plu2

plan local
d'urbanisme

LIVRE II.

CONTEXTE TERRITORIAL

LIVRE II.
CONTEXTE TERRITORIAL

plu2

plan local d'urbanisme

LIVRE II - **PARTIE 1.**

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

PARTIE 1.
DIAGNOSTIC METROPOLITAIN

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1. LA METROPOLE FRANÇAISE DU NORD DE L'EUROPE 7
1. Une métropole constitutive de la zone métropolitaine du nord-ouest de l'Union Européenne 8
2. Une construction de métropole européenne d'excellence 12
3. Une métropole capitale régionale des Hauts-de-France 16

CHAPITRE 2. LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE, LE FAIT EURO-METROPOLITAIN 25
1. Profil urbain du territoire métropolitain 26
2. L'organisation spatiale du territoire métropolitain 29
3. Un territoire aux formes de développement urbain multiples 32
4. Les réseaux et la couverture numérique du territoire 41
5. Les « besoins » de mobilité et l'armature transports 43
6. Le développement urbain et la maîtrise de son étalement 47
7. Profil socio-économique du territoire métropolitain 57
8. Les besoins des entreprises et des actifs 61
9. Les besoins en habitat 64
10. Profil environnemental du territoire métropolitain 69
11. Des espaces naturels et forestiers peu présents, à préserver et reconquérir 73
12. Le cycle de l'eau 75
13. Risques naturels, technologiques et sanitaires 77
14. Energie et émissions de gaz à effet de serre, ressources en matières premières 79
15. Profil agricole du territoire métropolitain 82
16. Des productions et exploitations diversifiées à conforter 87
17. Pour une agriculture métropolitaine à haute valeur environnementale 89
18. Le profil paysager du territoire métropolitain : une imbrication de composantes urbaines, naturelles et agricoles 91
19. Les grandes unités paysagères, paysages de caractère mais fragiles 94
20. Des paysages ouverts sensibles aux aménagements 98
21. Des transitions urbain-rural à (re)qualifier 101
22. La voie d'eau : un changement de perception, un regain d'intérêt 105
23. Une métropole de patrimoines 109

CHAPITRE 3. LA METROPOLE DES PROXIMITES 120
1. Des espaces publics à valoriser, hiérarchiser et homogénéiser 121
2. Une offre de nature à différentes échelles 122
3. Un manque d'homogénéité et de qualité dans le paysage du quotidien 124
4. Centralités : des fonctions urbaines à hiérarchiser et à renforcer 126
5. Entre espace public et espace privé : une diversité des frontages en métropole 129
6. Un espace privé de qualité contrastée 133

CHAPITRE 1. LA METROPOLE FRANÇAISE DU NORD DE L'EUROPE

Ancrée dans l'Europe du Nord-Ouest par sa localisation, ses caractéristiques physiques, son histoire et sa culture, la Métropole Européenne de Lille avec ses 1 119 877 habitants[1] constitue la **porte d'entrée française de l'Europe du Nord**. Son **positionnement de carrefour** relié aux capitales économiques entre Londres, Paris, Bruxelles et Amsterdam, lui confère un positionnement singulier qui depuis longtemps permet à la métropole de jouer un **rôle** particulier et historique **de capitale régionale**.

Premier pôle urbain et économique de la Région Hauts de France avec un quart de l'emploi, de la masse salariale et du PIB régional[1], son influence s'exerce sur un territoire beaucoup plus large s'étendant sur la presque totalité de l'ancienne région Nord-Pas de Calais ainsi que les communes belges voisines.

Toutefois, l'importance des « effets frontières » avec les pays voisins et la situation géographique en frange nord de l'ensemble régional désormais élargi, nécessite que la métropole poursuive ses efforts de développement des échanges économiques, culturels et de gestion climatique, environnementale et énergétique, aux différentes échelles. L'intensification et la qualité de ces échanges doivent contribuer à faire de la métropole une métropole exemplaire et reconnue à l'échelle internationale comme motrice d'un développement pour l'ensemble de la nouvelle Région des Hauts de France.

[1] INSEE, RP 2012

1.UNE METROPOLE CONSTITUTIVE DE LA ZONE METROPOLITAINE DU NORD-OUEST DE L'UNION EUROPEENNE

■ UNE GEOGRAPHIE COMMUNE QUI DEPASSE LES FRONTIERES

La MEL s'inscrit à **l'articulation de la vaste plaine nord-européenne**, qui s'étend d'est en ouest sur près de 3 000 kilomètres, et du « Haut Pays », espace de transition avec le bassin parisien au sud et le massif ardennais plus à l'est, se caractérisant par :

- un relief modéré partagé avec les territoires voisins, qui a historiquement facilité les échanges et le développement d'un espace urbain fortement intégré,
- des sous-sols riches, qui ont permis le développement intensif de l'industrie grâce au charbon (plus de 400 veines ont été exploitées à l'échelle de l'Aire métropolitaine de Lille) et ont conduit à une certaine homogénéité dans l'écriture architecturale et urbaine du territoire en raison des matériaux utilisés (argile, pierre calcaire et grès),
- un patrimoine agronomique considérable grâce à la richesse des sols, qui a façonné la double identité urbaine et rurale de cette « métropole agricole »,
- un réseau hydrographique naturel (Lys, Deûle, Scarpe, Escaut) et artificiel (multiples canaux) très dense, qui a soutenu l'essor de l'industrie textile et permet par ailleurs des connexions directes vers les grands ports belges et néerlandais (Anvers, Rotterdam) ainsi que vers le nord du littoral français (Dunkerque, Calais),
- une ressource en eaux souterraines particulièrement importante à l'échelle de la NWMA grâce à la présence de la nappe de la Craie, un des plus grands aquifères d'Europe. Il s'agit d'un atout considérable au regard de certaines régions néerlandaises ou belges qui présentent des situations de stress hydrique important en contexte urbain dense.

■ UNE METROPOLE INSCRITE DANS UNE REGION NORD EUROPEENNE DES GRANDES METROPOLES

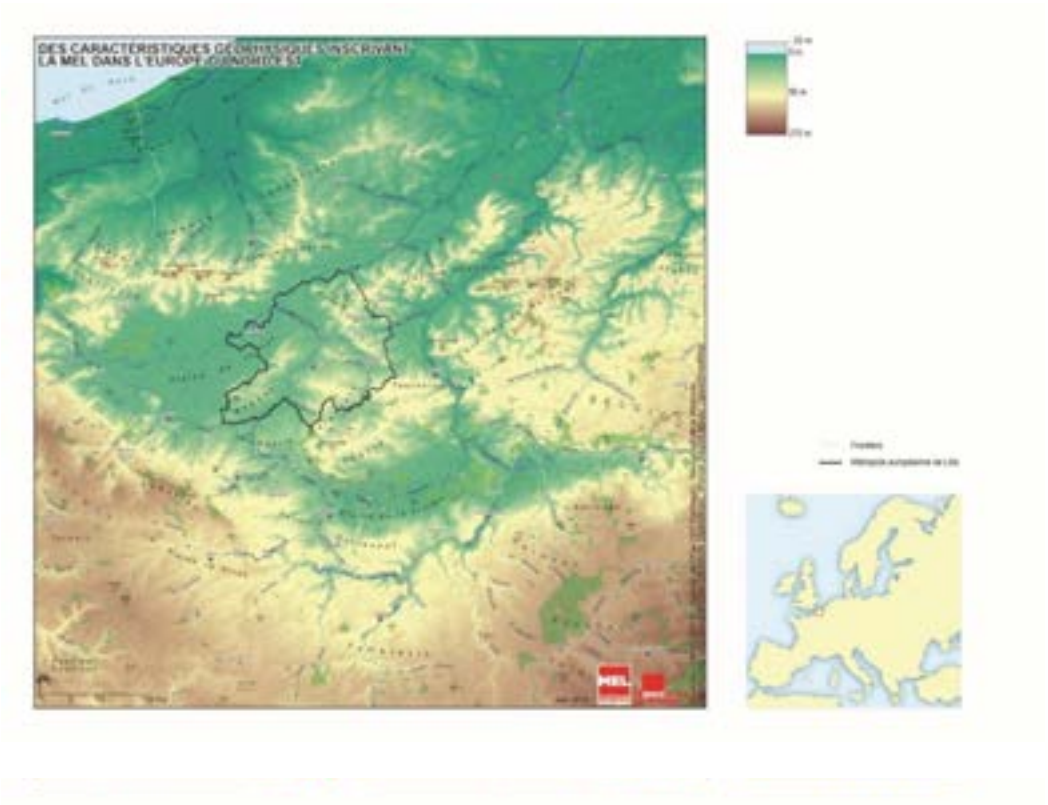
La North Western Metropolitan Area (NWMA ou zone métropolitaine du nord-ouest de l'Union Européenne) se caractérise par sa densité de population très élevée, sa concentration des centres de décisions, et des richesses produites s'étendant sur 6 pays : Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas et Royaume-Uni. Située au cœur du triangle entre Londres, Paris et Bruxelles, la métropole, de par son poids démographique et économique et sa connexion aux autres systèmes urbains majeurs, constitue une polarité intermédiaire située à l'ouest de cet espace. Avec une **population de plus d'1,1 million d'habitants** qui peut être portée à environ 3,8 millions[2] si l'on considère l'aire métropolitaine lilloise élargi (à savoir l'Aire Métropolitaine de Lille ou AML), ce territoire constitue une polarité d'importance dans le réseau urbain multipolaire de la NWMA. A titre de comparaison, en 2014, l'aire urbaine de Bruxelles comptait 2,1 millions d'habitants et celle de La Haye 1 million d'habitants, soit respectivement 1,5% et 0,7% de la population de la NWMA.

Les modalités d'occupation humaine du territoire présentent une **très forte densité**, parmi les plus importantes d'Europe : elle s'élève sur le territoire de la métropole de Lille **à plus de 1 800 habitants au km²** *(*521 à l'échelle de l'AML[2]*)*. Cette occupation humaine intense de l'espace se traduit dans les formes d'habitat individuel groupé, l'importance des grands sites économiques et des infrastructures mais également un espace rural intensément cultivé et occupé.

En outre, le caractère de continuité urbaine transfrontalière de la métropole s'explique par une réalité géomorphologique, des axes historiques de transports (voies d'eau, routes, voies ferrées) et des filières économiques communes.

……

[2] Atlas de l'Aire Métropolitaine de Lille, janvier 2012



■ UNE POSITION DE CARREFOUR AU CŒUR DES RESEAUX MAJEURS NORD EUROPEENS

Par la présence d'un réseau dense et diversifié d'infrastructures reliant la MEL aux grands ensembles urbains structurants de la NWMA (Paris, Londres, Bruxelles, la Randstad Holland et le bassin Rhin-Rhur), la MEL occupe une **position privilégiée de carrefour** au cœur des réseaux de transport magistraux du nord-ouest européen.

La métropole de Lille se situe ainsi au croisement d'axes autoroutiers d'envergure européenne qui permettent des liaisons tant nord-sud (via l'A1, l'A14/E17, l'A2, l'A7/E19) entre Paris, Bruxelles et la façade maritime belgo-néerlandaise qu'est-ouest (via l'A25, l'A27/E42) entre le bassin de la Ruhr et les principaux ports français de la Mer du Nord, et au-delà vers le lien transmanche. L**'importante augmentation du trafic routier** (+22% entre 1999 et 2007) et la convergence des flux (internationaux, nationaux et internes) au cœur de la métropole participent aux difficultés **de circulation et de sécurité des réseaux autoroutiers.** Il est nécessaire d'adapter le réseau existant et sa gestion pour améliorer sa robustesse. Le développement des mobilités alternatives par la voie d'eau et le transport ferroviaire sont également des pistes au regard des potentialités fortes sur le territoire.

Le territoire jouit également d'une **desserte ferroviaire grande vitesse voyageurs très performante** grâce à ses deux pôles principaux que sont les gares Lille Flandres et Lille Europe : ce hub ferroviaire Flandres-Europe organise un réseau de mobilités tant régionales (Arc Sud du bassin minier) que nationales (Paris, Lyon, Marseille) et internationales (Londres, Bruxelles, Amsterdam) et permet des interconnexions privilégiées avec les plateformes aéroportuaires de Paris Charles de Gaulle et Brussels Airport, complétant ainsi l'offre proposée par l'aéroport de Lille-Lesquin.

La présence d'un réseau fluvial dense, connecté aux grands ports européens de la Mer du Nord, aux réseaux très dense belges, hollandais et allemands et en développement (avec l'arrivée programmée du canal Seine-Nord Europe) constitue, en complément des autres modes de transport, un atout de choix dans la desserte logistique du territoire. Ils font de la MEL un carrefour fluvial devant être renforcé, dont le territoire pourra tirer parti en terme de transport de marchandises et de voyageurs.

■ UNE METROPOLE EUROPEENNE INTERMEDIAIRE DYNAMIQUE ET MOTRICE A L'ECHELLE REGIONALE

La MEL fait partie d'une des régions européennes les plus prospères et créatrices de richesses au monde. Cette zone de l'Europe offre une forte concentration de capitales et métropoles centres de décisions économiques, porteuses d'attractivité, d'innovation et de recherche. Cette même région européenne présente de grandes disparités, avec en son sein de nombreux territoires ruraux et urbains concentrant des difficultés sociales et économiques majeures liées notamment à l'effondrement des tissus industriels historiques.

La métropole de Lille joue un rôle de moteur économique essentiel pour la Région notamment dans sa relation aux territoires plus ruraux ou industriels du bassin minier et de la côte maritime. A l'échelle de l'aire métropolitaine, elle constitue un pôle majeur bien relié aux autres territoires nationaux et européens, qui a su tirer parti de sa position de centre décisionnel, de pôles d'équipements et de services, de lieux d'enseignement supérieur, ce qui lui a permis d'assurer sa transition économique post-industrielle. Avec plus de 43 000 établissements et 300 000 emplois, la MEL concentre près **d'un tiers des établissements économiques et emplois** recensés à l'échelle de l'AML.

Si la MEL dispose d'un tel volume d'emplois, en particulier tertiaires (un quart des emplois tertiaires de l'AML), c'est parce qu'elle :

- concentre à l'échelle régionale les fonctions économiques supérieures les plus attractives et porteuses de valeurs ajoutées que sont les sièges sociaux d'entreprises, les emplois supérieurs stratégiques, les activités tertiaires supérieures (banque, finance, services aux entreprises, commerces, nouvelles technologies, …) et les activités de services, santé, et enseignement supérieur. Ces fonctions métropolitaines restent cependant dans des proportions moindres que celles observées dans les grands centres urbains tels que Bruxelles, Amsterdam, Paris ou Londres.
- exerce une attractivité importante sur les territoires limitrophes, de l'Avesnois à l'Est, du bassin minier et l'arrageois au Sud, de l'audomarois et des Flandres intérieurs à l'Ouest, aux territoires voisins belges au Nord. Cependant, depuis le début des années 2000, le nombre de personnes habitant le Nord-Pas-de-Calais et travaillant en Belgique a presque doublé en 2006 (passant de 11 300 à 20 000). La performance des réseaux de transport et l'attractivité de l'aire urbaine de Bruxelles sont les principaux facteurs d'explication de cette dynamique et mettent en lumière la nécessité pour la MEL de renforcer ses liens économiques et commerciaux avec Bruxelles.

Même si la mutation des secteurs d'activités historiques (le textile-habillement et la grande distribution commerciale notamment) et le développement de nouvelles chaînes de valeur à plus haute valeur ajoutée (économie numérique, éco-activités, économie créative, …) ont globalement permis à la MEL de mieux résister aux crises industrielles successives que les territoires mono-orientés de la plaine industrielle franco-belge, le territoire métropolitain continue malgré tout de concentrer un certain nombre d'indicateurs de fragilité socio-économique dans un territoire riche et développé qu'est celui de la NWMA.

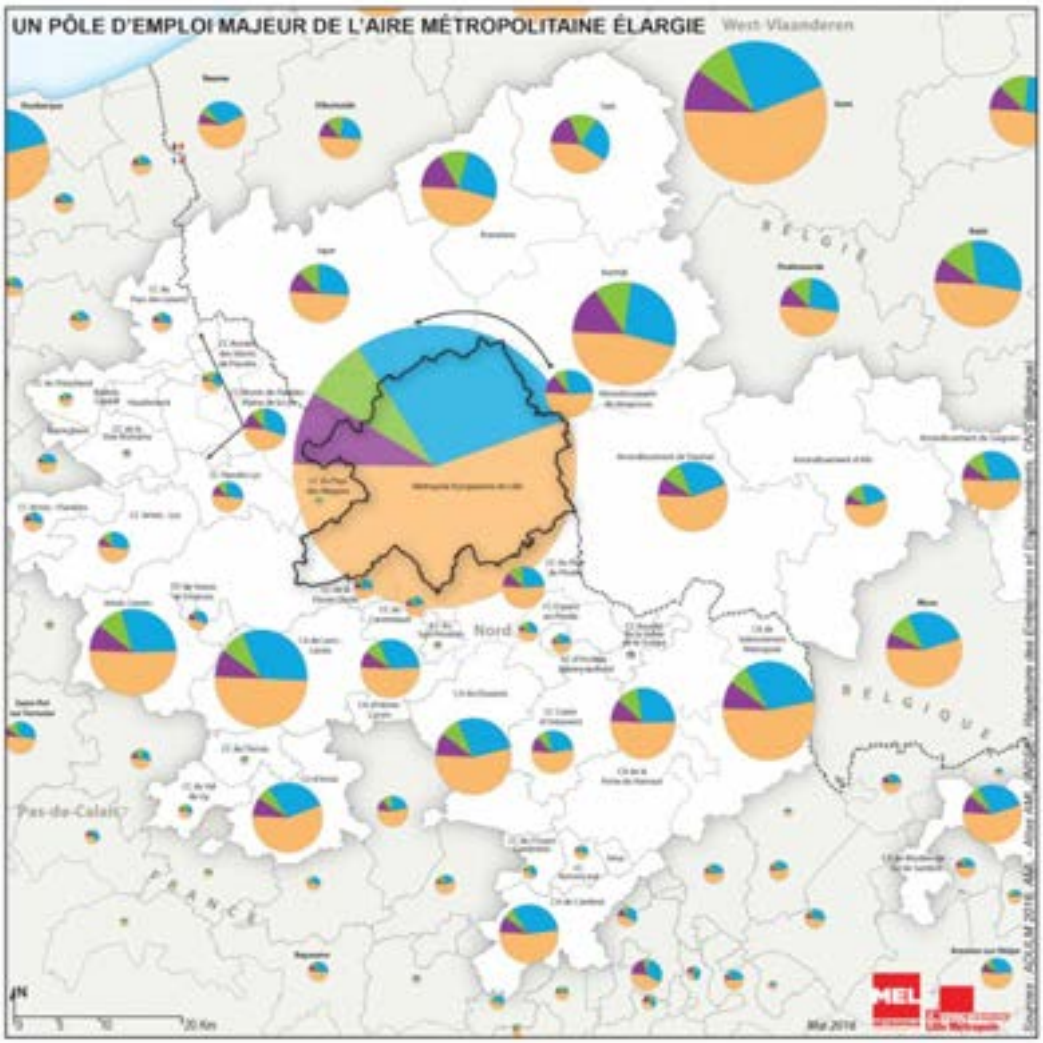
■ L'EUROMETROPLE LILLE-KORTRIJK-TOURNAI: UNE COOPERATION RENFORCEE AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

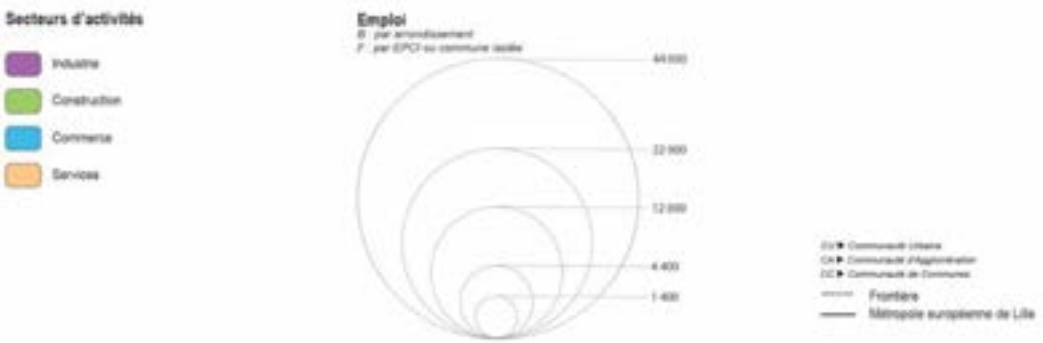
De par un même contexte géomorphologique qui a depuis longtemps facilité les échanges de toutes natures et conduit à un **modèle de développement urbain et économique commun**, la MEL partage un patrimoine, au sens de l'héritage commun, historique et culturel ancien **avec les territoires nord-européens**, et à plus forte raison avec les territoires belges flamands et wallons voisins.

