
DEUXIÈME PARTIE

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT
ET SA MISE EN ŒUVRE

5. LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DU PARTI D'AMÉNAGEMENT

5.1. RENOUVELER LA VILLE, MAÎTRISER ET ORGANISER LA CROISSANCE URBAINE

Le schéma directeur répond à un double objectif :

- définir un projet pour la métropole, inscrit dans une logique de développement durable et répondant à la volonté d'harmoniser les grandes fonctions que doit assurer l'agglomération lilloise ;
- afficher la structure spatiale qui fixe le cadre dans lequel seront définies les zones de protection, de développement, d'extension, de mutation, de restructuration, pour assurer la cohérence des choix d'aménagement.

Les principes généraux du parti d'aménagement du schéma directeur doivent servir et traduire les orientations du projet métropolitain exposées dans la première partie :

- en assurant la cohérence et la solidarité des territoires ;
- en améliorant la lisibilité et la qualité des espaces par la réorganisation de la trame urbaine ;
- en prenant en compte les spécificités locales sur le plan géographique, social, économique et écologique ;
- en intégrant et en conciliant, dans la traduction spatiale, l'héritage des documents d'urbanisme existants.

Le parti d'aménagement retenu se décline en sept points :

- renouveler la ville, maîtriser et organiser la croissance urbaine ;
- renforcer les axes urbains majeurs ;
- s'appuyer sur la diversité de la trame urbaine et sur les pôles urbains périphériques ;
- structurer l'espace autour des sites à forte potentialité de développement ;
- faciliter le déplacement des hommes et des marchandises ;
- préserver l'environnement en protégeant la zone agricole et les espaces fragiles ;
- transformer l'image de la ville par la qualité urbaine, les grands espaces verts et les paysages.

La question urbaine majeure qui se pose à la métropole lilloise, à l'aube du XXI^e siècle, est celle du redéveloppement de la ville sur la ville, par la reconquête et la revalorisation des territoires délaissés qui subissent une déqualification physique, sociale et économique.

C'est pourquoi le schéma directeur a fixé comme priorités le renouvellement de la ville et la maîtrise de la croissance urbaine. Ces priorités répondent à la volonté d'économiser l'espace afin de limiter la consommation de terrain agricole, de mieux protéger les espaces fragiles et de développer et mettre en valeur les espaces à dominante naturelle et récréative.

5.1.1. DÉVELOPPER LA VILLE SUR LA VILLE

Plusieurs secteurs de la métropole sont concernés, anciens quartiers industriels, grands ensembles d'habitation ou quartiers en frange de certains centres-villes ayant vécu un processus de dégradation. On les trouve notamment à Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Hem et dans les territoires du croissant sud de Lille, ainsi que dans certains quartiers des communes limitrophes. Il s'agit aussi de certains secteurs de l'Armentériois, de la vallée de la Lys, et de la frange sud de l'arrondissement, comme Ostricourt.

Ces secteurs se composent le plus souvent :

- de quartiers mixtes d'habitat à dominante populaire et d'ancienne industrie, pouvant s'étendre sur des pans entiers de la ville existante ou étant plus spécifiquement localisés ;
- de grands ensembles de type ZUP et leurs franges, de taille très variable ;
- de manière concentrée ou disséminée dans l'arrondissement, de terrains vacants d'occupation, en état de friche urbaine, industrielle ou commerciale.

Dans ces secteurs, l'un des enjeux fondamentaux du schéma directeur est de concentrer toutes les formes d'action de la politique urbaine, afin de renverser la situation dans une double optique de rééquilibrage urbain et de développement durable.

La mise en œuvre de la ville renouvelée vise ainsi à requalifier ces territoires, à introduire plus de mixité sociale et fonctionnelle et à prévenir d'éventuels dysfonctionnements futurs par une action urbaine forte, à la fois territoriale et thématique. Cette action urbaine passe par l'engagement de projets précis, inscrits dans leur environnement, au plan local, et au service du développement métropolitain, au plan global.

Les espaces ainsi identifiés doivent faire l'objet :

- d'une aération du tissu urbain et d'une végétalisation importante ;
- d'un aménagement qualitatif du bâti et des espaces publics ;
- d'une valorisation « culturelle » du patrimoine bâti dans un souci de préservation et de requalification ;
- d'une politique volontariste favorisant la mixité de l'habitat (habitat social, habitat intermédiaire), permettant la réhabilitation et la résorption de l'habitat insalubre ;
- de projets pilotes mobilisateurs mêlant, en les agaçant mieux, les fonctions urbaines : l'habitat, les services, les équipements et les activités. Tous les sites doivent faire l'objet de projets intégrant ce souci de la mixité urbaine ;
- d'une meilleure intégration des territoires enclavés dans l'agglomération, où le décloisonnement par les transports en commun constitue un enjeu essentiel ;
- d'une action foncière innovante et dynamique ;
- d'incitations à la reconquête de ces secteurs par l'immobilier résidentiel et économique ; ces mesures devront être articulées avec l'harmonisation progressive et nécessaire de la fiscalité d'agglomération.

Les sites de requalification urbaine et ville renouvelée inscrits au schéma directeur couvrent environ 4 000 ha.

5.1.2. MAÎTRISER ET ORGANISER LA CROISSANCE URBAINE

L'option fondamentale du parti d'aménagement portant sur le renouvellement de nombreuses zones urbanisées ne doit cependant pas conduire à mésestimer les besoins d'ouverture de nouveaux terrains à l'urbanisation pour répondre à la demande de la population et des entreprises ainsi qu'aux besoins d'équipement.

Les mutations économiques nécessitent de plus en plus de terrains pour l'implantation d'activités. À nombre identique d'habitants, la vie sociale consomme, elle aussi, de plus en plus d'espace pour l'habitat et les équipements.

Le schéma directeur organise la pondération entre la ville à reconquérir et les extensions urbaines nécessaires.

Dans cette perspective, l'atout foncier que constituent des terrains bien situés et relativement bon marché, ainsi que des territoires de reconquête urbaine, doit être valorisé et harmonisé. Il doit permettre aux sites périphériques et aux sites de la ville existante d'être équitablement attractifs, dans le jeu de la concurrence européenne, de la délocalisation nationale ou de la complémentarité avec Bruxelles.

L'ouverture de nouveaux terrains à l'urbanisation est envisagée, mais avec le souci de préservation des espaces naturels remarquables, de protection des ressources et de sauvegarde de l'économie agricole. Elle se traduit par le choix d'une consommation foncière mesurée.

Le volume global nécessaire pour l'extension urbaine à l'horizon du schéma directeur, au vu des besoins pour l'habitat, les activités et les équipements, a été estimé à 6 000 ha à l'horizon 2015 (cette surface est une surface brute, avant déduction des infrastructures).

Les zones d'extension inscrites au schéma directeur se répartissent selon deux grands critères :

- des surfaces de petite taille, très essaimées sur

SCHÉMA DIRECTEUR ET VILLE RENOUVELÉE

Le concept de ville renouvelée exprime la volonté de la métropole d'organiser son développement futur dans une perspective de développement durable. Ce concept, apparu dès 1991 à la faveur des débats engagés autour de la révision du schéma directeur, s'est enrichi par les expériences menées dans l'agglomération lilloise avant de devenir un axe fondamental de la politique communautaire et de l'intervention de l'État dans la métropole. Il figure désormais parmi les grands principes de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain adoptée en 2000 (loi SRU).

La stratégie de la ville renouvelée vise à apporter une réponse décisive à la dégradation économique, sociale, culturelle, environnementale et urbaine de certains secteurs de la métropole lilloise, de la même manière que la « ville nouvelle » le proposait pour faire face à la croissance démographique et spatiale des années 70. Il s'agit de tirer parti des potentiels des territoires déqualifiés pour leur redonner de la valeur, au service des habitants et du développement de l'ensemble de la métropole. En donnant la priorité à la ville existante, il s'agit également de limiter l'urbanisation de nouveaux espaces.

Axe fondamental du projet urbain métropolitain, la stratégie de la ville renouvelée propose six objectifs coordonnés :

- la redéfinition des fonctions économiques et urbaines du territoire. Cette redéfinition concerne à la fois la fonction industrielle à travers sa modernisation, le renforcement de la fonction tertiaire et tertiaire supérieure (secteur universitaire, commercial, culturel, etc.) et le développement de la mixité des fonctions urbaines : grands équipements, loisirs, etc. La valorisation de la dimension transfrontalière participe de cette redéfinition ;
- la requalification et le traitement systématique des friches industrielles et des espaces pollués et délaissés. L'action foncière et le traitement écologique sont à poursuivre dans les sites en friches appelés à accueillir des projets, comme le site de l'Union ;
- le renouvellement massif du parc de logements. L'objectif est de renouveler plus d'un millier de logements par an : démolition de l'habitat insalubre, démolition d'immeubles HLM irrécupérables, opérations programmées d'amélioration de l'habitat, réhabilitation requalifiante, construction neuve. Utilisées simultanément, toutes ces procédures doivent s'inscrire dans une reconquête urbaine coordonnée, marquant une option délibérée de revalorisation de la fonction résidentielle et d'innovation sur le « produit habitat » ;
- la valorisation systématique des voies et coupures urbaines : voies d'eau et canaux, voies de circulation, voies ferrées. Un effort particulier est prévu pour valoriser l'environnement des stations de métro. Cette action doit servir de facteur déclenchant pour la modification de l'image urbaine des secteurs concernés ;
- le lancement de programmes de rénovation systématique des bâtiments publics et des espaces publics. Parallèlement, un programme de valorisation du patrimoine et de ravalement de façades sur quelques axes renforcera la dimension publique et visible de l'action entreprise ;
- il va de soi qu'un tel programme doit être coordonné, intégrer la dimension de l'action sociale et prévoir des modalités de participation soigneusement élaborées.

La ville renouvelée passe par la définition urgente, par les acteurs publics, d'une stratégie de mise en œuvre. Pour cela, il faudra bâtir des partenariats de projet avec le secteur privé et garantir la mobilisation des financements nécessaires.

l'arrondissement, en continuité de la trame urbaine existante afin d'assurer un développement local normal et mesuré ;

- des surfaces plus vastes regroupées dans dix-neuf sites de taille significative qui marquent l'armature de développement de l'agglomération.

5.1.3 ÉQUIPER LE TERRITOIRE

Favoriser la reconquête des quartiers anciens ou permettre la création de nouveaux quartiers nécessite, en tout état de cause, de fournir aux populations et aux activités accueillies les équipements qui leur permettent de fonctionner et à chacun de disposer des services urbains nécessaires.

Aussi, le schéma directeur organise-t-il la cohérence entre, d'une part, les actions de renouvellement et d'extension urbaine et, d'autre part, l'adaptation des services d'alimentation en eau, d'assainissement, de traitement des déchets ménagers, de transports collectifs...

