

6. LA MISE EN ŒUVRE

La volonté du syndicat mixte qui a présidé à la révision du schéma directeur se traduit par une approche innovante du document dans l'esprit et dans le contenu, à travers quatre dimensions essentielles :

- la dimension politique : il s'agit de bâtir un projet collectif et partagé pour construire la métropole de demain, dans une logique de développement durable ;
- la dimension spatiale : il faut protéger l'espace, maîtriser la consommation des sols et leur utilisation, mais il faut aussi afficher les lieux où doivent se concentrer les actions de la politique urbaine ;
- la dimension temporelle : une phase intermédiaire fixe la priorité des investissements pour les grands équipements ;
- la dimension institutionnelle et technique : pour engager et garantir la réalisation des projets

contenus dans le schéma directeur, il y a nécessité d'approfondir ces projets pour bien en maîtriser les conditions de mise en œuvre, pour assurer une bonne adéquation entre le territoire et les différents acteurs qui en ont la charge. Il faut tendre vers la cohérence des procédures et la globalisation des financements.

Tous ces éléments militent pour qu'un approfondissement et un suivi actif de la démarche de planification et d'aménagement soient mis en œuvre. Le schéma directeur doit faire régulièrement l'objet de mesures d'évaluation, d'actualisation, et de contrôle et traduire l'expression déterminée de la politique d'agglomération lors des négociations contractuelles qui engagent les grands investissements publics. Le Syndicat mixte est le lieu naturel de ce travail.

Le premier élément de la mise en œuvre du schéma directeur concerne la traduction dans les Plans locaux d'urbanisme d'un ensemble de dispositions retenues dans le schéma directeur.

6.1. LE CONTENU ET LA PORTÉE DES DISPOSITIONS DES DOCUMENTS GRAPHIQUES

6.1.1. LES PRINCIPES GÉNÉRAUX

La cohérence générale du projet d'agglomération trouve sa traduction cartographique essentiellement à travers trois documents :

- carte 1 : les options stratégiques du parti d'aménagement ;
- carte 2 : l'organisation de la circulation et des transports ainsi que la localisation des grands équipements publics ;
- carte 3 : la destination générale des sols à l'horizon 2015, à l'échelle du 1/50 000.

La carte 1 illustre le projet d'agglomération et les options stratégiques du parti d'aménagement. Elle indique schématiquement, sur la base du mode d'occupation des sols actuel, les axes et les éléments majeurs du développement urbain et économique, les fonctionnalités dominantes de l'organisation métropolitaine, les grands projets et équipements structurants, les secteurs à protéger, à traiter ou à valoriser sur le plan de la qualité urbaine et environnementale, ainsi que les quartiers où s'impose une action massive de requalification urbaine.

Les sites stratégiques pour le développement de la métropole y sont identifiés géographiquement de façon schématique. Ils représentent des secteurs sur lesquels les enjeux d'urbanisme doivent être traités avec vigilance et priorité, car ils constituent les points névralgiques de l'organisation métropolitaine de demain. Ils intéressent tout aussi bien des zones d'extension urbaine et économique que des zones de restructuration, en y intégrant le traitement des infrastructures et des aménagements paysagers.

La carte 2 détermine, sur la base du mode d'occupation des sols actuel, les grands équipements d'infrastructure et de superstructure existants ou à créer pour aboutir à la réussite, en 2015, du parti d'aménagement.

Ces nouveaux équipements conditionnent la réalisation du projet métropolitain. Ils devront trouver une traduction réglementaire en termes de réserve foncière dans les documents d'urbanisme opposables aux tiers, et faire l'objet d'un suivi dans la programmation des crédits pour leur mise en oeuvre.

La carte 3 est la résultante du mode d'occupation des sols prévus à l'horizon 2015. Elle détermine le cadre du développement et les limites de la protection.

Cette approche, qui fixe, pour les plans d'occupation des sols, les autres documents d'urbanisme et les grandes opérations d'aménagement, la destination générale des sols est plus fondée sur la notion de schéma que de plan.

Elle a un contenu réglementaire aux effets juridiques importants, et nécessite un mode de lecture précis, détaillé ci-après.

Ces cartes sont complétées par une série d'autres cartes de plus petit format, insérées et commentées dans le texte, qui illustrent différents éléments du parti d'aménagement et décrivent les choix retenus, en particulier en matière de :

- structure urbaine (axes urbains, pôles principaux et points d'appui) ;
- pôles de développement économique ;
- pôles tertiaires et commerciaux ;
- valorisation de l'environnement ;
- transports en commun en site propre ;
- infrastructures routières ;
- desserte aéroportuaire ;
- sites logistiques ;
- équipements de formation, de santé, sportifs et culturels ;
- alimentation en eau ;
- assainissement ;
- traitement des déchets ;
- risques naturels et technologiques...

L'ensemble des documents cartographiques répond ainsi à l'esprit de l'article L122-1 et au contenu des dispositions de l'article R122-25 du code de l'urbanisme en indiquant :

- la destination générale des sols ;
- les zones d'extension des agglomérations ainsi que les secteurs de restructuration et de rénovation ;
- les espaces agricoles et forestiers ainsi que les espaces libres ou boisés à maintenir ou à créer ;
- les principaux sites urbains ou naturels à protéger ;
- les espaces à protéger en raison des risques naturels et technologiques
- l'organisation générale de la circulation et des

transports avec le tracé des principales infrastructures de voirie et de moyens de transport en site propre ;

- la localisation des principales activités et des équipements publics ou d'intérêt général les plus importants ;
- les éléments essentiels des réseaux d'eau et d'assainissement ainsi que du système d'élimination des déchets.

