

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE



ÉLABORATION DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

PROPOSITION D'AXES POUR LE PADD

Présentation de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
lors de la séance de synthèse des ateliers du PADD le 13 juillet 2012

SOMMAIRE

- **Introduction**
- **Axe 1 - Une métropole régionale et transfrontalière en Europe**
- **Axe 2 - Une métropole attractive et solidaire pour maintenir et accueillir la population**
- **Axe 3 - Une métropole créative : universitaire, culturelle et bien équipée**
- **Axe 4 - Une métropole 50% agricole / 100% paysages**
- **Axe 5 - Une métropole des proximités**
- **Conclusion**

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLÉ

Sources / informations complémentaires

- Démarche des Ateliers du PADD :
<http://www.scot-lille-metropole.org/spip.php?rubrique54>
- Atelier 1 « Renforcer l'attractivité et le rayonnement métropolitains » : <http://www.scot-lille-metropole.org/spip.php?rubrique55>
- Atelier 2 « Imaginer la forme urbaine de la métropole » :
<http://www.scot-lille-metropole.org/spip.php?rubrique57>
- Atelier 3 « Inventer et réaliser la "métropole-paysage" » :
<http://www.scot-lille-metropole.org/spip.php?rubrique56>
- Synthèse des ateliers :
<http://www.scot-lille-metropole.org/spip.php?rubrique58>

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Introduction

Oriol CLOS, Directeur Général de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Les grands axes d'orientations du Projet d'Aménagement et Développement Durables (PADD), déclinés ci-dessous, sont des éléments de synthèse issus des ateliers du PADD de février et mai 2012, des travaux en cours de la consultation internationale « Lille Métropole 2030 », du diagnostic du SCOT, des séances de travail avec les partenaires techniques représentant notamment les structures intercommunales de l'arrondissement, des travaux internes de l'Agence de développement et d'urbanisme ainsi que des contacts bilatéraux de toute nature qui se sont tenus pendant ces derniers mois.

Les deux éléments suivants guident les réflexions du PADD :

- « L'écométropole » se base sur la prise en compte de l'objectif d'un développement durable dans sa triple dimension sur :
 - l'environnement (diminuer l'impact carbone pour participer à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique, réduire la dépendance énergétique, ...)
 - l'évolution sociétale (vieillesse de la population, nouvelles structures de ménage, nouvelles formes de travail, ...)
 - le contexte économique (incertitude et besoin d'adaptabilité, prise en compte d'une échelle qui dépasse largement le simple périmètre de la métropole, ...).
- La « métropole ouverte » recherche l'attractivité pour tous, en ayant une approche du territoire en tant que :
 - lieu de vie de qualité
 - pôle économique et de développement
 - lieu de rencontre et de formation.

Ces bases générales se déclinent en objectifs axés davantage sur la situation locale, sur les caractéristiques et sur les contextes (physique, historique, politique, économique et social) qui ont été mis en évidence par le diagnostic du SCOT (2010). Ces éléments doivent favoriser la construction d'une identité spécifique au Projet d'Aménagement et de Développement Durables de la métropole lilloise.

En l'absence de grandes actions de transformation dans une ère de restrictions budgétaires fortes pour les collectivités territoriales, ces objectifs doivent être pragmatiques. Il s'agit également de construire des objectifs et des scénarios volontaristes qui visent un regain d'attractivité.

Quelques éléments propres au territoire de la métropole dessinent un contexte de référence pour le SCOT :

- le cadre de vie basé sur une organisation spatiale très spécifique des formes et des relations entre les différentes parties de la métropole quelle que soit l'échelle d'approche
- un lieu d'échanges et de partages marqué par l'histoire des frontières qui définissent la métropole comme un espace d'accueil et dynamique
- les déficits connus en matière économique et sociale (emploi et habitat) et leur faible taux d'évolution
- la taille assez importante de la métropole contribue à un certain positionnement et à une évolution de celle-ci en France et en Europe, sans perdre les qualités particulières lui permettant de devenir une « ville monde », à la fois globale et locale.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

L'idée de la « métropole mosaïque » résume bien ces situations et les évolutions possibles. Cette idée doit s'appuyer sur certains principes :

- responsabilité
- solidarité
- attractivité
- adaptabilité
- sobriété
- exemplarité.

Ceux-ci devront être approfondis et s'adapter au territoire local à travers le SCOT et ses déclinaisons postérieures.

Le PADD doit définir les bases conceptuelles pour maîtriser l'organisation spatiale à travers la fabrication de la ville durable et la définition urbaine et paysagère.

Cela doit se construire en apportant du contenu opérationnel à des concepts tels que : « ville intense », « village durable », économie du foncier, prévention de l'étalement, rationalité et rentabilité des investissements publics, intégration du vert et de la nature au cœur de la vie, stimulation du développement économique en cohérence avec les particularités locales,...

À partir de ces bases pourra être défini un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) dont le mot cohérence devra être mis en exergue.

Dessiné à l'horizon 2030 (18/20 ans, ou plus), il illustre la dimension stratégique à long terme de la démarche de planification en cours.

Pour réussir à construire cette dimension stratégique, les concepts doivent être croisés afin de donner du sens et une cohérence au projet de territoire. Ce dernier ne peut pas être décliné comme une déduction directe d'une analyse systémique précise. Il doit être capable de donner une cohérence aux contradictions que la simple superposition de systèmes provoque. Le terme « projet » fait donc sens en apparaissant comme l'expression de la volonté et de la vision collective d'une société.

C'est dans cet esprit de définition d'ensemble que la première synthèse est présentée, à travers cinq axes qui nourrissent la complexité de cette « métropole mosaïque ».