Les objectifs retenus en matière de commerce relèvent aussi de la volonté de desservir le territoire, tout en procédant au rééquilibrage souhaité entre quartiers existants et implantations périphériques. Ces objectifs (cf.p.70) sont les suivants :

- conforter le développement du commerce dans les centres-villes, les quartiers et les linéaires urbains ; cet objectif doit s'appliquer aux centres et quartiers existants, en particulier les quartiers défavorisés ;

- limiter le développement des polarités (centres commerciaux) et des linéaires périurbains ; cet objectif ne doit cependant pas interdire le renouvellement fréquemment nécessaire, ni les extensions d'importance réduite ; les nouvelles interventions doivent améliorer la qualité architecturale et environnementale ;

- garantir l'accueil de nouveaux concepts ; ces possibilités de création nouvelles doivent notamment être utilisées pour renforcer les centres ou les quartiers existants ; elles peuvent être acceptées en périphérie pour des équipements spécialisés, répondant à un déficit dans l'offre métropolitaine et offrant une réelle qualité environnementale et architecturale.

5.2. RENFORCER LES AXES URBAINS MAJEURS

Le schéma directeur de 1973 avait prévu sur un axe urbain nord-est/sud-ouest un large développement permettant de relier la conurbation du Bassin minier et du Béthunois à l'agglomération lilloise. Étaient prévues ainsi des zones d'urbanisation nouvelles importantes à Emmerin, Houplin-Ancoisne, Wavrin, Sainghin-en-Weppes, Annœullin et La Bassée. Ce schéma de développement linéaire, le long de la Haute-Deûle et de la RN41, ne s'est pas réalisé. Aujourd'hui, il est abandonné, dans cette logique de continuité linéaire, pour plusieurs raisons essentielles : le rythme plus modéré de la croissance démographique, la priorité au renouvellement urbain exposée ci-dessus, la protection stricte de certains des espaces concernés en raison de la présence des champs captants.

Compte tenu de cette réalité, le deuxième principe du parti d'aménagement retenu est de conforter les axes urbains existants sur lesquels, historiquement, la métropole s'est développée.

Trois axes majeurs correspondent à la partie urbaine la plus dense, la plus active, la plus structurée et la mieux desservie par les transports en commun, qui regroupe en particulier les pôles urbains principaux de l'arrondissement que sont Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq.

L'axe central

L'axe central, nord-sud, est le plus puissant. Il s'appuie sur une réalité liée à l'histoire. Il est structuré entre Lille, Roubaix et Tourcoing par le Grand boulevard, véritable artère métropolitaine, par le métro, le tramway, la ligne ferroviaire et le boulevard de l'Union (voie rapide urbaine).

Le parti d'aménagement prévoit de renforcer cet axe.

Cette option se traduit d'abord par la poursuite des actions engagées ou à l'étude au cœur des principales villes. Des projets majeurs d'implantations tertiaires, résidentielles, commerciales et d'équipements ont été récemment réalisés ou

sont en cours dans les centres de Lille (Euralille) et de Roubaix et se préparent pour le centre de Tourcoing.

Cette option se traduit également par l'élargissement de l'axe central, depuis la rocade nord-ouest jusqu'à la route de la Marque et à l'antenne sud :

- par la création de liaisons complémentaires, parallèles au Grand boulevard, entre le secteur de Lomme-Lambersart et le secteur de Tourcoing Roubaix nord, d'une part, et entre Villeneuve d'Ascq et Roubaix sud - Hem, d'autre part ;
- par la valorisation des stations de métro de la ligne n° 2 comme points d'ancrage pour la restructuration de l'habitat et la création de services et de commerces ;
- par l'articulation de cet axe sur les deux sites stratégiques d'Euralille et de l'Union.

Dans son extrémité nord, cet axe doit s'ancrer au-delà de la frontière belge, sur la ville de Mouscron, et trouver des prolongements vers Courtrai.

Au sud, l'axe central s'appuie sur deux ensembles significatifs : l'un autour du pôle Loos Haubourdin - Santes, l'autre autour de Fâches-Thumesnil, Wattignies et Seclin.

L'axe sud

L'axe sud, d'est en ouest, est, en fait formé de deux « branches » appuyées sur l'axe central et résultant de l'histoire récente, avec la naissance et la montée en puissance de la ville nouvelle, avec la construction du périphérique sud, des lignes de métro n° 1 et 2 et des deux grands ensembles commerciaux périphériques à chaque extrémité.

Le dynamisme de cet axe se fonde en particulier sur celui du centre de la ville nouvelle. L'objectif est d'en tirer parti pour la politique de reconquête des quartiers de la périphérie sud de Lille et la promotion de trois grands pôles urbains stratégiques multifonctionnels :

- à l'est, sur le campus universitaire et la Haute-Borne ;

- au sud-ouest, sur le site d'Eurasanté ;
- à l'ouest, sur le secteur de Lomme - Pérenchies-Lambersart et en particulier sur le site des rives de la Haute-Deûle.

Cet axe trouve sa limite géographique à l'est avec la coupure verte de la vallée de la Marque et, à l'ouest, au niveau de l'espace aggloméré des communes de Pérenchies et de Lompret.

L'axe nord

L'axe nord s'articule sur une structure urbaine ancienne qui se développe de Wattrelos et Hem vers Roubaix, Tourcoing, Roncq et Halluin. Le parti d'aménagement prévoit de mieux organiser cet axe qui est fondamental pour la ville renouvelée, pour le renforcement, la lisibilité et le bon fonctionnement de la partie nord et transfrontalière de la métropole.

Il nécessite donc :

- un maillage mieux affirmé sur le plan routier en assurant la continuité de la voirie dans l'espace urbain, entre l'autoroute A22 et l'antenne sud d'une part, et l'A17 et l'A19 d'autre part ;
- le renforcement des transports en commun en articulant des antennes nouvelles sur la ligne n°2 du métro ;
- l'émergence de nouveaux points d'ancrage : l'Union, l'Eurozone et la porte de Flandre.

Cet axe pénètre au-delà de la frontière, vers Herseaux - Estampuis - Mouscron et vers Menin. Il est concerné au premier chef par les actions d'aménagement concertées avec le versant belge de la métropole transfrontalière, proposées dans

le cadre de la stratégie pour une métropole transfrontalière, en particulier l'idée d'élaborer un projet urbain transfrontalier pour Roubaix - Tourcoing Wattrelos et Mouscron, intégrant la réalisation d'un transport urbain transfrontalier.

La vallée de la Lys

Il faut signaler enfin le rôle particulier joué par la vallée de la Lys. Même si, dans sa partie strictement française, elle ne constitue pas un axe à proprement parler, elle acquiert un poids nouveau, dès lors que l'on porte un regard transfrontalier. Elle représente un potentiel très important de structuration de l'espace métropolitain.

Il est prématuré de fixer le calendrier pour que cette vallée retrouve l'importance qu'elle avait autrefois. C'est la rapidité de l'évolution des mentalités et de la mise en œuvre de réels projets transfrontaliers qui permettront de déterminer à quelle échéance elle prendra place au rang des axes majeurs.

La stratégie consistera alors à s'adapter au rythme de développement voulu, au-delà des différences nationales et linguistiques. Le jour venu, elle représentera sans doute le plus beau projet transfrontalier que la métropole pouvait imaginer.

Elle est en tout cas concernée au premier chef par la nécessaire valorisation urbanistique, paysagère, récréative et naturelle du réseau de rivières et de canaux de part et d'autre de la frontière, en tant que ressource en eau et voie de transport.

5.3. S'APPUYER SUR LA DIVERSITÉ DE LA TRAME URBAINE ET SUR LES PÔLES URBAINS PÉRIPHÉRIQUES

Le troisième principe du parti d'aménagement se fonde sur les particularités de l'agglomération, caractérisée par un éclatement communal et par des formes d'urbanisation variées.

Sur les 126 communes de l'arrondissement, 81 ont une population inférieure à 5 000 habitants, dont 53 ont moins de 2 000 habitants.

Si les risques d'un mitage anarchique sont maîtrisés, cet éclatement et cette diversité d'offre pour l'habitat peuvent se transformer en un formidable atout que peu de métropoles possèdent. On peut, selon son choix, résider dans un village, une bourgade, une petite ville, une banlieue résidentielle, un quartier de ville nouvelle, un quartier ancien, un grand centre urbain ou dans une commune belge en se trouvant toujours à moins de trente minutes de l'hypercentre et de ses services, de la gare TGV et donc à moins d'une heure trente de Paris et à moins d'une heure de Bruxelles.

Une telle palette de cadres de vie, liés aux identités locales et culturelles, reste une des composantes indispensables au bonheur des habitants d'aujourd'hui et de demain. Cette option d'aménagement est corrélative au fait que la métropole reste, sur le plan des transports, facilement accessible et fluide.

La métropole se caractérise également par une forte proportion de maisons individuelles, qu'il s'agisse de maisons de ville ou de maisons situées dans divers types de lotissements urbains ou périphériques. Cet élément corrobore l'analyse précédente. Maintenir une proportion importante de logements individuels dans le parc immobilier, et valoriser la spécificité de la trame urbaine, relève d'une politique ayant la même logique.

Les points d'appui

A contrario, entretenir cette diversité nécessite une organisation rationnelle de fonctionnement de l'agglomération : au-delà de l'espace aggloméré dense, articulé sur les axes majeurs qui ont été exposés dans le chapitre précédent, la zone périurbaine de la première et de la deuxième couronne doit se structurer autour de villes de petite et moyenne importance jouant le rôle de point d'appui dans leur territoire d'influence, et de relais vis-à-vis de la centralité métropolitaine.

Ces points d'appui doivent être renforcés, notamment en matière de desserte par les transports, offrir les services et les activités adaptés à la zone desservie. Cette option d'aménagement optimise le fonctionnement de l'armature périurbaine et assure un bon équilibre territorial.

En dehors des villes qui sont intégrées dans les axes urbains majeurs, douze centres sont identifiés comme points d'appui au développement pour assurer un maillage fin du territoire. Il s'agit des communes suivantes : Annœullin, Armentières, Comines, Cysoing, La Bassée, Linselles, Ostricourt, Phalempin, Pont-à-Marcq, Quesnoy-sur-Deûle, Templeuve, Wavrin.

Dans cette armature non hiérarchisée de villes-relais, Armentières, par son histoire, son poids démographique, son niveau d'équipement, sa situation géographique à l'entrée de l'arrondissement, mais déconnectée de l'espace aggloméré dense, joue un rôle particulier et peut développer, avec les communes voisines de La Chapelle d'Armentières, Houplines et Erquinghem-Lys, une fonction spécifique de porte de l'agglomération pour le littoral régional, les Flandres et le monde anglo-saxon.

