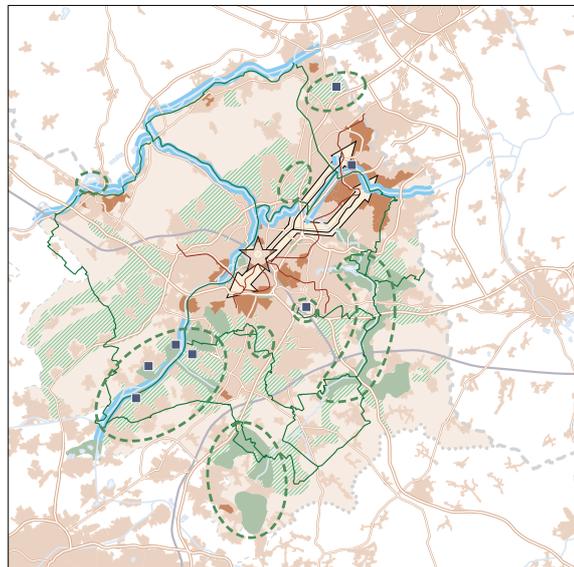
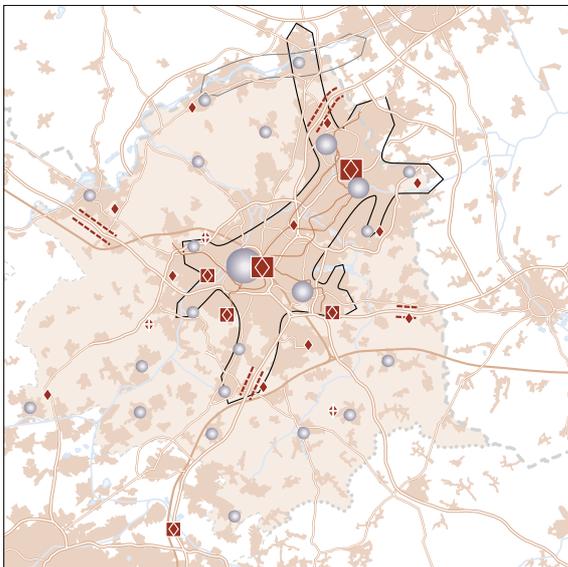
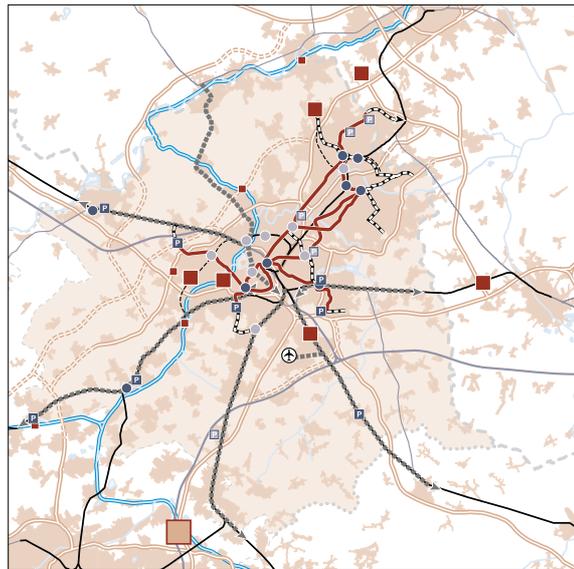
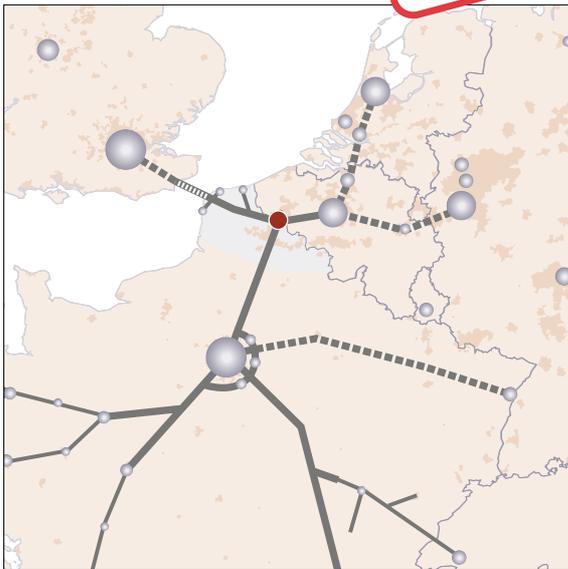




SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE LILLE MÉTROPOLE

Approuvé
le 6 décembre 2002



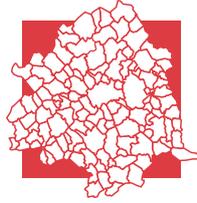


SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE LILLE MÉTROPOLE

Approuvé
le 6 décembre 2002

Ce document a été préparé sous l'autorité du Syndicat mixte
par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

PARTENARIAL, AMBITIEUX, DURABLE TEL EST NOTRE PROJET POUR LA MÉTROPOLE

Le schéma directeur, c'est notre projet pour la métropole de l'an 2015.

Il résulte d'un travail partenarial important. Pendant des années, à de multiples reprises, les élus, les experts, les praticiens se sont rencontrés pour échanger leurs analyses et leurs idées. Une fois le projet établi, nous avons consulté l'État, les collectivités territoriales, les personnes publiques associées et les associations qui avaient demandé à être entendues.

Une large concertation a été menée. Différentes journées de débat, très ouvertes, ont permis de rencontrer le monde économique, social, syndical, culturel et associatif, et aussi le monde agricole. Nous avons invité le public à venir s'informer et débattre. Les habitants ont également pu s'exprimer dans le cadre officiel de la mise à la disposition du public de notre projet.

Tout cela a alimenté la mise au point des documents.

Il est vrai que pendant cette très longue période de révision, nous avons dû, à deux reprises, revoir largement notre copie. Mais cela a été bénéfique. Nous avons élargi notre vision à une métropole transfrontalière « à 360° », de Courtrai à Lens. Nous avons pu tenir compte des évolutions récentes de notre société et des transformations législatives de ces dernières années.

Ce schéma directeur inclut des avancées nombreuses et importantes.

En matière d'environnement, il propose une protection active des champs captants et traduit un souci permanent de développement durable. Il définit aussi un objectif de « Métropole verte » à la fois ambitieux et appuyé sur des réalités de terrain.

Les avancées sont tout aussi importantes en matière de déplacements où les transports en commun et le réseau ferroviaire sont appelés à jouer un rôle plus important alors que la place de l'automobile est plus strictement encadrée. Enfin, de longs débats ont permis d'apporter de meilleures réponses aux besoins de développement, pour l'habitat et pour les activités, même s'il est toujours difficile de trouver de l'espace dans une métropole dont les terrains sont fertiles et dont l'agriculture demeure très active.

Nous sommes aussi, je souhaite le souligner, restés fidèles à nos grandes ambitions initiales : la dimension européenne, l'accessibilité, la qualité, le développement et la solidarité.

Avec l'adoption de ce schéma directeur nous disposons d'un document fondateur pour orienter le développement métropolitain.

Je tiens à remercier le bureau du Syndicat mixte et son animateur, Marc-Philippe DAUBRESSE, député maire de Lambersart et premier vice-président de la Communauté urbaine, pour le travail effectué.