6.1.2. LE CONTENU ET LA PORTÉE DE LA CARTE « DESTINATION GÉNÉRALE DES SOLS »

La représentation graphique adoptée pour la carte de destination générale des sols à l'échelle du 1/50 000 traduit la volonté de fixer les principes directeurs de l'affectation des sols sans atteindre une précision linéaire ou parcellaire, qui relève des logiques locales.

Dans cet esprit, le document graphique fait apparaître des ensembles fonciers dont l'unité de base est représentée par un carré de 300 mètres de côté, soit une surface de 9 hectares. La couleur attribuée aux carrés définit le mode d'occupation des sols dominant. Plusieurs modes sont ainsi distingués, qui correspondent aux :

- zones urbanisées existantes ;
- zones d'extensions multifonctionnelles ;
- zones d'extensions à dominante économique ;
- espaces à dominante naturelle et récréative ;
- espaces agricoles protégés ;
- zones aéroportuaires.

La simplicité du dessin des limites de ces ensembles (des lignes brisées sans rapport avec les données physiques) montre bien leur caractère indicatif. La localisation des zones d'extension égales ou supérieures à 9 ha, représentées de cette manière, permet de maîtriser l'économie générale du développement urbain tant à l'échelle métropolitaine qu'à l'échelle communale. Leur transcription sur le plan territorial correspond à une orientation géographique préférentielle du développement urbain : dans le cadre des Plans locaux d'urbanisme, des adaptations de la localisation de ces zones peuvent être admises pour tenir compte des réalités et des évolutions locales. Cette capacité d'adaptation s'applique notamment dans les zones où l'alternance des carrés de couleurs différentes indique la possibilité d'une mixité pour l'usage des

sols. Cette même capacité d'adaptation s'applique aux zones à dominante naturelle et récréative.

Les espaces de 9 ha représentés n'excluent pas des développements urbains de dimension plus réduite, à certaines conditions. Ainsi, en deçà du seuil de 9 ha, une extension urbaine limitée et modérée est admise à l'échelle communale pour s'adapter au contexte local. Cette possibilité doit être motivée par la collectivité compétente et ne pas porter atteinte à des éléments déterminants de l'environnement et de l'économie agricole.

Ce type d'extension, non représenté par un carré de 9 ha sur la carte, donc non localisé géographiquement, est soumis à l'échelle communale au respect de trois critères :

- limitation des extensions opérées à ce titre à 10 % de la surface urbaine existante représentée par les carrés orange de la carte « Destination générale des sols » à la date de l'approbation du schéma directeur ;
- limitation maximale à 9 ha, si les 10 % sont supérieurs à cette valeur ;
- continuité avec une zone urbaine existante.

Cette disposition peut s'appliquer en un ou plusieurs lieux dans une commune et en une ou plusieurs fois dans le cadre des POS et des PLU. Le volume foncier total autorisé par commune (9 ha au maximum) correspond à la valeur cumulée des différentes applications de cette mesure si elle s'effectue en plusieurs lieux et/ou en plusieurs fois.

6.1.3. LA LÉGENDE DE LA CARTE « DESTINATION GÉNÉRALE DES SOLS »

La légende distingue deux typologies :

- l'occupation dominante du sol qui traduit l'affectation réglementaire de l'espace ;
- la qualification de l'espace qui identifie, soit des zones de protection, soit des zones particulièrement stratégiques ou fragiles sur lesquelles doivent se concentrer les politiques d'aménagement.

Pour ce qui concerne la première typologie « occupation dominante du sol », il faut distinguer six catégories de zones :

- la zone urbaine : elle correspond au territoire urbanisé existant qui regroupe l'habitat, l'activité,

les services en intégrant le principe de la mixité des fonctions. Elle recouvre au total environ 29 900 ha et comporte des secteurs importants d'extension et de restructuration permettant de satisfaire une partie des besoins en logements et en bâtiments d'activités économiques ;

- les zones d'extension urbaine multifonctionnelle identifient les territoires qui supporteront une croissance urbaine mixte. Elles sont estimées à 3 100 ha ;
- les zones d'extension urbaine à dominante économique identifient les territoires qui supporteront les zones d'activités futures. Elles sont estimées à 2 700 ha ;
- l'espace agricole protégé consacre l'usage du sol comme support de l'économie agricole qu'il convient de protéger des atteintes et des pressions de l'urbanisation. Ces territoires peuvent néanmoins tolérer la confortation limitée et modérée de zones urbanisées, dans la logique décrite plus haut. L'espace agricole protégé couvre 41 000 ha ;
- l'espace à dominante naturelle et récréative est majoritairement constitué d'espaces agricoles, d'espaces verts, d'espaces boisés, de sites à haute valeur écologique et de lieux destinés aux loisirs. Il couvre 10 400 ha : au sein de cet espace, 3 000 ha environ ont une fonction agricole et conservent cet usage ;
- la zone affectée à l'activité aéroportuaire couvre environ 900 ha ; une grande partie est aujourd'hui d'usage agricole.

Il faut noter la possibilité d'implanter dans l'espace agricole protégé et dans l'espace à dominante naturelle et récréative, des équipe-

ments techniques d'intérêt général dans le respect de leur réglementation spécifique.

Le bilan récapitulatif de la destination générale des sols est présenté, en grandes masses, dans le tableau ci-dessous.