Malgré ce patrimoine partagé, et même si la frontière franco-belge semble totalement artificielle à de nombreux égards tant les échanges et le brassage multiculturel ont été soutenus depuis des siècles, des **effets de rupture existent** et mettent en lumière des modes de fonctionnement parfois très différents d'un territoire national à l'autre. A titre d'exemple, l'articulation des réseaux de transports collectifs de part et d'autre de la frontière reste compliquée à mettre en œuvre et à faire connaître des usagers.

Parmi les relations de la métropole aux territoires voisins à l'échelle des sous-ensembles du grand espace régional (bassin minier, villes de commerces, terres agricoles de l'Artois et de la Picardie), se distingue un fonctionnement transfrontalier répondant aux besoins quotidiens et à la proximité. Cette réalité de métropole transfrontalière a conduit à la création de **l'Eurométropole : cet espace de coopération** étendu aux collectivités intercommunales belges existe depuis 1991. Cette instance vise à **la construction d'un projet de territoire partagé** et à la réalisation concrète de projets portés collectivement à l'échelle transfrontalière.

L'important **patrimoine eurométropolitain** (fortifications Vauban, beffrois, grands places, val de Lys, …) couplé au **dense réseau d'équipements et d'événements culturels et sportifs** au rayonnement international, ont permis de développer et renforcer **l'attractivité eurométropolitaine**.





2.UNE CONSTRUCTION DE METROPOLE EUROPEENNE D'EXCELLENCE

■ UNE POSITION DE CARREFOUR ROUTIER ET FERROVIAIRE INTERNATIONALE EXCEPTIONNELLE A CONSOLIDER

La métropole lilloise a su tirer parti de son positionnement géographique au cœur du triangle des capitales Paris-Londres-Bruxelles, grâce à la présence d'axes autoroutiers d'envergure européenne, au développement de son accessibilité ferroviaire à grande échelle et à l'arrivée de la grande vitesse sur le hub Eura-Flandres. Par l'extension progressive du réseau LGV avec 60 destinations desservies aujourd'hui, la MEL est devenue un point charnière du réseau grande vitesse nord-européen et national. Cette ouverture internationale est essentielle pour l'accessibilité de la métropole régionale, son rayonnement et sa visibilité. L'ouverture à la concurrence de la grande vitesse est une opportunité qu'il faut saisir afin de renforcer la position de porte d'accès de la métropole au reste de l'Europe et du territoire national.

La forte desserte ferroviaire de Lille et les connexions rapides aux aéroports de Paris et de Bruxelles pose cependant la question du rôle de l'aéroport dans l'attractivité métropolitaine. L'aéroport enregistre des flux beaucoup moins importants que les aéroports situés à proximité tel que Bruxelles ou Beauvais. Les capacités maximales en terme de flux voyageurs n'étant pas atteintes à ce jour, l'aéroport dispose sans nécessaire développement de ses infrastructures d'un potentiel de renforcement de l'attractivité du territoire pour les activités économiques et le tourisme.

■ UN DEVELOPPEMENT DES FONCTIONS METROPOLITAINES A POURSUIVRE

En dépit d'une **dynamique de développement des fonctions métropolitaines** liées en particulier à la gestion et au commerce inter-entreprises[3] (la MEL compte ainsi 40 sièges sociaux d'enseignes commerciales de rayonnement européen[4]), le **poids des cadres** dans les trois autres types de fonctions métropolitaines que sont la conception/recherche, les prestations intellectuelles et la culture/loisirs est cependant **plus faible qu'ailleurs**. En outre, les investissements du secteur de la conception/recherche dans les hautes technologies sont bien moins élevés que dans les autres métropoles françaises[5], malgré une offre d'enseignement supérieur de qualité.

Ces différents constats permettent de comprendre pourquoi **l'indice d'internationalisation**, rendant compte de la présence sur une métropole de fonctions économiques internationales et de son insertion dans les réseaux internationaux, est **plus faible à Lille** qu'à Marseille ou Lyon. Malgré l'énergie déployée ces dernières années, il reste encore des efforts à produire pour atteindre le niveau de rayonnement souhaité.

Fort de la **réussite et de l'image positive** véhiculée par les **sites d'excellence** (Euralille, Euratechnologies, Eurasanté, Plaine Images, Parc scientifique de la Haute Borne, Campus CETI, …), **les pôles de compétitivité, et par les grandes entreprises internationales** du territoire (sièges de la grande distribution, agroalimentaires, activités numériques, …) il s'agit aujourd'hui pour la métropole de mieux mettre en lien et synergie les entreprises leader avec le tissu économique du territoire. Au regard du constat sur le niveau d'internationalisation, et le développement des fonctions métropolitaines, il est nécessaire de développer une meilleure lisibilité internationale afin d'attirer de nouveaux acteurs économiques à l'échelle internationale, tout en générant des retombées positives sur les entreprises de proximité. Par le développement de nouvelles dynamiques de filières et chaînes de valeur, la diffusion de l'excellence et de l'innovation doit également contribuer à la diffusion sur l'ensemble du territoire métropolitain et régional des bénéfices de ce développement en terme social, économique et environnemental. Ainsi, d'ores-et-déjà, le numérique et les TIC sont un nouveau vecteur de croissance pour l'ensemble des activités économiques de la métropole : appuyé notamment par l'écosystème Lille is French Tech, le numérique a vocation à irriguer l'ensemble des secteurs d'activités clés de la métropole (santé, commerce, tourisme, agroalimentaire, textile, matériaux nouveaux, …) et à accompagner la transformation économique, sociale et

……

[3] INSEE, 2012

[4] MEL, PMDE, 2016

[5] ADULM, Diagnostic du SCoT, 2016

environnementale du territoire en lien avec la démarche de Troisième Révolution Industrielle (TRI) portée par la région (développement des réseaux intelligents par exemple).

La MEL doit par ailleurs mieux communiquer sur ses atouts afin de renforcer son attractivité vis-à-vis des territoires voisins. Elle dispose ainsi d'un facteur distinctif important par rapport aux autres territoires métropolitains de la NWMA : la présence d'un vaste hinterland agricole avec 46% de la surface de son territoire cultivé[6], qui constitue un levier économique important autant qu'un atout d'attractivité du cadre de vie. La « Métropole la plus agricole de France » figure parmi les régions agricoles les plus productives d'Europe grâce à une agriculture dynamique et variée à forte valeur ajoutée (maraîchage,…) et une importante industrie agro-alimentaire.

■ LES DYNAMIQUES SPORTIVES, CULTURELLES ET PATRIMONIALES EMBLEMATIQUES DE LA METROPOLE

La **réussite de grands évènements culturels** tels que Lille 2004 (9 millions de visiteurs)[7] a permis de renforcer considérablement l'attractivité de la métropole : le nombre de nuitées en hôtel a ainsi progressé ces dernières années, même si la majorité des visiteurs viennent pour des raisons professionnelles (65% des nuitées totales)[6]. En outre, les dépenses liées au tourisme sont bien plus faibles que sur d'autres métropoles, comme Marseille ou Lyon. Malgré le succès de certains évènements et équipements (Braderie de Lille, Lille 3000, Paris-Roubaix, …), **son image de marque doit encore être valorisée**. En effet, elle est à l'heure actuelle davantage portée par ses équipements culturels (musées, salles de spectacles) et sportifs (stade Pierre-Mauroy, vélodrome de Roubaix) dont la présence s'est renforcée. C'est en s'appuyant sur la diversité des nombreux équipements sportifs (ex : le stade Pierre-Mauroy), culturels (une vingtaine de musées prestigieux dont trois : le Palais des Beaux-Arts de Lille, La Piscine de Roubaix et le LaM de Villeneuve-d'Ascq, figurent régulièrement aux premiers rangs des classements des musées de France et des salles de spectacles d'envergure comme le Zénith) ou du tourisme d'affaires (le centre de congrès Lille Grand Palais à Euralille notamment) que la métropole a pu attirer de nouveaux événements à fort rayonnement tels que la finale de la Coupe Davis en décembre 2014 ou l'Eurobasket en 2015, ainsi que l'Euro de football en 2016. Le changement d'image de la métropole passe également par les grandes opérations urbaines telles qu'Euralille symbole de la modernité. Le développement d'espaces publics et verts remarquables tels que la réhabilitation du parc Barbieux à Roubaix, le réaménagement du parc Vauban, le développement du parc de la Deûle, a permis de combler en partie le déficit d'aménagements d'espaces publics de grande qualité comparativement aux autres grandes métropoles du nord de l'Europe.

■ UNE FREQUENTATION TOURISTIQUE INTERNATIONALE A RENFORCER

Bien que le nombre de nuitées en hôtel ait globalement progressé ces dernières années, la part de clientèle étrangère reste à renforcer : ainsi, même si la clientèle « frontalière » est en progression (+71% d'arrivées de touristes Belges et +38% d'arrivées de touristes Néerlandais entre 2005 et 2011), la **fréquentation touristique internationale** a connu pendant cette même période une **baisse significative** (-23% d'arrivées internationales et -21% de nuitées entre 2005 et 2011)[8]. De même, l'accueil en offices de tourisme reste majoritairement en provenance de la Métropole (56,4% des solliciteurs accueillis en offices de tourisme en 2012 étaient originaires de la Métropole contre 21,5% d'étrangers[9]).

……

[6] Base Occsol 2015

[7] CRT Nord Pas de Calais, « Indices HOT 2014 », 2014

[8] MEL, Étude de définition du positionnement marketing touristique de Lille Métropole, décembre 2012

[9] Observatoire du Tourisme de Lille Métropole, « Bilan de l'année 2012 »

UN CARREFOUR AU CŒUR DU SYSTÈME
DE MOBILITÉ DU NORD-EST DE L'EUROPE
GREAT BRITAIN
NEDERLAND
Mer du Nord
Noordzee
Northsea
La Manche
Het Kanaal
English Channel
BELGIQUE
BELGIË
DEUTSCHLAND
FRANCE
LONDON
Juin 2016

Principaux aéroports européens
Principaux ports européens
Réseau routier
Axes routiers européens
LGV
Canal à grand gabarit
Projet Seine-Nord Europe
Frontière
Métropole européenne de Lille

■ CONCLUSION : A RETENIR

Atouts	Faiblesses
Des sous-sols et sols riches ayant permis le développement de la métropole (matières premières, eau, agriculture…)	Un territoire soumis à une forte pression anthropique altérant le fonctionnement du système écologique régional dans lequel il s'inscrit
Un poids démographique de l'espace métropolitain lillois élargi plus important que celui de Bruxelles ou La Haye	Un poids démographique de la métropole de second rang par rapport aux capitales européennes voisines de la NWMA
Une métropole au carrefour des déplacements Internationaux, nationaux et régionaux, grâce à un réseau fluvial, ferroviaire et routier performant	Le transport par route encore trop privilégié par rapport à des modes plus durables : rail et canal
Une concentration de fonctions économiques attractives et porteuses de développement : tertiaire supérieur, services, économie créative	Une fuite des actifs travaillant dans les fonctions supérieures vers Bruxelles et une concentration d'indicateurs de fragilité socio-économique importante en comparaison avec les autres grandes villes de la NWMA (North West Metropolitan Area)
Un modèle de développement urbain et économique commun au sein du territoire de l'eurométropole Lille-Tournai-Courtrai	Des effets de rupture importants liés à des modes de fonctionnement différents d'un territoire à l'autre, et à des réseaux de transport difficiles à articuler
Un potentiel de renforcement de l'attractivité économique et touristique du territoire grâce à ses différents réseaux de transport (routier, ferroviaire, aéroportuaire et fluvial) important	Un niveau de rayonnement international souhaité pas encore atteint
Une dynamique de développement des fonctions métropolitaines importante dans les domaines de la gestion et du commerce inter-entreprises	Les domaines de la conception/recherche, des prestations intellectuelles et de la culture/loisirs encore peu développés en comparaison d'autres métropoles françaises
Des équipements sportifs et culturels pouvant accueillir et accueillant de grands évènements	Des espaces publics et verts remarquables à développer
Une image de marque revalorisée grâce à l'accueil de grands évènements	Une baisse de la fréquentation touristique internationale ces dernières années, et une clientèle principalement liés au tourisme d'affaires

Enjeux
Le renforcement de liens économiques et commerciaux avec les capitales et villes européennes de la NWMA
L'affirmation du rôle de capitale régionale de la métropole liée à son économie, à sa démographie et à sa position de carrefour des grandes villes nord-européenne
L'amélioration du réseau de transport routier et le développement des mobilités alternatives plus durables : réseau ferré, voies d'eau, pour conforter la position de la métropole au cœur d'un carrefour nord-européen
L'amélioration du fonctionnement urbain de part et d'autre de la frontière belge
La saisie des différentes opportunités de développement des réseaux de transport internationaux et durables (TGV, canal Seine Nord Europe) pour atteindre le niveau de rayonnement souhaité
La création de liens entre les grands groupes internationaux implantés sur le territoire et l'économie locale, grâce notamment au développement de l'économie numérique liée au projet de Troisième révolution industrielle porté par la région
Le développement d'une communication sur les atouts de son cadre de vie à renforcer

3.UNE METROPOLE CAPITALE REGIONALE DES HAUTS-DE-FRANCE

Le **nouvel ensemble régional** constitué depuis le 1er janvier 2016 des anciennes régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie s'étend sur un peu plus de **32 000 km²** et compte près de **6 millions d'habitants**[10] (soit la 2ème région de province la plus peuplée derrière Auvergne-Rhône-Alpes, 10% environ de la population de France métropolitaine). Premier bassin de vie et d'emplois régional, espace métropolitain dense et fortement attractif, la métropole de Lille occupe une position particulière au sein du nouvel ensemble régional pour lequel elle joue un rôle de moteur et de diffusion du développement dans une complémentarité nouvelle à définir.

■ UN ENSEMBLE GEOPHYSIQUE SINGULIER CONFRONTE A L'EROSION DE SON CAPITAL ENVIRONNEMENTAL

S'inscrivant dans le même contexte géophysique que la vaste plaine d'Europe du nord et du « Haut Pays », à savoir une **topographie de plaine jalonnée par un réseau hydrographique dense**, le territoire métropolitain présente une vraie richesse écologique au regard de la faible surface des espaces naturels, mais soumise à **d'importantes pressions anthropiques**. **Le caractère « urbain et agricole »** de la métropole, le morcellement des espaces naturels et l'inégale répartition des espaces verts de proximité situent le territoire à la marge des principales continuités environnementales et naturelles de l'ensemble régional. **L'érosion croissante de la biodiversité locale et endogène**, due à l'introduction de nombreuses espèces floristiques exogènes voire invasives, engendre un risque de banalisation paysagère et écologique du territoire métropolitain (réduction progressive des milieux humides, recul des espaces de prairies et bocagers, fragmentation des continuités agricoles et naturelles). **De nombreux éléments fragmentant**, tels que le réseau dense d'infrastructures de transport, altèrent le fonctionnement des principaux réservoirs et corridors de biodiversité, fragilisent les grands équilibres du territoire et sont à l'origine de ruptures paysagères et écologiques majeures. Pour autant, l'artificialisation des sols se poursuit. Enfin, **certaines pratiques agricoles** impactent l'équilibre des milieux naturels.

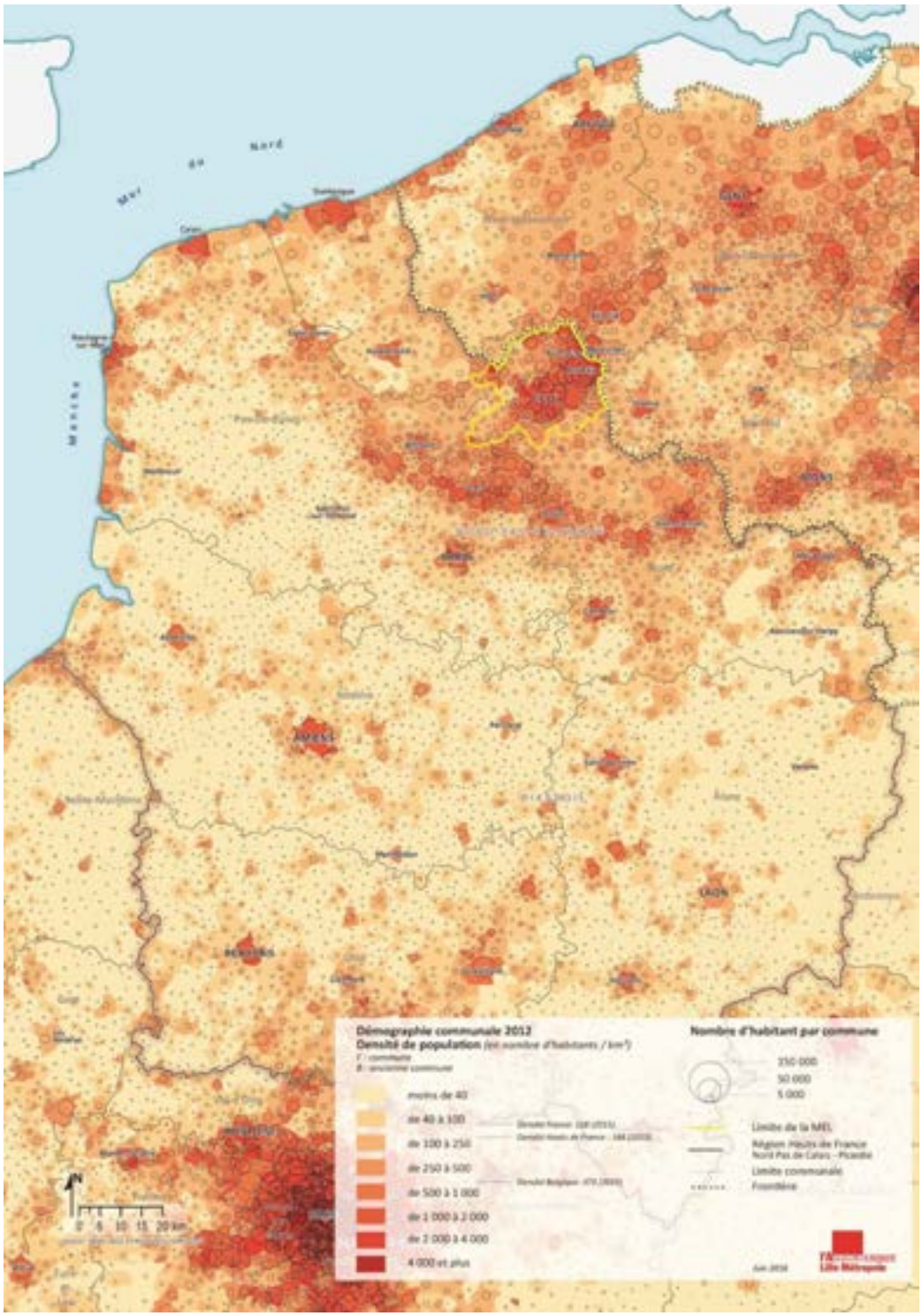
■ UNE METROPOLE AU SEIN D'UN RESEAU URBAIN REGIONAL MULTIPOLAIRE

Première agglomération de la région avec 1 119 877 habitants[11], la MEL se distingue par un poids démographique sans équivalent à l'échelle de l'espace régional des Hauts de France et une densité humaine singulièrement élevée. Regroupant **près de 19% de la population sur moins de 2% du territoire**, la MEL présente une densité près de 10 fois supérieure à la moyenne de l'ensemble territorial Nord - Pas de Calais - Picardie (188,7 habitants/km², pourtant la plus dense de France). En dépit d'un solde migratoire positif avec l'ensemble de l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais, la MEL enregistre des **migrations résidentielles déficitaires** vis-à-vis des territoires voisins limitrophes. Ces évolutions démographiques et migratoires à plusieurs vitesses soulignent un enjeu d'adaptation de l'offre territoriale de la MEL afin de fixer davantage les ménages et relancer durablement l'attractivité résidentielle du territoire métropolitain. Au sein d'un ensemble régional caractérisé par un maillage de pôles secondaires reliant la Côte d'Opale au bassin minier et à l'Oise et par un faisceau de petites et moyennes agglomérations rayonnant autour de bassins de vie ruraux, notamment sur le versant picard (unités urbaines de Soissons et Laon notamment), l'espace métropolitain aggloméré à l'ancien bassin minier structure au nord de la région un système urbain majeur.