J'associe dans mes remerciements les élus représentant les communes, les communautés de communes, de l'arrondissement et Lille Métropole Communauté urbaine, la Région et le Département, les représentants de l'État, ceux des Chambres consulaires et de toutes les personnes publiques associées, ainsi que les membres des services de l'ensemble de nos partenaires.

Un grand merci aussi à tous les techniciens de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et plus particulièrement à Nathan STARKMAN, directeur général, qui ont tenu des délais difficiles, tout en reprenant de manière assez fondamentale l'ouvrage approuvé en 1997.

La métropole remercie toutes celles et tous ceux qui ont contribué à l'écriture de son avenir.

Dès à présent, j'attache le plus grand soin au respect des orientations du schéma directeur et à la mise en œuvre des projets qu'il porte.

Nous concrétiserons notre ambition ensemble.



PIERRE MAUROY
*Président du Syndicat mixte
du schéma directeur de Lille Métropole*

Le périmètre du schéma directeur, arrêté le 21 septembre 2000, correspond à l'arrondissement de Lille.

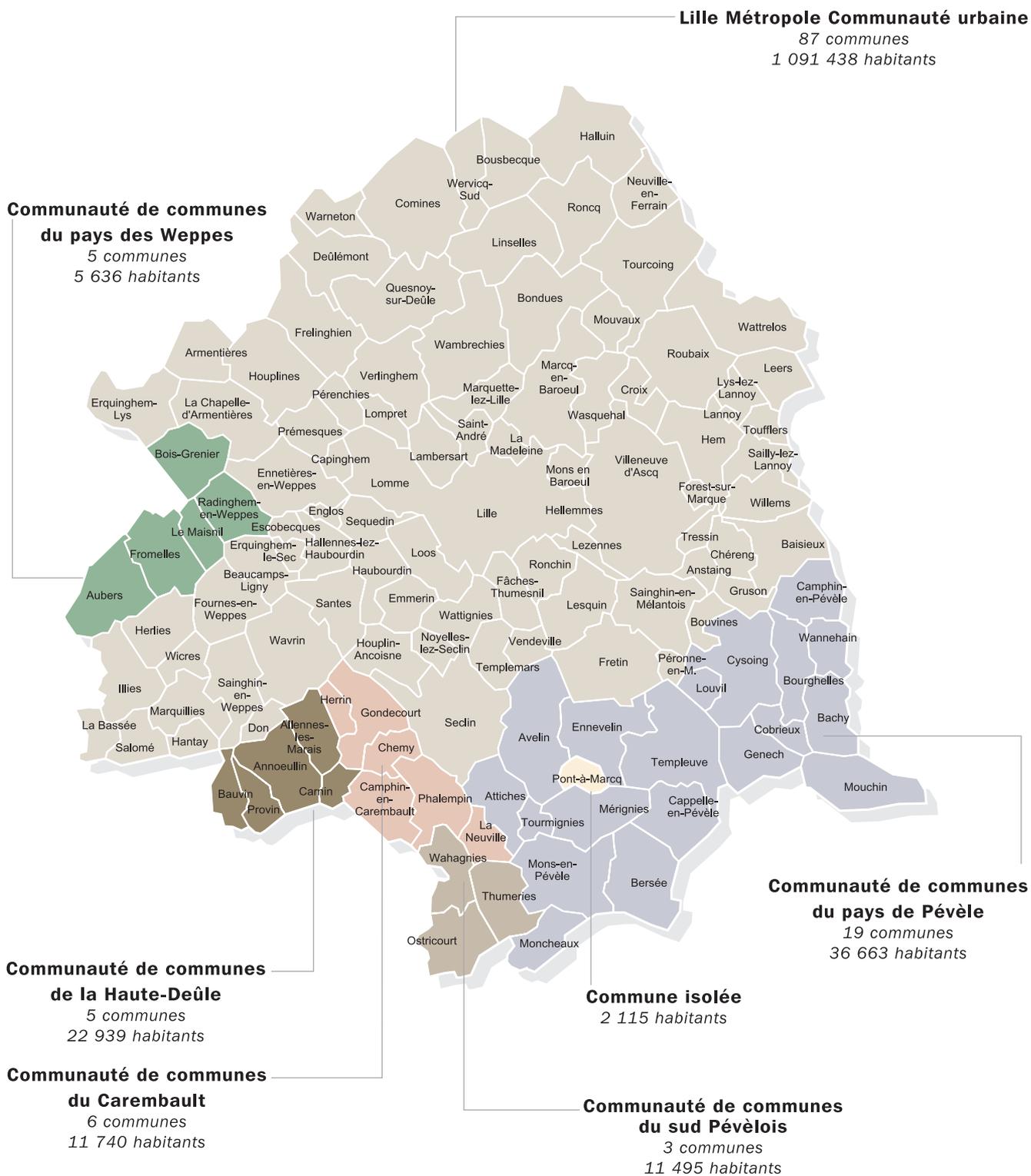
Les appellations Lille Métropole, métropole lilloise ou métropole correspondent à cette entité administrative et sont utilisées indifféremment dans le texte.

Le Syndicat mixte du schéma directeur de Lille Métropole, créé par arrêté préfectoral du 21 septembre 2000, est compétent pour la révision et le suivi de la mise en œuvre du schéma directeur. Il est composé des représentants de la Communauté urbaine de Lille, des Communautés de communes du Pays de Pévèle, du Carembault, du Pays des Weppes, de la Haute Deûle et du Sud Pévélois, de la commune de Pont-à-Marcq, du Conseil général du Nord et de la Région Nord - Pas de Calais.

La révision du schéma directeur a été prescrite par délibération du 28 septembre 2000 du Syndicat mixte.

Suite à l'adoption de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000, le Syndicat mixte a opté, par délibération du 22 juin 2001, pour la poursuite de la procédure de révision engagée.

L'ARRONDISSEMENT DE LILLE
126 COMMUNES
1 182 026 habitants



SOMMAIRE

INTRODUCTION

L'ÉMERGENCE D'UNE MÉTROPOLE : ENJEUX ET STRATÉGIE	p. 13
--	-------

PREMIÈRE PARTIE

LES ORIENTATIONS DU PROJET MÉTROPOLITAIN

1. BIEN POSITIONNER LA MÉTROPOLE À LA BONNE ÉCHELLE	p. 27
1.1. La dimension européenne et le territoire national	28
1.2. Le cadre régional	32
1.3. La dimension transfrontalière	34
1.4. Les relations avec Bruxelles	38
1.5. Les spécificités locales.....	40
2. MIEUX VIVRE LA VILLE DANS SA DIMENSION SOCIALE ET ÉCONOMIQUE	p. 43
2.1. Possibilités et contraintes du contexte démographique	43
2.1.1. Regards sur le passé : une relative stagnation démographique	43
2.1.2. Le poids des tendances « lourdes » dans les évolutions récentes	43
2.1.3. Démographie et économie locale.....	43
2.1.4. Réflexions sur l'avenir : les évolutions probables	44
2.2. Mieux loger tous les habitants de l'arrondissement.....	47
2.2.1. Des besoins encore importants à satisfaire	47
2.2.2. Les options majeures sur le plan spatial.....	47
2.2.3. Les lignes de force de l'action sur l'habitat.....	48
2.3. Renforcer les conditions et les moteurs du développement économique.....	55
2.3.1. L'héritage, contraintes et opportunités	55
2.3.2. Les activités stratégiques pour le développement de la métropole.....	56
2.3.3. Les lignes de force d'une stratégie de développement économique	60
2.3.4. Le développement économique et les enjeux spatiaux	64
2.4. Prendre en compte l'agriculture	71
2.4.1. Une agriculture périurbaine en pleine mutation	71
2.4.2. Quatre objectifs pour l'agriculture et les espaces agricoles.....	72
2.4.3. Des espaces et des vocations diversifiés	73
2.5. Améliorer les grands équipements	75
2.5.1. L'enseignement supérieur et la recherche	75
2.5.2. L'enseignement du second degré.....	76
2.5.3. Les équipements sanitaires	78
2.5.4. Les sports et loisirs	80
2.5.5. Les équipements culturels	82
2.5.6. Les équipements militaires et pénitenciers.....	87