5.4. STRUCTURER L'ESPACE PAR DES SITES À FORTE POTENTIALITÉ DE DÉVELOPPEMENT

Faire de la métropole une métropole européenne nécessite de concentrer sur son territoire des fonctions économiques à haute valeur ajoutée et à caractère international. Dans cette optique, le quatrième principe du parti d'aménagement a pour fondement de tirer profit de sites stratégiques qui sont, aujourd'hui, moteurs pour le développement ou qui bénéficieront, demain, d'une opportunité géographique très favorable.

Il s'agit aussi d'optimiser le choix de ces sites pour proposer une offre attractive, bien répartie dans la métropole et constituée de zones de dimensions variées.

Plusieurs raisons majeures justifient cette démarche :

- assurer une équité territoriale dans la localisation des nouveaux sites de développement économique (en sachant néanmoins que la réponse en ce domaine n'est pas seulement spatiale, mais qu'elle dépend surtout de mesures de régulation fiscale) ;
- rentabiliser les investissements publics réalisés par ailleurs, en particulier dans les opérations des centres des grandes villes et en matière d'infrastructures de transport ;
- maîtriser et rationaliser les coûts d'aménagement de ces zones, y compris ceux qui résultent du haut niveau souhaité de qualité d'aménagement et d'environnement ;
- éviter la dispersion, sur le territoire métropolitain, de zones d'activités économiques de toutes tailles et concurrentes ; ne pas gaspiller et miter l'espace par le gel réglementaire de terrains inutiles.

Quatre principes fondamentaux président à la logique de ces nouveaux pôles :

- une desserte correcte par le réseau de voirie et par les transports en commun doit être systématiquement prévue ; la multimodalité doit également être recherchée ;
- une mixité des fonctions est de règle, même s'il existe une prédominance d'activités ou de services ;
- leur conception doit marquer un réel saut qualitatif ; il s'agit d'assurer une grande qualité d'insertion de ces équipements dans leur environne-

ment en prenant en compte, dans la conception des projets, les caractéristiques du paysage, surtout au voisinage et à l'intérieur des espaces de préservation et développement de la qualité du paysage définis par le schéma directeur ; il s'agit également d'assurer une grande qualité d'aménagement, en particulier de prévoir une masse significative d'espaces verts (environ 30 %), un traitement de qualité des espaces publics et des bâtiments, ainsi qu'une véritable prise en compte des critères environnementaux (gestion de l'eau, des déchets, du bruit, etc.) ;

- une anticipation foncière de la part de la puissance publique doit y être mise en action.

Cette option d'aménagement se concrétise par l'émergence de 19 sites stratégiques accueillant ou ayant vocation à accueillir des pôles de développement économique.

Cinq pôles d'excellence

Ces pôles s'appuient sur les actions engagées en faveur des centres des grandes villes ; prioritaires pour le développement de la métropole, il sont conçus pour que leur rayonnement dépasse les limites de l'arrondissement et contribue à l'ambition européenne de la métropole. Ce sont :

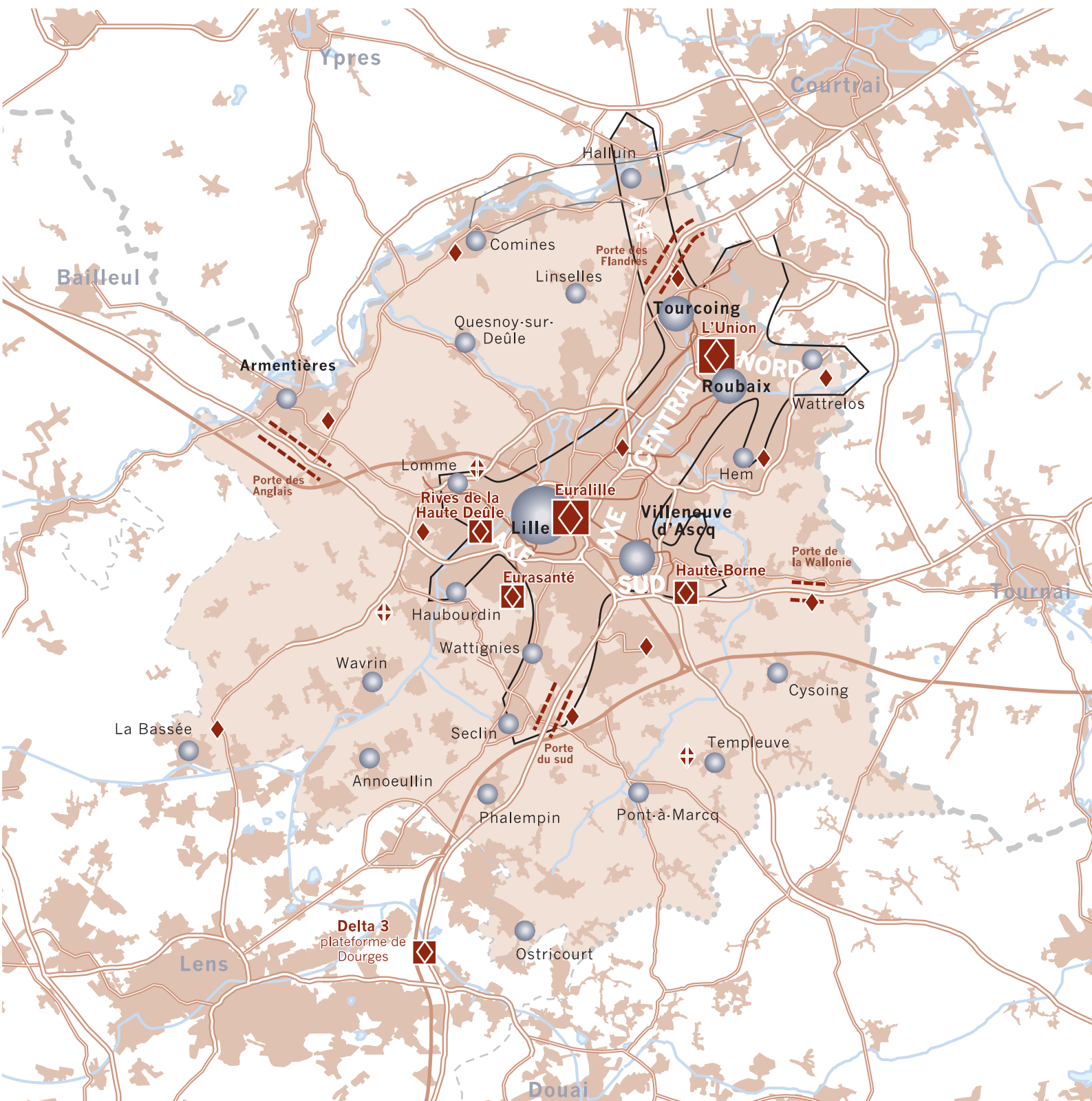
- Euralille, principal pôle tertiaire de la métropole ;
- l'Union autour du canal de Roubaix ;

Ces deux premiers pôles sont reliés par une colonne vertébrale composée du Grand boulevard, du métro, du tramway et du boulevard de l'Union (voie rapide urbaine) ;

- les rives de la Haute-Deûle, à Lille et Lomme ;
- Eurasanté à Lille, Loos et Wattignies ;
- la technopole autour de la Haute-Borne et de l'université à Villeneuve d'Ascq, désormais considérée comme la technopole régionale.

Aux franges de l'arrondissement, un autre pôle d'excellence en devenir doit être mentionné bien que situé en dehors du périmètre du schéma directeur. C'est le chantier, commun à la métropole lilloise et au Bassin minier, de plateforme multimodale « Delta 3 » de Dourges, au croisement des autoroutes A1 et A21, du canal à grand gabarit et de la voie ferrée Paris-Lille.

LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET ECONOMIQUE



	Axe majeur urbain	Les sites économiques stratégiques	
	Axe transfrontalier de la lys		Pôle d'excellence métropolitain
	Centralité régionale		Pôle d'intérêt métropolitain
	Centralité métropolitaine		Pôle d'intérêt métropolitain multisite
	Point d'appui		Porte de la Métropole

0 1 2km

Quatorze pôles d'intérêt métropolitain

Ces pôles doivent être mis en œuvre dans le cadre de la coopération intercommunale, tant en ce qui concerne la programmation et la réalisation, que la gestion.

Ce sont :

- l'Eurozone, site articulé sur Wattrelos et Mouscron ;
- la zone de Comines ;
- l'entrée nord de l'arrondissement, autour de l'autoroute A22 (Porte des Flandres), secteur qui se prolonge vers Courtrai ;
- l'entrée nord-ouest de la métropole, autour de l'autoroute A25 (Porte des Anglais) et de la future liaison vers la N58 belge (secteur d'Houplines) ;
- la zone de Baisieux- Camphin en Pévèle, au sud de l'autoroute A27 et à l'est de la RD90, au niveau de l'échangeur de Cysoing.

Ces cinq pôles, d'ampleurs très diverses, ont, par leur localisation même, une vocation transfrontalière et peuvent prendre un rôle éminent dans le développement de projets de coopération européenne.

- le secteur de Roubaix Est - Hem ;
- le croisement Grand boulevard - rocade nord-ouest - autoroute A22 à Marcq-en-Barœul - Wasquehal ;

- le croisement autoroute A1 - contournement sud-est de Lille, sur Seclin - Templemars - Avelin ;
- la zone multisites au voisinage de la RN41, de la liaison vers A24 et le contournement ouest de Lille, et de l'A25, autour des communes de Santes, Wavrin et Hallennes-lez-Haubourdin ;
- la zone de Lesquin - Fretin - Sainghin-en-Mélantois, autour du centre régional des transports et de l'aéroport ;
- la zone de Lomme - Englos, autour du centre commercial, du Marché d'intérêt national (MIN) et de la plateforme de fret ;
- la zone multisites de la rocade nord-ouest, de Capinghem à Marcq, centrée sur Lomme - Pérenchies - Lambersart ;
- la zone multisites regroupant les opérations d'aménagement d'Avelin, Ennevelin, Pont-à-Marcq, Templeuve, Méringnies et Cysoing, en frange de la Pévèle ;
- le croisement RN41-RN47 dans le sud des Weppes, à la rencontre de La Bassée, Salomé et Illies.

À ces pôles d'intérêt métropolitain s'ajoutent des zones d'activités économiques de taille plus réduite, plus disséminées sur le territoire de la métropole. Ces zones jouent un rôle important, à leur échelle, pour le maintien et l'amélioration du potentiel économique local et pour l'équilibre habitat-emploi.

5.5. FACILITER LES DÉPLACEMENTS DES HOMMES ET DES MARCHANDISES

Le cinquième principe du parti d'aménagement concerne la politique métropolitaine de déplacements et la localisation des grandes infrastructures de transport.

L'organisation spatiale des activités humaines interfère sur les modes de déplacements, tout autant que la constitution des différents réseaux de transport influe sur l'urbanisation. On ne peut ainsi concevoir la politique métropolitaine de déplacements qu'en lien étroit avec la politique de renouvellement et de développement urbain.