L'approche foncière par analyse de la destination générale des sols, ainsi prévue dans le schéma directeur à l'horizon 2015, permet de respecter le principe d'équilibre énoncé à l'article L121-10 de l'ancien code de l'urbanisme repris dans l'article L121-1 du nouveau code, introduit par la loi « solidarité et renouvellement urbain ».

Il s'agit de l'équilibre entre :

- la préservation de l'espace agricole et la protection de l'environnement ;
- la satisfaction des besoins futurs en matière d'activités économiques et d'habitat.

En effet, le parti d'aménagement du schéma directeur aboutit à une répartition où l'espace naturel et agricole représente 58 % (50 % agricole et 8 % naturel), et les zones urbaines et les zones urbanisables 42 %. Le schéma directeur a privilégié le souci de l'économie de l'espace dans cet équilibre.

Néanmoins, l'ensemble des extensions urbaines prévues permettra de satisfaire les besoins futurs d'activités économiques et d'habitat, dans la mesure où l'accent de la stratégie d'aménagement a été mis sur la reconquête de la ville existante.

Ainsi, l'offre de terrains nouveaux pour l'habitat (espaces utilisables de la zone urbaine existante et 3 100 ha dans les surfaces des zones d'extension multifonctionnelles) est en cohérence avec l'hypothèse haute de 90 000 nouveaux logements,

	schéma directeur 2015	POS 1993
Zone urbaine	29 900	26 500
Zone d'extension urbaine	5 800	6 500
• dont multifonctionnelle	3 100	3 500
• dont à dominante économique	2 700	3 000
Zone urbaine horizon 2015	35 700	33 000
Espace agricole protégé	41 000	47 000
Espace à dominante naturelle et récréative	10 400	7 000
Aéroport ou aérodrome	900	1 000
TOTAL	88 000	88 000

compte tenu de la part importante des logements à réaliser dans le tissu urbain existant. De même, l'offre foncière à vocation d'activités économiques (2 800 ha dans les zones d'extension) permet de satisfaire les besoins.

Pour ce qui concerne la deuxième typologie « qualification de l'espace », il faut distinguer :

- les secteurs de requalification urbaine, qui expriment le volontarisme de la politique d'aménagement à mettre en œuvre, au-delà d'une approche réglementaire du droit des sols ;
- le site urbain à protéger qui correspond au secteur sauvegardé dans le centre historique de Lille et ses abords ;
- les principaux espaces boisés à préserver ou à créer ;
- les secteurs remarquables pour la qualité particulière du paysage qui apparaissent en tramé vert, notamment sur la zone agricole protégée. Loin d'être une contrainte, ils sont l'expression d'une valeur supplémentaire qu'il convient de préserver et dont peut bénéficier l'activité agricole dans le cadre d'une diversification ;
- la zone de forte vulnérabilité de la nappe phréatique, qui correspond au périmètre du Projet d'intérêt général (PIG) ; elle induit des contraintes importantes de protection, pour la destination et l'affectation des sols concernés, condition indispensable pour garantir aux générations futures la qualité de la ressource en eau de la métropole.

6.1.4. MODALITÉS D'APPLICATION

Les PLU ainsi que les POS éventuellement modifiés devront être compatibles avec les nouvelles dispositions du schéma directeur. Pour répondre à un souci de gestion économe de l'espace, la mise en compatibilité des documents prévus à l'article R122-27, notamment en ce qui concerne l'extension des zones d'urbanisation future, doit se faire selon un principe de progressivité.

Ainsi, une partie des zones d'extension urbaine multifonctionnelle et à dominante économique, aujourd'hui réservée à l'activité agricole, sera préservée à cet usage jusqu'à la fin de la phase intermédiaire du schéma directeur. Le volume foncier concerné par cette disposition représente environ un tiers de la surface totale à urbaniser à l'horizon 2015. L'ouverture à l'urbanisation d'un

volume foncier minimal de 2 000 hectares est donc ainsi différée.

Il est souhaitable que cette disposition soit appliquée à une échelle qui dépasse le cadre communal strict pour prendre en compte les différences de dynamiques et les solidarités au sein des territoires composant la métropole. Aussi, les PLU, lorsqu'ils sont intercommunaux, veilleront à appliquer cette disposition à l'échelle de tout leur périmètre, en cherchant, partout où c'est possible, à respecter cette disposition à l'échelle des dix territoires identifiés sur l'arrondissement.

Le récapitulatif de la destination générale des sols (carte n° 3) est indiqué par volume foncier en hectares pour chaque commune, selon la nomenclature suivante :

- colonne A = superficie totale de la commune,
- colonne B = superficie de la zone urbaine existante (carrés oranges),
- colonne C = superficie d'extension en zone urbaine multifonctionnelle (carrés rouges),
- colonne D = superficie d'extension en zone urbaine à dominante économique (carrés violets),
- colonne E = superficie de l'espace naturel et récréatif (carrés vert foncé),
- colonne F = superficie de l'espace agricole protégé (carrés vert clair),
- colonne G = superficie de l'espace aéroportuaire (carrés gris).

Ces tableaux appellent une remarque de forme :

Il faut noter que la numérisation cartographique par modules de 9 hectares introduit des décalages dans la détermination des limites communales. Celles-ci étant indicatives, le calcul s'effectue sur la base de la superficie cadastrale réelle.

Ainsi, la superficie de l'espace agricole protégé est obtenue par soustraction des autres volumes fonciers qui sont représentés par modules de 9 hectares.