3. PROTÉGER ET VALORISER L'ENVIRONNEMENT	p. 89
3.1. Une trame métropolitaine verte et bleue.....	90
3.1.1. Une trop faible place donnée aux espaces de nature et de loisirs	90
3.1.2. La trame métropolitaine verte et bleue	92
3.1.3. Les conditions de réussite du projet de la trame verte et bleue	100
3.2. Préserver et valoriser la ressource en eau	102
3.2.1. Des handicaps certains	102
3.2.2. La protection de la ressource en eau potable.....	103
3.2.3. L'amélioration de la qualité des eaux de surface.....	108
3.2.4. Les eaux pluviales	112
3.2.5. Vers une planification des usages et de l'utilisation de l'eau	114
3.3. Une gestion maîtrisée et durable de l'énergie	117
3.3.1. Une meilleure connaissance des énergies traditionnelles	117
et renouvelables pour une optimisation de leur utilisation	
3.3.2. L'énergie et l'urbanisme	117
3.3.3. L'énergie et ses usagers	118
3.4. Le traitement et la valorisation des déchets ; les sédiments de curage des canaux.....	119
3.4.1. Un contexte en rapide évolution	119
3.4.2. Les déchets ménagers et assimilés	119
3.4.3. Les déchets des entreprises	122
3.4.4. Les déchets industriels spéciaux et les déchets de soins	123
3.4.5. Les sédiments de curage des canaux	126
3.5. Pallier les risques, lutter contre les nuisances	128
3.5.1. Les risques technologiques	128
3.5.2. Les risques naturels	131
3.5.3. Lutter contre la pollution de l'air	132
3.5.4. Traiter les anciens sites industriels pollués.....	135
3.5.5. Lutter contre les nuisances sonores	136
4. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET DÉVELOPPER L'INTERACTIVITÉ	
DES MODES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION	p. 139
4.1. 1970-2000 : un bilan en demi-teinte	139
4.1.1. Un trop faible développement des transports en commun	140
4.1.2. Une complémentarité insuffisante des modes de déplacements.....	140
4.1.3. Un manque de hiérarchisation du réseau routier.....	140
4.1.4. Une prépondérance toujours croissante de la voiture sur les autres modes de déplacements ...	140
4.1.5. Le transport des marchandises : un développement du rôle de la route.....	142
4.1.6. Une accessibilité aérienne internationale limitée	144
4.2. Un nouveau scénario pour les déplacements en 2015	146
4.3. Un système de transport public de qualité	149
4.3.1. Valoriser le métro, le tramway et le train TER.....	149
4.3.2. Développer les réseaux de transports en commun.....	150
4.3.3. Développer la complémentarité entre les modes	152
4.4. Un partage de l'espace public plus favorable aux modes de déplacements de proximité : le vélo, la marche	155
4.4.1. Développer les aménagements pour les vélos	155
4.4.2. Améliorer la qualité des espaces publics.....	156
4.4.3. Modérer la vitesse en ville	156
4.4.4. Réglementer le stationnement	156
4.5. Un réseau routier hiérarchisé et complété.....	158
4.6. Améliorer l'accessibilité internationale de la métropole	163
4.6.1. Le TGV	163
4.6.2. L'aéroport	163
4.7. Développer l'intermodalité du transport des marchandises	166
4.7.1. Optimiser les réseaux de transport de marchandises	166
4.7.2. Vers un schéma métropolitain des plateformes de transport.....	168

DEUXIÈME PARTIE

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT ET SA MISE EN ŒUVRE

5. LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DU PARTI D'AMÉNAGEMENT	p. 173
5.1. Renouveler la ville, maîtriser et organiser la croissance urbaine.....	173
5.1.1. Développer la ville sur la ville.....	173
5.1.2. Maîtriser et organiser la croissance urbaine	174
5.1.3. Équiper le territoire	176
5.2. Renforcer les axes urbains majeurs	177
5.3. S'appuyer sur la diversité de la trame urbaine et sur les pôles urbains périphériques	179
5.4. Structurer l'espace par des sites à forte potentialité de développement	180
5.5. Faciliter les déplacements des hommes et des marchandises	183
5.5.1. Donner la priorité aux transports en commun.....	183
5.5.2. Éviter l'engorgement, compléter le réseau routier	184
5.5.3. Renforcer l'intermodalité des transports de marchandises.....	186
5.6. Préserver l'environnement en protégeant la zone agricole et les espaces fragiles	190
5.6.1. Protéger et promouvoir une agriculture périurbaine	190
5.6.2. Protéger les ressources en eau.....	191
5.6.3. Conserver et valoriser les espaces à vocation écologique	191
5.6.4. Prévenir les risques technologiques et naturels	191
5.7. Transformer l'image de la ville par la qualité urbaine, les grands espaces verts et les paysages	193
5.7.1. Améliorer la qualité urbaine	193
5.7.2. Les espaces verts de nature et de récréation : nouveaux « grands équipements »	195
de la métropole lilloise	
6. LA MISE EN ŒUVRE	p. 201
6.1. Le contenu et la portée des dispositions des documents graphiques.....	202
6.1.1. Les principes généraux	202
6.1.2. Le contenu et la portée de la carte « destination générale des sols »	203
6.1.3. La légende de la carte « destination générale des sols »	203
6.1.4. Modalités d'application.....	205
6.2. La phase intermédiaire de réalisation - horizon 2008	210
6.2.1. Les grandes infrastructures	210
6.2.2. Les sites stratégiques	212
6.2.3. Les grandes opérations d'environnement	212
6.2.4. La requalification urbaine	212
6.3. Les institutions et les moyens techniques.....	213
6.3.1. Assister les collectivités dans la mise en œuvre du projet métropolitain	213
6.3.2. Évaluer le schéma directeur	213
La compatibilité du schéma directeur avec les normes supérieures	216

ANNEXES

LA CONTRIBUTION DES TERRITOIRES	p. 221
A.1. Lille - Lomme - Hellemmes	222
A.2. La couronne nord.....	226
A.3. Le territoire roubaisien	229
A.4. La territoire tourquennois	233
A.5. La couronne sud de Lille	237
A.6. Le territoire est.....	240
A.7. Les Weppes.....	243
A.8. Le sud interurbain.....	246
A.9. La Lys.....	249
A.10. La Pévèle	252

LE CADRE JURIDIQUE DU SCHÉMA DIRECTEUR

Le Syndicat mixte a prescrit, par délibération du 28 septembre 2000, la mise en révision du schéma directeur de l'arrondissement de Lille.