Ces cinq axes s'articulent autour de l'idée de la définition d'une métropole :

- 1 - régionale et transfrontalière en Europe
- 2 - attractive et solidaire
- 3 - créative : rayonnante et innovante
- 4 - des paysages : « 50% agricole, 100% paysages »
- 5 - des proximités.

Cécile FÉRU, Brigitte GROENEWALD, Radostina IVANOVA, Jeanne KOSTRZ, Thomas ROUSSEAU et Gaël SMAGGHE de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole présentent le détail des 5 axes.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Axe 1 - Une métropole régionale et transfrontalière en Europe

Cécile FÉRU, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Axe 1

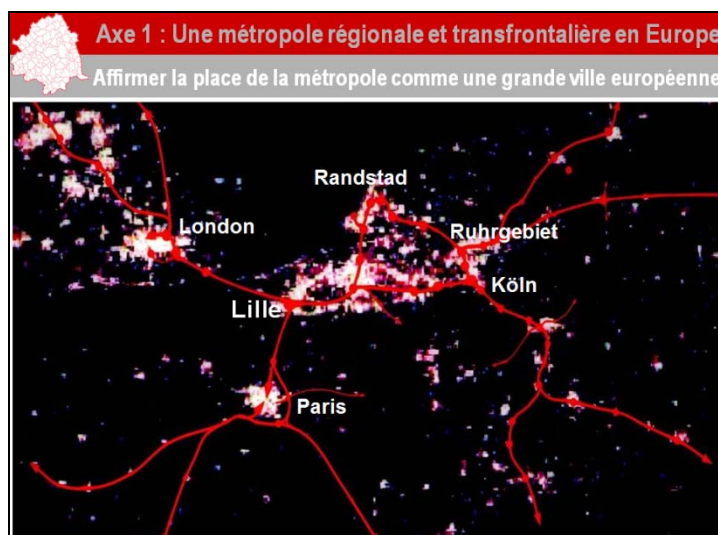
Une métropole régionale et transfrontalière en Europe

- Affirmer la place de la métropole comme grande ville européenne
- Confirmer la place de la métropole dans l'espace nord européen
- Conforter la place stratégique de capitale régionale au sein de l'aire métropolitaine
- Garantir l'accessibilité durable de la métropole

Cet axe s'intéresse à l'inscription de la métropole au sein de différentes échelles. Cette ouverture des perspectives permet de penser le développement de la métropole en connexion avec les territoires environnant et qui lui assigne un rôle à différentes échelles.

Cette stratégie se développe en quatre points :

1- Affirmer la place de la métropole comme une grande ville européenne



Pour cela, la métropole doit s'assumer comme un système urbain de grande échelle. Appartenant aux 20 plus grands systèmes urbains européens, il faut donc envisager son développement à la bonne échelle.

Le caractère transfrontalier renforce sa dimension métropolitaine : il apparaît donc important de développer son internationalisation. Une attention particulière doit être portée à une signalétique adaptée, à l'apprentissage des langues, au tourisme d'affaires,... Plus globalement, il s'agit de mettre en lumière sa dimension de lieu d'échange et de rencontre.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

La métropole doit s'inscrire fortement dans les objectifs de l'Europe 2020. Pour cela, le SCOT doit favoriser la mobilisation pour répondre aux enjeux de l'emploi, de la recherche-développement et l'innovation, du changement climatique et de l'énergie, de l'éducation et de la pauvreté et exclusion sociale.

2- Inscrire la métropole dans l'espace nord européen avec lequel la métropole a noué, au cours de son histoire, des relations particulières

La trame verte et bleue a toute son importance pour renforcer une identité transfrontalière et revaloriser la voie d'eau, lien historique et naturel avec les villes du Nord.

Le SCOT doit renforcer les relations de la métropole avec les grandes villes voisines telles que Bruxelles, Londres ou Amsterdam.

Il s'agit également de tirer parti économiquement du positionnement géostratégique de la métropole au cœur du bassin de population du nord-ouest, le plus riche d'Europe.

3- Conforter la place stratégique de capitale régionale au sein de l'aire métropolitaine



La métropole doit renforcer les fonctions métropolitaines qu'elle concentre déjà : les espaces stratégiques et décisionnels, le tertiaire supérieur et l'accueil de sièges sociaux. Elle doit également conforter son positionnement de seconde place « d'immobilier de bureaux » de province.

Ces fonctions métropolitaines lui assignent un rôle moteur dans la mise en cohérence d'un large bassin de vie. Elle doit être en capacité de dépasser les limites administratives pour s'attacher d'avantage aux connexions fonctionnelles. L'aire métropolitaine de Lille et l'Eurométropole constituent d'ores et déjà des cadres de gouvernance de plus grandes échelles qu'il faut conforter. Ces derniers assurent une complémentarité au niveau de l'inscription forte de la métropole dans les schémas de cohérence d'échelle régionale tels que le Schéma Régional de Développement Économique (SRDE) et s'articulent en bonne intelligence avec les SCOT voisins et les politiques menées en Belgique. De même, étant donné la responsabilité de la métropole dans la gestion et la préservation d'une ressource en eau partagée, le SCOT veillera à inscrire à long terme une coopération efficace et à la bonne échelle dans ce domaine.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

L'élaboration d'interfaces actives aux franges du territoire est un enjeu qui se traduit par la réalisation de coutures spatiales entre l'arrondissement et les territoires voisins afin d'assurer une meilleure insertion et cohérence du territoire.

4- Garantir l'accessibilité durable de la métropole

Thomas ROUSSEAU, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



Ce point met en avant les questions d'accessibilités externes et internes de la métropole et l'importance de la prise en compte des différents modes de transport aux différentes échelles.