Par ailleurs, la superficie de la zone urbaine des communes entièrement urbanisées est ajustée sur la surface cadastrale réelle.

Cet ajustement de calcul ne modifie en aucune façon l'économie générale du schéma directeur.

Les modalités d'application peuvent être illustrées à travers trois exemples :

Commune de Comines

Superficie totale : 1 602 ha
 zone urbaine existante : 369 ha
 zone d'extension urbaine multifonctionnelle : 72 ha
 zone d'extension à dominante économique : 63 ha
 zone à dominante naturelle et récréative : 36 ha
 zone agricole protégée : 1 062 ha

La collectivité possède une marge de souplesse supplémentaire limitée à 9 hectares maximum en termes d'extension urbaine multifonctionnelle ou à dominante économique en application des dispositions décrites ci-dessus.

Commune de Chemy

Superficie totale : 348 ha
 zone urbaine existante : 36 ha
 zone d'extension urbaine multifonctionnelle : 9 ha
 zone agricole protégée : 303 ha

La collectivité possède une marge de souplesse supplémentaire limitée à 3,6 ha maximum (10% de la surface urbanisée) en termes d'extension urbaine multifonctionnelle ou à dominante économique en application des dispositions décrites ci-dessus.

Zones d'extension sous forme de damier vert-rouge/vert-violet/vert-gris/rouge-violet

La destination future des sols de ces territoires devra traduire l'esprit de la mixité en respectant dans le zonage ou dans le plan d'aménagement les grandes masses :

- 50 % d'espace verts - 50 % d'habitat, par exemple, ou
- 50 % d'espace verts - 50 % de zones d'activités, etc.

Commune	A	B	C	D	E	F	G
ALLENES-LES-MARAIS	555	126	9	0	297	123	0
ANNŒULLIN	901	252	45	0	216	388	0
ANSTAING	230	36	27	0	72	95	0
ARMENTIÈRES	628	520	0	0	108	0	0
ATTICHES	668	90	18	0	153	407	0
AUBERS	1 014	72	9	0	9	924	0
AVELIN	1 376	153	36	99	63	800	225
BACHY	641	81	18	0	18	524	0
BAISIEUX	868	171	36	36	27	598	0
BAUVIN	385	153	27	0	135	70	0
BEAUCAMPS-LIGNY	504	36	18	0	18	432	0
BERSÉE	1 093	117	27	0	0	949	0
BOIS GRENIER	725	63	9	9	0	644	0
BONDUES	1 305	531	36	0	315	360	63
BOURGHELLES	655	63	9	0	45	538	0
BOUSBECQUE	644	135	45	0	9	455	0
BOUVINES	271	27	0	0	90	154	0
CAMPHIN-EN-CAREMBAULT	739	81	18	9	0	631	0
CAMPHIN-EN-PÉVÈLE	645	63	27	27	9	519	0
CAPINGHEM	186	63	45	63	0	15	0
CAPPELLE-EN-PÉVÈLE	811	72	18	9	0	712	0
CARNIN	233	45	0	0	0	188	0
CHEMY	348	36	9	0	0	303	0
CHERENG	419	99	18	0	153	149	0
COBRIEUX	284	36	0	0	36	212	0
COMINES	1 602	369	72	63	36	1 062	0
CROIX	444	426	0	0	18	0	0
CYSOING	1 362	207	9	18	459	669	0
DEÛLÉMONT	994	54	18	0	189	733	0
DON	232	63	27	0	126	16	0
EMMERIN	491	99	45	9	288	50	0
ENGLOS	135	45	0	9	0	81	0
ENNETIÈRES-EN-WEPPE	1 044	63	9	0	36	936	0
ENNEVELIN	992	63	18	36	72	803	0
ERQUINGHEM-LYS	894	135	36	27	135	561	0
ERQUINGHEM-LE-SEC	175	18	0	0	0	157	0
ESCOBECQUES	185	18	0	9	0	158	0
FÂCHES-THUMESNIL	462	342	9	0	36	75	0
FOREST-SUR-MARQUE	105	42	0	9	45	9	0
FOURNES-EN-WEPPE	822	81	27	0	27	687	0

Commune	A	B	C	D	E	F	G
FRELINGHIEN	1 127	81	18	0	36	992	0
FRETIN	1 317	288	18	9	99	471	432
FROMELLES	854	27	9	0	18	800	0
GENECH	746	90	18	27	63	548	0
GONDECOURT	822	216	18	0	207	381	0
GRUSON	313	63	0	0	27	223	0
HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN	435	180	27	72	9	147	0
HALLUIN	1 256	549	9	72	180	446	0
HANTAY	209	45	18	0	36	110	0
HAUBOURDIN	531	369	18	18	126	0	0
HEM	965	486	81	18	144	236	0
HERLIES	711	81	27	18	117	468	0
HERRIN	217	18	0	0	45	154	0
HOUPLIN-ANCOISNE	648	108	0	0	297	243	0
HOUPLINES	1 132	162	45	126	45	754	0
ILLIES	791	63	18	63	36	611	0
LA BASSÉE	354	198	54	36	0	66	0
LA CHAPELLE D'ARMENTIÈRES	1 033	342	135	27	0	529	0
LA MADELEINE	277	277	0	0	0	0	0
LA NEUVILLE	395	36	9	0	261	89	0
LAMBERSART	628	529	54	18	27	0	0
LANNOY	16	16	0	0	0	0	0
LE MAISNIL	351	27	9	0	0	315	0
LEERS	540	369	0	0	72	99	0
LESQUIN	841	310	99	171	198	0	63
LEZENNES	214	151	9	9	45	0	0
LILLE-HELLEMES-LOMME	3 448	3 205	27	27	189	0	0
LINSELLES	1 171	198	18	27	9	919	0
LOMPRET	310	45	36	81	0	148	0
LOOS	695	477	63	90	45	20	0
LOUVIL	250	36	9	0	72	133	0
LYS-LEZ-LANNOY	328	328	0	0	0	0	0
MARCQ-EN-BARCEUL	1 404	1 044	27	36	162	135	0
MARQUETTE	486	297	108	36	27	9	9
MARQUILLIES	691	54	27	0	36	574	0
MERIGNIES	861	144	36	36	162	483	0
MONCHEAUX	497	81	18	0	0	398	0
MONS-EN-BARCEUL	287	278	0	0	9	0	0
MONS-EN-PÉVÈLE	1 237	90	9	0	9	1 129	0
MOUCHIN	919	81	0	0	0	838	0
MOUVAUX	417	390	0	0	27	0	0
NEUVILLE-EN-FERRAIN	618	333	27	27	162	69	0
NOYELLES-LES-SECLIN	238	126	0	0	0	112	0

