

A.9. LA LYS

A.9.1. LA SITUATION

Pour le schéma directeur, la vallée de la Lys correspond à la partie française d'un territoire franco-belge plus vaste.

C'est à l'échelle de ce territoire franco-belge que se posent la plupart des questions d'aménagement. Il comporte :

- une agglomération de taille moyenne, organisée autour d'Armentières ;
- un territoire à dominante rurale qui correspond, pour l'essentiel, à la plaine qui accompagne la Lys et son affluent, la Deûle ;
- un ruban de villes jumelles (Comines, Wervicq, Halluin – Menin, cette dernière étant ici placée dans le territoire tourquennois) établies des deux côtés de la Lys qui aboutit à la grande agglomération de Courtrai (Kortrijk). L'espace intermédiaire entre cette vallée et l'agglomération Lille - Roubaix - Tourcoing, stricto sensu, est un espace rural et ouvert, large d'environ 8 km en partie plus accidentée, le Ferrain. Sur la rive droite de la rivière, se sont développés quelques petites villes et grands villages résidentiels. Quant à la rive gauche, caractérisée par de basses collines, elle fait partie d'un des derniers et plus précieux paysages ruraux de la Flandre belge.

La Lys structure ce territoire et son organisation spatiale.

C'est elle aussi qui définit son identité. Maintes fois réaménagés, cette rivière canalisée et son affluent sont accessibles aux convois à grand gabarit qui assurent la liaison entre le nord de la France et les ports du Bénélux.

La frontière franco-belge (dessinée au début du XVIII^e siècle) a été déterminante pour l'évolution urbaine et la forme des villes frontalières. En témoignent, entre autres, l'héritage industriel sur la rive française et l'équipement commercial côté belge. Mais l'effet de la frontière, en tant qu'élément discriminatoire pour l'aménagement du territoire, se réduit grâce à la mise en place de l'Europe et aux stratégies de coopération transfrontalière mises en œuvre.

Le territoire de la Lys est longé par une infrastructure routière (RN58 en partie existante, en partie projetée) qui pourra devenir le maillon nord du grand axe de contournement de la métropole et d'irrigation des grands territoires périphériques. Cette tangentielle ouest de la métropole, de Courtrai à Armentières, met la vallée de la Lys en relation avec le réseau autoroutier international.

Ce territoire, constitué de petites et moyennes villes, pourra bénéficier de plusieurs proximités :

- la proximité de la centralité métropolitaine lilloise avec ce qu'elle représente comme offre urbaine (équipements, culture, économie, enseignement, accessibilité internationale, etc.) ;
- la proximité immédiate de grands espaces à dominante agricole, aux potentialités naturelles, paysagères et récréatives ;
- la proximité de grandes infrastructures de communication ;
- la proximité réciproque des villes de part et d'autre de la Lys ;
- la proximité des territoires voisins, avec lesquels ces villes entretiennent des relations privilégiées (Armentières et Hazebrouck font partie de la même Chambre de Commerce et d'industrie).

Dans cette géographie, Armentières occupe une place particulière. Grâce à son poids démographique et économique, à ses commerces, à ses services et à ses équipements, notamment scolaires et sanitaires, Armentières est le pôle principal de l'ouest de la métropole. Cette situation est confortée par ses relations avec le centre de la métropole, à travers l'autoroute A25 et les fréquentes liaisons TER quotidiennes.

Face à ces potentialités, le territoire de la Lys frontalière apparaît aujourd'hui, à des degrés divers et en fonction des différentes villes qui le composent, comme souffrant des handicaps suivants :

- il est composé de deux entités ayant chacune leur propre logique de développement et de fonctionnement de part et d'autre de la Deûle ;
- il est éloigné de la partie centrale de la métropole ;

- il exploite peu des éléments de qualité urbaine : présence de la Lys, proximité immédiate d'espaces agricoles, présence d'un centre urbain bien équipé en commerces et riche en patrimoine (Armentières), habitat individuel constituant des quartiers urbains, petits centres-villes ;
- il est insuffisamment accessible par transport en commun et en voiture, à l'exception d'Armentières ;
- il a un tissu économique traditionnel en reconversion ;
- il utilise peu les avantages de sa situation sur deux frontières (nationale et linguistique). Au contraire, les décalages persistant entre les politiques fiscales et économiques, d'un pays à l'autre, d'une région à l'autre (Wallonie - Flandre), sont vécues comme des contraintes par les élus du secteur.