Le premier objectif vise à conforter l'accessibilité externe du territoire pour accompagner son développement :

- en assurant le renforcement de la desserte Grande Vitesse dans le futur réseau européen LGV, notamment en lien avec Roissy et Zaventem
- en rappelant l'importance de l'infrastructure aéroportuaire locale
- en accompagnant et en anticipant les impacts de la création du canal Seine-Nord Europe
- en développant et en renforçant le fret ferroviaire et en s'inscrivant également dans les autoroutes ferroviaires européennes.

À l'échelle régionale et eurorégionale le second objectif vise à organiser la mobilité avec ses territoires voisins en s'appuyant sur le ferroviaire :

- il s'agit de renforcer les axes ferroviaires TER et TERGV existants entre Lille et les principaux pôles régionaux et le littoral, mais également d'aménager une liaison rapide entre Lille et le bassin minier ainsi que de nouvelles dessertes TERGV entre Lille, Valenciennes et Maubeuge et éventuellement vers Bruxelles
- il s'agit également de prendre appui sur les infrastructures de transport ferroviaire pour renforcer les liens avec l'Eurorégion (amélioration des dessertes vers Mouscron et Courtrai ainsi que sur l'axe Lille-Tournai-Ath)
- à une autre échelle, il s'agit également d'améliorer les relations en transport en commun entre les villes frontalières de la vallée de la Lys et le reste de la métropole, notamment avec Armentières, Lille et Roubaix-Tourcoing en bus, en bus à haut niveau de service ou à plus long terme en tram-train.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Concernant l'accessibilité interne de la métropole, les objectifs visent à :

- Optimiser les infrastructures et services de transports

Il s'agit de moderniser et renouveler le réseau de transport en commun sur lui-même et d'organiser le territoire autour de lignes structurantes et hiérarchisées

Le besoin d'optimiser l'ensemble des infrastructures de transports existantes est également un enjeu fort, avec la nécessité de fiabiliser les temps de parcours pour les usagers

Il est également important de renforcer les pôles intermodaux et de favoriser le rabattement par les différents modes de transport

En ce qui concerne les marchandises, l'un des enjeux est de pouvoir diffuser le potentiel du Canal Seine-Nord Europe grâce au réseau de canaux et de permettre aux marchandises « massifiées » de pénétrer au cœur des villes, mais également de conserver au maximum les sites embranchés ferroviaires et quais/bord à canaux


Ce point abordera également l'importance d'accroître l'efficacité des déplacements de marchandises en privilégiant le mode fluvial et ferroviaire ainsi que l'amélioration des performances des livraisons en ville.

- Renforcer le maillage des réseaux de transport en les complétant et en les hiérarchisant :
 - par la création de nouvelles infrastructures de transport
 - au niveau routier, la question de l'aménagement du contournement sud-est de Lille permettra d'écouler les trafics d'échanges et de transits
 - en réalisant l'aménagement d'échangeurs autoroutiers supplémentaires et de contournements de manière ponctuelle sur certaines communes
 - pour les transports en commun, par l'extension des lignes de métro vers EuraSanté
 - par la création de 3 lignes de tram-train pour irriguer le territoire
 - par l'aménagement de lignes de bus à haut niveau de service qui pourront éventuellement être transformées en ligne de tramway à plus long terme
 - par l'aménagement de transversales en transport en commun avec rabattement sur les pôles intermodaux ferroviaires.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Axe 2 - Une métropole attractive et solidaire pour maintenir et accueillir la population

Brigitte GROENEWALD, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

**Axe 2 : Une métropole attractive et solidaire**
Proposition d'axes pour le PADD du SCOT

Une métropole attractive et solidaire pour maintenir et accueillir la population

- Satisfaire les besoins en logements dans toute leur diversité
- Se mobiliser de façon volontariste pour l'emploi
- Assurer la cohésion sociale au sein du territoire
- Viser l'exemplarité en matière d'environnement et de santé

Cet axe se base sur le constat de deux enjeux majeurs pour le territoire :


- la nécessité de satisfaire les besoins en logements dans toute leur diversité
- le souhait de créer de l'emploi pour tous : pour les habitants actuels et futurs de la métropole.

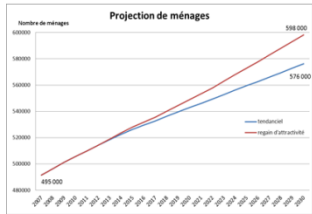
L'attractivité et la solidarité d'un territoire constituent le socle pour réaliser l'objectif de maintien et d'accueil des habitants et des entreprises. Celles-ci nécessitent :

- de créer un cadre favorable au développement des logements et à la création d'emplois
- d'assurer la cohésion sociale au sein du territoire
- de viser l'exemplarité en matière d'environnement et de santé.

Pour satisfaire les besoins en logements, il s'agira :


**Axe 2 : Une métropole attractive et solidaire**
Satisfaire les besoins en logements dans toute leur diversité





Année	territoire SCOT	région d'attraction
2010	45 000	45 000
2015	48 000	48 000
2020	51 000	51 000
2025	54 000	54 000
2030	57 000	58 000





- d'offrir un logement adapté à l'ensemble des ménages, quel que soit leur âge - familles, jeunes couples, personnes âgées,... - et leur fragilité économique ou sociale, et ce, d'une manière équilibrée au sein du territoire

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

- de développer une offre d'habitat performant et durable de qualité (en utilisant des matériaux « durables » et sains), de basse consommation d'énergie et capable de s'adapter aux besoins et aux usages qui évoluent, tout en réduisant au maximum l'impact social et environnemental (par la minimisation de l'impact sur le sol, l'air et le climat, des besoins en énergie, en eau,...)
- d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques intercommunales ambitieuses : au sein du territoire du SCOT, au-delà des limites communales, mais aussi vis-à-vis des territoires voisins au sein de l'aire métropolitaine.