Trois principes de base président à cette recherche de cohérence. Ils s'appliquent à la fois aux déplacements de personnes et aux déplacements des marchandises :

- le transport est un droit pour tous et chacun a la liberté d'en choisir les moyens, dans la limite des coûts à supporter par la collectivité ;
- la maîtrise des flux de déplacements est nécessaire. Elle passe par des choix cohérents en matière d'urbanisme et d'aménagement ;
- la politique des transports doit être globale et intégrer tous les modes en tenant compte des spécificités de chacun d'entre eux et, chaque fois que possible, en les mettant en liaison.

Ces principes de base imposent la définition et la mise en œuvre d'une politique de déplacements s'appuyant sur les réseaux existants et privilégiant pour l'avenir une approche complémentaire des différents modes de transport.

Le schéma directeur retient les options suivantes, en pleine cohérence avec les orientations du Plan de déplacements urbains de la Communauté urbaine de Lille, adopté en 2000, avec les principes du schéma directeur transfrontalier en cours d'élaboration et avec les autres options du parti d'aménagement :

- le développement urbain s'articulera autour des principales infrastructures métropolitaines existantes. La priorité est donnée aux espaces desservis par les axes lourds de transport collectif : les deux lignes de métro et le tramway en

zone urbaine dense, le fer en seconde couronne ;

- les transports urbains seront améliorés et les réseaux étendus en utilisant différentes solutions techniques existantes, selon les espaces, les densités et le niveau de la demande. Le réseau de surface relayera et alimentera les réseaux lourds en maillant efficacement le territoire ;

- une attention particulière sera portée à la définition des projets pour faciliter et conforter les modes de déplacements de proximité : la marche à pied et les 2 roues ;

- la desserte routière de la métropole doit être améliorée prioritairement à partir du réseau existant. Son extension doit être envisagée dans le cadre du désenclavement de certains secteurs, du traitement des problèmes du transit et de complémentarité de fonctionnement des versants français et belge de la métropole transfrontalière ;

- les projets inscrits au schéma autoroutier 2015 seront engagés dans le cadre de la politique métropolitaine de déplacements, complémentarément aux autres modes de déplacement des personnes (fer, transports urbains) et des marchandises (ferroviaire, voie fluviale) ;

- un développement concerté et évolutif des différents réseaux, sera recherché afin d'en améliorer la complémentarité et non d'en exacerber la concurrence ;

- le maintien et l'amélioration du cadre de vie et de la qualité urbaine de la métropole, le respect de notre environnement sont des éléments à part entière dans la définition de la politique métropolitaine de déplacements ; ils impliquent la prise en compte du protocole de Kyoto, signé par la France, sur la réduction des gaz à effet de serre ;

- une veille attentive doit être menée sur l'évolution des déplacements et les nouveaux modes.

Ces options se déclinent notamment par les actions listées ci-dessous.

5.5.1. DONNER LA PRIORITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Dans l'esprit de la loi sur l'air et de l'utilisation rationnelle de l'énergie, la priorité sera donnée

aux transports en commun, notamment en ce qui concerne les axes lourds déjà existants (fer, métro, tramway). L'objectif est de doubler la fréquentation des transports en commun à l'horizon 2015, sur la base des principes suivants :

- renforcement des liens entre les grands pôles urbains composant les axes urbains majeurs (Lille, Roubaix - Tourcoing, Villeneuve d'Ascq), en valorisant les points d'échanges (stations de métro, gares, parcs relais, etc.) comme zones de développement ou de restructuration du tissu urbain ;
- desserte, par les moyens les plus appropriés des sites stratégiques, des points d'appui urbains, des grands équipements publics et des principaux sites de récréation et de loisirs ;
- élargissement du réseau à l'ensemble de l'arrondissement pour assurer la cohésion d'une trame urbaine éclatée et la réorganiser autour des principales gares ferroviaires appelées à devenir des nœuds intermodaux qui desservent les territoires avoisinants.

Le schéma ferroviaire régional assurera l'accessibilité à la métropole et la desserte interne en s'appuyant sur l'important réseau de gares de l'arrondissement. Un important travail de valorisation des infrastructures ferroviaires sera engagé par la Région et la SNCF, en collaboration avec les collectivités locales, afin d'optimiser les qualités de services et de desserte cadencée.

Les axes lourds existants doivent être valorisés (métro et tramway). Des axes nouveaux ou des extensions pourront les compléter selon différentes solutions techniques adaptées aux espaces et aux densités rencontrés (notamment tram-train), dont la réutilisation des lignes ferroviaires désaffectées. Le réseau de bus complétera ce maillage dans les conditions décrites pages 142 à 144.

Ce dispositif visera à assurer la continuité de la chaîne de déplacements, participant ainsi au rééquilibrage du partage modal sur l'arrondissement.

5.5.2. ÉVITER L'ENGORGEMENT, COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER

Le schéma autoroutier sera valorisé prioritairement à partir des infrastructures existantes, par

leur achèvement, leur élargissement ou la réalisation d'échangeurs et la mise en place de systèmes de gestion et de régulation de trafic. L'implantation des échangeurs devra se faire après une évaluation précise des impacts, positifs et négatifs, sur les déplacements ainsi que sur l'environnement à proximité.

À ce titre, on retiendra notamment :

- l'achèvement de la voie rapide urbaine au niveau de Roubaix - Wattrelos ;
- l'itinéraire RN41-RN47 à 2x2 voies ;
- la mise à 2x3 voies de l'autoroute A25 ;
- la mise à 2x2 voies de l'antenne sud de Roubaix ;
- les nouveaux échangeurs de Templeuve - Genech sur A23, de la Haute-Borne et de Baisieux sur A27, de Loos et d'Erquinghem-Lys - Armentières sur A25.

Une option fondamentale du projet à long terme consiste à créer un dispositif de contournement de l'agglomération par deux itinéraires franco-belges.

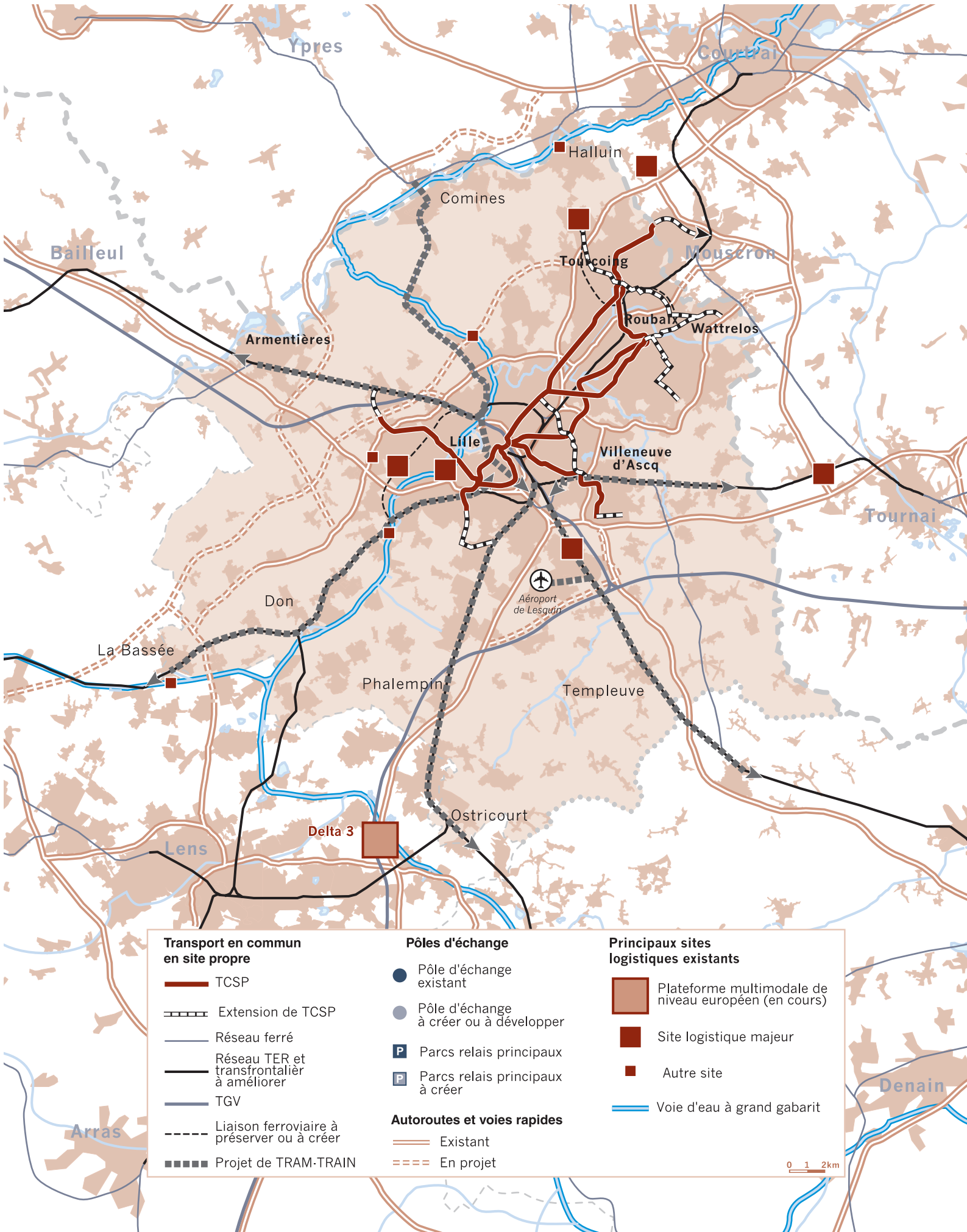
Ces itinéraires remplissent un rôle essentiel d'écoulement du trafic de transit qui traverse actuellement l'agglomération en accentuant largement aux heures de pointe la saturation du réseau. Ils peuvent notamment assurer une meilleure fluidité sur les axes nord-sud grâce à :

- la continuité d'un premier axe autoroutier international sud-nord par un itinéraire A1-A27-A17 (Belge)-A14(Belge) ;
- la continuité d'un second axe sud-nord en mettant en relation l'A16 et le réseau belge via les RN47 et 41 - et à terme - l'A24, l'A25, et la N58 belge.