……

[10] INSEE 2014 (5 985 700 habitants au 01/01/2014)

[11] INSEE, RP 2012


Démographie communale 2012
Densité de population
Nombre d'habitant par commune
moins de 40
de 40 à 100
de 100 à 250
de 250 à 500
de 500 à 1 000
de 1 000 à 2 000
de 2 000 à 4 000
4 000 et plus
Limite de la MEL
Limite communale
Frontière
ARRAS
DOUAI
BETHUNE

■ UN CARREFOUR DES FLUX DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES AU NORD DE L'ENSEMBLE REGIONAL

A la croisée d'un réseau d'infrastructures de transport et de communication dense et accueillant 40% des échanges de la Région, la MEL se positionne comme **le carrefour majeur des flux** de personnes et de marchandises, avec :

- Un **réseau routier régional organisé « en étoile »** à partir du territoire métropolitain, qui dessert les principaux bassins de vie de l'Oise, de la Côte d'Opale et du Hainaut-Cambraisis grâce aux 6 axes du réseau routier magistral (A1, A25, A27, A23, N227, RN 41) ;
- Une **desserte ferroviaire régionale** structurée autour du pôle multimodal de Lille-EuraFlandres, qui offre un niveau de services élevé et fait de la MEL un nœud incontournable dans les pratiques de mobilité régionale : plus de 150 liaisons régionales quotidiennes à haute fréquence desservant une quarantaine de gares TER régionales ;
- Un **réseau de transport collectif de haut niveau** et diversifié (bus, tramway, métro, train) utilisé pour tous types de motifs (travail, achats, loisirs), qui permet une irrigation importante du territoire à diverses échelles. Pour accompagner le développement du territoire et flécher les usages vers les modes alternatifs, l'enjeu aujourd'hui est notamment celui d'une amélioration de l'articulation des transports collectifs métropolitains avec les transports internationaux, nationaux et régionaux qui pâtissent parfois **d'effets de rupture, surtout au niveau de la frontière belge.**
- Un **maillage dense d'infrastructures de fret et de logistique** (corridors routiers, ferrés, voies d'eau, connexions eau/fer/route, plateforme multimodale, etc.) qui positionne la MEL en pôle de second rang en matière de fret routier à l'échelle régionale et transfrontalière.

■ UNE CAPITALE ECONOMIQUE ET UNIVERSITAIRE

En concentrant 23% des effectifs salariés régionaux (504 000 emplois sur 2 152 000)[12], 8% des établissements économiques du Nord - Pas de Calais - Picardie (36 000 établissements sur 430 000 en 2011)[13] et 34,3% du PIB[14] de la nouvelle région, la MEL exerce une **influence considérable au sein de l'environnement économique régional**.

Ce phénomène de **concentration de l'emploi** se traduit par l'intensité des flux pendulaires quotidiens. 20 % des emplois de l'Aire Métropolitaine de Lille (AML) sont occupés par des navetteurs qui résident à l'extérieur de celle-ci. Dans neuf cas sur dix, ces navetteurs proviennent de la région, et notamment de Flandre Intérieure (28% des actifs travaillant au sein de l'AML), du Grand Douaisis (17%) et du bassin minier Lens/Liévin/Hénin Carvin (15%). Cette concentration des activités économiques, touristiques et culturelles dans la métropole de Lille s'explique également par la relation forte de la métropole en termes d'échanges quotidien domicile-travail, de migrations résidentielles et de relations économiques avec **les villes moyennes du nord de la nouvelle région** et les territoires belges limitrophes. L'élargissement de la nouvelle Région Hauts de France induit de redéfinir les relations afin d'assurer de nouvelles dynamiques collectives de développement. La question de la métropolisation et de l'influence de la capitale sur l'ensemble du territoire régional, notamment sa capacité à jouer un rôle économique moteur, émergent comme questions clés dans ce contexte. Les partenariats et complémentarités avec les autres systèmes urbains régionaux (littoral, réseau de villes moyennes, relation à Amiens en particulier) sont à renforcer.[15]

La MEL propose aussi une **offre de formation diversifiée**. Constituée des 3 universités publiques et du réseau de formations spécialisées de l'institut catholique (écoles d'ingénieurs et de commerces notamment), qui renforce l'attractivité de la MEL à l'échelle régionale, la métropole recense ainsi une population de près de 100 000 étudiants sur les campus universitaires de Villeneuve d'Ascq, soit près de 50% des effectifs de l'enseignement supérieur de l'ensemble régional Nord-Pas-de-Calais Picardie (200 000 étudiants) et près de 10% de la population totale de la MEL.

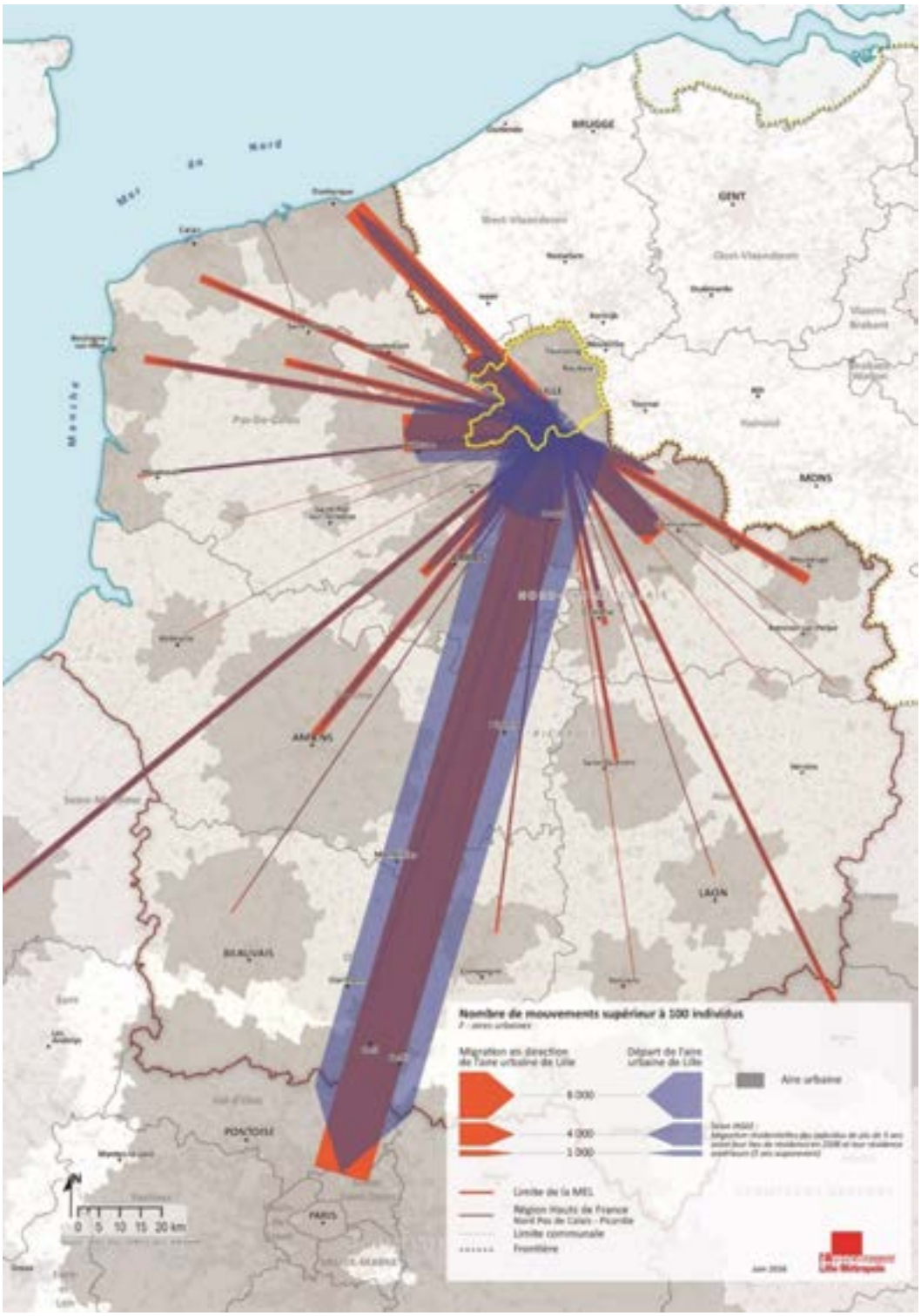
……

[12] MEL, PMDE, 2016

[13] MEL, PMDE, 2016

[14] INSEE, RP 2011

[15] ADULM, « Métropolisation & systèmes territoriaux au sein de la Région Hauts-de-France », mars 2016


BRUGGE
GENT
MONS
AMIENS
LAON
BEAUVAIS
POITOISE
PARIS
0 5 10 15 20 km
Nombre de mouvements supérieur à 100 individus
Migration en direction de l'aire urbaine de Lille
Départ de l'aire urbaine de Lille
8 000
4 000
1 000
Aire urbaine
Limite de la MEL
Région Hauts de France
Nord Pas de Calais - Picardie
Limite communale
Frontière

■ UNE METROPOLE PORTE D'ACCES POUR LE DEVELOPPEMENT DES ECHANGES REGIONAUX A L'ECHELLE NATIONALE ET INTERNATIONALE

Malgré le peu de liens entre les deux anciennes capitales régionales et l'influence francilienne exercée sur le sud de la région, le **rôle de « gateway » (porte d'entrée) de Lille pour la région** est mis en évidence : les relations entre le système lillois et les autres métropoles, à l'exception de Paris, passent toutes par la ville centre, ce qui légitime fortement le rôle spécifique de la métropole et une approche de cœur métropolitain au bénéfice de l'ensemble du territoire. Les autres aires urbaines du système lillois, tout comme celles du système d'Amiens et d'Amiens elle-même ne jouent qu'un rôle très limité en ce domaine.[16]

Fort d'une tradition économique industrielle et agricole partagée, la MEL peut donc légitimement **porter et soutenir le développement régional** notamment par la diffusion de l'innovation. En effet, l'essor du numérique et la diffusion d'informations grâce aux nouvelles technologies permettront d'envisager de manière différente les liens entre les différents systèmes urbains et économiques régionaux, dans la mesure où la proximité se définit au-delà de la distance physique. Ce phénomène permettra de favoriser le développement d'emplois sur l'ensemble du territoire régional, et pas uniquement dans la métropole lilloise.

■ LA MEL, TERRITOIRE D'ATTRACTIVITE CULTURELLE ET TOURISTIQUE A DEVELOPPER DANS UNE DIMENSION REGIONALE

Au cours des dernières années, la **fréquentation touristique de la MEL a progressé plus rapidement que la fréquentation régionale** : +3,7% d'arrivées de 2010 à 2011, contre +2,1% pour le Nord et +0,7% pour le Pas-de-Calais. Au sein de l'armature touristique de l'ensemble régional Nord-Pas-de-Calais Picardie, la MEL se positionne sur un **format touristique de proximité et de court séjour** et se distingue par une offre à vocation urbaine, culturelle et de loisirs.

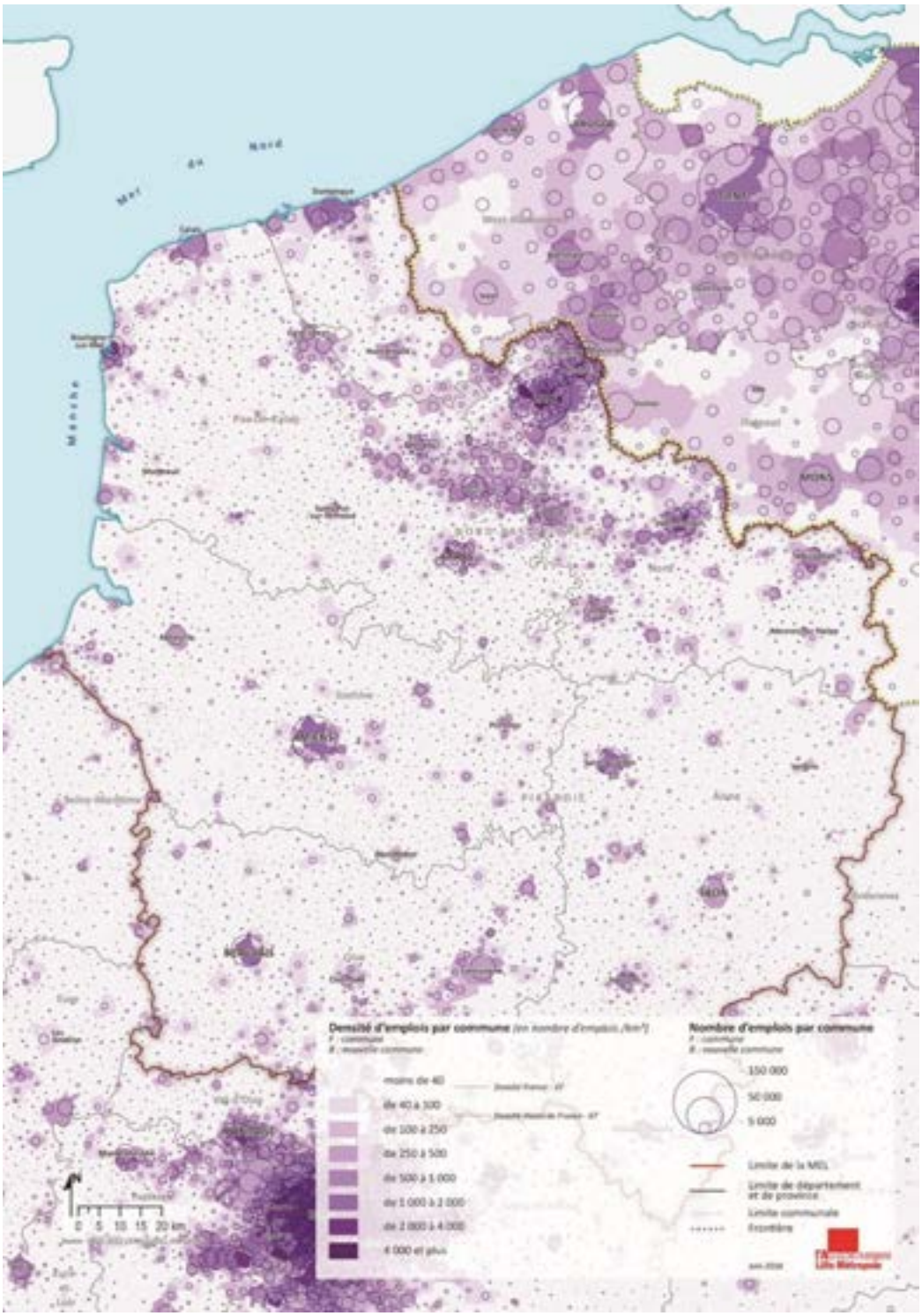
Les **équipements culturels et la dimension évènementielle** de la métropole contribuent à sa visibilité touristique régionale. Le palais des Beaux-Arts et la Piscine à Roubaix comptent parmi les musées de province les plus fréquentés avec respectivement 230 000 et 207 000 visiteurs en 2009. La promotion et la mise en réseau de l'offre culturelle existante constitue donc un enjeu majeur au sein de la stratégie touristique régionale, afin de tirer durablement profit de la situation de « porte d'entrée » touristique occupée par la MEL.

Cependant, la MEL est encore **peu identifiée comme étant une destination urbaine** à part entière, malgré un potentiel de développement important sur le tourisme urbain et d'affaires et une offre d'accueil et d'hébergement en cours de rattrapage. Elle a ainsi accueilli 40% des nuitées hôtelières du Nord-Pas-de-Calais en 2011 et bénéficie de taux de remplissage supérieur à la moyenne régionale (62% contre 58% en 2011).

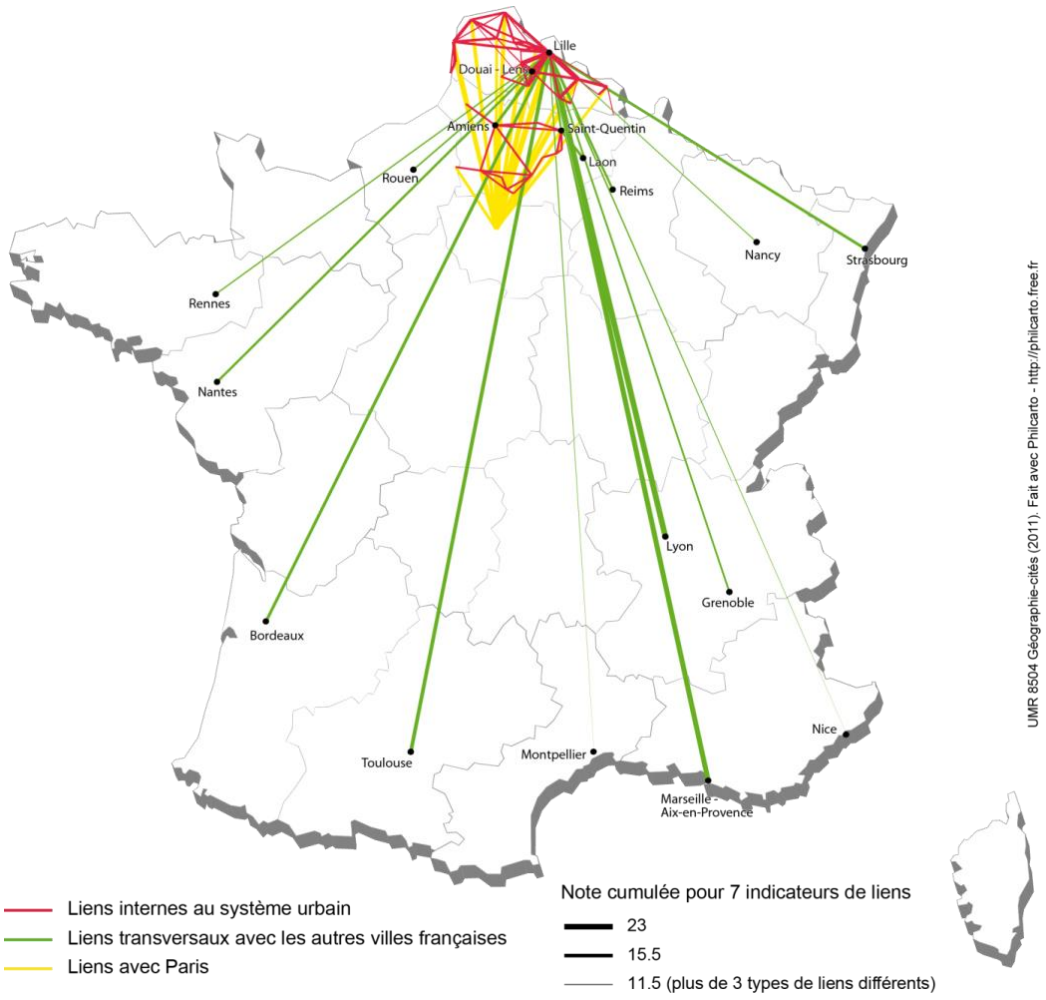
L'offre touristique et de loisirs proposée à l'échelle régionale est importante, et continue de se développer, grâce à un **patrimoine et une animation urbaine emblématique, à un réseau dense d'équipements culturels, à la proximité d'espaces naturels, récréatifs et de loisirs** de qualité et bien desservis pas la route et le train (Baie de Somme, côte d'Opale, Monts des Flandres, Patrimoine Unesco du Bassin minier et des beffrois,…) essentiellement destinés à la clientèle touristique euro-régionale. La valorisation et la diversification de l'offre touristique de la MEL ainsi que sa promotion en lien avec les circuits et les villes touristiques voisines (Bruxelles, Bruges, la côte d'Opale, la côte de la mer du Nord, …°) constitue un enjeu réel afin d'accroitre les durées de séjour et de renforcer les itinéraires touristiques à l'échelle de l'ensemble régional Nord-Pas-de-Calais Picardie.

……

[16] ADULM, « Métropolisation & systèmes territoriaux au sein de la Région Hauts-de-France », mars 2016


Densité d'emplois par commune
Nombre d'emplois par commune
150 000
50 000
5 000

Des liens nationaux et régionaux centrés sur Lille



■ CONCLUSION : A RETENIR

Atouts	Faiblesses
Une métropole porte d'entrée de la nouvelle région et fer de lance de l'économie régionale	Des habitants qui quittent le territoire au profit des territoires voisins, du fait d'une offre de logements pas toujours adaptée (taille, prix, type d'habitation, cadre de vie…)
Une densité 10 fois supérieure à celle de la région Hauts-de-France, pourtant la plus dense de France	Une érosion du capital environnemental, agricole et paysager du territoire régional lié aux pressions anthropiques et urbaines
Une offre culturelle et touristique large et de grande qualité	Une métropole encore peu identifiée comme une destination touristique urbaine (city trip) et d'affaires, malgré son potentiel

Enjeux
Le maintien des ménages présents et la relance de l'attractivité résidentielle de la métropole
L'accentuation du rôle économique moteur que peut jouer la métropole dans le nouvel ensemble régional
La poursuite des partenariats et la recherche de complémentarités avec le réseau des villes des Hauts de France
La promotion et la mise en réseau de l'offre touristique et culturelle de la métropole

CHAPITRE 2. LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE, LE FAIT EURO-METROPOLITAIN

L'organisation spatiale de la métropole est fortement liée à son **histoire industrielle**. Elle a engendré la construction de communes telles que Roubaix et Tourcoing, et permis le développement de la vallée de la Lys. Peu à peu, une tradition **d'innovation urbaine** et de renouvellement urbain est née, avec la création de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq ou encore du centre d'affaires Euralille.