Se mobiliser de façon volontariste pour l'emploi

Jeanne KOSTRZ, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



La création d'emplois pour la métropole lilloise qui connaît un taux de chômage important est une réelle priorité pour le projet du SCOT.

Pour insuffler ce dynamisme de création d'emplois, le SCOT s'attachera à offrir les conditions nécessaires pour encourager un rebond industriel sur le territoire.

Il cherchera à conforter l'économie résidentielle au service de la population locale. Une attention particulière sera apportée au développement des activités touristiques, mais surtout au développement d'une économie sociale et solidaire.

Pour tendre vers ces objectifs, le SCOT soutiendra le développement des filières. Il s'appuiera ainsi sur les filières économiques phares d'aujourd'hui pour construire les forces de demain : la distribution-vente à distance et le e-commerce qui participent à la création de l'image d'une métropole marchande, les textiles, techniques-matériaux innovants, l'agriculture et l'agro-alimentaire et le transport-logistique.

Le SCOT accompagnera la dynamique des secteurs en croissance comprenant, entre autres, les Technologies de l'Information et des Communications (TIC) et la biologie-santé et pariera sur le développement de secteurs à fort potentiel, notamment les activités liées à la croissance verte (les éco-constructions, les énergies renouvelables,...) et les activités liées aux industries culturelles et créatives.

Pour accompagner ce développement des filières, le SCOT cherchera à créer des conditions optimales pour l'accueil et le développement des entreprises en renforçant ses sites d'excellences, en proposant une offre foncière et immobilière suffisante et adaptée et en prévoyant les services et équipements appropriés à la croissance des entreprises.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Assurer la cohésion sociale au sein d'un territoire

Brigitte GROENEWALD, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



L'attractivité et la solidarité de la métropole se concrétisent également par la poursuite des efforts en matière de cohésion sociale et de lutte contre les inégalités socio-spatiales.

Il est primordial de poursuivre les politiques et les efforts sur la « ville renouvelée » et de réexaminer la géographie prioritaire pour l'adapter aux besoins d'aujourd'hui. Les réflexions et les travaux à ce sujet sont en cours et alimenteront les débats de la rentrée. Les efforts devront aller dans ce sens et si besoin, il faudra revoir et adapter les périmètres d'intervention, donc « refaire » la cartographie, mais également réfléchir à une approche globale et durable, environnementale, sociale et économique en créant des espaces publics conviviaux, de l'habitat adapté aux besoins variés et économe en énergie ainsi qu'en renforçant la vie économique, culturelle et sportive.

La cohésion sociale passe aussi par l'accès aux communications numériques pour tous et sur l'ensemble du territoire.

Viser l'exemplarité en matière d'environnement et de santé

Radostina IVANOVA, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Dans cette façon d'aborder les questions d'environnement et de santé, il a été souhaité que le rôle qu'elle joue dans l'attractivité durable de la métropole soit mis en évidence, mais également dans la façon de concevoir un territoire véritablement solidaire.

Cette exemplarité concerne en premier lieu:

- le défi énergétique et climatique
- la ressource en eau
- le cadre de vie, garant de la santé et de la sécurité des habitants.

Les marges de progrès sont considérables dans ces trois domaines et représentent des chantiers pour lesquels la mobilisation est de plus en plus concrète.

En matière d'énergie et de climat, l'objectif fixé dans la délibération cadre Développement Durable était ambitieux, à savoir 30% d'émissions en moins. Le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) de Lille Métropole Communauté urbaine confirmera certainement cet engagement. Le SCOT mobilisera ces outils pour offrir les conditions favorables au développement d'une métropole sobre et efficace afin de favoriser l'émergence d'une métropole productrice d'énergie renouvelable et pour concevoir une métropole capable de s'adapter aux effets prévisibles du changement climatique.

Telle est la condition pour lutter contre la précarité énergétique, mais aussi la vulnérabilité et la dépendance énergétique des entreprises et des collectivités.

La préservation de l'eau demeure une priorité.

Conformément aux dispositions du SDAGE et les SAGE, l'ambition affichée consistera à donner plus de place à l'eau en assurant des usages du sol compatibles avec les aires d'alimentation des captages d'eau ou en protégeant les zones humides et les zones d'expansion de crues et à respecter le cycle de l'eau en limitant l'imperméabilisation notamment. L'ambition en matière de valorisation des espaces ayant une responsabilité dans la gestion de la ressource par la Trame Verte et Bleue par exemple, pourra y être affichée.

Offrir un cadre respectueux de la qualité de vie et de la santé est également un objectif prioritaire.

La métropole a fait des progrès considérables dans certains domaines liés à l'environnement au point d'être citée en exemple pour la gestion des déchets, la prise en compte des friches et des sols pollués, la Trame Verte et Bleue,... Le projet de PADD confortera l'ambition en la matière.

Il s'agira également de préciser :

- l'engagement de la métropole en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des nuisances sonores
- de réaffirmer les principes de maîtrise des risques naturels et technologiques
- d'afficher la volonté de coopérer et d'innover dans la prise en charge des risques sanitaires émergents (comme les ondes électromagnétiques)
- avec l'entrée « santé » sont rappelés les enjeux liés à la présence du végétal et de l'eau en ville, la question de l'accès à des espaces de récréation, de détente et propices à la pratique sportive.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Axe 3 - Une métropole créative : universitaire, culturelle et bien équipée

Cécile FÉRU, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



Affirmer la métropole innovante et universitaire



Forte de la présence de près de 100.000 étudiants et de nombreuses structures d'enseignements et de recherche, la métropole doit appuyer sa vocation d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation. Comme indiqué dans la délibération de prise de compétence « recherche » par Lille Métropole Communauté urbaine : « Il n'y a pas de grande métropole sans grande université ».