Cette prescription a précédé de quelques mois l'adoption par le Parlement de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Cette loi revient, dans son article 3, sur le concept de schéma directeur auquel elle substitue celui de schéma de cohérence territoriale. Toutefois, l'article L122-18 qu'elle introduit au Code de l'urbanisme, prévoit un dispositif de transition qui autorise la poursuite d'une procédure de révision d'un schéma directeur engagée avant le 1^{er} avril 2001. Dans ce cas, le schéma directeur doit être arrêté avant le 1^{er} janvier 2002 et approuvé avant le 1^{er} janvier 2003. Le Syndicat mixte du schéma directeur de Lille Métropole a opté le 22 juin 2001, pour cette voie qui correspondait à son souci de ne pas allonger davantage la durée durant laquelle l'urbanisme dans l'arrondissement serait encore fragilisé.

Le Syndicat mixte a bénéficié, dans les travaux qui ont conduit au présent document, de l'acquis des années de réflexion qui avaient abouti à l'approbation du schéma de 1997, annulé en 2000. Celui-ci avait été, malgré sans doute quelques imperfections, précurseur dans nombre de principes et de concepts qui s'inscrivaient parfaitement dans la philosophie de l'actuelle loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains. Le Syndicat mixte dispose donc aujourd'hui d'un document de planification qui assure la cohérence des politiques sectorielles, promeut le développement durable et la solidarité entre les territoires, et intègre la dimension transfrontalière des enjeux d'aménagement.

Le présent schéma directeur répond dans son contenu aux principes qui doivent guider l'élaboration d'un schéma de cohérence territoriale, ce qui rend d'autant plus aisée l'application de l'article L122-18 du Code de l'urbanisme. Ce dernier spécifie que le schéma directeur, approuvé selon cette procédure, produit les mêmes effets qu'un schéma de cohérence territoriale : les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les autorisations d'exploitation commerciale et les opérations d'aménagement définies à l'article R122-5, doivent être compatibles avec lui. Il en va de même pour la politique départementale des espaces naturels sensibles conduite dans son périmètre.

INTRODUCTION

L'ÉMERGENCE D'UNE MÉTROPOLE :
ENJEUX ET STRATÉGIE

L'ÉMERGENCE D'UNE MÉTROPOLE : ENJEUX ET STRATÉGIE

UN SCHÉMA STRATÉGIQUE

Depuis que l'idée de réviser le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme a été lancée, toutes les réflexions ont cherché à saisir le sens du mouvement de transformation dont notre société et notre métropole sont l'objet.

La mondialisation de l'économie change les règles du jeu. Elle incite chaque territoire à mettre en valeur ses atouts et ses avantages comparatifs dans la compétition pour le développement, le maintien et la création d'emplois.

Le tunnel sous la Manche et le réseau TGV ont modifié la position de la métropole dans son environnement national et international, créant de nouvelles opportunités en même temps que de nouvelles concurrences.

L'exigence croissante d'un plus grand respect de l'environnement et d'une réelle prise en compte de l'histoire, du patrimoine et des cultures locales ouvre la voie vers un modèle de développement plus durable.

Les réformes institutionnelles en cours, en particulier au niveau de l'Europe et de l'organisation territoriale de la France, soulignent plus que jamais les responsabilités des acteurs locaux dans le développement économique et social, et leur ouvrent de nouveaux horizons d'action.

Ces changements sont loin d'être terminés et leurs effets demeurent encore largement inconnus.

Face à l'incertitude d'avenir, il faut se donner les moyens d'agir : savoir où l'on veut aller, construire les outils de l'action, évaluer régulièrement le chemin parcouru et à parcourir.

Cette démarche, volontaire et lucide, amène aujourd'hui à parler de « planification stratégique ».

La planification est stratégique lorsqu'elle cherche à transcrire, dans un document d'orientation, qu'il soit texte ou carte, des objectifs qualitatifs prioritaires et qu'elle définit, pour atteindre ces objectifs, un plan d'actions coordonnées qui dépasse l'expression des intentions pour amorcer la mise en œuvre.

La planification est stratégique lorsqu'elle prend en compte les changements du contexte économique et social comme une donnée impérative du monde en mouvement et qu'elle prévoit, dans le même temps, les moyens de faire face à ces changements. Le monde change bien plus vite que nous ne le percevons. La justesse de l'anticipation donne des atouts pour l'avenir.

La démarche du schéma directeur est précisément celle d'une prise en compte et d'une anticipation du changement, d'une transcription des objectifs et d'une définition des voies et moyens d'y parvenir.

Reste qu'un bon schéma directeur est un schéma directeur partagé, car il ne saurait y avoir, en démocratie, de grand dessein en dehors de la plus large adhésion aux objectifs et aux propositions.

UN SCHÉMA MÉTROPOLITAIN

Ville et métropole : quelle forme urbaine ?

Près de trente ans de solidarité au sein d'une communauté urbaine qui représente 92 % de la population de l'arrondissement ont assis une longue tradition de solidarité.

L'ouverture des frontières nationales donne une autre échelle à nos préoccupations et invite à regarder de manière plus globale les défis de l'avenir. Dans le même temps, l'autonomie communale se trouve confrontée à un fonctionnement de plus en plus intégré des aires urbaines, à l'élargissement du territoire de la ville.

Les mots ville et commune ne se recouvrent plus nécessairement. Il faut inventer un nouveau vocabulaire pour saisir intellectuellement et pratiquement une nouvelle réalité : j'habite ici, je travaille là, je me distrais ailleurs, je fais mes courses encore ailleurs. Le champ des possibles s'élargit et la mobilité s'accroît sans cesse. Le territoire communal n'est plus le plus pertinent pour l'aménagement.

Tout cela bouleverse la répartition des compétences et des recettes fiscales. D'ores et déjà, les réformes se succèdent : nouvelles formes d'intercommunalité, nouvelles bases de la taxe professionnelle, nouvelles compétences décentralisées... autant de mesures qui ne font que refléter le profond changement qui affecte la réalité des modes de vie et du fonctionnement du territoire.

En réponse à cette nouvelle donne, le mot « métropole » a été introduit dans le vocabulaire lillois de manière systématique depuis quelques années. Le concept de « métropolisation » est désormais couramment utilisé, pour bien marquer que notre territoire vit et accepte cette profonde dynamique de mutation.

Aussi est-ce sans doute une forme métropolitaine plutôt qu'une forme urbaine qu'il nous faut imaginer et dessiner, une forme métropolitaine qui,

pour se projeter dans l'avenir, s'appuie délibérément sur toutes les couches de l'histoire et de la géographie du territoire.