L'accroissement de l'agglomération centrale sur les 80 dernières années, lié au développement des centres d'agglomération et des secteurs résidentiels périphériques ont eu un impact sur la consommation des espaces agricoles, tout en offrant un parc résidentiel attractif répondant aux aspirations de la population. Toutefois,, la métropole reste encore aujourd'hui le **territoire urbain le plus agricole de France**, avec 46% de son sol cultivé.

Les difficultés socio-économiques accrues liées à la désindustrialisation ont conduit à de **fortes inégalités sociales,** concentrées dans certains quartiers du territoire métropolitain. **L'économie productive historique** a peu à peu laissé place à une **économie tertiaire**, pourvoyeuse de nombreux emplois qualifiés, mais ne permettant pas de répondre à tous les besoins en emplois peu qualifiés.

Tous ces phénomènes, mutation économique, évolution sociodémographique, besoins en logements, prélèvements des ressources (eau, énergie, …), périurbanisation, étalement urbain et par conséquent accroissement des déplacements par la route, ont eu chacun et de manière cumulative des **impacts sur l'environnement et les conditions de vie des habitants**

1.PROFIL URBAIN DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

■ CHIFFRES-CLES

- Rythme d'artificialisation des espaces agricoles entre 2005 et 2015 : environ 163 hectares par an[17].
- Espaces artificialisés liés aux infrastructures de transport : 9 ,3% de la superficie de la MEL[18].
- Espaces ayant fait l'objet d'un renouvellement urbain entre 2001 et 2015 : 139 hectares par an[19].

■ UN TERRITOIRE DENSE

Avec une densité de population moyenne en 2012 de 1831 hab/km² [20], le **caractère urbain et fortement peuplé** du territoire lillois apparaît clairement. Ce chiffre cache cependant de **fortes disparités**. Alors que la commune de Roubaix enregistre une densité de 7 146 hab/km², celle de Seclin est 10 fois moindre, avec 716,4 hab/km², et celle de Warneton plus de 100 fois moindre, avec 53,7 hab/km². Bien que le cœur urbain de la métropole soit encore fortement concentré (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Acsq), il n'en demeure pas moins que la population s'est peu à peu éloignée de celui-ci pour s'installer dans des zones périphériques, engendrant un étalement urbain et une artificialisation des sols importante.

■ OCCUPATION DES SOLS

La Métropole Européenne de Lille constitue un territoire qui se caractérise par **l'importance de ses espaces agricoles**, ceux-ci en représentant plus de 46%. Néanmoins, bien que les espaces agricoles occupent une place importante, l'artificialisation des sols continue, engendrant une forte pression sur le foncier agricole, les terrains artificialisés étant principalement gagnés sur les espaces agricoles. La faible présence des espaces naturels, moins de 4% du territoire communautaire, est également un élément notable de son occupation du sol métropolitain.

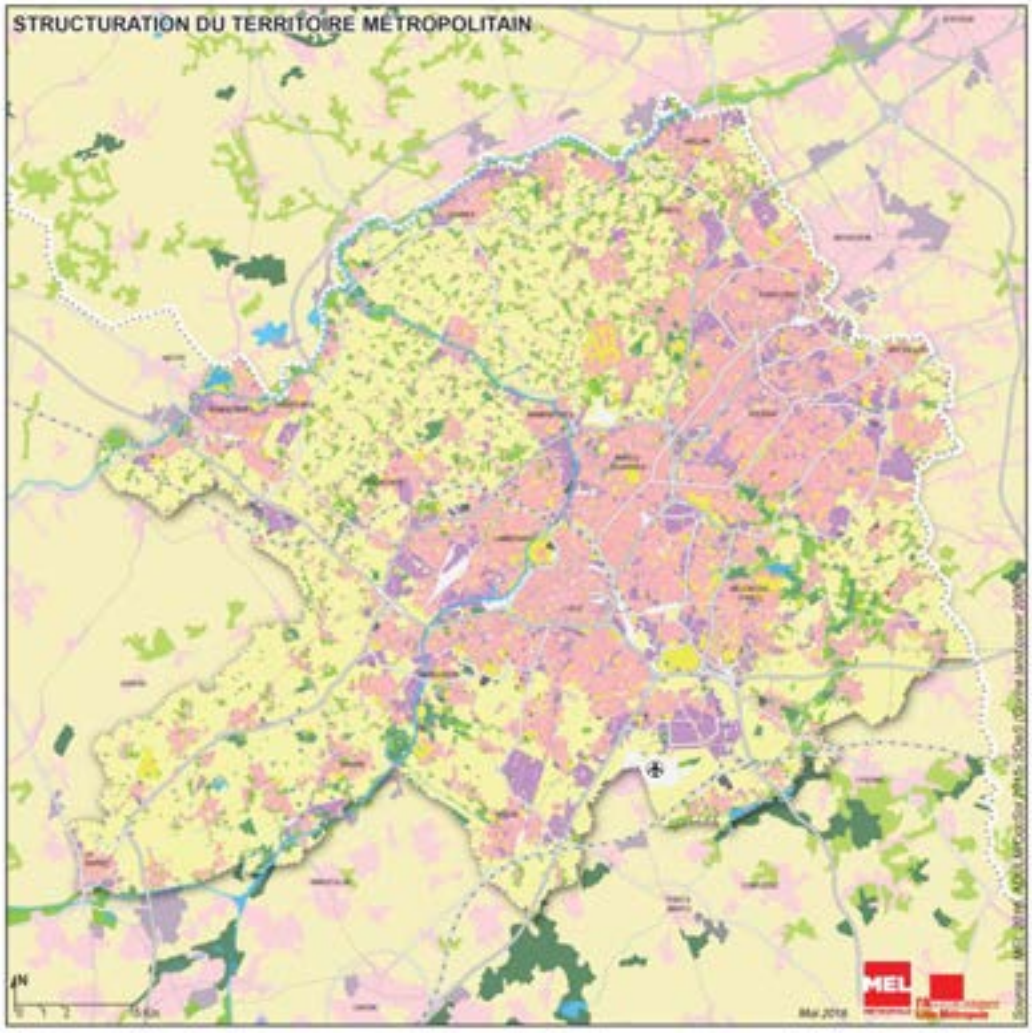
Très élevé, notamment durant la constitution de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq, le **rythme d'artificialisation diminue depuis 30 ans mais demeure important**, environ 160 hectares d'espaces agricoles par an ayant été artificialisés sur la dernière décennie. Ils l'ont été principalement au bénéfice du résidentiel, vocation qui représente le plus de poids en foncier, avant les activités économiques et les infrastructures.

Les extensions urbaines se concentrent principalement sur les franges de l'agglomération, mais également dans des petites communes et villages de la vallée de la Lys et des Weppes. L'extension urbaine ne suit pas les mêmes logiques de développement selon les secteurs concernés. Concernant l'agglomération centrale, l'extension s'effectue en tache d'huile, avec la production d'un tissu urbain continu. La logique d'urbanisation diffère pour les petites communes, qui promeuvent davantage un modèle tourné vers l'habitat individuel, auquel il faut ajouter les extensions liées aux zones d'activités périphériques et les infrastructures induites par le développement urbain.

Malgré sa diminution, l'artificialisation des sols continue et questionne les enjeux de préservation des terres agricoles et de développement des espaces périurbains.

……

[17] Base Occsol, 2015
[18] Base Occsol, 2015
[19] Base Occsol, 2015
[20] INSEE, RP 2012



Cette carte est issue de la photo-interprétation de photographies aériennes datant de 2013

■ RESEAUX DE TRANSPORT DE PERSONNES ET MARCHANDISES

Urbanisation et réseaux de transports sont très liés, ceux-ci ayant un rôle dans la structuration urbaine. L'extension urbaine implique des besoins en mobilité, les possibilités d'accessibilité influant sur les choix de localisation des ménages mais également d'autres acteurs, notamment économiques. Cependant, alors qu'il devient difficile d'assurer la desserte performante en transports collectifs de certains secteurs de la métropole (franges de l'agglomération, espaces périurbains) en raison des coûts générés par l'extension du réseau, le **développement urbain s'est longtemps calqué sur les pratiques automobiles**, vecteurs préférentiels de mobilité. Ainsi, la voiture a dessiné les possibilités d'extension urbaine sur le territoire communautaire, tandis que celles-ci s'avèrent déconnectées des axes lourds de transport en commun. Ce développement, lié au mode de transport privilégié qu'est la voiture, n'est pas sans impact sur le réseau de transports routiers, soumis à une plus forte pression, ceci réduisant son niveau de service. L'artificialisation génère donc des coûts importants en termes de réseaux de transport.

Très présentes sur le territoire, **les infrastructures** ont également un poids non négligeable en termes de foncier et marquent le territoire par leurs emprises. Porteuses d'accessibilité, elles **génèrent des ruptures** au sein du territoire en créant des effets de barrière, en isolant parfois des espaces pourtant spatialement proches. Ces éléments mettent en exergue des enjeux en termes de liens et de franchissements. De surcroit, en termes d'enjeux paysagers, ces infrastructures, qui marquent le territoire, ne s'inscrivent pas toujours dans sa géographie, fragmentent les paysages et coupent les perspectives. Sur un territoire riche en infrastructures, les enjeux de mobilité recouvrent non seulement des questions d'accessibilité et de desserte mais également des problématiques de lecture et de valorisation du paysage métropolitain.

■ FONCTIONS METROPOLITAINES ET GRANDS EQUIPEMENTS METROPOLITAINS

Les fonctions métropolitaines ainsi que les grands équipements métropolitains contribuent à dessiner l'organisation du territoire, en vertu de leur rôle de pôles générateurs de flux. Ils contribuent ainsi à dessiner une armature fonctionnelle de la métropole.

Au sein de celle-ci, **toutes les fonctions ne sont pas concentrées au sein d'une ville-centre d'agglomération**. Si Lille est identifiée comme le cœur de l'agglomération, notamment avec son quartier d'affaires Euralille, les villes de Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq concentrent également des fonctions métropolitaines, en accueillant de grands équipements (sportifs, culturels), hôpitaux ou encore universités. Cette distribution spatiale des fonctions de l'ensemble métropolitain se caractérise ainsi par son aspect multipolaire qui dessine un système de centralités complémentaires en cœur d'agglomération, renforcé par une mise en lien efficace grâce à un système de transports en commun performant.

Cependant, la qualité urbaine et paysagère des quartiers aux abords des grands équipements est parfois perfectible. De même, bien que ces équipements soient pour la plupart facilement accessibles en transports en commun, l'optimisation de cette desserte n'est pas toujours assurée puisque certains des quartiers à proximité de ces arrêts de TC sont parfois peu denses. Le foncier autour de l'aéroport Lille Lesquin pourrait pour sa part être optimisé en y permettant l'accueil d'entreprises pour lesquelles la proximité d'un équipement aéroportuaire est nécessaire. Des réflexions sont en cours à ce sujet.

2.L'ORGANISATION SPATIALE DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

■ UNE AGGLOMERATION CENTRALE TRES URBANISEE, AUX LIMITES FLOUES A REQUALIFIER

L'agglomération centrale, composée d'un trentaine de communes agglomérées au sein d'un tissu urbain continu s'organise autour de Lille, capitale régionale et cœur métropolitain, et de villes-centres d'agglomération que sont Roubaix, Tourcoing, et Villeneuve d'Ascq. Autour et à proximité immédiate de ces villes, plusieurs communes forment un **ensemble urbain continu et hétérogène**, se rapprochant dans sa forme d'un tissu périurbain. L'expansion des communes aux limites de ce tissu urbain aggloméré et multifonctionnel a conduit à produire des **franges urbaines peu qualitatives**. Cœur économique, commercial, culturel et touristique de la métropole, la commune de Lille atteint aujourd'hui ses limites spatiales, compte tenu de ses ambitions de développement et de rayonnement. Cependant, une des spécificités de l'agglomération réside dans sa capacité à ne pas concentrer toutes les fonctions métropolitaines au sein d'une seule commune. **Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq jouent également le rôle de villes-centres d'agglomération**, de par leur offre de services et d'équipements (universités, hôpitaux, musées, grands équipements sportifs…) et leur bonne desserte en transports en commun. **La tache urbaine** que forme ces communes à **l'apparence d'une guêpe**. Au niveau de sa taille, un resserrement créé par la vallée de la Marque au sud et par le tissu plus lâche de Bondues et Mouvaux créent des entrées de campagne dans la ville, isolant Lille et Villeneuve d'Ascq de l'ensemble Roubaix-Tourcoing. Ces deux cités possèdent une histoire et une identité communes, liées à leur héritage industriel puis au processus de reconversion économique, urbain et culturel qui les anime depuis quelques années. Ensemble, elles forment un bassin de vie cohérent et homogène. A contrario, Villeneuve d'Ascq, ville laboratoire des années 70, possède une architecture et une histoire qui lui sont propres. Malgré un cadre de vie verdoyant, elle doit aujourd'hui relever le défi d'une mutation de ses espaces publics et de ses ensembles bâtis, au vu de leur vieillissement, pour affirmer sa centralité et favoriser son attractivité résidentielle et estudiantine. Ce vaste ensemble urbain métropolitain fonctionne de manière multipolaire :

- **Plusieurs centres d'agglomération** (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq) possédant toutes les caractéristiques urbaines, c'est-à-dire un système de transport lourd et structurant, des centres tertiaires, un habitat dense, un niveau d'équipements et de services.
- **Des espaces d'interfaces**, parfois dans l'aire d'influence de plusieurs de ces centres d'agglomération, ce qui en fait des lieux très attractifs et souvent très bien équipés, tout aussi bien desservis par le réseau métropolitain de transport, et souvent plus dynamiques que les villes-centres notamment sur le plan résidentiel.
- **Un système d'entre-deux villes**, développé au gré des opportunités depuis les années 60, avec un tissu se rapprochant dans sa forme, dans sa densité et dans ses fonctions (habitat pavillonnaire, zones commerciales lâches) d'un tissu périurbain. Ce territoire très attractif du fait de sa proximité immédiate avec les centres d'agglomération, de la mixité de ses fonctions et d'une forte présence végétale, présente un large potentiel d'intensification urbaine autour de ses infrastructures. Il doit dépasser les logiques d'aubaine dans lesquelles il s'est développé afin d'être mieux organisé et de conforter le fonctionnement métropolitain.

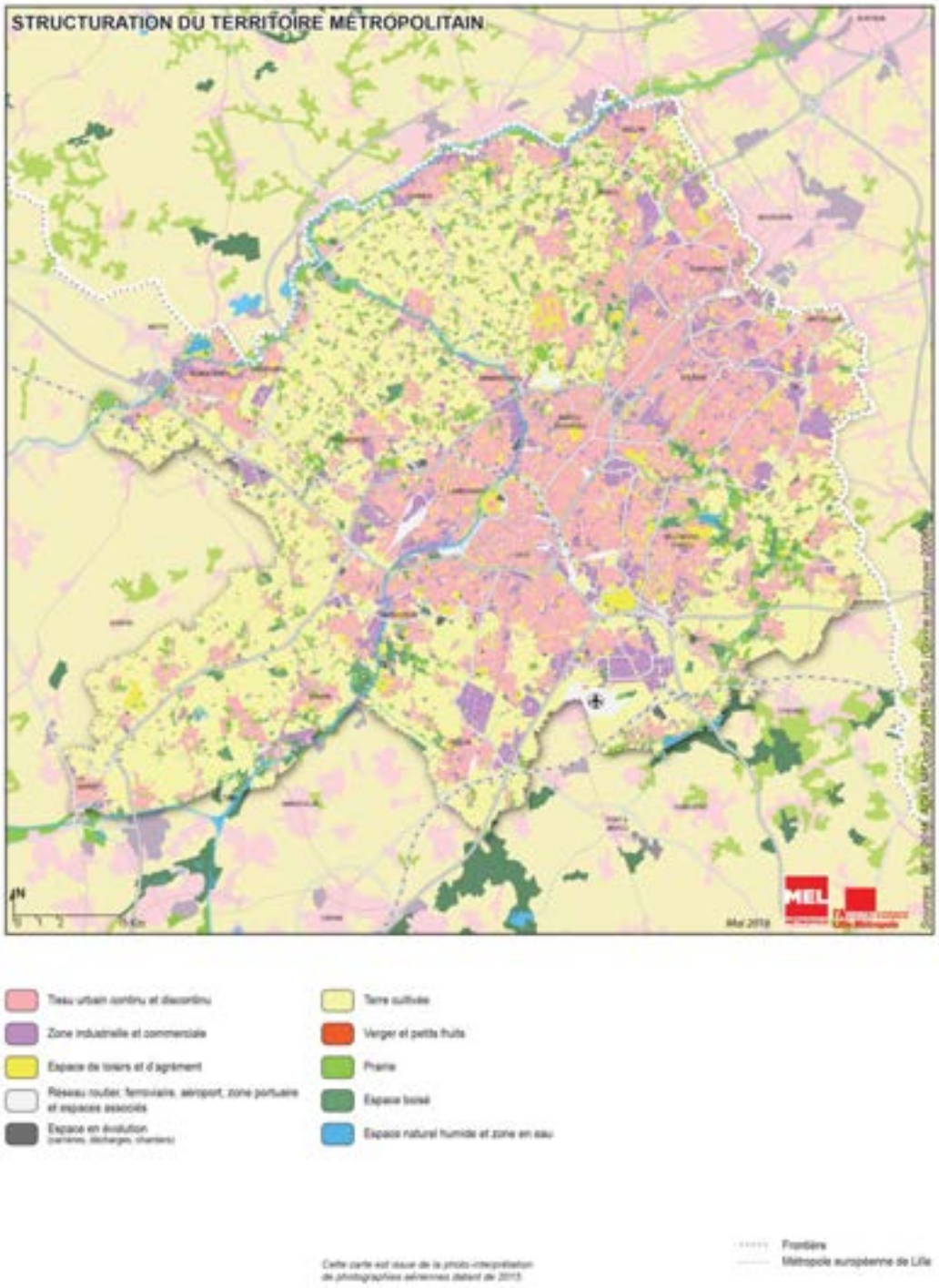
■ UN TERRITOIRE URBAIN A OUVRIR SUR SON AGRICULTURE

La **tache urbaine centrale** présente pour spécificité d'être **entourée d'espaces agricoles en forme d'hémicycles**. L'ouverture de la ville sur son agriculture n'est pourtant pas si évidente, du fait de la présence de **franges peu qualitatives entre urbain et rural**, qui nuisent à la visibilité de l'espace cultivé et y constituent autant de frontières. Or cet espace présente plusieurs intérêts : valoriser l'activité agricole et sa proximité avec la ville, mettre en valeur les paysages ruraux, favoriser l'accès à un environnement de qualité propice à des activités de découverte de plein air.

■ ARMENTIERES, COMMUNE DONT LE DEVELOPPEMENT PERMET D'EQUILIBRER LA METROPOLE

La commune d'Armentières, ancien fleuron de l'industrie textile, constitue un second pôle alliant concentration des fonctions urbaines et bonne desserte TER. Une ceinture urbaine s'est structurée

autour de celle-ci, bien qu'elle reste fortement connectée au cœur métropolitain, avec 22% de ses habitants travaillant sur Lille.



■ DES COMMUNES DE LA COURONNE METROPOLITAINE AUX TAILLES ET AUX FONCTIONS VARIEES

Les communes à proximité immédiate des ensembles d'agglomération, intégrées à la tache urbaine centrale, possèdent un **tissu urbain diversifié mais fortement spécialisé** (zones commerciales, zones d'activités ou zones résidentielles). L'extension de l'urbanisation des villes situées à proximité de l'agglomération centrale serait opportune au vu de leur bonne desserte en transport et de leur bon niveau d'équipement, bien que cette extension doive se faire en veillant à conserver l'identité de ces communes. Les communes plus éloignées du centre métropolitain sont beaucoup moins équipées. Les plus importantes d'entre elles conservent cependant des centralités de proximité (centre-bourg historique, commerces de détail…), porteuses d'une identité communale qu'il convient de respecter et valoriser. **L'urbanisation aux franges de ces villes a souvent fragilisé l'identité des plus petites villes et des villages**, en dégradant leurs paysages et en lissant leurs caractéristiques : dispersion des fonctions et services urbains, mauvaise desserte en transports en commun, délaissés urbains, impact des infrastructures…

■ DES VILLES POSITIONNEES SUR LES AXES DE TRANSPORT STRUCTURANTS, ATOUTS POUR LE DEVELOPPEMENT EQUILIBRE DU TERRITOIRE

Tout autour de l'agglomération centrale se distingue un **réseau de villes structurantes** (Seclin, Lesquin, La Bassée, Sainghin-en-Weppes…), La commune de Seclin, bien desservie en transport car historiquement développée autour des canaux et chemins de fer ayant permis son développement industriel, enregistre encore aujourd'hui une forte concentration des pratiques, notamment économiques. Le parc de la Deûle, vaste espace naturel et récréatif métropolitain qui la jouxte, doit être pris en compte dans l'organisation de son développement. Aux portes du bassin minier, La Bassée, place militaire historique, s'est structurée autour de ses infrastructures routière, portuaire et ferroviaire. Les pratiques y sont moyennement concentrées mais sa position d'articulation avec le bassin de l'Artois lui permet de disposer d'activités à bord de canal et d'une liaison ferrée Lille-Béthune. Possédant une vraie identité, de vraies centralités, et des équipements sportifs et culturels rayonnant au-delà de leurs limites, ces **communes constituent un atout pour le développement équilibré du territoire**.