A.9.2. LES ENJEUX

Les enjeux de développement et d'aménagement pour la vallée de la Lys sont :

- accélérer les actions en faveur du renouvellement urbain notamment dans les villes le long de la Lys ;
- préserver l'activité agricole en voie de diversification et fortement liée au territoire ;
- améliorer le fonctionnement interne du territoire et, pour cela, la coopération intercommunale, la communication et la mobilité internes ;
- améliorer l'accessibilité par les transports en commun et individuels ;
- améliorer la qualité urbaine et la qualité de l'environnement du territoire ;
- continuer à développer et à formaliser la concertation transfrontalière engagée et contractualiser ses résultats.

A.9.3. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Le schéma esquissé pour la vallée de la Lys distingue :

- deux territoires urbains différents, qui sont à renforcer, chacun de façon spécifique : l'un multipolaire et binational pour le ruban des villes jumelles sur la Lys (Comines, Wercicq, Halluin - Menin), l'autre plus compact mais s'étalant sur

trois arrondissements français pour Armentières ;

- un territoire ouvert, à la fois situé dans la « vallée » même (de Frelinghien à Warneton) et sur les deux rives (plaine de la Lys et collines des Flandres), et qui comprend quelques petites villes et grands villages dont le développement limité ne doit pas mettre en cause la vocation agricole et paysagère du secteur.

Il propose :