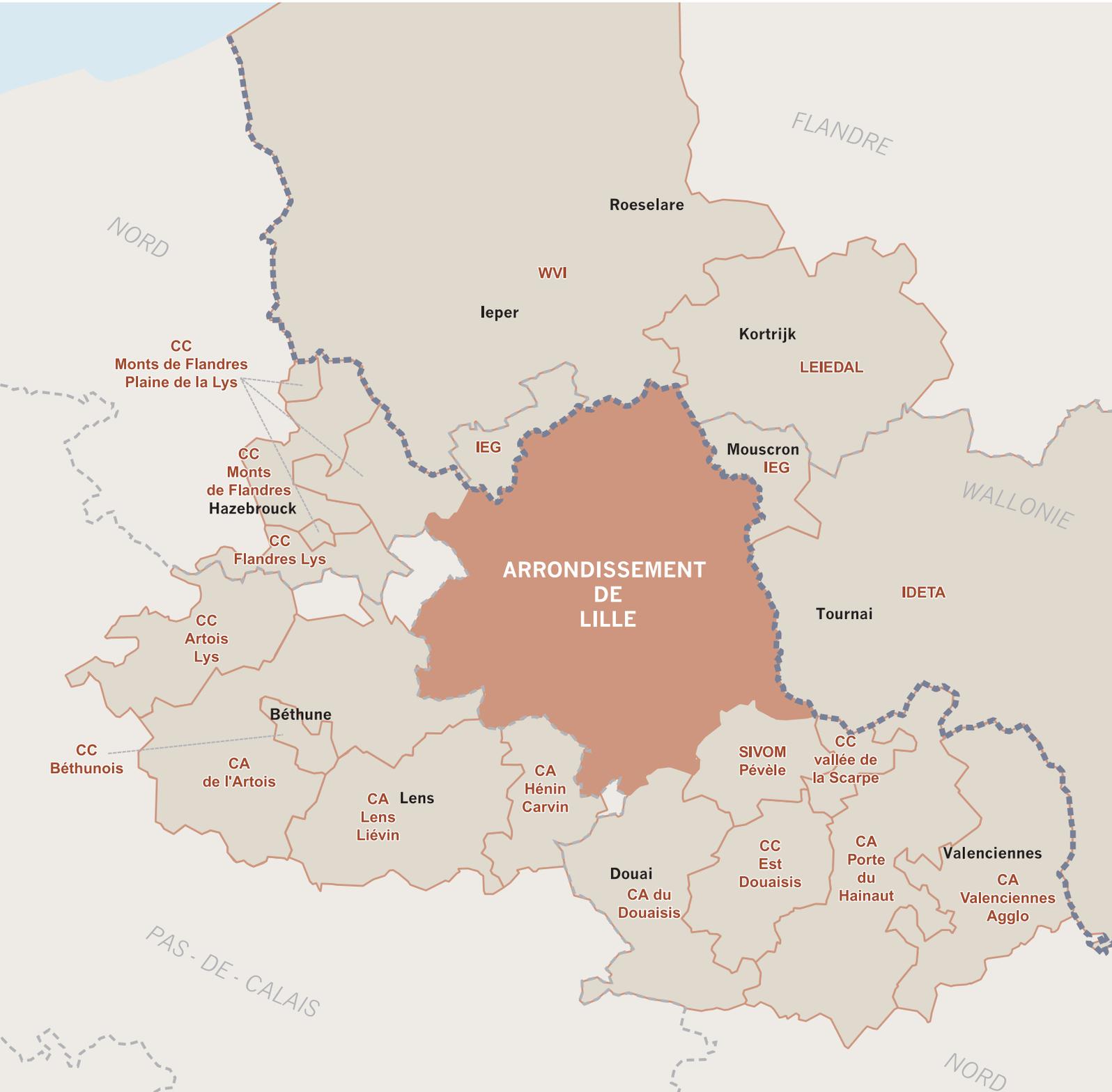
Il nous faut à présent réaliser sur la métropole transfrontalière lilloise une transformation qualitative décisive : intégrer le fonctionnement des territoires ; ouvrir de nouvelles voies de communication selon un schéma simple, rationnel et efficace ; donner des occasions aux investissements privés permettant de financer l'investissement public ; dessiner une forme métropolitaine qui, des générations plus tard, fera toujours preuve de jeunesse et d'efficacité. Il n'existe pas de formule toute faite permettant d'atteindre ces objectifs. Il nous faut donc innover et prendre des risques.

Les études nous indiquent que la métropole exige un effet de seuil, le choix absolu de la qualité pour l'urbanisme, l'environnement et l'architecture, la création d'une nouvelle image, dynamique et positive, une grande accessibilité, y compris aérienne internationale, et la mise en œuvre d'une démarche partenariale et participative.

La forme urbaine traduisant au mieux ce choix de la métropolisation sera aussi, forcément, une forme évolutive, pour pouvoir s'adapter aux réalités de demain. L'économie est devenue plus fluide, plus fugitive. Le développement très rapide des technologies de l'information et de la communication va sans doute bouleverser le paysage métropolitain plus que nous pouvons l'imaginer. En modifiant les modes de travail et de consommation, ces nouvelles techniques changent les rapports entre les territoires, les entreprises et les hommes et la distance « spatiale » n'est déjà plus la limite la plus forte au développement des échanges.

Aussi, le schéma directeur opte pour une forme métropolitaine capable d'accueillir les activités de demain, de se renouveler et de s'améliorer, de veiller à ses équilibres tout en étant grande ouverte sur le monde, à commencer par les villes du nord-ouest de l'Europe, grâce à de puissantes liaisons ferroviaires, routières et aériennes.

LES STRUCTURES INTERCOMMUNALES AUTOUR DE LA METROPOLE



	Frontière France/Belgique	CA : Communauté d'agglomération
	Limite départementale	CC : Communauté de communes
	Structure intercommunale	SIVOM : Syndicat intercommunal à vocation multiple

0 5 Km

UN SCHÉMA INTÉGRÉ DANS LA RÉGION, OUVERT À L'EXTÉRIEUR

Une aire métropolitaine transfrontalière

Le schéma régional de l'OREAM, comme l'ancien schéma directeur, regardait vers le sud. Le concept « d'aire urbaine centrale » était proposé (« centrale » en ce sens qu'elle était au centre de la région). Trente ans après, il faut bien convenir que ce concept reste à construire.

L'ancien bassin minier s'est restructuré. Il a, lui aussi, profondément évolué récemment. Sa proximité et l'intensité de ses rapports avec la métropole sont des réalités indiscutables.

Le choix transfrontalier, effectué depuis 10 ans, a amené à porter un nouveau regard sur cette question. La métropole entretient de nombreuses relations de proximité avec toutes les villes environnantes ; l'intégration croît chaque jour et prend des formes nouvelles qui s'adaptent aux nouvelles contraintes et possibilités.

C'est donc dans toutes les directions — à 360 degrés — que doit être considérée, pour l'avenir, l'aire urbaine liée à la métropole. Il s'agit donc d'une vaste aire métropolitaine transfrontalière de près de 3 millions d'habitants, véritable réseau de villes intégrant au nord les territoires belges membres de la COPIT (Conférence permanente intercommunale transfrontalière) et au sud les territoires de l'ancien bassin minier. D'ores et déjà un certain nombre d'enjeux forts pour l'avenir de la métropole se situent dans ce territoire, mais au-delà des limites de l'arrondissement de Lille.

La métropole apparaît de plus en plus comme la tête d'un réseau de villes et d'activités, articulant les spécificités de chacune. Ces rapports sont naturellement le siège d'une certaine tension qui doit trouver sa régulation par la recherche d'un projet commun. La diversité nécessaire autant que la taille critique à atteindre suppose que la métropole lilloise soit d'abord une métropole régionale, s'appuyant sur une aire métropolitaine transfrontalière, avant d'être — et pour être — une eurocité.

Les différents territoires qui composent cette aire transfrontalière ont besoin de leurs spécificités réciproques : le tertiaire appuyé sur l'industrie pour la métropole, les activités portuaires pour le littoral, les industries d'équipement pour les territoires du sud, ou encore le textile, l'équipement et l'aménagement de la maison pour le versant belge.

C'est à cette échelle que la métropole, avec la région, pourra se positionner par rapport aux grands pôles d'attraction que sont Bruxelles, Londres et Paris.

