoriser une alimentation de qualité à travers le projet agricole et alimentaire	67
▶	Contribuer au développement des espaces et équipements propices à la pratique sportive	67

□	Préserver la santé des personnes et la sécurité des biens par la prise en compte des risques technologiques et naturels.....	67
▶	Gérer les risques liés au contexte technologique et au passé industriel du territoire .	67
▶	Réduire la vulnérabilité du territoire métropolitain face aux mouvements de terrain et aux catiches.....	68
	UNE METROPOLE FACILITATRICE POUR BIEN VIVRE AU QUOTIDIEN.....	69
■	Développer la métropole des proximités.....	71
□	Répondre aux besoins de proximité.....	71
▶	Promouvoir la mixité fonctionnelle, facteur de praticité de la vie quotidienne	71
▶	Assurer les conditions d'une mixité fonctionnelle adaptée au contexte territorial	71
□	Faire réapparaître la nature en ville	71
▶	Reconnaître le rôle social, environnemental et esthétique de la nature en ville	71
▶	Développer les dispositifs favorisant la place du végétal dans les zones urbaines....	72
□	Participer de l'efficience des services urbains.....	72
▶	Bien gérer les déchets	72
▶	Garantir la performance du service d'eau et d'assainissement.....	72
▶	Développer les communications numériques.....	72
■	Développer un cadre de vie adapté aux attentes de chacun	73
□	Promouvoir la qualité dans les opérations d'aménagement.....	73
▶	Travailler l'insertion du projet dans son environnement.....	73
▶	Généraliser l'exigence de qualité dans les opérations d'aménagement	73
▶	Libérer l'espace public des déchets ménagers	73
□	Développer des espaces publics de qualité adaptés aux évolutions des usages .	74
▶	Pacifier l'espace public pour un meilleur partage entre les modes de déplacements	74
▶	Promouvoir un espace public confortable et adaptés aux usages	74
▶	Limiter les conflits d'usages sur les espaces publics	74
▶	Développer un maillage des espaces publics à l'échelle du quotidien pour tous les modes de transports et pour tous les usages	74
□	Développer la qualité des frontages.....	74
▶	Faire participer l'espace privé de la qualité de l'espace public.....	74
▶	Accompagner les frontages privé par un espace commun de qualité.....	75
□	Encourager une architecture attentive au site et aux usages	75
▶	Privilégier des formes urbaines à « échelle humaine »	75
▶	Rechercher une qualité optimale d'insertion au sein des tissus existants.....	75
▶	Qualifier les rez-de-chaussée comme un élément d'animation et de paysage urbain	75
□	Permettre l'accès et la découverte des espaces naturels	75
▶	Conforter et valoriser la dimension paysagère et récréative de certains secteurs de l'armature agricole et naturelle.....	75
▶	Conférer une meilleure accessibilité aux espaces naturels métropolitains	76
□	Exploiter les cours d'eau et leurs abords comme vecteurs d'un développement de qualité	76
▶	Faire des abords des cours d'eau des lieux de haute qualité paysagère, urbaine et architecturale	76
▶	Développer des promenades le long des cours d'eau	76
▶	Diversifier les usages de loisirs en lien avec la présence de l'eau	76
■	Dynamiser la production de logements performants et promouvoir la qualité d'habiter pour tous.....	77
□	Encourager la construction neuve et la réhabilitation du parc existant	77
▶	Créer les conditions d'accélération de la production neuve de logements.....	77
▶	Inciter à la réhabilitation du parc existant tout en résorbant la vacance	77
□	Favoriser une offre de logements digne, confortable et adaptée à tous.....	77
▶	Diversifier l'offre nouvelle de logement afin d'assurer l'ensemble des parcours résidentiels.....	77
▶	Développer une offre de logements adaptés à tous les âges	78
▶	Lutter contre l'habitat indigne	78
▶	Participer à la qualité d'usage des logements	78
▶	Étoffer l'offre d'accueil et d'habitat des gens du voyage en conciliant les divers modes d'habiter.....	78

■ Répondre aux besoins de mobilité en créant les conditions du développement des pratiques durables.....	79
□ <i>Optimiser les pratiques de mobilité en faveur des modes de transport durables..</i>	79
▶ Vers un système de transports collectifs plus performant et capacitaire	79
▶ Améliorer la cohabitation des différents modes de déplacement dans l'espace public.....	80
▶ Inciter à la pratique des modes actifs par des aménagements adaptés	80
▶ Proposer une offre de stationnement adaptée	81
▶ Fiabiliser les déplacements routiers	81
▶ Résorber les effets de coupures urbaines des infrastructures existantes et veiller à l'insertion urbaine de celles à venir	81
□ <i>Accompagner les changements de comportements de mobilité et la mutation du parc automobile.....</i>	81
▶ Favoriser le recours aux véhicules à faibles ou à très faibles émissions.....	81
▶ Favoriser les usages partagés de la voiture	82
□ <i>Renforcer les grands pôles d'échanges et l'intermodalité</i>	82
▶ Optimiser le fonctionnement des grands pôles d'échanges et des lieux d'intermodalité.....	82
▶ Améliorer les conditions d'accueil des cars longue distance	82
□ <i>Permettre le développement d'un transport de marchandises et d'une logistique urbaine plus raisonnés</i>	83
▶ Valoriser le potentiel multimodal du territoire.....	83
▶ Favoriser l'implantation d'installation de logistique urbaine	83
■ Créer les conditions du développement des entreprises pour favoriser une économie durable, performante et solidaire	84
□ <i>Accompagner les entreprises par le maintien et le développement d'une offre économique diversifiée.....</i>	84
□ <i>Développer la ville animée et productive.....</i>	85
▶ Appuyer les initiatives en faveur d'une économie de proximité, productive et circulaire.....	85
▶ Favoriser la qualité des aménagements économiques, notamment dans les parcs d'activités	85
■ Promouvoir une offre commerciale équilibrée et de qualité sur le territoire	87
□ <i>Conforter les centralités commerciales urbaines</i>	87
▶ Renforcer le rayonnement de la centralité commerciale urbaine métropolitaine	87
▶ Favoriser le rayonnement des centralités commerciales urbaines d'agglomération et des villes de la couronne urbaine	87
▶ Conforter les centralités commerciales urbaines d'appui et relais	87
▶ Préserver et développer les centralités commerciales urbaines de proximité des villes et villages durables	87
□ <i>Maîtriser le développement de l'offre commerciale intermédiaire</i>	88
▶ Rationaliser les implantations dans les centralités commerciales complémentaires ..	88
▶ Contenir le développement commercial diffus.....	88
□ <i>Accompagner les nouveaux modes de consommation</i>	88
□ <i>Restructurer les pôles commerciaux monofonctionnels d'agglomération</i>	88
□ <i>Promouvoir un tissu commercial plus durable et qualitatif.....</i>	89
TRADUCTION GRAPHIQUE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT.....	91
TABLE DES MATIÈRES	101