Commune	A	B	C	D	E	F	G
OSTRICOURT	760	216	54	0	252	238	0
PÉRENCHIES	303	207	18	0	0	78	0
PÉRONNE-EN-MÉLANTOIS	114	27	9	0	45	33	0
PHALEMPIN	793	216	9	9	252	307	0
PONT-A-MARCQ	222	108	27	18	0	69	0
PRÉMESQUES	507	27	45	36	0	399	0
PROVIN	339	117	27	0	54	141	0
QUESNOY-SUR-DEÛLE	1 436	162	18	18	72	1 166	0
RADINGHEM-EN-WEPPE	682	72	9	0	0	601	0
RONCHIN	542	452	9	0	81	0	0
RONCQ	1 059	549	81	27	54	348	0
ROUBAIX	1 323	1 287	0	0	36	0	0
SAILLY-LEZ-LANNOY	439	45	27	0	9	358	0
SAINGHIN-EN-MÉLANTOIS	1 048	162	18	144	207	517	0
SAINGHIN-EN-WEPPE	771	180	45	0	72	474	0
SAINT-ANDRÉ	316	261	9	9	18	19	0
SALOMÉ	525	126	27	90	117	165	0
SANTES	757	288	45	63	279	82	0
SECLIN	1 742	576	108	144	243	671	0
SEQUEDIN	396	279	18	90	9	0	0
TEMPLEMARS	461	198	9	36	18	191	9
TEMPLEUVE	1 584	189	45	27	207	1 116	0
THUMERIES	703	171	45	0	252	235	0
TOUFFLERS	243	135	9	0	9	90	0
TOURCOING	1 519	1 510	0	0	9	0	0
TOURMIGNIES	203	36	0	0	0	167	0
TRESSIN	189	63	18	36	27	45	0
VENDEVILLE	257	99	0	99	0	23	36
VERLINGHEM	1 007	54	9	0	54	890	0
VILLENEUVE D'ASCQ	2 746	1 710	171	99	702	64	0
WAHAGNIES	569	126	18	0	108	317	0
WAMBRECHIES	1 547	279	18	36	180	980	54
WANNEHAIN	371	27	18	0	54	272	0
WARNETON	417	9	0	0	36	372	0
WASQUEHAL	686	659	0	0	27	0	0
WATTIGNIES	631	387	54	9	27	154	0
WATTRELOS	1 344	882	108	153	90	111	0
WAVRIN	1 355	306	45	72	306	626	0
WERVICQ-SUD	509	162	27	0	90	230	0
WICRES	277	18	0	0	27	232	0
WILLEMS	580	99	18	0	135	328	0
TOTAUX	87 919	29 910	3 087	2 691	10 395	40 945	891

6.2. LA PHASE INTERMÉDIAIRE DE RÉALISATION - HORIZON 2008

Le schéma directeur exprime une politique de développement et d'urbanisme pour la métropole. Pour ce qui concerne les investissements publics, il distingue deux périodes :

- la période comprise entre l'entrée en vigueur du schéma directeur et l'année 2008, cette période étant couverte, pour l'essentiel, par les programmations partenariales en cours, contrat d'agglomération, contrat de plan, programmation de fonds structurels européens, etc.
- la période suivante, 2009 à 2015.

La phase intermédiaire de réalisation a pour but, à l'horizon 2008, d'afficher la priorité accordée aux grands équipements publics et aux opérations d'urbanisme majeures.

Elle n'a pas de portée normative ou programmatique, mais elle prend en compte les choix dégagés dans le rapport de présentation et le parti d'aménagement, en intégrant les éléments de réalisation déjà engagés ou déjà programmés à coup sûr.

Cette première phase de réalisation nécessitera une approche évolutive, dans le cadre d'une gestion concertée des opérations retenues de la part de tous les acteurs intéressés par l'espace métropolitain.

6.2.1. LES GRANDES INFRASTRUCTURES

Transports en commun

- mise en œuvre d'un réseau de tram-train ;
- mise en œuvre d'un réseau de bus à haut niveau de service préfigurant des transports en site propre (extension du métro, tramway ou de système intermédiaire) sur les lignes suivantes :
 - Villeneuve d'Ascq-Pont de Bois - Fort de Mons - Marcq-Clémenceau ;
 - Roubaix centre - Hem ;
 - Roubaix centre - Wattrelos ;
 - Ronchin - Lille Saint-Sauveur - gare de Saint-André et/ou Lambersart (avec interconnexion ferroviaire) ;
 - métro CHR B - Calmette vers Wattignies.