Se positionner par rapport aux trois capitales

Ce positionnement doit prendre en compte les relations nouvelles qui s'établissent grâce au TGV entre la métropole et sa région d'une part, et avec chacune de ces trois grandes capitales d'autre part :

- avec Paris, il s'agit de vaincre la banalisation des « villes à une heure » et d'attirer à Lille des actifs et des emplois « délocalisés ».

Cette attraction doit concerner, dans une dure concurrence, des activités décisionnelles. Ainsi, toute activité qui cherche à développer une stratégie européenne peut-elle, à terme, trouver de nombreux avantages à s'installer à Lille ;

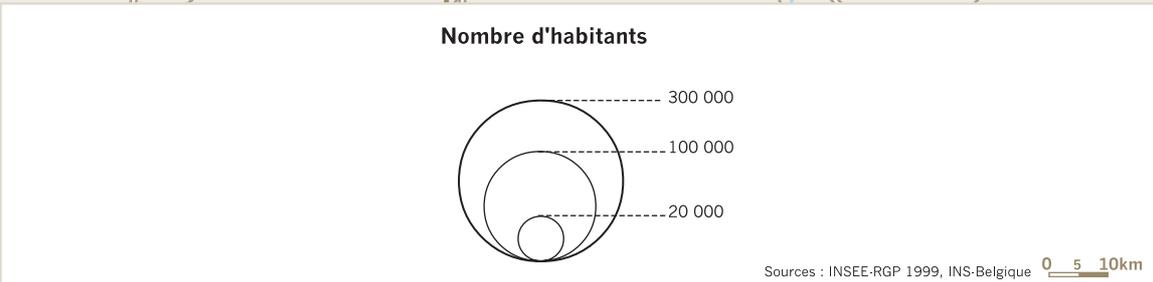
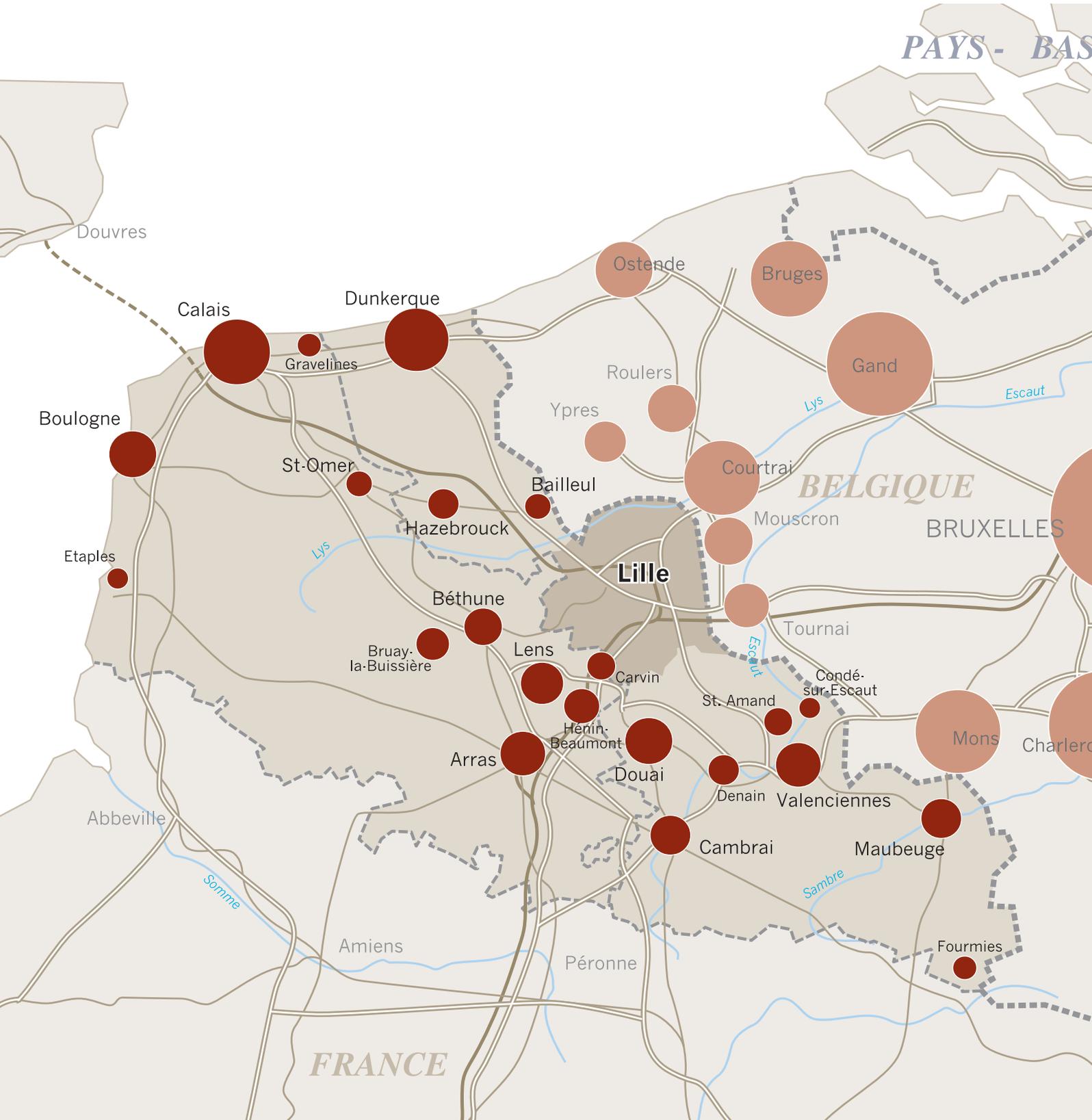
- avec Londres, il s'agit de séduire pour devenir la porte des Anglais sur le continent européen, véritable relais des soixante millions de Britanniques dans leur découverte d'une nouvelle relation physique et affective à l'Europe ;

- avec Bruxelles, il s'agit de jouer la carte d'une forme d'intégration. Un trajet de quarante minutes par TGV, de centre à centre, permet de rêver à toutes sortes de possibilités d'alliance.

Le déploiement d'une stratégie dans ces trois directions est un enjeu majeur pour la métropole lilloise pendant les quinze ans qui viennent. L'aménagement spatial que propose le schéma directeur doit tenir compte de cette perspective de développement.

Plus que d'autres métropoles, du fait de sa localisation et de « l'effet TGV », Lille doit redéfinir sa vocation, dans un territoire qui a changé d'échelle et de dimension. À l'aise dans sa région, en relation avec les trois capitales qui l'entourent, la métropole lilloise pourra ainsi forger sa place dans l'aménagement du territoire européen.

LE RESEAU DES VILLES DU NORD PAS DE CALAIS



UN SCHÉMA EFFICIENT

Le schéma directeur doit être efficient, ce qui veut dire que sa mise en œuvre doit permettre d'obtenir des résultats tangibles.

L'impôt, ponctionné sur l'économie, remplit pleinement sa fonction d'outil de développement lorsqu'il est investi judicieusement. En prévoyant une part très importante de la localisation des futurs investissements publics et privés, le schéma directeur fixe très largement les règles de la rentabilisation.

Mais c'est aussi en valorisant pleinement les investissements passés ou en cours qu'il permet de faire jouer l'effet de seuil. Ainsi, puisque la métropole a la chance d'avoir un métro, son utilisation comme support de développement est impérative. Le métro doit être le « chemin de l'université ». Chaque station de métro doit, à sa façon, servir de base à la proposition puis à la réalisation d'un projet urbain. Les voies ferrées et les gares existantes doivent être utilisées comme points de départ pour le développement de l'offre de transports en commun.