■ DES VILLES JUMELLES S'OUVRANT SUR LA BELGIQUE

Les communes d'Halluin, Comines, Wervicq Sud et Warneton, traversées par la frontière, sont **autonomes par rapport à l'agglomération centrale**, du fait de leur développement industriel historiquement indépendant et de leur mauvaise liaison en transports, en queue des réseaux nationaux et régionaux. Elles constituent toutefois des destinations de choix pour les français souhaitant accéder à des équipements belges. S'ouvrant sur des espaces de nature comme la Lys et possédant un riche patrimoine lié à leur histoire industrielle, ces communes, marquées par une mixité fonctionnelle et une densité importantes, présentent un tissu périurbain bien structuré et économe en espace.

3.UN TERRITOIRE AUX FORMES DE DEVELOPPEMENT URBAIN MULTIPLES

La MEL présente une grande diversité de formes urbaines souvent très imbriquées, issue à la fois de l'ampleur de son territoire et de logiques de développement multiples et progressives (ruralité, développement industriel du XIXème, développement de lotissements pavillonnaires périphériques, reconquête en renouvellement urbain, …) où chaque époque a laissé des tissus singuliers.

L'analyse des tissus urbains du territoire a permis de caractériser ce qui en terme de forme se ressemble de ce qui se distingue au-delà des logiques de limite administrative et des aspects uniquement historiques. Les éléments constitutifs d'un tissu urbain se caractérisent de manière croisée par leurs caractéristiques fonctionnelles (logement, équipement, activités) et par leurs caractéristiques physiques (hauteur, mitoyenneté, emprise, taille de la parcelle, …).

Ainsi, l'observation du territoire urbain permet d'identifier de manière fine les logiques de développement et leur empreinte territoriale. Ce travail s'appuie sur la précision, la fiabilité et la transmissibilité des recueils de données offertes par les systèmes d'informations géographiques (SIG).

Une grille d'analyse des formes urbaines a ainsi été élaborée. Elle intègre les critères de détermination suivants : la vocation (mono fonctionnelle ou mixte), les caractéristiques du parcellaire (taille et forme), celles des bâtiments (emprise, forme, volume) et leur organisation sur la parcelle (rapport a l'espace public et aux limites parcellaires). Au regard des informations délivrées par cette grille d'analyse, trois clés d'entrée se sont avérées mobilisables pour catégoriser les différents tissus du territoire d'étude :

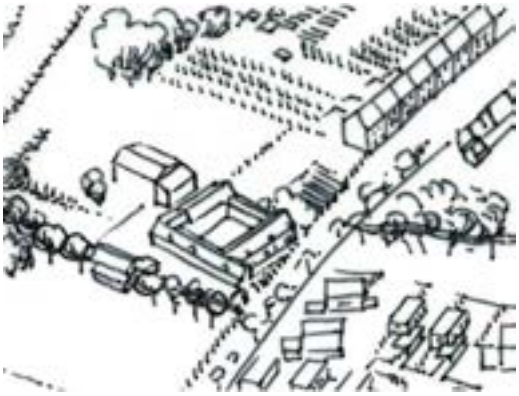
- La clé d'entrée historique,
- La clé d'entrée fonctionnelle,
- La clé d'entrée physique.

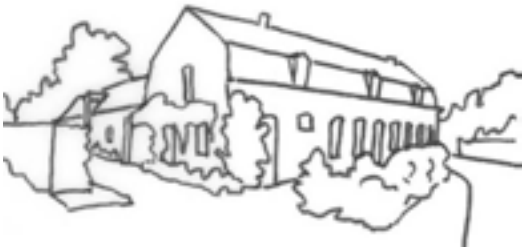
La clé d'entrée fonctionnelle est ici retenue pour sa facilité de compréhension et d'appropriation par tous, sa compatibilité avec la réalisation d'une cartographie des différents tissus a l'échelle de la MEL via l'outil SIG, sa cohérence avec les grands enjeux d'évolution des tissus et sa légitimité avec la création d'un zonage de PLUi en lien avec le point précédent.

Atlas des tissus

Sources : ADULM, tandem, Urban-Eco, juin 2016

■ TISSU DE FERMES





Emprise : 2% (477 ha)
Nombre de parcelles : 3 390 (1%)

Caractéristiques

Tissu d'entités dispersées quadrillant le territoire historiquement rural de la MEL, concentrant habitation, grange et parfois hangars agricoles (les fermes s'éloignaient les unes des autres afin de disposer du terrain nécessaire à l'épuration de leurs eaux). Progressivement rattrapé par le développement de l'agglomération, il est en mutation fonctionnelle perpétuelle avec l'abandon progressif pour une part majeure de ces bâtiments de leur fonction agricole originelle.

Localisation

Tissu constellé développé dans les territoires agricoles de la MEL, de façon marquée le long du Val de Lys, et subsistant dans l'interstice progressivement urbanisé entre Lille, Roubaix et Tourcoing le long du Val de Marque.

■ TISSU DE PAVILLONNAIRES

Emprise : 16% (3 479 ha)
Nombre de parcelles : 39 384 (12%)

Caractéristiques

Tissu d'ilots ouverts constitué de parcelles larges où le souhait d'individualiser les pavillons engendre leur retrait systématique des limites de propriétés et de l'alignement sur rue offrant ainsi un cadre végétal plus ou moins intense et continu, visible depuis l'espace public. Il est irrigué par de nombreuses voies souvent larges de formes, de fonctions et de statut variés (rectilignes ou courbes, structurantes ou internes au quartier, passantes ou en impasse, publiques ou privées).

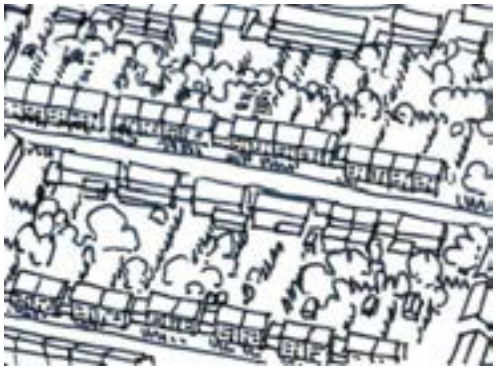
Localisation

Tissu en constant développement depuis les années 1950 dans les zones péri-urbaines de la MEL avec une forte concentration à l'interstice entre Lille, Roubaix et Tourcoing faisant apparaître une spécialisation de ce territoire.

Composition

- Pavillons discontinus peu denses : 66%
- Pavillons discontinus très peu denses : 33%
- Villas discontinues : 1%

■ TISSU DE MAISONS JUMELEES OU GROUPEES



Emprise: 18% (4 073 ha)
Nombre de parcelles : 121 432 (37%)

Caractéristiques

Tissu d'îlots semi-ouverts conciliant densité d'habitat individuel et environnement paysager, visible depuis l'espace public, constitué de parcelles plutôt rectangulaires (largeur supérieure à 6m) accueillant des maisons groupées par deux ou plus. Il est irrigué par de nombreuses voies souvent larges de formes, de fonctions et de statut variés (rectilignes ou courbes, structurantes ou internes au quartier, passantes ou en impasses, publiques ou privées).

Localisation

Tissu d'habitat en constant développement depuis les années 1950 en périphérie des cœurs de bourg et des villes de la tache urbaine, à l'interface entre le tissu de maisons de ville et le tissu de pavillonnaires.

Composition

- Maisons groupées de plain pied : 10%
- Maisons jumelées ou groupées : 90%

■ TISSU DE MAISONS DE VILLE

Emprise : 8% (1 765 ha)
Nombre de parcelles : 113 074 (34%)

Caractéristiques

Tissu d'ilots fermés proposant une ambiance minérale sur rue et à dominante végétale en cœur d'ilot, accueillant des maisons mitoyennes d'au moins deux niveaux sur des parcelles étroites (largeur inferieure a 6m) plus ou moins allongées.

Localisation

Tissu d'habitat issu de la période d'expansion industrielle des villes de la MEL (à partir du 19e siècle) caractérisant les faubourgs des villes de la tache urbaine.

Composition

- Maisons de ville étroites : 93%
- Maisons de courées : 7%

■ TISSU DE MAISONS DE VILLE HAUTES

Emprise : 1% (300 ha)
Nombre de parcelles : 9 100 (3%)

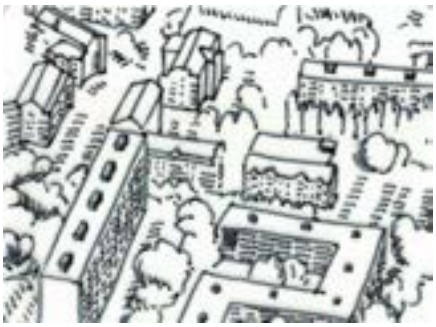
Caractéristiques

Tissu d'ilots fermes proposant une ambiance minérale sur rue et a dominante végétale en cœur d'ilot, accueillant des maisons mitoyennes d'au moins trois niveaux sur des parcelles larges (largeur supérieure a 6m) et plus ou moins allongées.

Localisation

Tissu de développement ancien (à partir du 19e siècle) spécifique du cœur des grandes villes de la MEL et de leur première couronne, répondant à l'époque à un habitat résidentiel plus aisé.

■ TISSU DE COLLECTIFS DISCONTINUS



Emprise: 3% (737 ha)
Nombre de parcelles : 3 003 (1%)

Caractéristiques

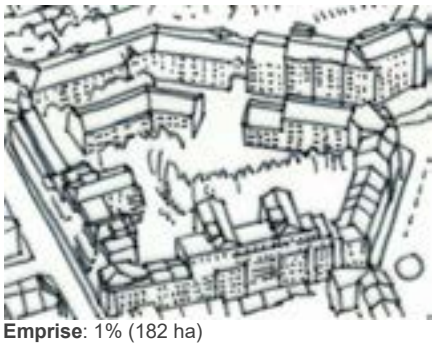
Typologie constituée d'un petit nombre d'entités hétérogènes (des grands ensembles des années 1960 et 70 aux opérations d'immeubles collectifs plus récentes néo-régionalistes ou contemporaines) et d'ampleurs variables :

- opérations d'aménagement conséquentes avec développement de nouveaux réseaux de voies larges
- opérations immobilières restreintes de densification des cœurs d'ilots de maisons de ville

Localisation

Typologie en cours de développement surtout présente en périphérie des grandes villes de la MEL.

■ TISSU DE COLLECTIFS CONTINUS



Emprise: 1% (182 ha)
Nombre de parcelles : 1 023 (0,3%)

Caractéristiques

Typologie constituée d'un petit nombre d'entités, de qualité inégale, assurant une forte optimisation du foncier et souvent des espaces publics existants. Cette typologie en cours de développement, notamment au travers d'opérations de renouvellement urbain d'ampleurs variables et de densification des cœurs d'ilots de maisons de ville, bien que s'inspirant des caractéristiques de ces ilots, impliquent très souvent soit une perte des continuités paysagères en cœur d'ilot, soit une perte de leur mixité fonctionnelle, soit une perte de leur diversité.

Localisation

Typologie en cours de développement surtout présente au cœur et dans les faubourgs des grandes villes de la MEL.

■ TISSU URBAIN CONTINU DENSE

Emprise: 2% (342 ha)
Nombre de parcelles : 17 423 (5%)

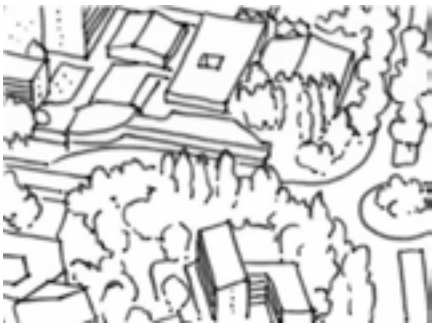
Caractéristiques

Tissu d'ilots fermés accueillant un bâti hétérogène et compact aux multiples fonctions sur des parcelles de tailles et formes diverses où la qualité, la variété et la valeur d'usage des espaces publics, seuls espaces de respiration au cœur du tissu, sont primordiaux.

Localisation

Tissu hétérogène de développement ancien spécifique du cœur des grandes villes de la MEL.

■ TISSU D'EQUIPEMENTS DISCONTINUS



Emprise: 13% (2 839 ha)
Nombre de parcelles : 3 696 (1%)

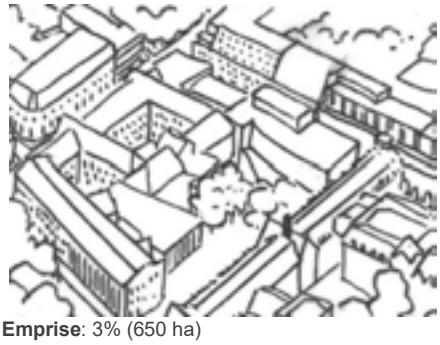
Caractéristiques

Typologie constituée d'un petit nombre d'entités hétérogènes tant dans leur forme que dans leur fonction (de la salle de sports à l'hôpital), isolées ou regroupées pour constituer des domaines d'excellence universitaire, hospitalier ou administratif, dans un environnement aéré, ouvert et parfois paysager, propice dans ce cas au développement de continuités paysagères et écologiques.

Localisation

Typologie présente sur tout le territoire de la MEL en périphérie des bourgs et des villes de la MEL.

■ TISSU D'EQUIPEMENTS CONTINUS



Emprise: 3% (650 ha)
Nombre de parcelles : 2 446 (1%)

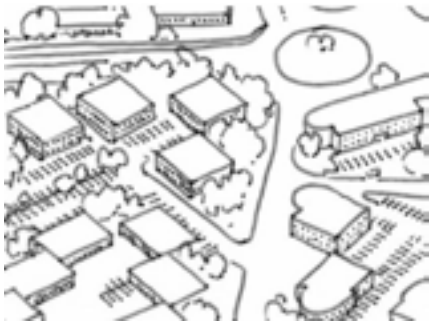
Caractéristiques

Typologie hétérogène constituée d'un nombre restreint d'entités le plus souvent dispersées au cœur des grandes villes et constituant des repères souvent remarquables par leur bâti patrimonial et monumental encadrant les espaces publics et proposant une belle optimisation du foncier souvent par l'articulation d'un bâti conséquent sur l'ensemble de la parcelle autour d'une succession de cours et/ ou jardins calmes en intérieur d'îlot.

Localisation

Typologie présente surtout au cœur des grandes villes de la MEL.

■ TISSU DE BUREAUX



Emprise: 1% (250 ha)
Nombre de parcelles : 753 (0,2%)

Caractéristiques

Tissu d'ilots ouverts à fermés accueillant des bâtiments de bureaux non mitoyens ou mitoyens, sur de grandes parcelles de formes diverses, parfois associés à de vastes espaces libres peu structurés intégrant des zones de stationnement en nappes ou des zones engazonnées ou arborées.

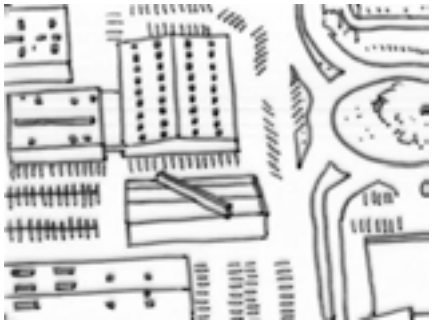
Localisation

Typologie située en périphérie des grandes villes de la MEL à proximité des grandes infrastructures routières et surtout à l'interstice entre Lille, Roubaix et Tourcoing. Typologie présente ponctuellement, sous la forme de tissus continu, en cœur des grandes villes.

Composition

- Bureaux discontinus : 90%
- Bureaux continus : 10%

■ TISSU DE HALLES D'ACTIVITES



Emprise : 20% (4 342 ha)
Nombre de parcelles : 12 941 (4%)

Caractéristiques

Tissu d'ilots ouverts à fermés accueillant des halles non mitoyennes ou agrégées, sur des parcelles de tailles et de formes diverses, parfois associés à de vastes espaces libres peu structurés intégrant des zones de stationnement en nappes ou à des espaces extérieurs fortement minéralisés.

Localisation

Les tissus discontinus sont principalement présents en périphérie des grandes villes et des bourgs à proximité des axes routiers structurants. Les tissus continus se répartissent sur l'ensemble du territoire en cœur des villes et faubourgs industriels, à proximité des voies d'eau et voies ferrées.

Composition

- Halles d'activités discontinues : 42%
- Halles d'activités agrégées : 58%

4. LES RESEAUX ET LA COUVERTURE NUMERIQUE DU TERRITOIRE

■ UNE MOINS BONNE DESSERTE EN HAUT ET TRES HAUT DEBIT RESIDENTIEL QU'AILLEURS

Les offres xDSL disponibles sur le territoire de la métropole lilloise montrent qu'il n'est pas dans le peloton de tête des territoires les mieux desservis, arrivant en 8e position derrière plusieurs autres métropoles ou communautés urbaines, avec un taux de couverture à 2 Mbits de 88,4% de la population.

■ UNE TRES INEGALE REPARTITION DE L'OFFRE A DESTINATION DES PARTICULIERS

Les offres disponibles sur le territoire sont très variées, allant de l'inéligibilité (<512 kbits) à plus de 8 Mbits. En outre, près de 12% des foyers disposent d'un débit inférieur à 2Mbits. Certains territoires (Lille et Est) bien desservis par le réseau câblé de Numéricable, disposent d'une offre très haut débit allant de 30 à 100 Mbits. A contrario, d'autres territoires sont beaucoup moins bien desservis par cette technologie (Weppes) voire pas du tout (Lys). Des offres très haut débit sont également disponibles via la fibre optique. Actuellement, 1 500 à 1 800 immeubles de Lille sont équipés en fibre optique, soit 20 000 à 25 000 logements. Le déploiement se poursuit dans les zones très denses de Mons-en-Baroeul et Lille. Cette très inégale répartition crée des disparités importantes en matière d'accès au service, parfois même au sein de la même commune. C'est le cas à Villeneuve d'Ascq, où 100 Mbits sont disponibles en centre-ville contre 512 kbits sur le reste de la commune. En outre, le taux de foyers disposant d'un débit inférieur à 2 Mbits est de 5%, toutes technologies confondues. Ce taux est particulièrement élevé sur les territoires des Weppes, de la Lys et à l'Est.

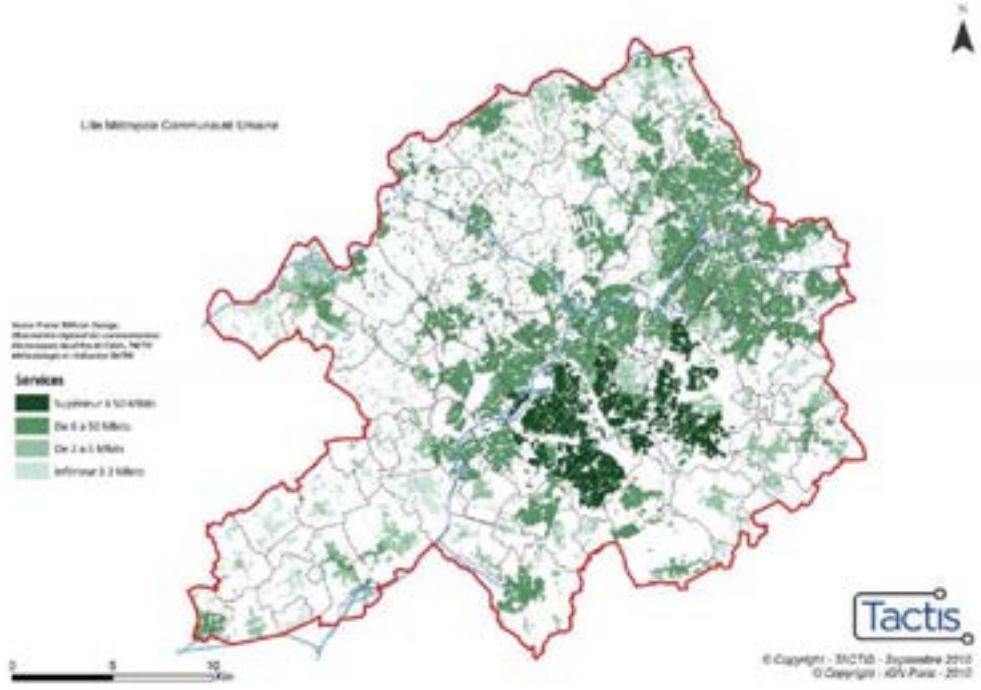
Bien que la quasi-totalité du territoire présente une **intensité concurrentielle importante**, avec au moins 3 opérateurs différents, 6 communes restent partiellement ou totalement sans concurrence et 13 avec une concurrence moindre.