Ces itinéraires, qui mettent en relation sept autoroutes, jouent des rôles différents dans la structuration de l'espace selon les secteurs géographiques qu'ils traversent :

- pour le secteur sud-est, le contournement sud-est structure entre l'A1 et l'A27 un espace à vocation prioritairement économique, avec l'aéroport, le CRT, et le projet de zone d'activités d'Avelin - Seclin ;
- pour le secteur est et nord-est, l'itinéraire de contournement constitue un nouveau vecteur de développement pour les sites stratégiques de la Haute-Borne et de la future zone d'activités de

L'ACCESSIBILITE (horizon 2015)



Transport en commun en site propre	Pôles d'échange	Principaux sites logistiques existants
TCSP	Pôle d'échange existant	Plateforme multimodale de niveau européen (en cours)
Extension de TCSP	Pôle d'échange à créer ou à développer	Site logistique majeur
Réseau ferré	Parcs relais principaux	Autre site
Réseau TER et transfrontalier à améliorer	Parcs relais principaux à créer	Voie d'eau à grand gabarit
TGV	Autoroutes et voies rapides	
Liaison ferroviaire à préserver ou à créer	Existant	
Projet de TRAM-TRAIN	En projet	

0 1 2km

Baisieux - Camphin en Pévèle. Il renforce également l'accessibilité à Roubaix-est et à l'Eurozone ;

- pour la vallée de la Lys, la définition d'un contournement par l'ouest de l'agglomération empruntant la RN58 belge permet l'innervation de l'axe urbain transfrontalier et s'articule avec la rocade de la Lys ;
- pour le secteur sud-ouest, l'itinéraire ouest est porteur d'un potentiel évident de développement autour de la RN41 et de la RN47 ;
- pour les zones transfrontalières que les contournements desservent, la mise en relation des territoires français et belge est facilitée conformément à l'esprit du parti d'aménagement à cette échelle.

La structuration de l'espace par des infrastructures routières majeures s'inscrit en complémentarité avec le projet de ville renouvelée et non en opposition. À ce titre, le phasage sur le long terme des infrastructures, et donc l'ouverture progressive des sites desservis, permettra la coexistence des deux principes de développement urbain : la restructuration de zones urbaines existantes et un ensemble d'extensions maîtrisées.

Les autres éléments du réseau routier viennent compléter le parti d'aménagement général sur la base des orientations précédemment exposées :

- renforcement des axes urbains majeurs pour permettre « d'épaissir » l'espace aggloméré central avec l'affirmation d'une liaison entre l'A19 et l'A17 pour mieux structurer l'axe nord-est, de Halluin à Wattrelos ;
- amélioration du maillage entre les points d'appui : aménagement de la RN41, de la liaison entre l'agglomération et la vallée de la Lys, rocade de la Lys, rocade de la Pévèle, échangeurs de Baisieux - Cysoing (A27), de Templeuve - Genech (A23), d'Armentières - Erquinghem-Lys (A25) ;
- achèvement de « l'antenne sud », vitale pour le désenclavement de la zone nord-est de l'agglomération, en la reliant au réseau autoroutier national et international. Une attention particulière sera portée à sa réalisation en raison de son caractère urbain. Elle sera complétée par la liaison Leers - Templeuve (Belgique), la route de la Marque, et une liaison Toufflers-A27 (au niveau de l'échangeur de Baisieux) ;
- restructuration et réorganisation des zones de croissance urbaine de la première couronne lilloise à partir du boulevard urbain lillois ;

- amélioration des déplacements au sud-ouest de Lille :

- la desserte du secteur Eurasanté sera améliorée par des liaisons renforçant le maillage du réseau routier à partir de l'A25 (échangeur de Loos) et de la porte de Béthune vers la RD48 et la RD207.

- l'échangeur prévu sur l'A1, au niveau de Templemars, avec un branchement sur la RD 952, permettra une meilleure desserte des zones d'activités du secteur.

- l'autoroute A24 (ex-A1bis), qui répond au schéma de services collectifs de l'État pour le transport des voyageurs, a une fonction de transit ; elle ne présente pas d'intérêt dans l'organisation spatiale métropolitaine, pour la fonction de desserte. Sa réalisation devra tenir compte du réseau routier proposé au schéma directeur de l'arrondissement de Lille et des alternatives d'itinéraires offertes par des infrastructures existantes ou en projet. Cette analyse, menée conjointement avec les partenaires belges, devra faire l'objet d'une étude précise des fonctions du réseau, dans un contexte élargi à l'Eurorégion.

5.5.3. RENFORCER L'INTERMODALITÉ POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La volonté de faciliter les transports de marchandises dans l'arrondissement de Lille se traduit par une option fondamentale du schéma directeur : l'intermodalité.

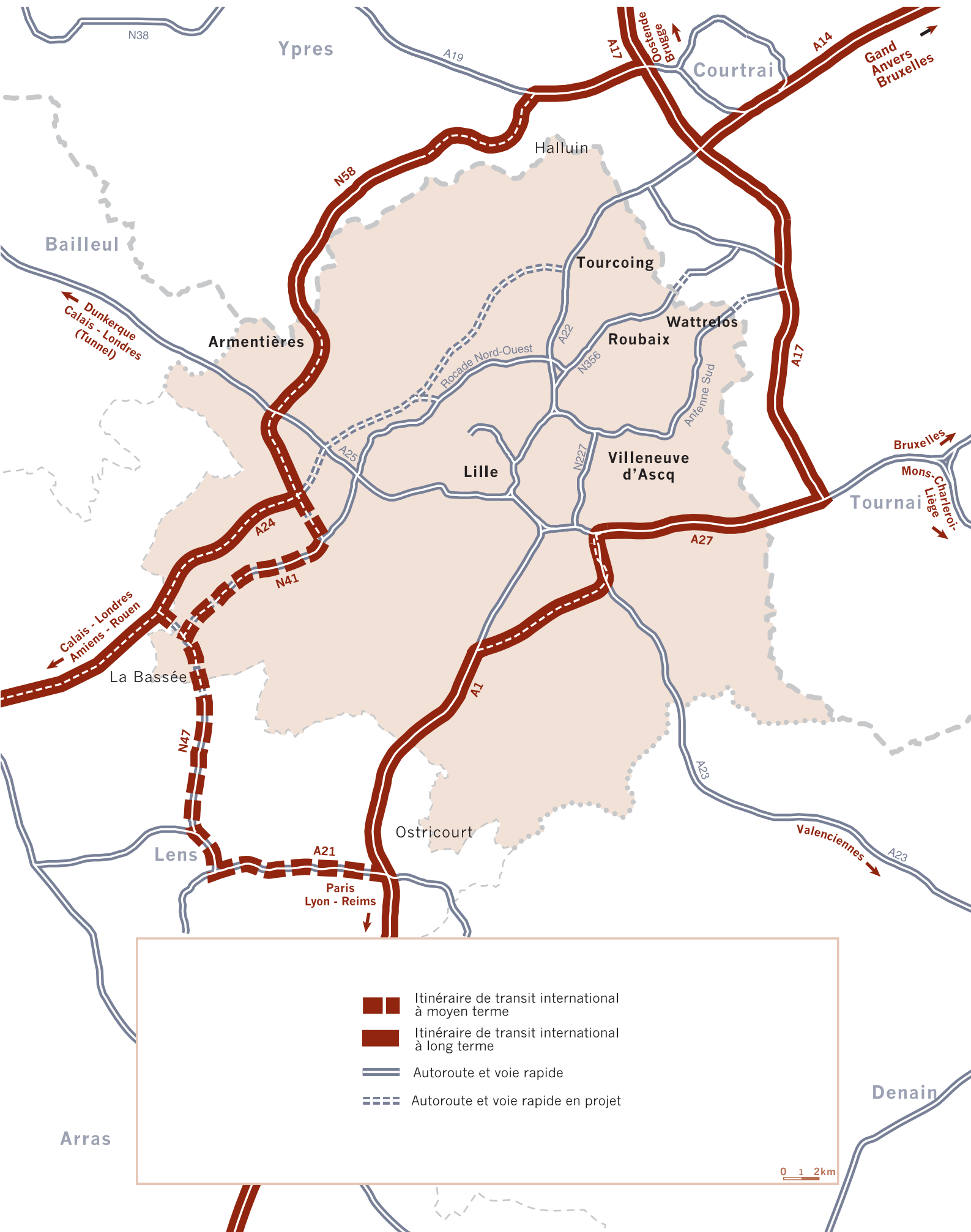
Cette option doit être concrétisée par un double objectif :





- utiliser au maximum les modes alternatifs à la route pour faire passer le trafic de transit à longue distance (supérieur à 500 km) ;
- assurer une meilleure desserte en marchandises de la métropole par une liaison en réseau entre les plateformes multimodales et les différentes villes de l'arrondissement.

Pour atteindre le premier objectif, le schéma directeur affirme une volonté politique forte de voir se réaliser deux projets majeurs sur l'axe nord - sud :

- l'autoroute ferroviaire Lille Paris Lyon, dont le tracé devra être déterminé en utilisant le plus possible la proximité avec des autoroutes existantes ;
- le canal Seine Nord qui pour être efficace devra être mis en liaison avec le littoral et le sud du département par voies d'eau optimisées.

LE DISPOSITIF DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE LA METROPOLE EN 2015



	Itinéraire de transit international à moyen terme
	Itinéraire de transit international à long terme
	Autoroute et voie rapide
	Autoroute et voie rapide en projet

0 1 2km

Ces deux projets nécessitent une volonté gouvernementale mais apparaissent à long terme comme incontournables pour offrir une véritable alternative intermodale.

Le projet fondamental actuel consiste à développer la plateforme européenne multimodale « Delta 3 » de Dourges en cours de réalisation au sud de l'arrondissement, en position charnière avec l'ancien Bassin minier du Nord - Pas de Calais. Cette plateforme doit devenir le cœur du réseau des plateformes de niveau régional ; elle a pour objectif, hormis sa logique économique, de sortir de l'agglomération lilloise une part du trafic des marchandises à longue distance, donc du trafic routier, pour le capter sur un site plus accessible.

Un système de relais par rapport aux sites logistiques existants (CIT de Roncq, plateforme de Lomme, CRT, port de Lille) doit permettre d'optimiser leurs niveaux de services complémentaires.

Cette réalisation doit être valorisée par une approche intermodale du trafic de marchandises de la métropole s'appuyant sur le réseau ferroviaire et sur le réseau fluvial en complément du réseau autoroutier déjà très dense. Cette approche permettra d'apporter des solutions durables à la croissance du fret.

En termes d'organisation de l'espace, il faut intégrer le développement potentiel de l'usage de la Basse-Deûle et de la Lys, avec la mise au gabarit de 3 000 tonnes d'une liaison fluviale qui permettra d'atteindre directement les grands ports du Bénélux.

Une grande partie du transport de marchandises de l'agglomération est liée à son activité économique propre. Des solutions nouvelles devront donc être apportées à la diffusion des marchandises au cœur de l'espace aggloméré.

SCHÉMA DIRECTEUR ET INTERMODALITÉ

La métropole lilloise a su se doter de moyens d'échanges modernes : autoroutes, trains et TGV, métro automatique, tramway. Ces réseaux de communication en font une agglomération relativement facile d'accès. Cependant, la circulation automobile ne cesse de croître ; chaque jour, nous utilisons trois fois plus souvent une voiture que nous ne le faisons il y a trente ans.