Voies ferrées

- valorisation du réseau TER ;
- articulation des réseaux belges et français.

Autoroutes et voies express

Le réseau sera tout d'abord conforté sur l'existant. Les projets pouvant faire l'objet d'une réalisation sont :

- élargissement de l'A25 ;
- aménagement de l'A1 ;
- aménagement de la RN41 et de la RN47 ;
- échangeurs de la Haute-Borne et de Baisieux sur l'A27 ;
- échangeurs de Loos et d'Armentières sur l'A25 ;
- contournement sud-est de Lille.

Autres voies structurantes

- achèvement de la liaison entre la VRU et l'A17 ;
- mise à 2x2 voies de l'antenne sud de Roubaix et achèvement de sa liaison avec l'A17 en Belgique ;
- amélioration de la desserte d'Eurasanté ;
- aménagement de la RD308 Lille-Comines ;
- partie sud de la route de la Marque entre l'A27 et Forest sur Marque ;
- voie intercommunale nord-ouest ;
- bouclage du boulevard urbain de contournement de Tourcoing ;
- pénétrante ouest de Roubaix ;
- rocade de la Lys et contournement ouest d'Halluin ;
- contournement d'Avelin à Pont-à-Marcq en liaison avec l'échangeur de Templeuve.

Voies d'eau

- achèvement de la mise au gabarit européen de la Basse-Deûle et de la Lys.

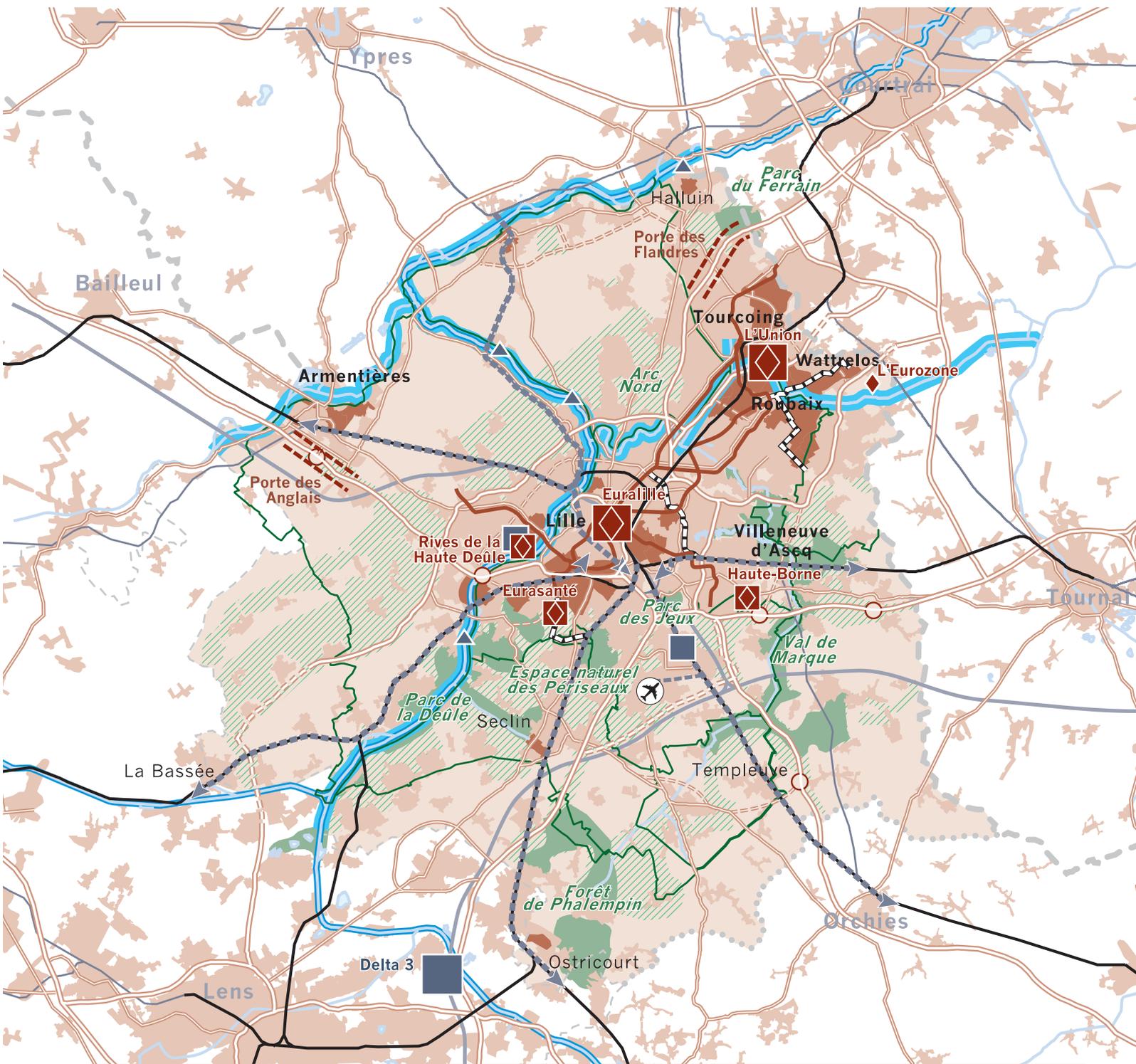
Aéroport

- valorisation des infrastructures.