L'un des enjeux est d'appuyer l'excellence de l'université à l'international. Plusieurs actions y concourent :

- une université coordonnée pour une meilleure lisibilité
- un accueil de qualité pour les étudiants et les chercheurs étrangers
- une valorisation de la position géographique de Lille par l'intensification des partenariats avec les établissements de la Région, de l'Eurorégion et au-delà.

Il s'agit également de mieux intégrer l'université au territoire.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Les sites universitaires doivent davantage contribuer à la structuration de l'armature urbaine. La forme urbaine des campus doit également être interrogée afin d'intégrer pleinement le projet urbain. Enfin, les étudiants dont l'insertion dans la vie locale doit être facilitée, doivent pouvoir bénéficier d'une vie étudiante attractive, notamment par une offre de logement adaptée.

L'université comme levier socio-économique métropolitain doit être développé.

L'université participe au dynamisme économique du territoire en jouant notamment un rôle dans l'insertion des étudiants dans la vie professionnelle et dans la sensibilisation à l'entrepreneuriat par exemple.

Elle remplit également une mission sociale auprès de la population locale, en favorisant son accès aux plus démunis, ainsi qu'en développant des formations tout au long de la vie. La mise en place d'un dialogue pérenne doit permettre d'intégrer davantage l'université au développement métropolitain et de mieux répondre à l'ensemble de ces enjeux.

Le SCOT doit conforter la recherche et l'économie de la connaissance.

Cet enjeu repose sur des défis de mise en synergie et d'échanges. Ainsi, la métropole doit appuyer le développement des sites d'excellence en lien avec les universités. Elle doit penser aux espaces d'interaction. Elle doit favoriser les échanges entre chercheurs publics et privés. Elle devra également relever un défi quantitatif : celui d'accroître le nombre de chercheurs et de doctorants.

Développer la métropole artistique, culturelle et sportive



Bien que la métropole accueille de nombreux équipements, leur mise en réseau doit être développée, et ce, à différentes échelles et au travers de la poursuite d'une politique de grands événements.

La mise en œuvre de cette ambition doit conforter le rôle de capitale culturelle de la métropole. Après avoir été capitale européenne de la culture, celle-ci a su faire perdurer cette empreinte culturelle qui, aujourd'hui, doit encore être confortée. La gestion transitoire des friches, via des projets culturels et artistiques mettant en valeur notre patrimoine, peut constituer un levier de développement.

La métropole pourrait devenir une référence pour les industries culturelles et créatives, entre développement économique et création artistique (image, culture, média, mode, design,...).

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

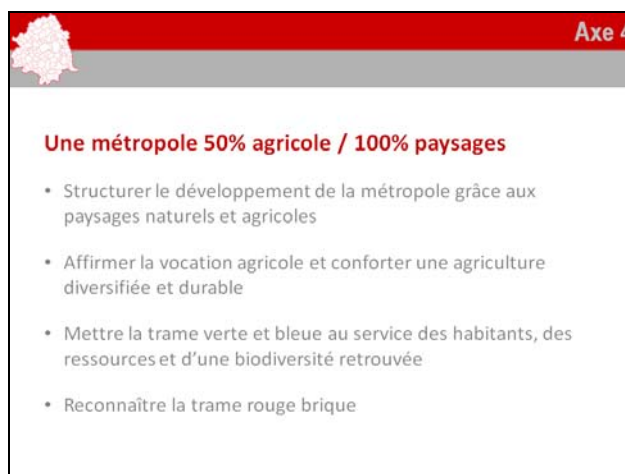
Placer la culture au cœur du projet urbain doit permettre un nouveau regard sur la ville. L'art peut apporter un éclairage nouveau aux projets structurants tels que la trame bleue par exemple.

Développer le sport de haut niveau, en lien direct avec le développement du sport quotidien, récréatif et de santé. Le sport interviendrait alors au même titre que la culture comme élément de rayonnement, d'échange et de cohésion sociale.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Axe 4 - Une métropole 50% agricole, 100% paysages

Gaël SMAGGHE, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



Cet axe s'intéresse à la question des paysages au pluriel, à travers les différents éléments qui les structurent et qui les composent, c'est-à-dire :

- les espaces naturels
- les espaces agricoles
- les espaces urbains qui sont aussi une composante du paysage métropolitain.

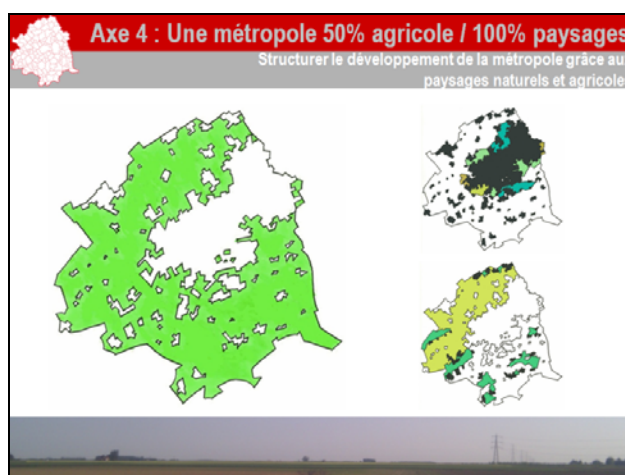
Ce titre marque la singularité de la métropole lilloise dont la moitié du territoire est occupée par l'agriculture.