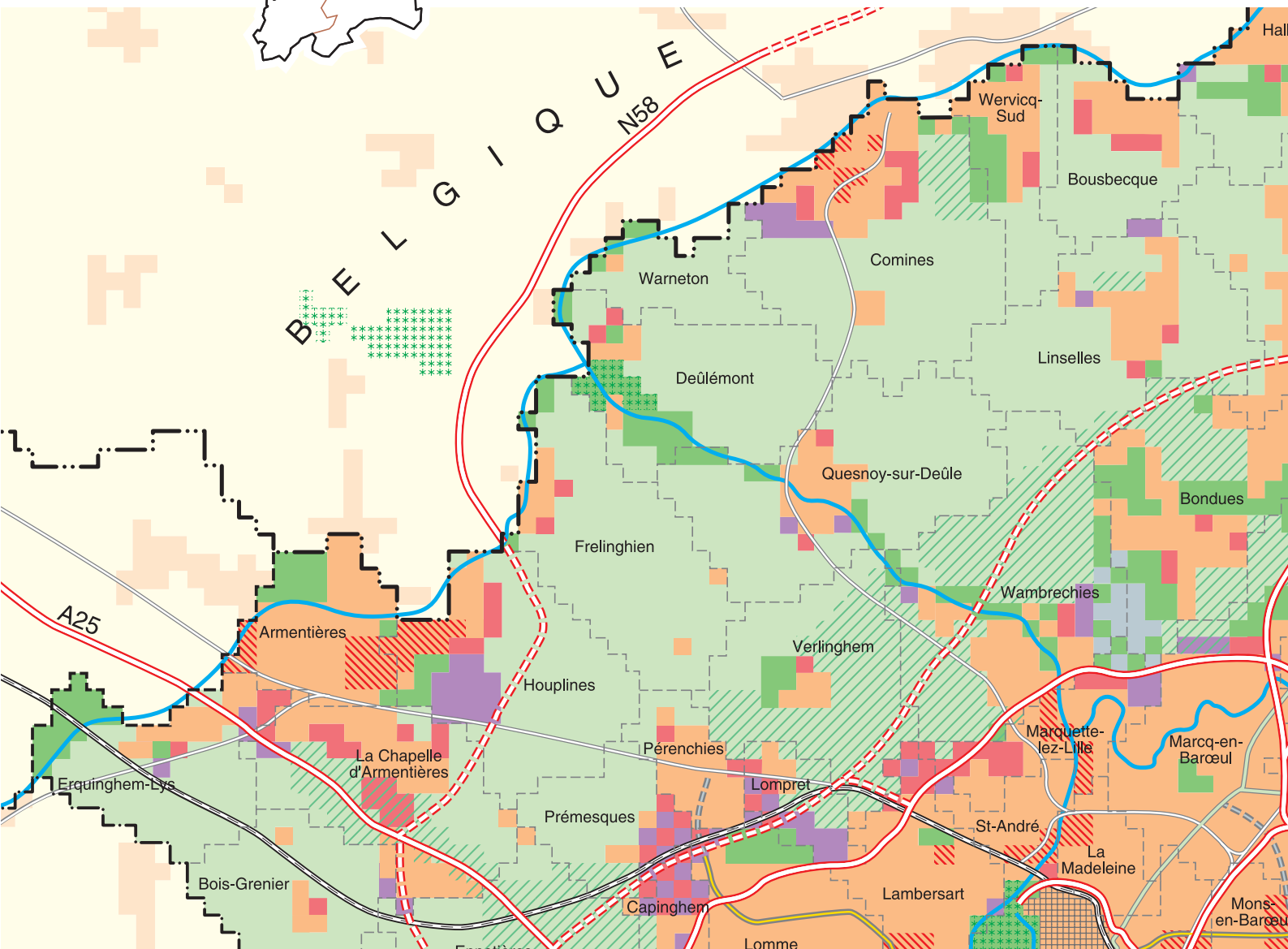
- une infrastructure autoroutière d'intérêt international et métropolitain : la RN58 ;
- un réseau routier et de transport en commun qui facilite les communications avec la partie centrale de la métropole, vers Lille et Tourcoing et raccorde les différents morceaux du territoire entre eux (franchissement de la Lys, boulevard de la Lys), notamment la réalisation d'un tram-train Lille - Comines, avec pour objectif à terme de poursuivre jusqu'à Comines-Belgique, et Lille - Armentières avec la création d'un pôle d'échange à Armentières ;
- la valorisation urbanistique, paysagère, récréative et naturelle de la Lys et de la Deûle, et la reconquête des sites industriels urbains et des berges de la Lys ;
- un canal à grand gabarit sur la Deûle et la Lys aval, en cours de réalisation ;
- le développement de l'accueil d'activités (parc Schuman) à Comines, à la Chapelle d'Armentières (porte des Anglais), ainsi que le développement de parcs d'activités plus importants à Houplines ;
- la préservation de fenêtres vertes à proximité des territoires urbains ;
- le développement du tourisme à partir de la valorisation du patrimoine industriel, rural et naturel.

Le développement urbain de l'agglomération d'Armentières devra faire l'objet d'une démarche intercommunale et transfrontalière.

Enfin, le schéma intègre, sur sa partie est (à Halluin), le parc transfrontalier du Ferrain qui s'étend de Tourcoing Nord jusqu'à la Lys et jusqu'au Mont d'Halluin. Ce parc offrira aux communes avoisinantes le grand espace vert qui leur manque et assurera l'équilibre territorial en matière d'espace naturel.



LA LYS



L'OCCUPATION DOMINANTE DU SOL

- Zone urbaine
- Extension urbaine multifonctionnelle
- Extension urbaine à dominante économique
- Espace à dominante naturelle et récréative
- Espace agricole protégé
- Aéroport

LA QUALIFICATION DE L'ESPACE

- Requalification urbaine et ville renouvelée
- Site urbain à protéger
- Espace boisé à préserver ou à créer
- Préservation et développement de la qualité du paysage
- Zone de très forte vulnérabilité de la nappe phréatique, tracé simplifié

LES INFRASTRUCTURES

- Autoroutes et voies rapides
- Autoroutes et voies rapides en projet
- Voies d'eau
- T.G.V.
- Tramway
- Métro
- Extension en site propre
- Voies ferrées

- Frontière
- Limite de l'Arrondissement
- Limite communale