Alors, pour circuler, pour se garer, la voiture a insensiblement occupé tout l'espace disponible. Les tramways, les vélos, les piétons ont progressivement dû laisser la place à ce symbole de la modernité et de la liberté qu'est l'automobile.

Dès lors, ce qui est arrivé dans beaucoup d'autres villes arrive chez nous : trop d'automobile tue l'automobile. Les encombrements, les accidents de la circulation, le bruit du trafic, la pollution de l'air deviennent de plus en plus insupportables pour les habitants.

Le schéma directeur affirme la volonté de maîtriser l'évolution des pratiques de déplacements sur le territoire de la métropole et ses conséquences pour les personnes et le cadre de vie. La croissance de la circulation des automobiles et des poids lourds n'est pas inéluctable. Ces objectifs sont ceux du Plan de déplacements urbains (PDU) adopté en juin 2000 par Lille Métropole Communauté urbaine.

L'enjeu n'est pas de chasser la voiture de nos villes, mais de trouver un juste équilibre entre les besoins de déplacements, les modes de transport et la protection de l'environnement. Nous voulons des villes et des villages agréables à vivre, des villes et des villages actifs.

Le schéma directeur – comme le PDU – propose une politique de gestion de la mobilité guidée par les principes du développement durable. Il se fixe comme objectif de réduire les nuisances des transports sur la santé : la pollution de l'air, le bruit, les accidents ; d'améliorer le cadre de vie et la qualité des espaces publics et de maîtriser l'évolution des pratiques de déplacements avec des objectifs clairement annoncés : d'ici 2015 –horizon du schéma directeur-, l'usage du transport collectif et du vélo devra avoir doublé.

Une grande diversité d'actions devront être mises en œuvre :

- un partage de la rue plus favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture. En effet, le vélo et la marche à pied sont de véritables moyens de se déplacer qu'il faut redécouvrir ;
- un système de transport public de qualité au service de l'utilisateur. Une intermodalité plus facile et des bus plus performants sont les priorités à court terme. À moyen terme, il nous faut redécouvrir le train et le rôle qu'il peut jouer dans la ville ;
- une approche plus transversale de l'urbanisme, du développement économique et des déplacements.

Il s'agit d'une action de longue haleine, presque une révolution culturelle. Sa réussite repose sur une réelle prise de conscience des enjeux de la part des habitants, des techniciens, des décideurs socio-économiques et sur la prolongation du dialogue engagé à l'occasion de son élaboration. Les institutions politiques devront aussi davantage coopérer.

La réussite de cette politique de déplacements est un élément essentiel du schéma directeur qui définit la répartition spatiale des activités humaines sur le territoire métropolitain. La politique des déplacements organise, sur cet espace, les mouvements des hommes et des marchandises.

5.6. PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT EN PROTÉGEANT LA ZONE AGRICOLE ET LES ESPACES FRAGILES

Le sixième principe s'appuie sur une protection stricte appliquée aux espaces agricoles, aux nappes souterraines, aux espaces naturels, autour des sites industriels à risques technologiques, par la maîtrise de l'urbanisation. Il se traduit dans le cadre de la vocation des sols par quatre obligations :

- la protection de l'agriculture et des espaces agricoles ;
- la limitation de l'urbanisation dans la zone des champs captants du sud de Lille pour préserver les ressources en eau ;
- la protection et la valorisation des zones à vocation écologique ;
- la prévention des risques par la limitation de l'urbanisation, autour des sites à risques technologiques ou naturels.

5.6.1. PROTÉGER ET PROMOUVOIR UNE AGRICULTURE PÉRIURBAINE

L'agriculture lilloise constitue non seulement une activité économique à part entière, mais aussi et surtout une activité fortement liée aux territoires et à l'espace. Elle est performante grâce aux conditions naturelles (bons sols lœssiques, climat, relief), aux investissements réalisés (drainage, irrigation), à la formation des hommes et à son intégration dans des circuits économiques dynamiques.

L'agriculture lilloise combine les caractéristiques d'une agriculture intensive et d'une agriculture de type périurbain tournée notamment vers le maraîchage. Elle est présente, avec des résultats économiques de bon niveau, dans tous les secteurs de production (lait, pommes de terre, betteraves, viandes, endives, légumes de conserve, etc.). Elle s'est par ailleurs orientée vers des productions spécialisées (fleurs, horticulture, légumes, maraîchage) et des activités de services rendus aux habitants ; elle s'adapte très vite aux évolutions.

L'agriculture est très présente dans l'arrondissement où l'espace est un bien très convoité. L'extension de l'urbanisation a donc fortement entamé l'espace agricole, particulièrement depuis 1970.

Le schéma directeur retient, parmi ses options majeures, la maîtrise de la croissance urbaine ; il limite donc les extensions futures, notamment pour préserver l'agriculture.

Afin de garantir la pérennité des espaces agricoles, le schéma directeur inscrit en « zone agricole protégée » des territoires homogènes et de grandes cultures des Weppes, du Mélantois, de la Pévèle, de la plaine de la Lys. Certains secteurs spécialisés dans les cultures à haute valeur ajoutée, notamment dans la « couronne verte » du nord-ouest et du sud-est de l'agglomération, devraient obtenir un statut particulier.

Une plus grande sécurité devra être donnée aux exploitations par la limitation des incertitudes qui pèsent trop souvent sur leur devenir. Ceci peut être obtenu :

- en limitant l'instabilité des documents d'urbanisme ;
- en affichant le plus souvent possible les délais d'urbanisation des zones d'extensions futures, de façon à y permettre, entre-temps, l'investissement agricole ; ce maintien transitoire de l'activité agricole est favorisé par la notion de progressivité de l'urbanisation, retenue pour la mise en œuvre du schéma directeur ;
- en développant une politique visant à favoriser les restructurations foncières et les adaptations économiques imposées aux exploitants par la réalisation des aménagements prévus par le schéma directeur.

Cette politique pourrait constituer l'un des volets de la mise en œuvre du schéma directeur. Dans ce cadre, une implication des collectivités et une stratégie commune des agriculteurs pourraient permettre une action d'intégration, de développement et de promotion de l'agriculture de l'aire métropolitaine.

La protection de la zone agricole et des espaces fragiles est une nécessité pour garantir la sécurité et la vie, pour préserver l'avenir des ressources et pour inscrire la métropole dans une démarche de développement durable.

5.6.2. PROTÉGER LES RESSOURCES EN EAU

La ressource en eau de la métropole lilloise est d'un intérêt vital pour son développement. Cette ressource est aujourd'hui menacée, soit par sur-exploitation, soit par pollution excessive.

L'aquifère souterrain de la craie au sud de Lille est aujourd'hui la seule ressource abondante à long terme proche de Lille. Il fournit plus d'un tiers de l'eau de la métropole lilloise. Cependant, la qualité s'y est fortement dégradée, en raison principalement de l'urbanisation, de certaines méthodes culturales et des déficiences de l'assainissement des eaux de surface.

La protection de la ressource en eau est une option majeure du schéma directeur.

Elle a fait l'objet en 1991 d'un Projet d'intérêt général (PIG) sur vingt-cinq communes qui vise à limiter l'urbanisation et certaines activités économiques sur ces territoires. Les limites de cette protection sont établies en fonction du niveau de vulnérabilité de la nappe. Les services de l'État étudient de nouvelles servitudes pour cette protection. D'autres mesures devront accompagner ces procédures :

- acquisition foncière ;
- amélioration de l'assainissement ;
- développement du boisement et des espaces verts ;
- adaptation des méthodes de culture ;
- strict contrôle de tout projet de construction ou d'infrastructure, de façon à s'assurer de sa compatibilité avec la protection ;
- mesures de police concernant la circulation des matières dangereuses.

Il s'agit de mener une politique très volontaire de restauration de cette ressource en eau, afin de trouver, à terme, des ressources complémentaires à l'échelle de la région transfrontalière. De même, il convient d'accentuer la politique d'économie notamment par le recours à des technologies et matériels économes.

5.6.3. CONSERVER ET VALORISER LES ESPACES À VOCATION ÉCOLOGIQUE

La région lilloise se caractérise par une grande rareté des espaces naturels d'intérêt écologique.

De plus, ces milieux subissent des dégradations par une pollution excessive de l'eau et des sols, par trop de drainage des zones humides, par des plantations monospécifiques, par des moyens de gestion intensifs mettant à mal la biodiversité. Les sites naturels d'intérêt régional et métropolitain représentent une richesse écologique, faunistique et floristique mais aussi un intérêt esthétique, récréatif et patrimonial pour notre agglomération.

Ces espaces sont inclus dans les objectifs de constitution d'un espace naturel métropolitain qui couvrira à terme environ 10 000 ha dont 3 000 conservent leur usage agricole. Afin d'assurer la pérennisation de ces écosystèmes naturels, plusieurs mesures s'imposent :

- renforcer la protection juridique actuelle en mettant en œuvre tous les outils existants adaptés aux territoires les plus sensibles ; organiser une gestion appropriée de ces sites d'un point de vue écologique et économique ; mettre en place les moyens pour assurer une gestion particulière de certains sites ;
- protéger les grands systèmes que sont les vallées de la Marque, de la Lys et de la Haute-Deûle, la chaîne boisée de la Pévèle et la forêt de Phalempin et ses abords ;
- mettre en place des « corridors écologiques », à partir du réseau des cours d'eau et des futures voies vertes, pour assurer la connexion des différents écosystèmes ;
- gérer de façon extensive certains espaces verts existants ou à créer, même dans le tissu urbain dense, et introduire auprès des gestionnaires le concept de gestion différenciée des espaces verts.

5.6.4. PRÉVENIR LES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET NATURELS

Certaines activités industrielles présentent des risques technologiques. L'insertion de l'activité dans le tissu urbain dense est un problème d'urbanisme délicat qui ne peut se résoudre totalement qu'à long terme, à partir d'un réaménagement urbain sur une large échelle. Cette démarche devra être entreprise, dans le cadre de la mise en œuvre du présent schéma directeur.

Quatre usines, à Loos, La Madeleine, Halluin et Ostricourt, font l'objet de mesures particulières, issues de la directive Seveso. Elles prévoient

notamment des plans de secours en cas d'accidents graves. Pour Rhodia intermédiaire à La Madeleine, un Projet d'intérêt général (PIG) a été établi en 1996 ; il fixe différentes mesures dont la limitation de l'urbanisation dans un rayon de 500 mètres. Un PIG est également en cours d'élaboration pour Produits Chimiques de Loos, après annulation en 2001 d'une précédente version.

Les risques naturels proviennent des inondations, effondrements et autres mouvements de terrain. Les solutions passent avant tout par une bonne information, une meilleure prévention et la mise en œuvre de plan de prévention des risques.