■ DES OBJECTIFS DE REPARTITION EQUILIBREE DE L'OFFRE A POURSUIVRE

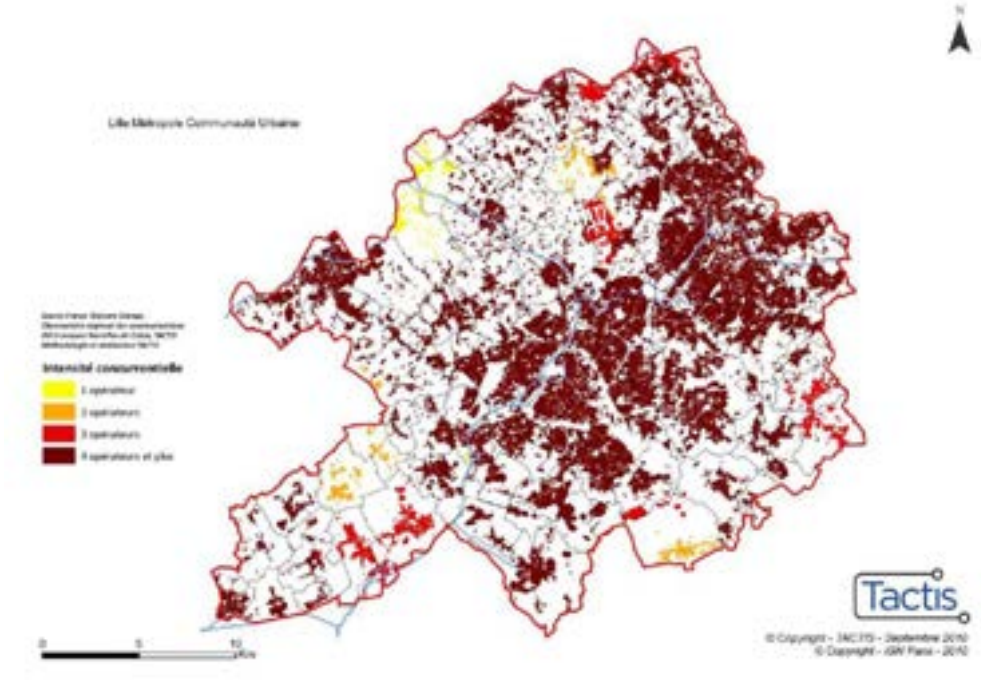
Afin de **répartir l'offre de manière équilibrée** sur l'ensemble de la métropole lilloise, un schéma d'aménagement numérique a été mis en place en 2009 par la collectivité. Il a pour objectif de déployer la fibre optique dans tous les « sites stratégiques » (hôpitaux, mairies, ZAC…), de connecter 135 000 foyers et moderniser le réseau câblé. Une convention a été signée avec SFR et Orange pour permettre la mise en place de la fibre optique sur tout le territoire d'ici 2020.

Comme pour les offres à destination des particuliers, les offres de très haut débit professionnel sont marquées par de très fortes inégalités. Les tarifs proposés pour une offre à 100 Mbits peuvent varier de 1 à 30 en fonction du territoire. Ces écarts s'expliquent par l'absence ou la faible concurrence de l'offre à destination des zones d'activités. Ce phénomène a pour conséquence que seules les entreprises de plus de 50 salariés peuvent prétendre au très haut débit (>10 Mbits). Cependant, elles bénéficient d'une garantie de service supérieure à celle des particuliers et peuvent faire une demande de raccordement à la fibre optique à leurs frais.

Une éligibilité aux services inégale, toutes technologies confondues



Une intensité concurrentielle inéquitable



Source : TACTIS, décembre 2010

5. LES « BESOINS » DE MOBILITE ET L'ARMATURE TRANSPORTS

■ LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS DES MENAGES

Bien qu'une diminution de la part modale de la voiture ait pu être observée entre 1998 et 2006, celle-ci a raugmenté de 1,5% entre 2006 et 2016, quand la pratique de la marche a pour sa part diminué de 2%. Cette évolution s'explique en partie par l'augmentation de l'âge de la population, la part modale des 55 ans et plus utilisant leur voiture ayant dans la même période augmenté de 25%. **L'usage de la voiture prédomine** donc toujours dans les pratiques de déplacements des métropolitains, rassemblant 57% des déplacements journaliers[21]. Pourtant, les distances parcourues lors de ces déplacements sont courtes, étant donné que plus d'un déplacement sur deux (60%) fait moins de 2 km. En dépit de ces éléments et de la densité de l'offre en transports en commun sur le territoire métropolitain (métro, tramway, bus, TER, ligne de nuit), permettant une couverture territoriale et temporelle performante, les déplacements en transports collectifs demeurent modestes, s'élevant à 11%[22] du total.

La marche, elle, est ancrée dans les pratiques de déplacements des métropolitains, étant donné qu'elle représente 30% de la part modale en déplacements, proportion comparable à celle de Grenoble, ville qui développe des dispositifs visant à favoriser la marche à pied[23]. Cependant, cette proportion a reculé de deux points depuis 2006. A contrario, **la place du vélo reste globalement faible** (1,5%), stable par rapport à 2006. Les effets attendus des diverses actions visant à développer les réseaux (aménagements cyclables et zones de circulation apaisée) et les services dont le V'lille se font pourtant bien ressentir, mais restent imperceptibles à l'échelle de l'ensemble des déplacements du territoire (4M par jour). L'impact direct du V'Lille serait en effet d'environ 10 000 déplacements journaliers sur 80 000 déplacements en vélo par jour, soit seulement 0,25% des déplacements totaux.

Les logiques de déplacements ne sont pas les mêmes sur l'ensemble de la Métropole Européenne de Lille. Ainsi, l'usage de modes alternatifs à la voiture est plus important dans des territoires où la densité, en termes de population et d'emplois, est la plus forte et qui disposent d'offres alternatives plus denses et de services urbains variés et plus proches des habitants. Les différences de modes de transports utilisés par les habitants dans ces secteurs portent principalement sur un usage beaucoup plus développé des modes doux, principalement la marche à pied. A l'inverse, dans les territoires plus périphériques et les moins denses, le recours à la voiture prédomine, comme dans les territoires de la Lys et des Weppes. **L'usage de la voiture est donc proportionnel à la densité de population d'un secteur et à son offre de services urbains de proximité**. En effet, les distances journalières parcourues en voiture augmentent quand la densité du territoire diminue. La proportionnalité entre densité et déplacements automobiles n'est pas le seul facteur explicatif des logiques de mobilité. L'offre en transports en commun performants ainsi que la présence de services et d'emplois de proximité sont également des éléments essentiels dans les logiques de déplacements au sein de la métropole. Leur absence contribue à dessiner des secteurs dont le fonctionnement spatial n'est lié qu'à la voiture.

Ces pratiques de déplacement qui mettent en exergue l'importance de la voiture ont un impact sur la **problématique du stationnement.** En effet, bien que l'usage de la voiture ait augmenté entre 2006 et 2016, le nombre de véhicules possédés pour 1000 habitants s'accroit dans des proportions moindres (+5% entre 2006 et 2016 contre +20% entre 1987 et 1998)[24]. En outre, alors qu'auparavant la rue supportait la plus grande part de l'augmentation du parc automobile, ce qui faisait peser une pression sur l'espace public, surtout dans les quartiers en tension, c'est maintenant le stationnement privé qui est privilégié. Le PLU de 2004, offrant une grande possibilité de constructions de places de stationnement par logements, a certainement eu son rôle à jouer dans l'inversion de cette tendance.

Outre l'offre de stationnement à domicile, un des grands leviers permettant de bouleverser les habitudes de déplacements des ménages et de **diminuer l'utilisation de la voiture particulière**

……

[21] MEL, Enquête déplacements 2016

[22] MEL, Enquête déplacements 2016

[23] La ville de Grenoble a installé dans ses 31 km de rues 270 panneaux pour faciliter les déplacements piétons.

[24] MEL, Enquête déplacements 2016

réside dans la diminution du nombre de **stationnements à destination**, et notamment sur le lieu de travail. Cette logique n'échappe pas au territoire de la métropole, puisque les actifs ne venant pas jusqu'à leur lieu de travail en voiture sont plus de deux fois plus nombreux (41 % contre moins de 18%) à trouver qu'il y a des problèmes de stationnement. Cependant, à l'heure actuelle sur la MEL, plus de trois actifs sur quatre déclarent qu'il n'y a pas de difficultés pour stationner sur leur lieu de travail. Cette proportion est stable par rapport à 2006[25].

■ LA CIRCULATION DES MARCHANDISES

La circulation des marchandises est nécessaire au fonctionnement d'un territoire, l'acheminement de biens étant directement lié à la présence et aux besoins des habitants. Etant donné le positionnement de la Métropole Européenne de Lille au cœur d'un des principaux corridors routiers européens, ce mode prédomine dans le transport de marchandises, 84% de celles-ci (en tonnes par kilomètre) étant acheminées par la route[26], les **modes de fret alternatifs restant peu utilisés** malgré la densité des infrastructures ferroviaires (13% des marchandises transportées) et fluviales (3%). En effet, la route demeure le mode de transport le plus souple, qui permet le plus aisément d'acheminer la marchandise à destination, sans rupture de charges. D'autre part, les transferts entre modes de déplacements ne s'envisagent dans un modèle économique efficient qu'au-delà d'une certaine distance et pour certains types de marchandises ou de filières économiques. Ces pratiques alternatives ou encore l'optimisation du transport routier sont cependant amenées à se renforcer avec l'émergence d'initiatives particulières comme le centre multimodal de distribution urbaine de Lille ou encore certains projets comme le canal Seine Nord Europe.

En dépit de son efficacité, le **transport routier de marchandises** participe aux difficultés de circulation ou aux **phénomènes de congestion**, en termes de circulation et de stationnement. Il génère de nombreux mouvements qui surchargent un réseau routier métropolitain qui supporte déjà de nombreux flux. En effet, les véhicules de livraison (poids lourds ou véhicules légers) encombrent plus fortement de par leurs gabarits et doivent partager l'espace de circulation avec les autres usagers de la route, ce qui peut créer, dans certains cas, des conflits d'usage entre déplacements de personnes et circulation des marchandises. De surcroit, les espaces alloués au stationnement des transporteurs de marchandises peuvent localement constituer une autre problématique urbaine dans certains secteurs très denses même si ce phénomène reste modeste à l'échelle de la Métropole. Les arrêts des véhicules de livraisons sont nombreux et s'effectuent à 50% sur des emplacements non autorisés, ce qui pose la question de l'offre en stationnement spécifique, quand les zones de livraisons sont utilisées pour moins de 10% du volume des livraisons[27]. L'occupation des zones de stationnement destinées aux livraisons par des particuliers ou encore leur nombre insuffisant ou leur inadéquation contribuent à expliquer la problématique de la circulation des marchandises en ville. La distribution urbaine de marchandises interroge la présence et la place de la fonction logistique, notamment dans les secteurs les plus contraints au niveau de la voirie.

■ DES RESEAUX DE TRANSPORTS STRUCTURANTS

Les déplacements, qu'ils concernent les personnes ou les marchandises, sont largement tributaires de l'utilisation du mode routier au sein de la Métropole Européenne de Lille. Ainsi, le **trafic routier augmente** dans la métropole, principalement du fait de l'augmentation des flux entre la métropole et l'extérieur, qui ont crû de 23% entre 1998 et 2007[28]. Ces éléments interrogent notamment l'offre, la structure et la gestion des réseaux routier et autoroutier métropolitains.

Dessiné en étoile autour de Lille, le réseau dénivelé de voies rapides urbaines relie l'agglomération aux principaux pôles régionaux, à la Belgique et à l'ensemble de la France. Toutefois, il est caractérisé par de nombreux points d'échanges, son passage en zones urbaines - ou qui se sont urbanisées au fil du temps -, la présence de nombreuses zones d'entrecroisements et la concentration de flux de différentes natures (internes, échange, transit). De plus, l'absence de voie de contournement routier, dans le secteur sud en particulier, permettant d'éviter le cœur de l'agglomération et les capacités modestes du réseau secondaire contraignent à une concentration des flux de différentes natures, trafics locaux, d'échange ou de transit, sur le réseau autoroutier d'entrée d'agglomération et sur les principaux nœuds du réseau structurant. De plus, les flux d'échange et de transit sont en forte augmentation, tandis que le trafic interne reste stable, avec des

……

[25] MEL, Enquête déplacements 2016
[26] MEL, Plan de déplacements urbains 2010 – 2020, état des lieux
[27] MEL, Plan de déplacements urbains 2010 – 2020, état des lieux
[28] ADULM, Diagnostic du SCoT, 2015

taux d'occupation des véhicules modestes (1,3 à 1,4 personne par véhicule) : les flux augmentent tandis que les réseaux qui les supportent n'évoluent que peu. En conséquence, des **phénomènes de congestion importants** sont concentrés sur ce réseau structurant, principalement sur les entrées d'agglomération, qui s'expriment notamment aux heures de pointe – dont les plages s'élargissent - ou lors de situations perturbées (météo défavorable, incidents, accidents) et qui peuvent rapidement dégrader le niveau de service au niveau de l'agglomération.

Ces phénomènes sont intimement liés à l'aménagement du territoire et au mode de développement urbain de la métropole et de ses territoires limitrophes, avec un **étalement urbain qui induit une dépendance automobile accrue**. De plus, il s'accompagne d'un élargissement des bassins d'emploi et d'habitat à plus grande échelle, facilités par un réseau autoroutier dense et non payant à l'échelle régionale contribuant à une augmentation des distances de déplacements et des flux associés. Ceci questionne l'accessibilité de la métropole, du fait de la fragilité de son réseau routier structurant, où le moindre incident a un impact sur son fonctionnement global et son niveau de service. L'enjeu réside donc à court terme dans une meilleure utilisation de la route et de ses usages, afin d'améliorer la fiabilité de ce réseau à infrastructures quasi constantes[29], afin d'optimiser la desserte de l'ensemble du territoire métropolitain, et notamment les secteurs où la congestion est la plus importante et, à plus long terme, sur un aménagement du territoire qui infléchisse ces constats et engendre une moindre dépendance à la voiture. L'autre enjeu soulevé par la configuration du réseau autoroutier est sa hiérarchisation dans ses fonctions et ses usages, afin que les axes routiers accueillent des flux adaptés à leurs caractéristiques, cette optimisation soulevant des questions de lisibilité et de gestion du réseau.

La Métropole Européenne de Lille bénéficie également **d'importantes infrastructures ferroviaires**. Le réseau ferré régional dense s'articule sur 7 branches autour du nœud Lille-Flandres/Lille-Europe. Il est composé de 42 gares et arrêts qui desservent le territoire, densité qui ne masque pas une couverture spatiale différenciée du territoire métropolitain. Les niveaux de performance de la desserte ne sont pas les mêmes selon les gares (fréquence, nombre de trains) et selon les axes ferroviaires, ce qui peut contraindre les possibilités de déplacements. Les deux gares lilloises constituent le véritable centre névralgique du réseau. La gare Lille-Flandres est ainsi le point de départ et d'arrivée quotidien de 500 trains, qui la relient aux principales gares régionales. Toutefois, cette configuration du réseau en étoile autour d'une gare centrale en cul-de-sac, induit une forte pression sur celle-ci. De plus, les flux de nature différente (TER, TGV, fret) qui transitent sur les mêmes lignes sont également autant de contraintes pour l'accroissement des capacités du réseau et, donc, du trafic régional.

L'utilisation des transports en commun est croissante au sein de la métropole, qui possède le réseau le plus développé de province avec celui de Lyon[30]. Ce réseau est structuré autour de deux lignes de métro automatique de 45 kilomètres de long, permettant de garantir une desserte très performante, la fréquence de passage du matériel automatique étant d'environ un métro chaque minute en heures de pointe. Ces performances ont participé à la croissance de la fréquentation de près de 20% entre 2006 et 2012. Les travaux de modernisation de la ligne 1 du métro, qui consiste en un doublement de la longueur de ses rames (de 26 à 52 mètres) permettront d'améliorer la capacité d'accueil du métro et ainsi de favoriser sa fréquentation. L'offre tramway du Mongy, circulant sur 19 kilomètres le long du Grand Boulevard reliant Roubaix et Tourcoing à Lille, est également importante, sa fréquentation ayant crû de 7% par an entre 2007 et 2009[31]. De plus, un réseau de bus desservant l'ensemble du territoire métropolitain, renforcé par quatre lignes de bus à haut niveau de service (Lianes) depuis 2008 permettent aux habitants de se déplacer au sein de la métropole. Toutefois, malgré la densité de l'offre de transport en commun, illustrée par le fait que 85% de la population métropolitaine est située à proximité immédiate d'une ligne de transports en commun (moins de 300m d'un arrêt de bus, 400m d'un arrêt de tram ou Liane, 500m d'un arrêt de métro ou TER)[32], l'usage des transports collectifs urbains reste modeste, seulement 11% d'usage des transports en commun étant identifiés, en croissance de 1% par rapport à 2006[33]. Les performances du réseau se heurtent notamment à certaines fragilités liées à sa structure très dépendante du métro, au réseau viaire urbain souvent contraint en termes d'emprises en zone dense, ce qui pénalise la mise en œuvre d'aménagements permettant d'améliorer la vitesse commerciale du réseau, ou encore à ses difficultés à desservir les territoires les moins denses.

……

[29] PADD du SCoT

[30] Plan de déplacements urbains 2010 - 2020, état des lieux

[31] Plan de déplacements urbains 2010 – 2020, objectifs et actions

[32] Plan de déplacements urbains 2010 – 2020, état des lieux

[33] MEL, Enquête déplacements 2016

La place du vélo est globalement faible dans les pratiques de déplacements des métropolitains mais les aménagements cyclables sont nombreux et de qualité. Le plan de déplacements urbains 2010 – 2020 en propose une vision hiérarchisée, qui distingue un réseau principal, constitué des grands axes cyclables reliant les grandes entités de la métropole supporté par des voies départementales, des grandes axes urbains voire certaines voies vertes, et un réseau secondaire, relatif à une desserte plus locale. Bien qu'une grande partie du réseau cyclable principal soit aménagé, l'enjeu réside dans la mise en continuité de ces aménagements, de nombreux points durs et discontinuités pénalisant le fonctionnement et l'attractivité du réseau cyclable, ceci jouant sur les pratiques.

■ L'INTERMODALITE

La structure des réseaux de déplacements met en exergue la richesse et la diversité des infrastructures, mais également la difficulté d'établir une chaine modale alternative à l'usage exclusif de la voiture, qui reste très ancré dans les pratiques métropolitaines. Or, compte tenu de la densité et de la diversité des réseaux de transport existant, l'optimisation et l'articulation des systèmes et des échelles de mobilité de la métropole constituent un enjeu central. Ceci pose la question de l'intermodalité au sein de la Métropole Européenne de Lille. Celle-ci, définie comme l'utilisation d'au moins deux modes de transports mécanisés pour la réalisation d'un même déplacement, constitue une pratique très faiblement développée, alors même qu'elle vise à l'amélioration de la desserte de l'ensemble du territoire. En effet, l'intermodalité a pour objet de diversifier les possibilités de déplacement et d'optimiser l'usage des réseaux existants en combinant et en favorisant l'usage de différents modes de transport. Elle permet donc de davantage connecter les réseaux aux territoires par un effet de diffusion sur l'ensemble. Au-delà de la limitation des déplacements en voiture, notamment dans le cœur métropolitain, elle amène à optimiser la desserte de l'ensemble des habitants de l'agglomération en diversifiant les modes de transport, ceci répondant également à un enjeu d'équilibre territorial, la desserte des secteurs non immédiatement desservis en transports en commun. Néanmoins, **seuls 6,2% des déplacements sur le territoire étaient intermodaux en 2016**[34], leur proportion étant beaucoup moins élevée qu'à Lyon (14%). Cette faiblesse de l'intermodalité est notamment liée à la structure de l'armature de transport, les réseaux n'étant que peu connectés entre eux. Ainsi, seulement neuf points d'interconnexion entre les réseaux lourds de transport collectif (métro, tramway, TER) peuvent être identifiés sur le territoire métropolitain. De plus, les aménagements publics ne répondent pas à cet enjeu d'intermodalité, quand le réseau métropolitain ne compte que 12 parcs relais contre 25 au sein de l'armature lyonnaise. Les déplacements intermodaux, bien que représentant une part marginale, peuvent constituer un levier favorisant l'usage alternatif à la voiture et l'amélioration des réseaux et services de déplacements. L'intermodalité, entre question de pratiques et maillage du territoire, peut ainsi participer à l'optimisation du réseau global et à la réduction des disparités spatiales.