Plateformes multimodales de marchandises

- extension du CRT de Lesquin ;
- extension de la plateforme de Lomme ;

LA PHASE INTERMEDIAIRE DE REALISATION (horizon 2008)



Les grandes infrastructures		Les sites stratégiques		Les grandes opérations d'environnement	
TCSP existant	Plateforme multimodale de marchandises (extension et création)	Espace à dominante naturelle et récréative à préserver ou à étendre	Pôle d'excellence	Préservation et développement de la qualité paysagère	Traitement des quartiers défavorisés (sites en ville renouvelée)
Ligne de bus à haut niveau de service préfigurant des TCSP	Aéroport	Préservation et développement de la qualité paysagère	Pôle d'intérêt métropolitain	Valorisation des berges	Réseau vert métropolitain (tracé au premier janvier 2002)
Réseau ferré	Site portuaire (extension et création)	Valorisation des berges	Porte de la Métropole	Voie d'eau à grand gabarit	La requalification urbaine
Réseau TER et transfrontalier à améliorer	Voie d'eau à grand gabarit	Voie d'eau à grand gabarit		Voie d'eau à grand gabarit	
Projet de réseau tram-train	Les sites stratégiques				
TGV	Pôle d'excellence				
Autoroute et voie rapide	Pôle d'intérêt métropolitain				
Voie principale					
Echangeur autoroutier					

0 1 2km

- ouverture de la plateforme Delta 3 de Dourges ;
- libération du site de Saint-Sauveur.

Sites portuaires

- achèvement du port de Santes - Haubourdin ;
- Halluin ;
- Wambrechies.

6.2.2 LES SITES STRATÉGIQUES

Les pôles d'excellence

- Euralille ;
- l'Union ;
- Eurasanté ;
- la Haute-Borne ;
- Rives de la Haute-Deûle, Euratechnologies ;
- Delta 3 plateforme de Dourges, (hors métropole).

Les pôles d'intérêt métropolitain

- Eurozone ;
- les autres sites doivent faire l'objet d'engagements de réalisation, au moins au niveau de la maîtrise foncière.

L'aménagement des portes

- la porte des Flandres ;
- la porte des Anglais ;

6.2.3 LES GRANDES OPÉRATIONS D'ENVIRONNEMENT

- achèvement de l'aménagement des berges de la Basse-Deûle
- parc de la Deûle ;
- Val de Marque, dans son ensemble, et extension du plan d'eau du Héron ;
- engagement du parc du Mont d'Halluin - Rekkem ;
- parc urbain de l'Union ;
- extension de la forêt de Phalempin et aménagement des abords ;
- espace paysager des Périseaux à Fâches-Thumesnil, Vendeville, Templemars et Wattignies ;
- espace paysager de Marcq-en-Barœul, Mouvaux, Bondues ;
- parc de loisirs de Lezennes, Ronchin, Lesquin et Villeneuve d'Ascq ;
- réseau vert métropolitain ;
- remise en navigation du canal de la Deûle à l'Escaut.

6.2.4 LA REQUALIFICATION URBAINE

- traitement des quartiers dévalorisés, en particulier sur les sites de la ville renouvelée ;
- réhabilitation massive de logements HLM ;
- action massive de réhabilitation du parc de logements privés ;
- poursuite de la reconquête du territoire traversé par le canal de Roubaix.

6.3 LES INSTITUTIONS ET LES MOYENS TECHNIQUES

Un bon schéma directeur est un schéma que l'on peut gérer, c'est-à-dire mettre en œuvre, évaluer, contrôler, adapter.

La mise en œuvre des projets urbains, l'émergence du concept même de métropole, dépendent autant, sinon davantage, de la détermination mise dans la réalisation et le suivi régulier du schéma directeur, que de la pertinence développée lors de son élaboration.

La volonté de donner à la métropole lilloise une position nouvelle sur la scène internationale, nationale et régionale, de créer une identité forte autour d'une politique d'aménagement de l'agglomération, rend nécessaires une réflexion et des initiatives sur le pilotage institutionnel et technique de l'aire géographique concernée, sur le dépassement de ses frontières et sur les moyens de la gestion du schéma directeur.

6.3.1 ASSISTER LES COLLECTIVITÉS DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET MÉTROPOLITAIN

Passer le relais aux collectivités

La métropole lilloise bénéficie d'un contexte institutionnel qui, malgré sa complexité, présente l'avantage d'une intercommunalité forte.

Au cœur de l'agglomération, la Communauté urbaine de Lille est un atout majeur pour fédérer les énergies sur un espace qui rassemble plus de 90% de la population et des emplois de l'arrondissement.

Mais l'intercommunalité a aussi progressé dans les autres espaces, ce qui augure d'une gestion plus efficace des projets et d'un partage plus réel des ambitions.

Avec l'entrée en vigueur du schéma directeur, c'est à ces collectivités territoriales, Communauté urbaine, Communautés de communes et Communes isolées dans l'arrondissement de Lille, qu'il appartient désormais de bâtir, année après année, le projet de métropole.

Elles auront à le faire en associant, souvent, l'État, la Région, le Département, avec le concours d'un ensemble de partenaires économiques, consulaires, associatifs et techniques.

Cette responsabilité s'exprimera d'abord à travers les Plans locaux d'urbanisme (PLU) dont on attend qu'ils dépassent la logique traditionnelle des instruments de gestion des usages des sols pour être les vecteurs de projets ambitieux, dans la droite ligne du schéma directeur.