Pour les inondations, il s'agira de limiter l'imperméabilisation du tissu urbain, de mettre en place un ensemble de mesures curatives et préventives de protection des zones inondables et de prendre en compte les zones humides jouant un

rôle de tamponnement des crues. Un plan de prévention des risques « inondations » existe pour la vallée de la Lys, un autre est prescrit pour la vallée de la Marque et cette procédure a été étendue à 62 autres communes de l'arrondissement.

Pour les effondrements de carrières souterraines et autres mouvements de terrain, les solutions sont techniques et n'ont qu'un impact limité sur les problèmes d'urbanisme. Un PPR existe pour les 12 communes situées au sud de Lille concernées par le risque de mouvement de terrain dû aux catiches. Quarante-sept communes sont concernées par les mouvements de terrain liés à la sécheresse (dessiccation de l'argile). Des plans de prévention des risques ont été prescrits en 2001 dans 11 communes.

L'information sur ces questions est orchestrée par des documents institutionnels et relayée par des organismes et services spécialisés.

5.7 TRANSFORMER L'IMAGE DE LA VILLE PAR LA QUALITÉ URBAINE, LES GRANDS ESPACES VERTS ET LES PAYSAGES

Le septième principe repose sur la recherche d'une haute qualité dans l'aménagement du territoire.

Le saut qualitatif à réaliser est important et ne peut se limiter à quelques projets phares. Il doit s'opérer sur la totalité du territoire métropolitain à travers l'amélioration de la qualité urbaine et la valorisation de l'environnement.

La requalification urbaine, la mise en valeur des identités locales, le soin donné aux paysages, l'aménagement de vastes espaces verts, la reconquête des espaces entourant l'eau valorisent l'image urbaine et traduisent l'ambition internationale de la métropole.

Seul un développement qualitatif garantira une meilleure articulation entre l'habitat, les activités, l'agriculture et les espaces naturels.

Trois démarches doivent être entreprises pour satisfaire le parti d'aménagement retenu :

- améliorer la qualité urbaine ;
- aménager des espaces verts, de nature et de récréation ;
- valoriser les paysages périurbains.

5.7.1. AMÉLIORER LA QUALITÉ URBAINE

La qualité urbaine participe et contribue efficacement à l'attractivité de l'agglomération, donc à la réussite des processus de métropolisation. C'est un critère de choix pour les investisseurs et les habitants actuels et futurs, aussi important que l'accessibilité, le niveau des services et la qualité de vie. Mais l'amélioration de la qualité urbaine profite également à tous les habitants ; c'est une valeur partagée.

La qualité urbaine se traduit par un ensemble d'éléments et de facteurs différents et relativement hétérogènes, dont les plus significatifs sont :

- la cohérence et la lisibilité de l'espace urbain, apportées par les repères géographiques et architecturaux et par les caractères de la trame urbaine, dans ses différentes composantes (villes,

quartiers, villages) ;

- le rôle tout à fait déterminant des espaces publics par rapport à l'espace bâti, qui ne peut en général qu'évoluer lentement. Les espaces publics peuvent évoluer plus rapidement et se prêtent davantage à la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de valorisation.

Dans la métropole lilloise, l'amélioration de la qualité urbaine se traduit par les options suivantes.

Les espaces publics

L'amélioration de la qualité des espaces publics est un enjeu primordial pour la transformation de l'image de la métropole. La prise en compte de leur requalification est aujourd'hui inscrite dans le Plan de déplacements urbains de Lille Métropole Communauté urbaine, témoignant de la prise de conscience métropolitaine.

Tous les espaces publics sont concernés, y compris les lieux banals de fréquentation quotidienne ; il faut cependant insister tout particulièrement sur :

- les espaces majeurs, les plus liés à l'image de la métropole : les places centrales et historiques, les grands parcs et jardins, les boulevards ;
- les espaces de la ville renouvelée : abords des grands ensembles, cœurs des quartiers avec leurs rues, placettes et squares ;
- les grandes voies, trop souvent traitées aujourd'hui comme des voies de circulation, plutôt que comme des espaces publics.

La mise en œuvre de la ville renouvelée, en particulier, passe par la réalisation de nouveaux aménagements de qualité : parcs urbains, squares, boulevards, mails plantés, fontaines, plans d'eau, réseaux de circulation alternatifs où les piétons, les cyclistes mais aussi les personnes à mobilité réduite sont prioritaires, corridors biologiques et paysagers.

Au sein des espaces publics, un effort spécifique doit être consacré à l'éclairage urbain afin de créer de nouvelles ambiances et d'éviter d'inutiles déperditions. Trop d'éclairages standardisés,

conçus pour des voies routières, engendrent une ambiance banalisée. Les couleurs de la nuit doivent participer à l'image d'une métropole du Nord.

La mise en valeur de l'eau en ville doit être favorisée : elle passe par l'aménagement des rivières et canaux urbains existants, et la création de nouveaux points d'eau dans les espaces publics : fontaines, plans d'eau urbains, etc.

Une démarche métropolitaine est nécessaire pour atteindre ces objectifs. Elle appelle une stratégie d'aménagement à grande échelle à travers la mise en œuvre d'un plan d'actions concernant la conception des espaces publics, leur programmation et leur réalisation. Un volet spécifique devra être consacré aux matériaux et au mobilier urbain, afin d'en réduire la disparité, d'en rationaliser l'implantation et d'en accroître la qualité et la pérennité.

Au-delà de la qualité de la conception, celle de la maintenance est essentielle pour les espaces publics ; elle devra être prise en compte dans la démarche globale.

Une évaluation régulière des méthodes et des résultats obtenus sera également nécessaire.

Le patrimoine architectural et urbain

La métropole lilloise possède un patrimoine architectural et urbain qui témoigne de l'histoire de la région, au contact des cultures française et flamande, et de son riche passé industriel. C'est aussi un patrimoine varié comprenant des édifices et des ensembles civils, industriels, militaires et religieux, urbains et ruraux. Sa mise en valeur entre dans une démarche de qualité urbaine ; elle participe à la notoriété de la métropole tout en confortant son attrait touristique ; elle confère également au patrimoine une valeur économique.

Outre le patrimoine « majeur », déjà en partie protégé au titre des monuments historiques et dont la liste s'est accrue ces toutes dernières années, la mise en valeur de tout un patrimoine « mineur », qui participe à l'identité locale des quartiers, des villes et des villages est également un enjeu non négligeable.

Si l'achèvement de la mise en valeur et de la requalification du Vieux-Lille, avec les

réaménagements des espaces publics, est à poursuivre, compte tenu de la valeur historique et architecturale de ce quartier et de son impact sur la renommée de la métropole, d'autres secteurs plus récents méritent également une réhabilitation patrimoniale.

En particulier, la préservation du patrimoine des XIX^e et XX^e siècles, des châteaux de l'industrie ou des maisons de ville, est importante pour l'identité et la mémoire métropolitaines.

La protection du patrimoine est l'objet de deux ZPPAUP (zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager) approuvées à Roubaix, Beaucamps-Ligny et Fourmes en Weppes. Quatre autres ZPPAUP sont à l'étude (Roubaix, Tourcoing, Comines, Lambersart), deux projets ont reçu un accord de principe des communes (Armentières, Seclin) et un autre est envisagé autour du Grand boulevard.

Une démarche de repérage du patrimoine, en vue de sa préservation, doit être poursuivie et étendue, afin de préparer des actions de mise en valeur.

L'architecture des constructions neuves

La qualité architecturale est une composante majeure de la qualité urbaine : une poursuite et une accélération des actions déjà engagées s'imposent pour son amélioration et son renouveau.

En matière d'habitat, en particulier, la recherche de la qualité architecturale et de l'innovation mérite de faire l'objet de réflexions approfondies pour lutter contre l'uniformité qui affecte le logement et ses abords.

Par ailleurs, de nouvelles formes urbaines prenant mieux en compte les nouveaux modes de vie et aspirations des usagers, en matière environnementale en particulier, doivent être expérimentées pour afficher les ambitions de la métropole du XXI^e siècle.

Dans les sites de la ville renouvelée où le changement d'image est impératif, ces nouvelles formes urbaines doivent permettre d'associer expression contemporaine et préservation des éléments patrimoniaux intéressants, pour rendre de la valeur à des territoires aujourd'hui dépréciés.

La prise en compte de principes de Haute

qualité environnementale dans la qualité des constructions devrait être recherchée pour contribuer également à l'amélioration de la qualité urbaine et environnementale.

La mixité urbaine

La mixité peut être un facteur important de qualité urbaine. Les quartiers multifonctionnels qui mêlent habitat de toutes catégories, loisirs, commerces, activités (dans la mesure où celles-ci ne nuisent pas à l'habitat) sont plus propices à l'animation, aux échanges et améliorent les conditions de vie des usagers, en contribuant à réduire l'usage de la voiture.

Dans les secteurs de la ville renouvelée, en particulier là où certains espaces affectés aux activités formaient de grandes coupures, la mixité sociale et celle des fonctions sont une condition essentielle de la reconquête urbaine.

Les espaces économiques et commerciaux

Les nouveaux sites économiques et les extensions urbaines devront offrir une grande qualité d'aménagement avec une réelle prise en compte du contexte dans lequel ils s'insèrent, des critères environnementaux, des plantations importantes, des espaces publics et un mobilier urbain adéquat. Cet objectif qualitatif s'applique autant aux grands espaces économiques existants et à créer qu'aux centres commerciaux périphériques ou aux quartiers résidentiels et multifonctionnels.

Les entrées de villes, souvent déterminantes en termes d'image, feront l'objet d'une attention particulière. Pour permettre une meilleure perception de ces espaces, il faudra rapidement repenser l'aménagement (et la localisation) de certaines zones d'activités qui s'y trouvent et qui se caractérisent souvent par leur aspect médiocre.

Les espaces qui constituent les portes d'entrée de la métropole devront ainsi être aménagés, en mettant l'accent sur la qualité paysagère et architecturale. Ceci concerne en particulier les secteurs bordant les principaux axes routiers : à l'ouest la « Porte des Anglais » autour de l'A25, au nord-est la « Porte des Flandres » autour de l'A22, à l'est la « Porte de Wallonie » autour de l'A27, et la « Porte du sud » autour de l'A1 .

L'accent devra être mis en priorité sur la maîtrise de l'affichage (enseignes, publicité...), les plantations, le mobilier urbain, l'intégration paysagère, architecturale et environnementale des bâtiments et des voies de circulation.

Un effort particulier devra également être effectué en faveur d'une meilleure intégration des grandes infrastructures telles que les autoroutes, voies rapides urbaines, voies SNCF et canaux.