■ LA DESSERTE DES CENTRALITES, DES POLARITES MAJEURES, DES PRINCIPAUX SECTEURS D'EQUIPEMENTS ET D'ACTIVITES

L'usage prépondérant du mode automobile au sein de la Métropole Européenne de Lille interroge l'articulation entre aménagement urbain et système de mobilité, ceci mettant en exergue des logiques de développement divergentes. De plus, le réseau de transports en commun urbains (métro et tramway) ne couvre pas de manière uniforme l'ensemble du tissu urbain dense. Ces éléments conduisent à mettre en lumière un **manque d'articulation entre le développement urbain et celui des réseaux de transports.**

Les réflexions autour du diptyque urbanisme-transport amènent ainsi à identifier des enjeux de valorisation des stations de transport en commun et des lieux d'intermodalité, qui constituent une interface entre le tissu urbain et la structure globale du réseau de transport et des points de rencontre qui affirment la logique réticulaire du territoire. Cette valorisation permet d'imbriquer le développement urbain et les réseaux de transport par la densification et l'intensification des fonctions urbaines autour des abords des stations de transport. La qualité de l'accessibilité en transport en commun participe également à augmenter le potentiel de voyageurs et ainsi à optimiser le fonctionnement des infrastructures.

……

[34] MEL, Enquête déplacements 2016

6. LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LA MAITRISE DE SON ETALEMENT

■ CONTEXTE HISTORIQUE DU PHENOMENE D'ETALEMENT URBAIN

Les **différentes époques de construction** se sont succédées sur la métropole lilloise pour former la ville que l'on connaît aujourd'hui : un vieux centre issu du Moyen Âge, une Citadelle et des aménagements Vauban issus de l'annexion de Lille au royaume de France en 1667, des grands boulevards, des sites industriels, des maisons de ville et des courées issus de la révolution industrielle du XIXe siècle, et plus récemment des zones commerciales de piètre qualité agrémentées de lotissements pavillonnaires aux limites floues.

Cette logique de grandes surfaces, spécificité très française, vide peu à peu les différents centres villes de leurs commerces, et a contraint de nombreuses entreprises à se délocaliser. En outre, la **trilogie infrastructures routières, zones commerciales et lotissements a contribué à une extension urbaine spectaculaire**. Tous les dix ans, c'est la surface d'un département français qui disparaît au profit de ces espaces en France. **L'utilisation massive de la voiture et la volonté de devenir propriétaire dans un cadre de vie peu urbanisé**, a engendré l'apparition de paysages très controversés. La métropole lilloise n'a pas été épargnée par ce phénomène. La moitié du territoire était artificialisé en 2015. Aujourd'hui, l'occupation des sols se répartit de la manière suivante sur la métropole : 22% d'habitat, 10% de zones économiques, 9% d'infrastructures et 9% d'autres espaces artificialisés, contre 46% d'espaces agricoles et seulement 4% d'espaces naturels.

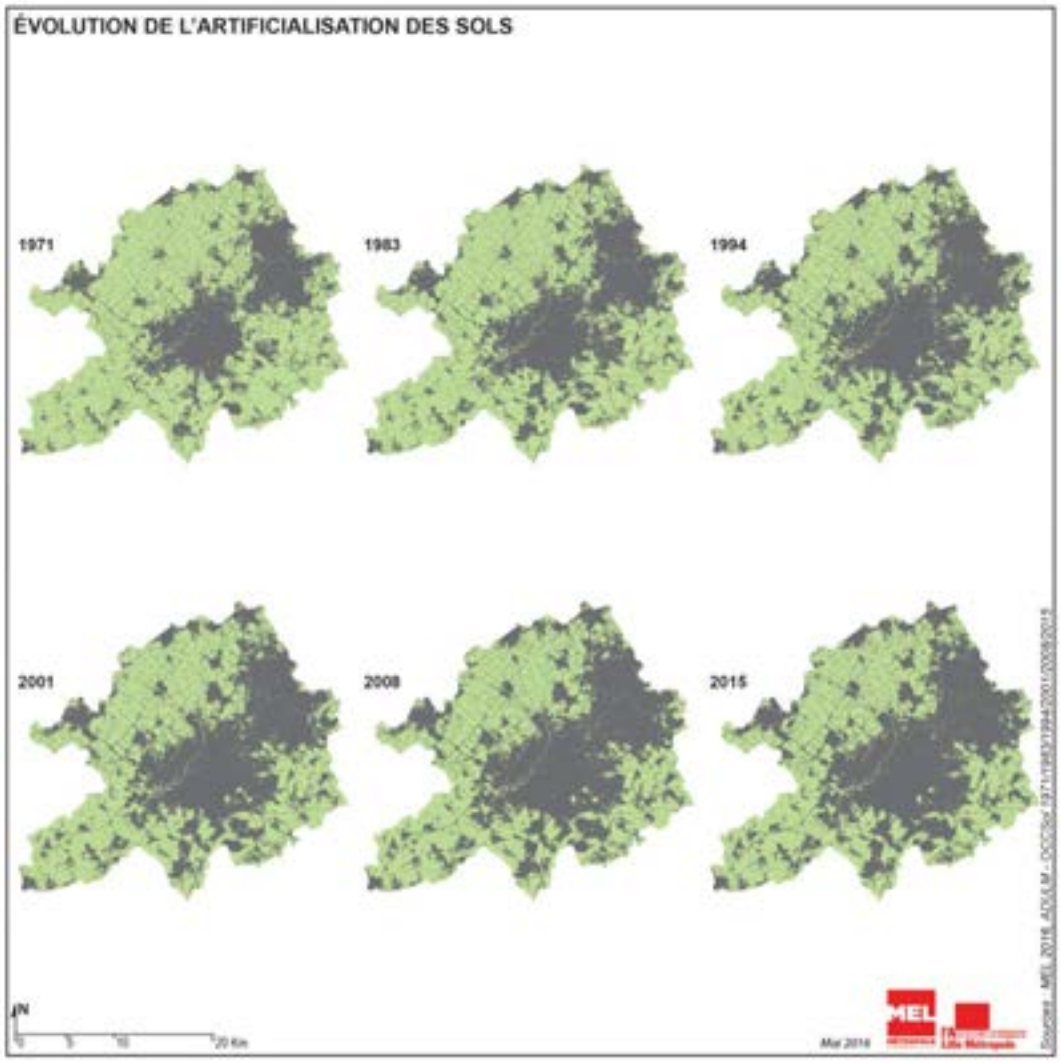
Le cœur urbain de la métropole (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq) reste encore aujourd'hui très densément peuplé. Cependant, la population s'est peu à peu éloignée de celui-ci pour s'installer dans des zones périphériques, engendrant un étalement urbain et une artificialisation des sols importante. En effet, **l'extension de l'espace artificialisé a concerné principalement les franges de l'agglomération** ainsi que les communes de la vallée de la Lys et des Weppes. Un tissu urbain de faible densité est apparu, principalement entre les années 70 et 90, encouragé par les infrastructures de communication. Ce développement urbain en tache d'huile, très consommateur d'espace, a eu des impacts importants sur l'environnement. Des quartiers très dépendants de l'automobile se sont développés, ce qui a contribué à la congestion du réseau routier et engendré des coûts élevés en création d'équipements et réseaux.

En étudiant l'évolution de la tache urbaine depuis 1830, il apparaît nettement que les villes de Lille, Roubaix et Tourcoing se sont développées jusqu'à former une conurbation aux limites floues. De nos jours, il n'y a quasiment pas d'espace agricole au sein de cet axe. De son côté, l'espace agricole a été fortement mité. Les infrastructures de transport sont venues créer des coupures, tout en générant une accessibilité plus importante aux espaces périphériques, permettant l'installation de nouvelles zones d'habitat et d'activités encore plus éloignées des centralités existantes.

Depuis 1971, les **tissus urbains discontinus (zones pavillonnaires) et les zones industrielles et commerciales sont les deux vocations les plus consommatrices de foncier**. La densification de l'habitat, la réhabilitation de zones industrielles vides ou l'invention de nouvelles formes urbaines peuvent être des réponses à la réduction de l'extension de la ville.

Les franges de la zone agglomérée sont particulièrement touchées par ce phénomène. L'équipe retenue lors de la consultation « Lille 2030 » (X. De Geyter, F. Alkemade, M. Desvigne) a mis en lumière le rôle primordial joué par les espaces de transition entre tissus urbains et espaces ruraux. Le terme « hémicycle » est né, désignant les lisières épaisses de la zone urbaine centrale, système de parcs agricoles diffus encore trop peu valorisé, qu'il conviendrait de conforter.

> *« L'enjeu est la création / le confortement d'une véritable agriculture dans les murs, un système de parcs agricoles diffus, lisières épaisses de la zone urbaine centrale. Cette lisière épaisse devient la grande rive agricole et paysagère de l'éco-métropole.* »
> Lille 2030, X. De Geyter, F. Alkemade, M. Desvigne



■ UNE MAITRISE DE L'ARTIFICIALISATION A POURSUIVRE

Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 2002 (SDAU) a introduit deux grands principes permettant de limiter la consommation foncière : renouveler la ville sur la ville et maîtriser la croissance urbaine. Sur le plan opérationnel, cela s'est traduit par la stratégie du deux-tiers un-tiers, consistant à réaliser deux-tiers des logements nouveaux dans le tissu urbain. Cependant, cette politique comportait un biais. En effet, une partie de la « zone urbaine existante » définie n'était à cette époque pas encore urbanisée. La stratégie de la « ville renouvelée » a pour sa part porté ses fruits, mais nécessite d'être poursuivie et intensifiée, car de nombreux territoires doivent encore être requalifiés.

Les politiques de maîtrise de l'étalement urbain doivent être poursuivies et renforcées. Entre 1971 et 2013, alors que la population du territoire du SCoT augmentait de 16%, la surface artificialisée s'est elle accrue de 56%. Sur le territoire de la MEL, **le rythme d'artificialisation entre 1975 et 2015 était de 253 ha par an.**

■ UNE CONSOMMATION IMPORTANTE CES DIX DERNIERES ANNEES

Bien que ce rythme diminue de façon régulière, il reste important puisque sur les dix dernières années, entre 2005 et 2015, il était encore d'environ 160 ha par an. A titre de comparaison, c'est **l'équivalent de presque deux parcs et demi de la Citadelle qui disparaissent tous les ans**. Les infrastructures ont ainsi consommé 28 ha de foncier par an, soit 17% de l'artificialisation totale. L'économie a pour sa part consommé 55 ha par an, et est donc responsable de 34% de l'artificialisation. Mais les logements restent le poste le plus consommateur de foncier, avec 77 ha par an, soit 47% du grignotage des terres. L'étude de l'occupation du sol a montré que les surfaces

transformées en espaces pour l'habitat l'ont été essentiellement sous forme de tissu urbain discontinu.

■ DES EVOLUTIONS CONTRASTEES EN FONCTION DU MODE D'OCCUPATION DES SOLS

Cependant, le rythme de consommation a destination de l'habitat a fortement baissé sur les trente dernières années, puisqu'il était en moyenne supérieur à 100 ha par entre 1955 et 1985, atteignant même 143 ha par an entre 1975 et 1985. La consommation foncière des espaces économiques a pour sa part connu une très forte évolution entre 1955 et 1995, passant de 25 à 71 ha par, avant de diminuer légèrement ces vingt dernières années. Les infrastructures ont consommé moitié moins de foncier entre 2005 et 2015 qu'entre 1985 et 1995 (56 ha par an).

Dans tous les cas, c'est **l'espace agricole qui a été fortement impacté** par le développement de la ville. L'éloignement des ménages par rapport à la ville se fait sur la métropole au détriment des terres agricoles. Certains paysages ruraux sont particulièrement concernés par ce phénomène :

- Le Ferrain des Monts subit l'étalement de l'agglomération tourquennoise et des communes de la vallée de la Lys
- Les Weppes et la vallée de la Deûle se voient grignotées par de nombreux lotissements
- Le plateau du Mélantois, de par sa bonne desserte (A1, A23) et sa forte activité économique, attire de nouvelles zones d'activités et ce malgré la présence de l'aire d'alimentation des champs captant.
- Les prairies et bocages d'une manière générale sont fortement menacés par l'étalement urbain et par les changements de pratiques agricoles se tournant de plus en plus vers une agriculture extensive. Leur maintien est pourtant nécessaire pour protéger la biodiversité, limiter les phénomènes d'érosion des sols, drainer les terres humides et couper le vent.

A l'heure actuelle, la surface de l'habitat de type urbain discontinu couvre pour sa part presque 12% du territoire[35].

■ LE CARACTERE RURAL DE LA METROPOLE A PROTEGER

Afin de protéger le foncier agricole, le SCoT a institué un phasage des hectares pouvant être ouverts à l'urbanisation, jusqu'en 2019 puis 2029, ce qui permettra aux agriculteurs d'avoir une vision à 20 ans des impacts sur leur activité économique.

La MEL mène également une politique foncière volontariste, en partenariat avec la SAFER, pour constituer des réserves de terres agricoles.

« La ville a besoin de terres pour s'étendre, l'agriculture a besoin de terres pour produire. A l'évidence, l'une et l'autre sont en concurrence. A ce jeu, la ville semble toujours gagnante au regard des enjeux économiques et sociaux qu'elle représente ; les dernières décennies ont cependant été témoins d'une inconsciente gourmandise foncière. Pourtant, lorsque la ville consomme sans mesure son foncier agricole, elle renonce à des éléments fondateurs de son identité et de la qualité de son cadre de vie. »

Atlas des paysages du Nord Pas de Calais, 2005

……

[35] Base Occsol 2015

Des aménagements visibles depuis l’espace agricole

■ DES ACTIONS DE RENOUVELLEMENT URBAIN PERMETTANT DE LIMITER L'ETALEMENT, A POURSUIVRE

Le **concept de « ville renouvelée** », porté par le Schéma directeur dès 2002 sur le territoire métropolitain, a permis de transformer des sites en friches ou dégradés en véritables atouts pour améliorer l'image de la ville et limiter l'étalement urbain. Un premier bilan positif a montré qu'entre 2000 et 2010, ça n'est **pas moins de 7 000 logements neufs** qui ont été produits sur les territoires de « requalification urbaine et ville renouvelée », soit 20% de la production totale de logements sur la même période. Près de la moitié de ces opérations a été réalisée par des opérateurs privés, ce qui témoigne de l'effet d'entraînement des investissements réalisés ou initiés par les collectivités publiques

Outre des **opérations de mutation de quartier**, comme celle du centre-ville de Roubaix ou de Fives à Lille, la **présence de nombreuses friches industrielles** sur la métropole représente un **véritable potentiel de renouvellement urbain** spécifique à ce territoire. Le territoire concentre à lui seul 40% des anciens sites industriels régionaux. Ils offrent des surfaces de foncier recyclable importantes, avec parfois un patrimoine architectural de qualité, permettant par leur renouvellement de :

- maîtriser l'étalement urbain,
- améliorer le cadre de vie, en engendrant des usages temporaires innovants,
- renforcer son attractivité, en générant des équipements publics et des logements de qualité.

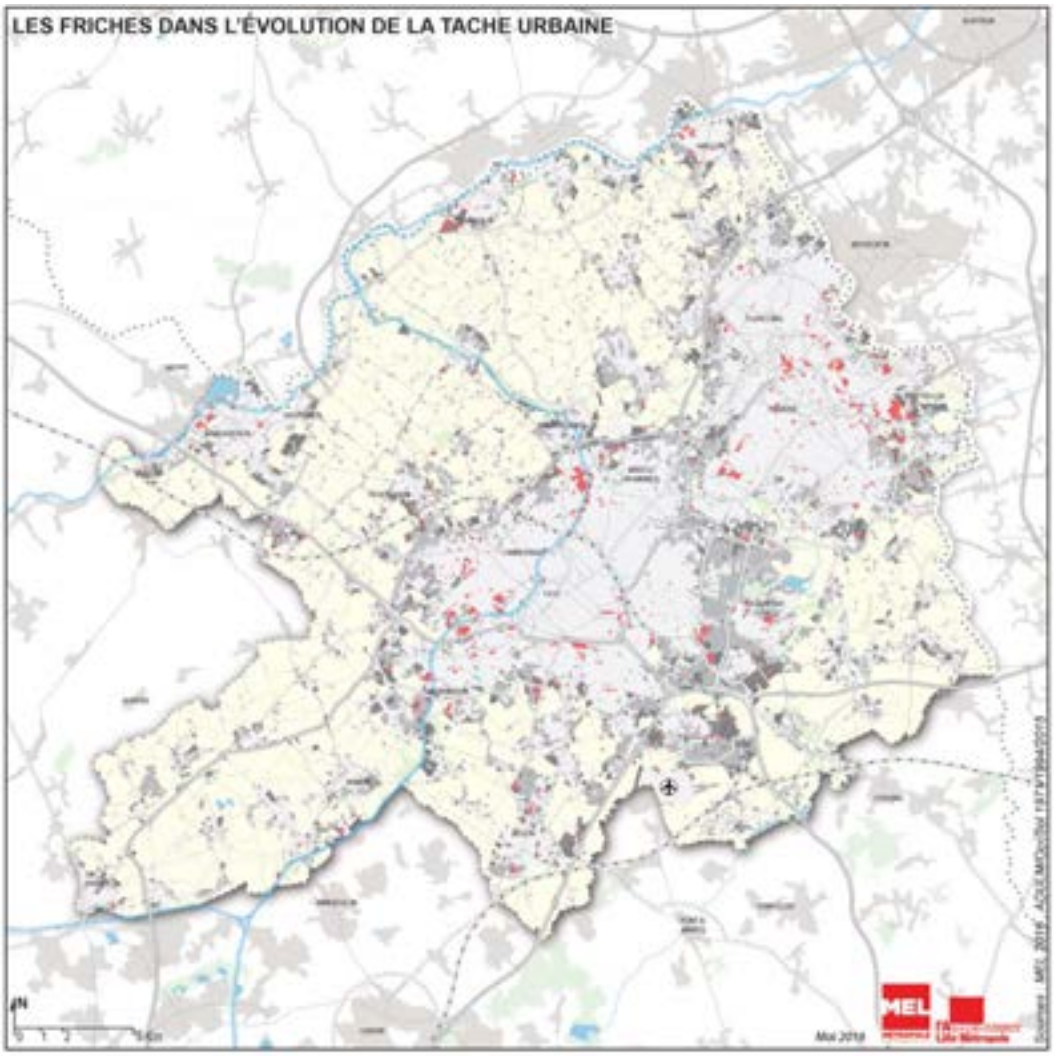
L'étude prospective « Lille 2030 » a permis de révéler ce potentiel en considérant les friches industrielles, les friches de demain comme certaines zones commerciales, les espaces ou délaissés naturels et les tissus urbains existants pouvant être dé-densifiés comme « *des laboratoires de nouvelles urbanités créant des contextes attractifs pour les urbanisations qui les accompagnent* ».

Cette démarche innovante de renouvellement de la ville sur elle-même s'inscrit en outre pleinement dans l'histoire de la métropole, qui s'est construite par une succession de strates urbaines modernes pour leur époque. Le bilan de cette démarche est encourageant, puisque sur 232 sites de friches de plus de 2 000 m² recensés en 2002 sur le territoire de la Métropole européenne de Lille, plus d'un tiers a été réhabilité ou est en cours de reconversion[36]. Deux des pôles d'excellence du Schéma directeur sont également situés en renouvellement urbain. Les Rives de la Haute-Deûle à Lille-Lomme et le site de l'Union sur Roubaix, Tourcoing et Wattrelos constituent des exemples d'opérations phares de reconversion de friches industrielles en éco-quartiers.

Forte de ce constat, la MEL a réaffirmé cette volonté. En tout, c'est une centaine de projets de requalification de quartiers ou de friches qui ont été étudiés, lancés et achevés entre 2000 et 2014. Ces efforts doivent à présent être poursuivis. Le SCoT a quand à lui déterminé que l'enveloppe de renouvellement urbain sur la MEL représentait un total de 3 650 ha, soit près du double de l'enveloppe des extensions. Deux tiers de cette surface permettront la réalisation de logements, et un tiers la mise en place de zones économiques et d'activités non gênantes pour les habitants.

……

[36] Du Schéma Directeur au SCoT, éléments de bilan, ADULM, novembre 2008


LES FRICHES DANS L'ÉVOLUTION DE LA TACHE URBAINE
Mai 2019
Évolution de la tache urbaine
en 1971
entre 1971 et 1994
entre 1994 et 2015
Inventaire des friches (OCCSOL 2015)
Friche et délaissé urbain
Cette carte est issue de la photo-interprétation de photographies aériennes datant de 1971, 1994 et 2015
Frontière
Métropole européenne de Lille

■ UN POTENTIEL DE FONCIER MUTABLE IMPORTANT

Elaboré en 2011 puis mis à jour en 2015, la Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est dotée d'un référentiel foncier permettant d'identifier les terrains, bâtis ou non, situés dans la tache urbaine, susceptibles d'être mobilisés à court, moyen ou long terme pour des projets d'urbanisme toutes vocations confondues: habitat, activités, commerces ou encore espaces verts. Le référentiel foncier permet d'estimer le potentiel foncier en renouvellement urbain de la MEL. Il contribue aussi à conférer une visibilité aux gisements fonciers à l'échelle d'une commune, tendant ainsi à encourager le (ré) investissement de ces sites au profit de la préservation des terrains naturels et agricoles. La méthodologie mise en œuvre pour identifier ces sites a été la suivante : une analyse cartographique a permis de détecter des sites potentiels, confirmés par la suite par des visites de terrain et des entretiens avec les communes afin de vérifier leur pertinence et d'évaluer leur capacité à muter. Les **sites repérés sont répartis en trois catégories différentes (mutable, évolutif ou projet)** en fonction de leurs caractéristiques.