Il en va de même pour la forme urbaine de la métropole héritée du siècle de l'industrialisation qu'il faut utiliser en l'adaptant aux exigences du XXI^e siècle, de préférence à un développement en tache d'huile aux dépens des territoires agricoles.

De cet objectif est né le concept de « ville renouvelée » utilisé pour caractériser la reconquête de la ville sur elle-même. Et cette reconquête, par son incontestable dimension culturelle et sociale, donne une dimension humaine à l'efficience.

Une évaluation de l'efficience du présent schéma directeur sera engagée quelque temps après le début de sa mise en œuvre. Cela constituera le programme de travail du syndicat mixte. Il se conformera ainsi avec les dispositions de la loi SRU qui prévoient qu'une telle évaluation doit être accomplie avant la fin de la dixième année de mise en œuvre du schéma.

UN SCHÉMA DURABLE

Le schéma directeur s'inscrit résolument dans une logique de développement durable. Il propose que « le développement de l'agglomération se fasse en

répondant aux besoins des populations actuelles sans compromettre les besoins des générations futures ». Ce développement sera économique, social, et culturel. Il garantira la bonne gestion des ressources naturelles de manière à en assurer le renouvellement et donc la pérennité, en fonction de leur consommation, leur capacité de régénération ou de reproduction.

Les grands principes du développement durable applicables à l'arrondissement de Lille peuvent se résumer en quelques points :

- fournir les services essentiels à tous les citoyens, sans causer de dégradation supplémentaire à l'environnement, mais au contraire en cherchant à l'améliorer, voire à le restaurer ;
- maîtriser les flux, notamment en ce qui concerne les transports de personnes et de marchandises ;
- accroître progressivement l'efficacité énergétique ;
- réduire progressivement toute forme de pollution ;
- gaspiller le moins possible et économiser le plus possible ;
- combattre la pauvreté et les inégalités sociales ;
- donner la priorité aux besoins des enfants et au respect de leurs droits ;
- intégrer la planification environnementale au développement économique ;
- impliquer l'ensemble des citoyens et des acteurs de la collectivité dans la gestion de l'environnement et viser à une coopération accrue entre les collectivités locales.

L'ensemble de ces principes devra être pris en compte par tous les acteurs qui, dès aujourd'hui, construisent la métropole de demain.

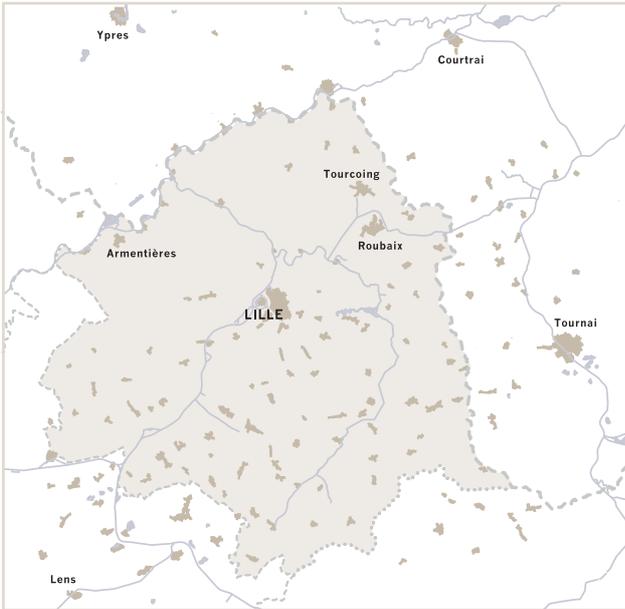
UN SCHÉMA VIVANT

Une fois le schéma directeur approuvé, il s'agira de le mettre en œuvre. Une nouvelle responsabilité commencera alors, qui sera faite de volonté et d'adaptation, mais aussi de réflexion. Être en état de « veille » dans un monde de concurrence est une nécessité.

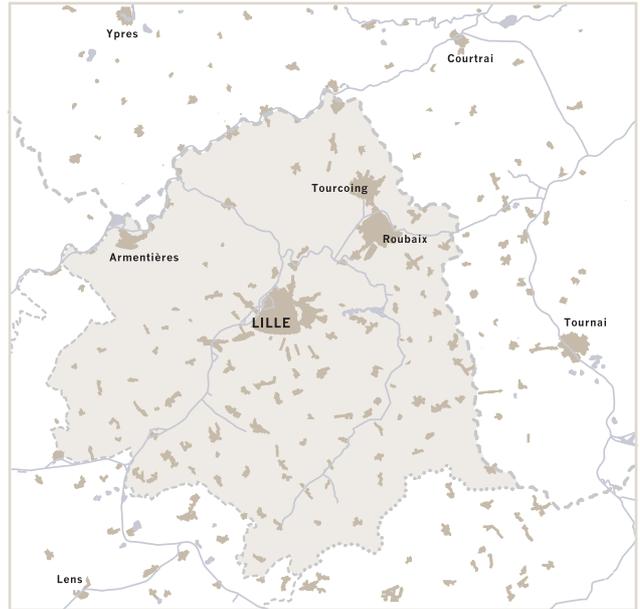
De multiples projets viendront décliner les orientations retenues : la proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière construite avec les intercommunales belges, l'élaboration des plans locaux d'urbanisme, la mise en œuvre de la trame verte et bleue, la mise au point de chartes de qualité paysagère ou d'urbanisme