5.7.2. LES ESPACES VERTS DE NATURE ET DE RÉCRÉATION : NOUVEAUX « GRANDS ÉQUIPEMENTS » DE LA MÉTROPOLÉ LILLOISE

La réussite du projet de trame verte et bleue offrant 10 000 ha de parcs urbains, d'espaces de nature et de récréation doit être affichée comme la grande œuvre de la métropole lilloise pour les vingt années à venir. Les espaces verts de demain garantiront à tous la nature et les espaces de convivialité et de détente nécessaires à la ville. La métropole lilloise, comme la plupart des grandes villes d'Europe du Nord, devra être verte et écologique.

Plus encore que la quantité d'espaces verts disponibles, c'est la variété qui est gage de réussite du projet de trame verte et bleue. Différentes vocations pour différents lieux, différentes tailles garantissent le choix pour les usagers et révèlent la diversité de l'espace urbain.

Dans les centres et quartiers urbains denses, les squares et les jardins aèrent et embellissent la ville. Ce sont aussi des lieux d'accueil de proximité. Leur nombre est insuffisant dans certains quartiers du centre de Lille, de Roubaix et de Tourcoing ainsi qu'à l'intérieur de la couronne suburbaine, où ils n'apparaissent pas comme des éléments structurants, mais plutôt comme des délaissés. Ils seront complétés par des espaces verts qui joueront le rôle d'équipements sociaux : espaces sportifs, jardins écologiques et fermes à usage pédagogique, promenades et réseaux verts.

Ce type d'espaces verts, largement présents en Europe du Nord, est peu développé en France, et notamment dans la métropole lilloise. Il trouverait toute son utilité dans de nombreux quartiers de l'agglomération : couronne sud de Lille, Fives-

Hellemmes, Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, etc.

En bordure de l'agglomération, de grands parcs périurbains de niveau métropolitain sont prévus pour augmenter significativement la capacité d'accueil de la trame verte métropolitaine.

Deux opérations sont à mener prioritairement : le parc de la Deûle, au sud de Lille, le Val de Marque, du sud de l'agglomération roubaisienne à la Pévèle. Elles seront complétées par d'autres réalisations : espace paysager des Périseaux (Vendeville - Templemars - Fâches-Thumesnil, Wattignies), parc transfrontalier du Ferrain, parc des Jeux (Lille, Lezennes, Ronchin...) et espace paysager de l'Arc Nord (Marcq-en-Barœul, Mouvaux, Bondues).

Les golfs sont des équipements sportifs qui contribuent efficacement à l'image de la ville. Ils n'ont cependant pas tous la même vocation. Certains sont des équipements sportifs de prestige (le golf du Sart de Villeneuve d'Ascq). D'autres sont des espaces résidentiels de qualité : Brigode à Villeneuve d'Ascq, La Vigne à Bondues, Mérignies. D'autres encore sont davantage des espaces publics, comme le golf de Lille-Ronchin, autour duquel se constitue progressivement un pôle récréatif et sportif.

La vallée de la Deûle, la forêt de Phalempin et les massifs boisés de Thumeries-Ostricourt, la vallée de la Marque et les espaces boisés de la Pévèle forment de grandes zones naturelles dont la richesse est souvent ignorée des métropolitains, et qu'il faut protéger, gérer, valoriser, pour les offrir, sans les mettre en péril, au bien-être de tous.

L'eau doit jouer un rôle de premier plan dans tous les aménagements récréatifs :

- les plans d'eau de la base des Prés du Hem à Armentières et du lac du Héron à Villeneuve d'Ascq seront confortés ;
- les berges de la Deûle, de la Lys, de la Marque et du canal de Roubaix seront aménagées pour constituer de véritables coulées vertes et bleues.

L'espace à dominante naturelle et récréative prévu par le schéma directeur représente une superficie totale d'environ 10 000 ha, dont 3 000 ha recouvrent des espaces agricoles qui remplissent donc une double fonction.

La valorisation des paysages périurbains

Le paysage présente un intérêt général, c'est un bien collectif. Le soin donné aux paysages que l'on découvre aux entrées de l'agglomération et le long des axes structurants ou plus familiers de la métropole reflète une certaine image du territoire. Il existe d'autre part une demande sociale pour préserver un paysage de qualité autour de l'agglomération.

À l'heure où la métropole lilloise s'inscrit dans une démarche de développement durable et se préoccupe de la performance de ses outils économiques, de ses grands équipements, de la compétition européenne dans une dynamique de métropolisation, l'intégration de la qualité paysagère, dimension qualitative dans l'aménagement de demain, est une condition de la réussite sociale, économique et environnementale de son projet urbain.

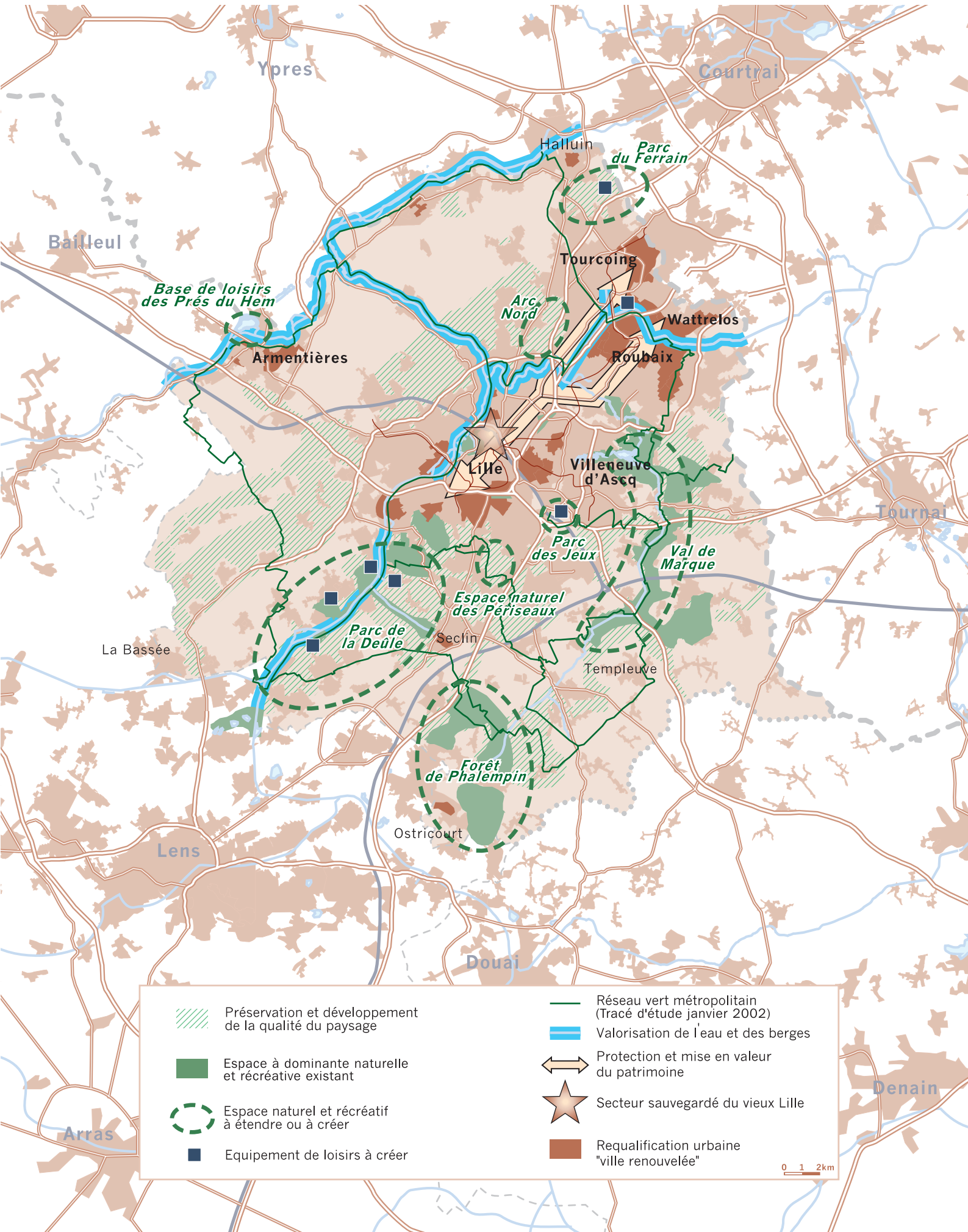
La politique de valorisation des paysages doit concerner tout le territoire et se traduire par une mise en place systématique de mesures de protection et de valorisation du paysage au niveau métropolitain comme au niveau local (plans de paysage, chartes paysagères).










Plusieurs études ont permis d'identifier des « espaces agricoles protégés d'intérêt paysager » et des éléments à gérer pour conserver le patrimoine géographique, rural, naturel et esthétique, signalé par le relief (talus, buttes, monts), par un élément naturel (bois, marais, prairies humides), par l'architecture de certaines constructions (fermes, moulins), des micros espaces ruraux (prairies bocagères), par des angles de vues et des perspectives.

La politique proposée vise à en faire des « hauts lieux » du territoire métropolitain. Le patrimoine qu'ils représentent doit se conserver et se transmettre sans être figé ni compromettre l'activité agricole dominante.

On ne saurait se satisfaire d'un espace périurbain qui serait d'un côté protégé, de l'autre côté banalisé. Les territoires ruraux du Pévèle-Mélantois, du Carembault et des Weppes sont reconnus pour la qualité d'un paysage qu'il est indispensable de conserver. Parallèlement, l'aménagement des franges agro-urbaines de

LA VALORISATION DU CADRE DE VIE



	Préservation et développement de la qualité du paysage		Réseau vert métropolitain (Tracé d'étude janvier 2002)
	Espace à dominante naturelle et récréative existant		Valorisation de l'eau et des berges
	Espace naturel et récréatif à étendre ou à créer		Protection et mise en valeur du patrimoine
	Equipement de loisirs à créer		Secteur sauvegardé du vieux Lille
			Requalification urbaine "ville renouvelée"

0 1 2km

l'agglomération, marquées par une activité agricole, industrielle et commerciale doit aussi tenir compte de la qualité paysagère. C'est pourquoi le schéma directeur inscrit sous la rubrique « préservation et développement de la qualité du paysage », à côté de vastes espaces agricoles, un certain nombre de zones à destination d'activités.

Le schéma directeur définit une trame verte et bleue comme objectif paysager et écologique à atteindre. La réalisation de cette trame passe par la mise en œuvre d'un schéma directeur vert

approuvé par des partenaires publics et privés. Un «réseau vert» de chemins paysagers conçus pour des déplacements pédestres et cyclistes, doublés en certains sites par des parcours équestres, assure les liaisons écologiques entre les espaces principaux. De même, les réseaux ferrés de proximité seront équipés pour répondre à ces besoins de liaisons. Cet ensemble constitue la trame «verte et bleue» de la métropole, véritable maillage écologique et paysager qui prend place dans la constitution de corridors régionaux et transfrontaliers.