Afficher ce constat dans un axe signifie l'élever au rang d'ambition : celle de freiner l'urbanisation de l'espace agricole et de renforcer la préservation de la ressource non-renouvelable qu'est le sol libre d'urbanisation.

Cet axe s'articule en 4 points thématiques qui sont autant de leviers d'actions pour l'aménagement de la métropole à horizon 2030 :

- les espaces libres d'urbanisation en général
- l'agriculture
- la trame verte et bleue
- les paysages urbains.

Structurer le développement de la métropole grâce aux paysages naturels et agricoles



SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

L'agriculture est abordée comme une activité économique particulière qui dispose d'atouts non négligeables : des sols de qualité, un climat tempéré et la proximité des consommateurs. L'agriculture est créatrice d'emplois directs et indirects. Ses surfaces couvrent la moitié du territoire.

Il est important de prendre en compte les besoins et le fonctionnement de cette activité, notamment en amont des projets d'infrastructures, de zones d'habitat et d'activités, afin d'éviter le morcellement et l'enclavement des parcelles.

Tout en permettant le développement et des extensions maîtrisées, la lutte contre le gaspillage du sol est l'un des enjeux mis en évidence par les lois Grenelle qui se traduisent, entre autres, dans les objectifs régionaux du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE). Ce dernier vise une division par trois du nombre d'hectares à artificialiser.

L'axe sur l'agriculture propose le maintien et le développement d'une agriculture actuellement encore diversifiée et de taille très variée (la taille moyenne des exploitations reste inférieure à la moyenne régionale et nationale).

Il paraît souhaitable de soutenir une agriculture à haute valeur ajoutée et de favoriser une agriculture de qualité et de proximité, en soutenant en particulier la mise en place des circuits courts et de la vente directe.

Enfin, l'agriculture apporte non seulement des emplois et de la nourriture mais elle joue également un rôle clef dans la protection des ressources en eau.

Elle est « créatrice » de paysages peu spectaculaires, mais la beauté des détails de ces paysages est à redécouvrir. Elle joue ainsi un rôle majeur dans la protection des paysages et la réalisation d'une « métropole paysages », avec une accessibilité des espaces à regagner, une protection de l'air et du climat, de la flore et de la faune et d'une biodiversité « à retrouver ».

Le développement d'un projet agricole permettrait de réfléchir :

- au portage foncier
- à la mise en place d'un schéma de paysages et de la trame verte et bleue en coopération avec le monde agricole
- à une solide prise en compte des besoins agricoles dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Mettre la Trame Verte et Bleue au service des habitants, des ressources et d'une biodiversité retrouvée

Radostina IVANOVA, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



Le projet Trame Verte et Bleue est structurant. C'est un outil d'aménagement qui a pour ambition de répondre à des préoccupations multiples telles que l'attractivité, les ressources en eau, la biodiversité, les risques naturels, la santé,...

La Trame Verte et Bleue n'est pas une ambition nouvelle pour le territoire : c'est un chantier déjà bien avancé.

Le SCOT réaffirme ses principes fondateurs et continuera à appuyer sa mise en œuvre.

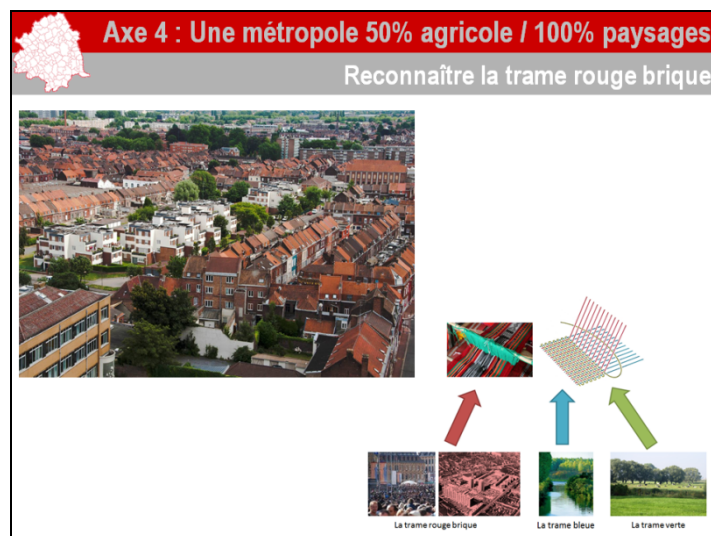
Le SCOT est l'occasion de donner une impulsion nouvelle à la Trame Verte et Bleue :

- en l'affichant comme élément structurant et organisant l'espace urbain
- en accentuant certaines axes d'action : la biodiversité - comme l'exige le Grenelle -, la nature en ville, la valeur naturelle des campagnes, la politique de boisement,...
- elle doit aussi préciser l'objectif de l'accès aux espaces de nature pour tous à moins de 15 minutes grâce à des déplacements facilités (transports en commun, réseau de cheminements lisibles et adaptés,...) et à un maillage complété par de nouveaux espaces (objectif de 10.000 ha ou plus)
- il veillera à traduire la volonté de valorisation de la Trame Bleue en particulier par le biais du Plan Bleu ; une valorisation qui respecte les continuités naturelles et qui permet à l'ensemble des habitants de se réapproprier la voie d'eau ainsi qu'un rayonnement touristique nouveau
- le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) renforcera son caractère prescriptif quand cela apparaîtra nécessaire.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Reconnaître la trame rouge brique

Gaël SMAGGHE, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



Ce point aborde la qualité des paysages urbains sous le néologisme de « Trame Rouge Brique », proposé par analogie avec la Trame Verte et Bleue.