Elle s'exprimera aussi dans les Plans de déplacements urbains qui sont appelés à voir le jour, après celui adopté en 2000 par Lille Métropole Communauté urbaine, dans les Programmes locaux de l'habitat, dans le Schéma de développement et d'urbanisme commercial, dans les opérations d'urbanisme, etc.

Le relais doit donc être passé, dans les meilleures conditions, du Syndicat mixte du schéma directeur aux collectivités elles-mêmes.

Cette passation sera facilitée par le maintien du Syndicat mixte du schéma directeur, seule instance qui recouvre géographiquement l'ensemble de l'arrondissement. Ainsi le Syndicat devra-t-il être le lieu de débat, de partage et de mise en cohérence des politiques qui seront développées.

Cette fonction de « forum » trouvera sa traduction concrète dans les efforts que le Syndicat aura à fournir pour susciter l'élaboration des documents de planification et favoriser l'émergence des projets, pour assister les collectivités dans la compréhension des options du schéma directeur et leur intégration dans leurs propres politiques.

Une attention particulière sera portée à la prise en compte de la politique de la ville renouvelée dans les différents documents d'urbanisme ou de programmation qui déclineront les orientations du schéma directeur, au développement des sites stratégiques, supports du développement économique, des projets fédérateurs, en particulier

ceux portant sur la qualité urbaine et l'environnement, et des programmes d'investissement qui seront initiés par l'État, la Région, le Département et les Communes.

Le Syndicat rappellera enfin, à chaque occasion, toute l'importance que les acteurs de l'aménagement devront accorder, de manière quasi permanente, aux dimensions transfrontalière et internationale.

6.3.2 ÉVALUER LE SCHÉMA DIRECTEUR

L'autre fonction fondamentale du Syndicat est de procéder à l'évaluation du schéma directeur.

Il faudra mettre en place un dispositif de suivi du développement métropolitain qui permette d'apprécier la mise en œuvre des orientations retenues.

L'utilisation du foncier devra être observée avec une attention particulière, tant pour ce qui concerne l'habitat que l'accueil des activités économiques ; la connaissance des évolutions dans le tissu urbain existant, d'une part (et plus particulièrement en ville renouvelée) et, d'autre part, dans les zones d'extension est en effet nécessaire pour prendre les mesures répondant aux objectifs d'équilibre du développement entre ces deux types d'emprises, notamment l'objectif de construire 2/3 des logements dans le tissu urbain existant.

Il s'agit également d'évaluer l'impact global des actions engagées, en particulier sur l'environnement (consommation d'énergie, gaz à effet de serre...) de façon à pouvoir corriger, le cas échéant, ces actions.

L'évaluation servira de base à la prochaine révision du schéma directeur qui aura lieu, conformément à l'article L122-18 du code de l'urbanisme, au plus tard dix ans après son approbation.

Le Syndicat mixte est conscient qu'un schéma directeur, aussi pertinent qu'il puisse être, ne peut prétendre avoir tout prévu, tout préparé. La vie économique et sociale nous réserve des évolutions et des surprises auxquelles il va falloir s'adapter et, au besoin, adapter le schéma directeur lui-même s'il devait apparaître qu'il constitue, ici, un frein à une évolution souhaitable ou qu'il n'est pas, là, suffisamment protecteur.

Ce travail d'évaluation sera effectué en faisant appel aux ressources techniques d'expertise présentes dans l'arrondissement, en particulier celles des différents services techniques de l'État, de la Communauté urbaine et des autres intercommunalités, du Conseil régional et du Conseil général, des Chambres consulaires, ainsi que celles de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.

Le Syndicat aura, en tout état de cause, à définir les modalités concrètes du dispositif d'évaluation à mettre en place dès l'entrée en vigueur du schéma directeur.

CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DES GRANDES INFRASTRUCTURES

La mise en oeuvre des grands projets d'infrastructures, figurant au schéma directeur, sera précédée par le processus de décision suivant :

1) Un rapport objectif présentera les fonctions et l'utilité, au moment de leur programmation, de chacune des infrastructures et leur cohérence avec la planification métropolitaine.

Ce rapport mettra en perspective tous les besoins de transports :

- desserte ou échange, transit interrégional, transit international ;
- individuel ou collectif.

Il sera soumis à un avis de l'assemblée délibérante du Syndicat mixte.

2) L'assemblée délibérante du Syndicat mixte examinera la solution du maître d'ouvrage. Elle délibérera pour rendre un avis et statuer sur l'opportunité, pour le Syndicat mixte, de réaliser à ses frais, mais en informant préalablement le maître d'ouvrage du projet, toute étude d'incidence complémentaire, comparant l'ensemble des solutions envisagées (existantes ou futures) et explicitant pour chacune les éventuels effets négatifs sur l'environnement, leur proportionnalité par rapport aux effets attendus du projet sur l'aménagement et le développement de la métropole et les mesures compensatoires qui pourraient être envisagées en cas de besoin.

3) Une concertation sera organisée avec toutes les mairies concernées, leurs avis pouvant être formulés par délibération du conseil municipal.

4) Le Syndicat mixte examinera le bilan des études et de la concertation.

L'assemblée délibérante du Syndicat mixte délibérera et rendra un avis valant demande de prise en considération. Elle se prononcera, le cas échéant, sur l'opportunité de mettre en oeuvre une procédure de modification ou révision du schéma directeur.