L'EVOLUTION DE LA METROPOLE LILLOISE DE 1830 A 2001

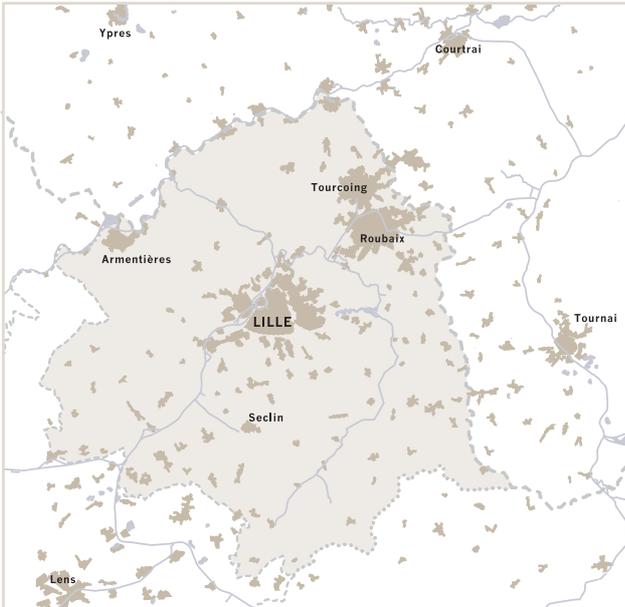
1830



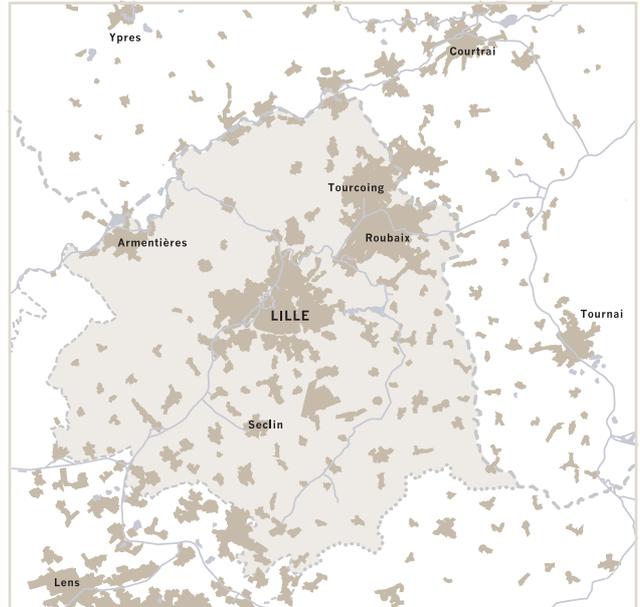
1870



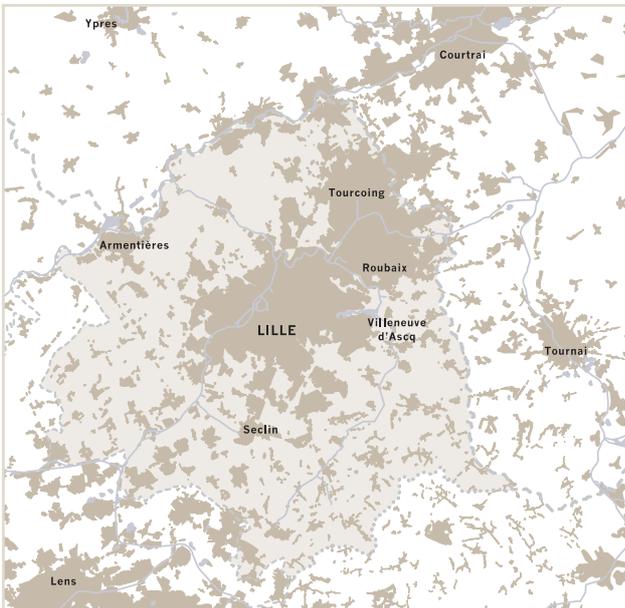
1910



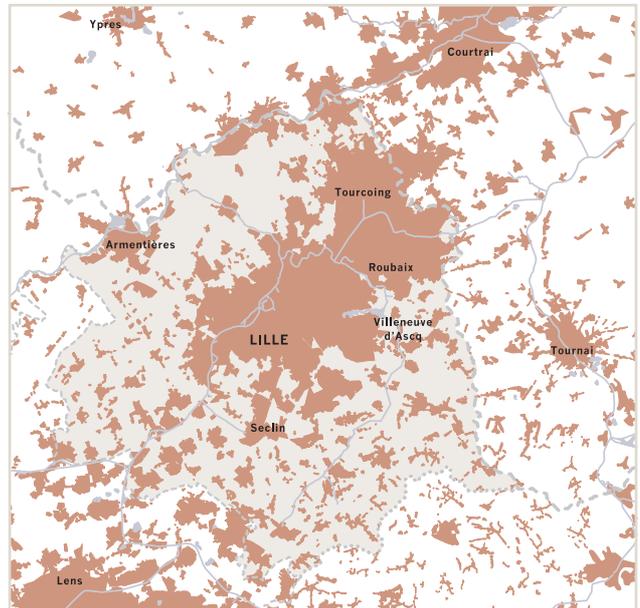
1950



1990



2001



commercial, la mise en œuvre de la ville renouvelée, du plan de déplacements urbains et des projets urbains majeurs, la poursuite de l'information et du dialogue avec le grand public et les habitants, puisqu'une communauté d'hommes va loin quand elle a une vision claire de ses ambitions.

Pour bâtir ces projets, il faudra des outils appropriés et capables d'évoluer. L'Agence de développement et d'urbanisme, qui a animé l'élaboration de ce schéma directeur, devra poursuivre sa tâche ; elle pourra être missionnée pour mener ces travaux ou pour y contribuer.

CINQ AXES STRATÉGIQUES

Adoptés dès décembre 1992, les cinq axes stratégiques suivants ont guidé l'élaboration du schéma directeur :

L'international,

parce que l'agglomération lilloise sera métropole internationale ou ne sera pas métropole. Sa situation territoriale franco-belge, sa position européenne et sa proximité de Bruxelles sont à valoriser. La métropole lilloise fait le pari de l'international à la fois dans son positionnement stratégique par rapport à ses concurrents et dans sa dimension transfrontalière. Plus qu'un concept, le développement d'une aire métropolitaine transfrontalière est une priorité spatiale en matière d'infrastructures, de transports, de communications, de requalification des zones naturelles, de développement et de valorisation du tissu urbain.

L'accessibilité,

parce que la nouvelle géographie des communications va positionner la métropole de façon privilégiée dans l'Europe du nord-ouest. La fonction « transport », dans toutes ses dimensions, est un atout pour le développement des activités économiques, mais aussi celui de la formation et de la recherche. Elle devient un atout maître quand elle est multimodale.

La qualité,

parce que le cadre de vie et l'image doivent être fondamentalement améliorés. Le développement durable, l'attractivité de la métropole et la qualité de vie qu'on pourra y trouver, dépendront de la capacité et de la volonté de requalifier l'espace, de

recréer un paysage et de promouvoir de nouvelles images urbaines et architecturales de qualité.

Le développement,

parce que la croissance économique et urbaine constitue une condition vitale pour l'avenir de sa population et pour son rayonnement. Sa culture et sa tradition dans les secteurs leaders que sont le textile, l'agriculture, la grande distribution ou la vente par correspondance sont à articuler avec les secteurs de pointe et les services aux entreprises dans une dynamique « technopolitaine ».

La solidarité,

parce que sans cohésion sociale, sans cohérence fiscale, sans rééquilibrage géographique, l'agglomération ne pourra pas se structurer. Richesse et pauvreté ont marqué l'histoire industrielle. La solidarité est aujourd'hui un choix volontaire de développement. L'équité spatiale est une condition de l'adhésion de tous. Elle implique de définir une géographie prioritaire et de mettre en œuvre, avec des moyens à la hauteur de l'enjeu, le concept de ville renouvelée. Ce concept trouve aujourd'hui son illustration dans l'agglomération de Roubaix - Tourcoing et doit s'appliquer dans toutes les communes de l'arrondissement qui présentent des besoins identiques. Le principe de solidarité doit aussi jouer pour tous les territoires qui subissent des contraintes d'intérêt général (ressources en eau, déchets, etc.). Il implique également une répartition équilibrée des fonctions métropolitaines.

À un autre niveau, l'impératif de solidarité doit se manifester dans les relations entre la métropole et sa région. La métropole assurera ses responsabilités et ses devoirs de capitale dans le réseau de villes de la région, au service de la région toute entière, sachant que le dialogue avec la région lui permettra aussi de trouver toute sa place dans l'aménagement du territoire national et européen.

Plus largement encore, la solidarité internationale et le développement durable impliquent de favoriser l'échange d'expériences et de savoir dans les services aux habitants, la recherche de modes de consommation, d'aménagement, de déplacements, propres à garantir aux générations futures les ressources nécessaires à la satisfaction de leurs besoins fondamentaux, tout en recherchant la satisfaction des besoins des habitants actuels.

LILLE ET LES METROPOLES EUROPEENNES



● Capitale d'état
■ Principale métropole européenne

0 100 200km