Qualifier les paysages urbains implique :

- de conforter la richesse et la diversité du patrimoine architectural de la métropole, s'agissant autant du patrimoine « courant » ou « populaire » que du patrimoine reconnu et « classé »
- de promouvoir la qualité architecturale
- d'inventer des espaces publics aux usages renouvelés
- de veiller à la pacification et au caractère urbain des espaces de circulation autant au niveau des rues qu'au niveau des routes en ville et dans les villages.

Le terme de « trame » renvoie également au monde du textile et à la capacité de tisser les différentes fibres qui composent le territoire - vertes, bleues ou rouge brique – et qui porte aussi une dimension sociale.

Cela renvoie également à l'interpénétration des qualités de chacune, comme par exemple le fait d'apporter les qualités de la campagne en ville et réciproquement, comme le suggère en particulier l'équipe Secchi-Vigano dans le cadre de la consultation « Lille Métropole 2030 » par le concept désormais connu sous le terme de « percolation ».

Axe 5 - Une métropole des proximités

Gaël SMAGGHE, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Axe 5

Une métropole des proximités


- Intensifier l'espace urbain et maîtriser l'urbanisation
- Inventer les formes urbaines innovantes au service de la métropole intense
- Maîtriser le développement commercial
- Répartir les activités économiques sur le territoire
- Créer la ville des courtes distances

Cet axe aborde le modèle de développement du territoire métropolitain selon quatre champs thématiques :

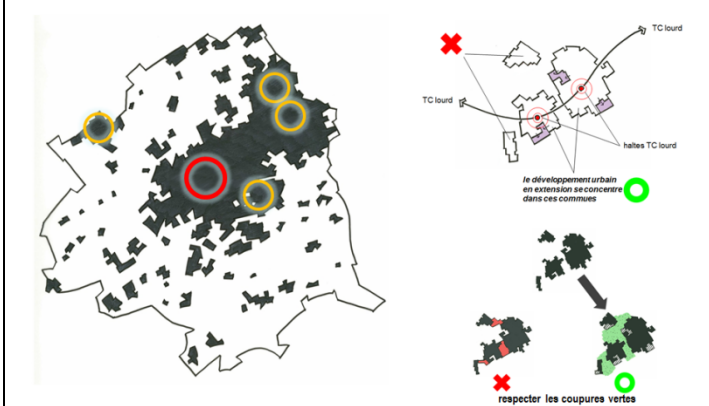
- la forme du développement
- le commerce
- l'économie
- la mobilité.

Le terme « proximités » est utilisé comme un synonyme de qualité urbaine, et surtout de qualité de vie pour les habitants. C'est aussi une manière plus dynamique, à travers un travail sur les usages et les pratiques, d'affirmer les obligations légales de limitation de la consommation urbaine des espaces naturels et agricoles.

Intensifier l'espace urbain et maîtriser l'urbanisation

Axe 5 : Une métropole des proximités

Intensifier l'espace urbain et maîtriser l'urbanisation



Ce premier point exprime un modèle de développement territorial dont l'objectif est de maîtriser l'urbanisation, et par conséquent, d'intensifier l'espace urbain existant et futur.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Ce sont en quelques sortes les conditions morphologiques globales du développement d'une métropole des proximités.

Il s'agit avant tout de réaffirmer la priorité de la régénération urbaine notamment en optimisant les tissus urbains existants.

La régénération urbaine est aussi une démarche qualitative : elle doit être le synonyme d'intensification de la forme, mais aussi des caractéristiques et des identités des différents espaces urbains. Sont identifiés entre autres :

- les principaux centres urbains de la métropole à distinguer et renforcer
- les centralités existantes à renforcer
- les espaces intermédiaires auxquels il faut apporter de la cohérence et du lien
- les projets urbains majeurs à poursuivre et à mettre en synergie (entre eux ainsi qu'avec leur environnement).

Dans l'objectif de renforcer la centralité métropolitaine, la régénération urbaine pourrait être privilégiée en agglomération centrale et en périphérie, le développement serait polarisé autour de centres d'appuis identifiés selon l'importance de leur centralité mais aussi de leur offre en transport en commun structurante, actuelle et future.

Plus précisément, l'articulation du développement territorial avec l'offre de transport en commun implique :

- d'anticiper globalement la localisation de futures zones de développement en fonction des réseaux de transports
- de localiser les territoires de densification en lien avec les centralités
- de répondre à la question du chrono-aménagement et des aménagements de type « contrats d'axes »
- de s'appuyer sur les pôles intermodaux existants ou futurs
- de prendre en compte les haltes secondaires et des pôles de bus structurants.

Enfin, un double principe général discuté lors des ateliers permettrait d'encadrer un développement urbain économe et raisonné. Il s'agirait de :

- localiser les extensions urbaines en continuité de l'urbanisation existante
- ne pas joindre deux agglomérations urbaines (au sens propre d'espace agglomérés) actuellement distinctes (ce qui implique de préserver les coupures vertes).

Inventer des formes urbaines innovantes au service de la « métropole intense »



SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

- La condition pour développer une métropole plus intense est d'inventer les formes urbaines qui mettent en œuvre ce principe. Toutefois, les formes urbaines plus compactes doivent s'adapter à la diversité des territoires.
- Il est nécessaire de réaffirmer, voire même de réinventer la mixité des fonctions et des usages d'un même espace.
- Ces nouvelles formes urbaines doivent concrétiser un urbanisme qui intègre les enjeux climatiques et énergétiques.
- L'effort qualitatif portera sur l'ensemble du bâti en général et plus spécifiquement sur l'aménagement des parcs d'activités et des zones commerciales qu'il faudra imaginer plus durables.

Maîtriser le développement commercial

Jeanne KOSTRZ, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



- Le développement commercial dans le SCOT devra être maîtrisé en faveur d'un renforcement de l'offre commerciale de proximité, permettant à chaque habitant d'accéder à une offre commerciale proche de chez lui.
- Le développement des zones commerciales périphériques sera limité, les centres commerciaux périphériques seront ainsi contraints à leur périmètre actuel.
- On accordera une importance particulière à l'intégration de nouveaux concepts commerciaux (e-commerces, drives) dans l'aménagement urbain.

Répartir les activités économiques sur le territoire



SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Le SCOT se prononcera en faveur d'une répartition des activités économiques sur l'ensemble de l'arrondissement.

Il privilégiera l'intégration des activités économiques dans la ville en permettant aux activités tertiaires, artisanales, de production et de petite logistique de se maintenir et de s'implanter dans les centres urbains, notamment dans les opérations de renouvellement urbain.

L'extension des surfaces économiques sera prioritairement réservée aux activités peu compatibles avec la population en termes de risques, nuisances ou du fait d'une emprise foncière trop importante.

Les activités seront distribuées de façon raisonnée sur le territoire. Celles-ci devront concilier les contraintes environnementales, les besoins de créations d'emplois sur certains territoires et les critères d'implantation recherchés par les entreprises.

La cohérence entre le développement économique et les réseaux, existants ou à venir, devra être favorisée.

Les nouveaux espaces économiques seront implantés prioritairement à proximité des infrastructures routières performantes. Les espaces dédiés à l'économie bord à voie d'eau seront privilégiés et les voies ferrées devront être maintenues. 1 ou 2 sites multimodaux de grande taille, embranchés fer et/ou eau seront définis dans ce cadre.

Une couverture numérique de pointe devra être accessible aux espaces économiques qui s'inscriront dans les schémas de développements numériques.

Le développement des sites économiques devra être réalisé en lien avec les transports en commun.

Ce dernier point fait l'objet d'un développement par Thomas ROUSSEAU à travers l'explication de la ville des courtes distances.

Créer la ville des courtes distances

Thomas ROUSSEAU, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



Ce point a comme objectif principal de diversifier et rééquilibrer les modes de déplacements au profit des éco-mobilités.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLÉ

Il s'agit de rendre le réseau routier à tous les utilisateurs avec une progression forte de l'utilisation des transports collectifs et en améliorant l'attractivité de la marche à pied et de l'utilisation du vélo. Seront ici abordés les enjeux de sécurité objective et perçue des utilisateurs et des temps de parcours.

Cela passe par la nécessité d'organiser et d'apaiser le trafic automobile en faveur de la reconquête des espaces urbains.

Ce point traitera également de la question des nouvelles mobilités en favorisant le covoiturage, l'auto-partage et les parcs relais adaptées.

Les rabattements aux pôles intermodaux devront être préconisés avec les différents modes de transport et devront être adaptés aux différents ensembles de la métropole.

L'articulation entre TER et transport urbain ou le rabattement de lignes de bus structurantes sur les gares devront être développés.

D'autres objectifs de la ville des courtes distances visent à :

- optimiser l'accès aux équipements de proximité existants et à venir en favorisant leur desserte et leur liaisons par les différents modes de transports en commun et « modes actifs » (piéton et vélo)
- résorber les coupures urbaines générées par les grandes infrastructures
- les enjeux concernent la réduction des coupures urbaines liées à la présence de nombreux canaux, voies ferrées et axes routiers et autoroutiers sur le territoire.

Ce point abordera le maillage des rues à rétablir afin de favoriser le lien entre les quartiers. Ceci permettra aussi d'améliorer la sécurité, de réduire le bruit et les pollutions sur le territoire métropolitain.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Conclusion

Oriol CLOS, Directeur Général de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

La manière de concrétiser ces idées et axes de projet collectif doit être réfléchi par l'identification de quelques éléments clés dans le Projet d'Aménagement et Développement Durables.

Trois niveaux « d'instruments » complémentaires apparaissent :

1. Les démarches structurantes du territoire

Celles-ci se déclinent à différentes échelles : des grands schémas thématiques dessinant une « armature » à la métropole aux schémas de secteurs ayant des enjeux plus localisés. Ces derniers devront permettre de « répandre » une transformation du territoire et de conforter les éléments des 5 axes, notamment la dimension métropolitaine. Le développement de ces schémas peut constituer un « programme » adaptable.

Ce premier niveau s'appuie sur certains arguments fournis par les équipes de la Consultation internationale « Lille Métropole 2030 » qui avancent parallèlement aux travaux du PADD afin d'alimenter le SCOT.

Un Comité de pilotage sur l'avancement des travaux est prévu le 7 septembre 2012.

2. Les orientations qualitatives

Elles concernent les questions plus générales, les critères normatifs et leurs déclinaisons permettant de s'adapter à la réalité de chaque situation. Il peut s'agir par exemple des critères de l'intensité, des formes urbaines ou de la localisation.

3. La gouvernance du SCOT

Après l'approbation du SCOT, son suivi et son adaptabilité devront être réalisés en tenant compte de la planification et de la coordination interSCOT.

Plusieurs démarches suivront les ateliers :

- rédaction et précision des scénarios
- présentation aux territoires (Lille Métropole Communauté urbaine et hors Lille Métropole Communauté urbaine)
- validation par le Bureau du Syndicat mixte
- débat en Comité syndical le 18 octobre 2012
- réalisation du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)
- arrêt du SCOT en mars 2013.