Le **foncier mutable** correspond à du foncier disponible (terrains nus, en friche, bâtiments vacants ou abandonnés) ou sans usage durable qui pourraient être mobilisés rapidement avec l'accord des propriétaires. Il représente une enveloppe de 629 ha sur la métropole.

Le **foncier évolutif** concerne les sites qui sont **actuellement occupés** mais dont la pérennité est questionnée. Il s'agit de sites présentant un potentiel de valorisation par rapport au contexte urbain environnant et/ou qui ont un usage précaire. Ces sites seront mobilisables si l'occupation cesse ou se relocalise mais également si la puissance publique juge opportun d'intervenir. Sur la MEL, 734 ha de foncier appartiennent à cette catégorie. L'essentiel du foncier évolutif provient de sites d'activités présentant des difficultés économiques importantes et/ou une sous-occupation.

Le **foncier en projet** regroupe les sites faisant l'objet **d'intentions d'aménagement**, par des opérateurs publics ou privés, d'une programmation et d'une échéance de réalisation, y compris à titre indicatif. Seuls les projets livrés après 2016 ont été pris en compte, soit 702 ha de foncier en tout. L'ampleur de foncier en projet s'explique par le grand nombre de projets en cours sur la métropole, en particulier les grands projets tels que Jeanne de Flandres (ex. Rhodia), la gare Saint-Sauveur, l'Union ou encore la Lainière.

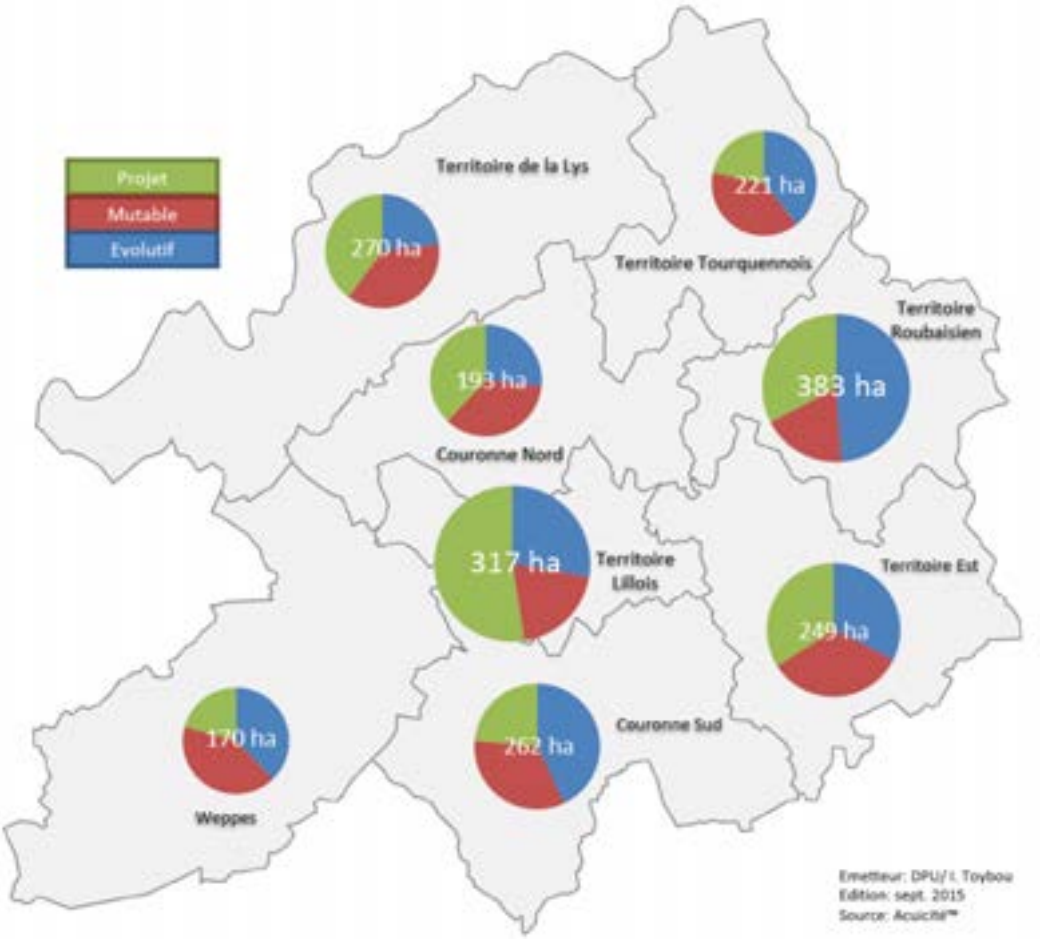
Au total, le potentiel de **gisement foncier mutable de la métropole est de 2 065 ha**. Les sites identifiés au référentiel foncier de la MEL sont, pour près de la moitié d'entre eux (48%), de petite taille (inférieurs à 5 000 m²). Mais en termes de surface ces sites ne représentent que 7% du gisement total. A l'inverse, les sites de plus de 100 000 m², soit 10 ha, sont faibles en nombre (2%) mais représentent 23% du potentiel foncier global. 32% des sites font entre 1,5 ha et 5 ha. La taille moyenne des sites est de 1,6 hectare et la médiane est de 0,6 hectare. Le gisement de foncier pouvant être renouvelé contient donc globalement des sites de petite taille.

En termes de surface totale, près de la moitié (48%) du potentiel foncier de la MEL se trouve dans un rayon de 500 mètres autour d'arrêts de transport en commun à haut niveau de service, appelé disque de valorisation des axes de transport (DIVAT). De même, 48% du gisement foncier se trouve dans au moins un pôle de proximité, c'est-à-dire un cercle de 200 mètres autour de commerces, services et d'équipements publics tels qu'une école ou un bureau de postes. Enfin, 63% du potentiel foncier (1300 ha) se situe soit dans un DIVAT soit dans un pôle de proximité, formant ainsi le gisement foncier stratégique pour la vocation habitat.

540 ha du potentiel foncier remplissent les trois critères cumulatifs favorables à l'implantation d'activités économiques, à savoir une localisation dans une commune prioritaire pour l'accueil des activités, la localisation à moins d'un km d'un échangeur ou diffuseur autoroutier et une taille supérieure à 5 000 m². 608 ha, soit 29% du potentiel, pourraient potentiellement accueillir des espaces verts du fait de leur impact possible sur l'offre d'espaces verts sur des secteurs à la fois en déficit d'offre (moins de 10 m² d'espaces verts/ habitant) et densément peuplé (plus de 1 500 hab./km²).

L'ensemble des territoires présente un potentiel significatif. Les territoires roubaisiens et lillois sont ceux qui se démarquent le plus avec plus de 300 ha chacun. En revanche, les Weppes et le territoire tourquennois possèdent un gisement foncier moindre couplé à une faible part de sites en projet.

Répartition du gisement foncier par territoire



■ CONCLUSION : A RETENIR

Atouts	Faiblesses
Une métropole agricole (46% des terres)	Très peu d'espaces naturels : environ 4% du territoire
Une diminution du rythme d'artificialisation depuis 30 ans	Une pression sur le foncier agricole toujours importante, liée à l'accroissement urbain
Une répartition en plusieurs grands pôles des fonctions économiques et des grands équipements, renforcée grâce à des infrastructures de transports en commun performantes	Un développement urbain calqué sur les pratiques automobiles et déconnecté des axes lourds de transports en commun
Un réseau de villes structurantes situées en dehors de la tache urbaine mais desservies par des axes de transport lourds économiquement importantes pour le territoire	Un ensemble urbain continu et hétérogène de villes entourant les communes principales (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq), se rapprochant dans sa forme d'un tissu périurbain et dont les extensions ont conduit à produire des entrées de ville peu qualitatives
Un tissu de maisons jumelées ou groupées beaucoup plus dense que le tissu de pavillonnaires, en constant développement depuis les années 50	Des limites peu qualitatives entre espace urbain et espace rural
Un tissu de maisons de ville important offrant des cœurs d'ilots végétalisés	Une urbanisation aux franges des villes éloignées du centre métropolitain qui a fragilisé leur identité communale
Un tissu de collectifs en développement permettant une forte optimisation du foncier	Un tissu de collectifs aux qualités urbaines très disparates dont le développement implique parfois une perte d'espaces verts en cœur d'ilots et une perte de mixité sociale et fonctionnelle
Un tissu d'équipements discontinus créant des continuités écologiques et paysagères et un tissu d'équipements continus offrant souvent un bâti patrimonial remarquable et une optimisation du foncier importante	Un tissu de bureaux et de halles d'activités générant parfois de vastes espaces libres peu structurés
Une couverture très importante du territoire en transports en commun	Une moins bonne couverture numérique que d'autres territoires, que ce soit en terme de desserte de haut et très haut débit, en terme de répartition de l'offre ou en terme d'offre d'opérateurs
Un transport de marchandises très efficace par la voie routière	Un transport routier de marchandises participant aux phénomènes de congestion et un trop faible usage des modes de déplacement durables tels que le fret ferroviaire ou l'utilisation des canaux
Une offre de transports en commun très dense	L'usage de la voiture encore trop souvent préféré à l'usage des transports en commun ou des modes doux (vélo et piéton), même pour de très courtes distances
Une grande partie du réseau principal cyclable aménagé	Un grand nombre de discontinuités et de ruptures dans le réseau principal cyclable
Un potentiel de renouvellement urbain très important grâce aux friches laissées par les anciennes activités industrielles du territoire	Une absence de voies de contournement sur le réseau routier structurant entraînant un phénomène de congestion routière important, notamment aux entrées de ville en heures de pointe
De nombreux projets de réhabilitation de friches en cours de réflexion et réalisation	Une extension des espaces urbains ayant engendré une conurbation aux limites floues

Atouts	Faiblesses
Plus de la moitié du gisement de foncier en renouvellement se situe à environ 5 minutes à pied à vol d'oiseau des stations de transports en commun	Un manque d'articulation entre développement urbain et modes de transports durables

Enjeux
Le compromis entre préservation des espaces agricoles et développement urbain
Un développement urbain en continuité avec les espaces déjà construits
La diminution des effets de ruptures urbaines et paysagères générées par les infrastructures routières
Le confortement du fonctionnement multipolaire de la métropole et l'évitement des logiques de développement liées à des effets d'aubaine qui ont eu lieu dans les communes périphériques et limitrophes des villes-centres ces dernières années
La valorisation des hémicycles agricoles aux limites de la ville dans une logique d'amélioration du cadre de vie des habitants et de plus-value économique des productions agricoles y prenant place
L'extension des communes en proximité immédiate des villes centres pour profiter de leur bonne desserte en transports en commun et de leur bon niveau d'équipements
L'intensification de la densité des fonctions urbaines (habitat, services) pour permettre une amélioration de l'usage des transports en commun et des modes doux (vélo, marche à pied)
La redistribution des fonctions logistiques en ville et autour des modes de déplacement durables
La mise en réseau continue des voies cyclables principales
L'augmentation du nombre de points multimodaux pour inciter les habitants à modifier leurs pratiques de déplacements
La réduction des extensions urbaines grâce à la densification de l'habitat, à la réhabilitation de zones industrielles vides ou encore à l'invention de nouvelles formes urbaines

7. PROFIL SOCIO-ECONOMIQUE DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

■ CHIFFRES-CLES

- Une densité élevée : 1831,3 habitants au km².
- Un taux de chômage important : 12,2% dont une forte proportion de chômeurs de longue durée : 47% des demandeurs d'emploi l'étaient depuis un an ou plus sur la zone d'emplois Lille-Roubaix-Tourcoing[37].
- 20% des ménages de la MEL vivaient sous le seuil de pauvreté en 2011.

■ PROFIL DEMOGRAPHIQUE

La Métropole Européenne de Lille est la **quatrième métropole française en termes démographiques**, comprenant plus d'1,1 million d'habitants, se situant derrière les agglomérations de Paris, Lyon et Marseille. Au sein de cet ensemble, la population se concentre sur l'axe historique Lille-Roubaix-Tourcoing et dans la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq : 42% de la population du territoire métropolitain y est établie. En dépit de sa forte urbanisation, les **densités de population sont variables** sur le territoire, au sein duquel une identité rurale et agricole demeure très marquée.

La **faible croissance de la population** caractérise la démographie de la métropole, cette tendance masquant néanmoins d'importantes disparités au sein du territoire métropolitain. Les communes périphériques et les franges du territoire se renforcent (Armentières, Halluin, Comines ou encore La Bassée) tandis que les faiblesses sont tangibles notamment au sein de la zone agglomérée (Roubaix, Tourcoing, La Madeleine), même si des communes comme Lille ou Villeneuve d'Ascq continuent d'être attractives.

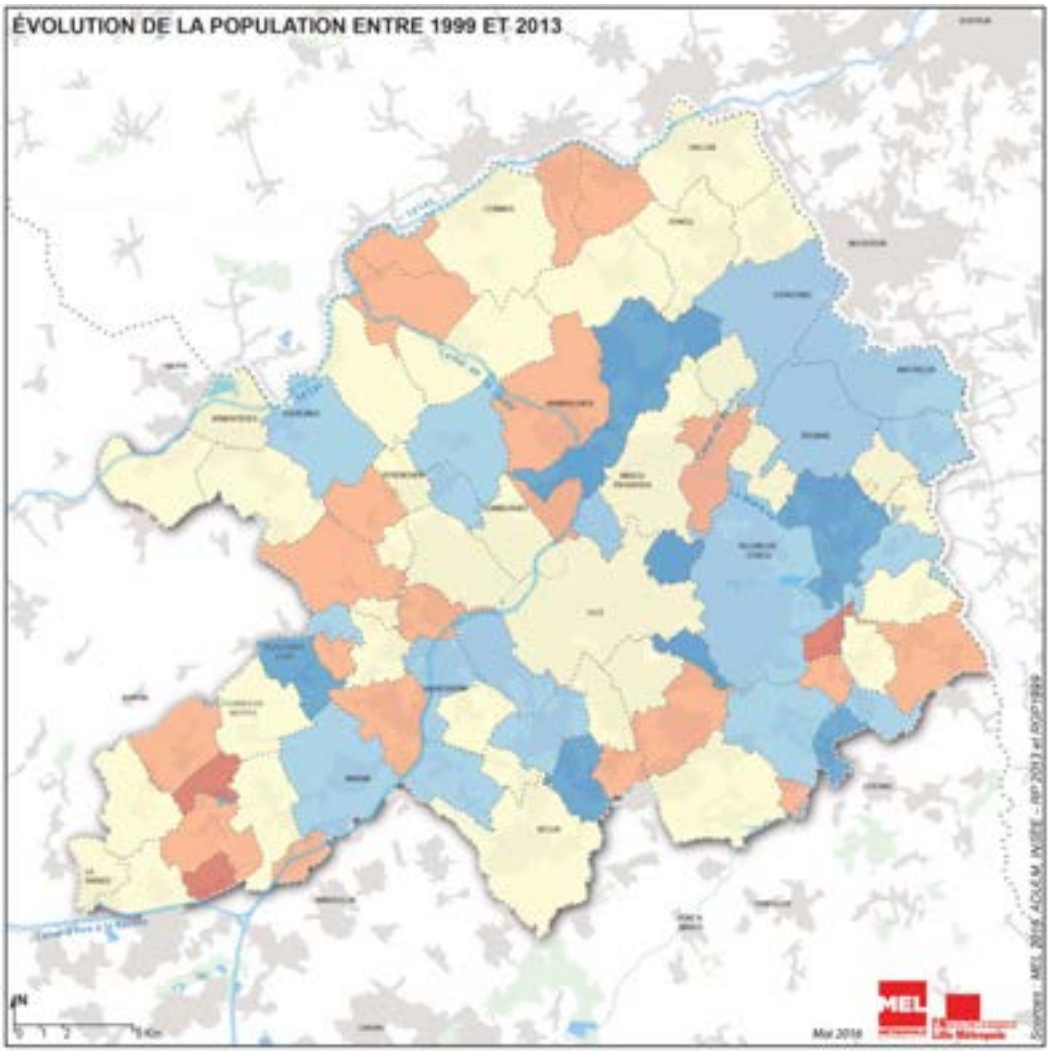
Le **déficit migratoire négatif** constitue le principal facteur du défaut de croissance démographique de la métropole, s'établissant à -0,7% entre 2006 et 2011[38]. Il est principalement lié aux mouvements de sortie du territoire de la catégorie des 35-50 ans et des ménages avec enfants, que l'attractivité vis-à-vis des étudiants et de certains jeunes actifs ne parvient pas à compenser. Ainsi, malgré un **solde naturel important** (0,8% sur la même période), la croissance démographique de la Métropole Européenne de Lille demeure faible.

Le territoire métropolitain se caractérise également par sa jeunesse. Il compte une **proportion de jeunes élevée**, la part des moins de 20 ans représentant environ 28% de la population. Toutefois, le vieillissement de la population, phénomène global dans l'évolution de la démographie française lié, entre autres, à l'allongement de l'espérance de vie et au départ à la retraite de la génération des « baby-boomers », va s'accentuer. Cette mutation de la pyramide des âges contribue à profondément modifier le profil démographique du territoire.

Enfin, nonobstant la faible croissance démographique du territoire, l'augmentation du nombre de ménages est cinq à six fois supérieure à l'accroissement démographique métropolitain, entre 1999 et 2011[39]. Cette **spécificité, le desserrement des ménages**, est à la fois liée à l'évolution des modes de vie (décohabitation, familles monoparentales) et à l'arrivée de nombreux étudiants vivant seuls sur le territoire. Ces éléments déterminent un enjeu fort en termes de réponse aux besoins de logement.

……

[37] INSEE 2012
[38] INSEE RGP, 2006, 2011
[39] INSEE RGP, 2006, 2011



Évolution de la population entre 1999 et 2013
(en pourcentage)

- de -0,7 à -0,3
- de -0,3 à 0
- de 0 à 0,8 — Métropole Européenne de Lille : +0,24
- de 0,8 à 2
- supérieur à 2

Frontière
Métropole européenne de Lille

■ PROFIL SOCIO-ECONOMIQUE

Les difficultés liées à l'emploi constituent une clé de compréhension majeure du profil socio-économique de la Métropole Européenne de Lille. En effet, le **taux d'emploi** s'élève à 58,6% dans la métropole, **inférieur de 5 points à la moyenne nationale**[40]. Cela a pour corollaire un **taux de chômage élevé**, plus de 12%, largement supérieur à la moyenne française[41]. Cette situation masque néanmoins des réalités contrastées, les jeunes (15-24 ans) constituant la catégorie la plus exposée au chômage. Enfin, le chômage de longue durée, qui concerne les actifs au chômage depuis plus d'un an[42], concerne une part importante des demandeurs d'emplois (45,2% en 2013[43])

Le **niveau de revenus** au sein de la Métropole Européenne de Lille demeure **globalement faible**, le revenu médian s'élevant à moins de 18 000€, légèrement en dessous de la moyenne nationale, mais très en retrait par rapport aux autres métropoles françaises, celui des agglomérations lyonnaise, bordelaise, nantaise et toulousaine étant supérieur à 20 000€[44]. Pourtant, les tendances de l'économie métropolitaine se reflètent dans la répartition des catégories socio professionnelles du territoire, au sein desquelles la part des cadres se renforce tandis que celle des ouvriers baisse ostensiblement. Toutefois, en dépit de cette part croissante des catégories socio professionnelles supérieures au sein de la population métropolitaine, celle-ci demeure très fragile socialement. La précarité est en effet une réalité tangible au sein de l'ensemble métropolitain où près de 20% des ménages vit sous le seuil de pauvreté (14,3% au niveau national) et où le taux de ménage bénéficiant du RSA est supérieur de 5 points à la moyenne nationale[45]. Sur le plan socio-économique, la métropole est donc dans une dynamique d'accroissement des écarts sociaux.

La lecture spatiale de ces difficultés témoigne de **forts contrastes** au sein du territoire métropolitain. Même si la structure urbaine de la Métropole Européenne de Lille mêle quartiers aisés et quartiers modestes en grande proximité, des secteurs où le phénomène de concentration des difficultés sociales est très important peuvent être identifiés, entre autres, au sein des communes du nord-est (Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Hem et Croix) et au sud de Lille (Lille sud, Faubourg de Béthune, Faches-Thumesnil, Wattignies etc.), mais également dans des secteurs comme Seclin ou Armentières. Toutefois, ne doivent pas être occultés des ensembles de taille plus restreinte dans les tissus urbains mixtes dans diverses communes (Lille, Villeneuve d'Ascq, Marcq en Baroeul, Lambersart etc.)

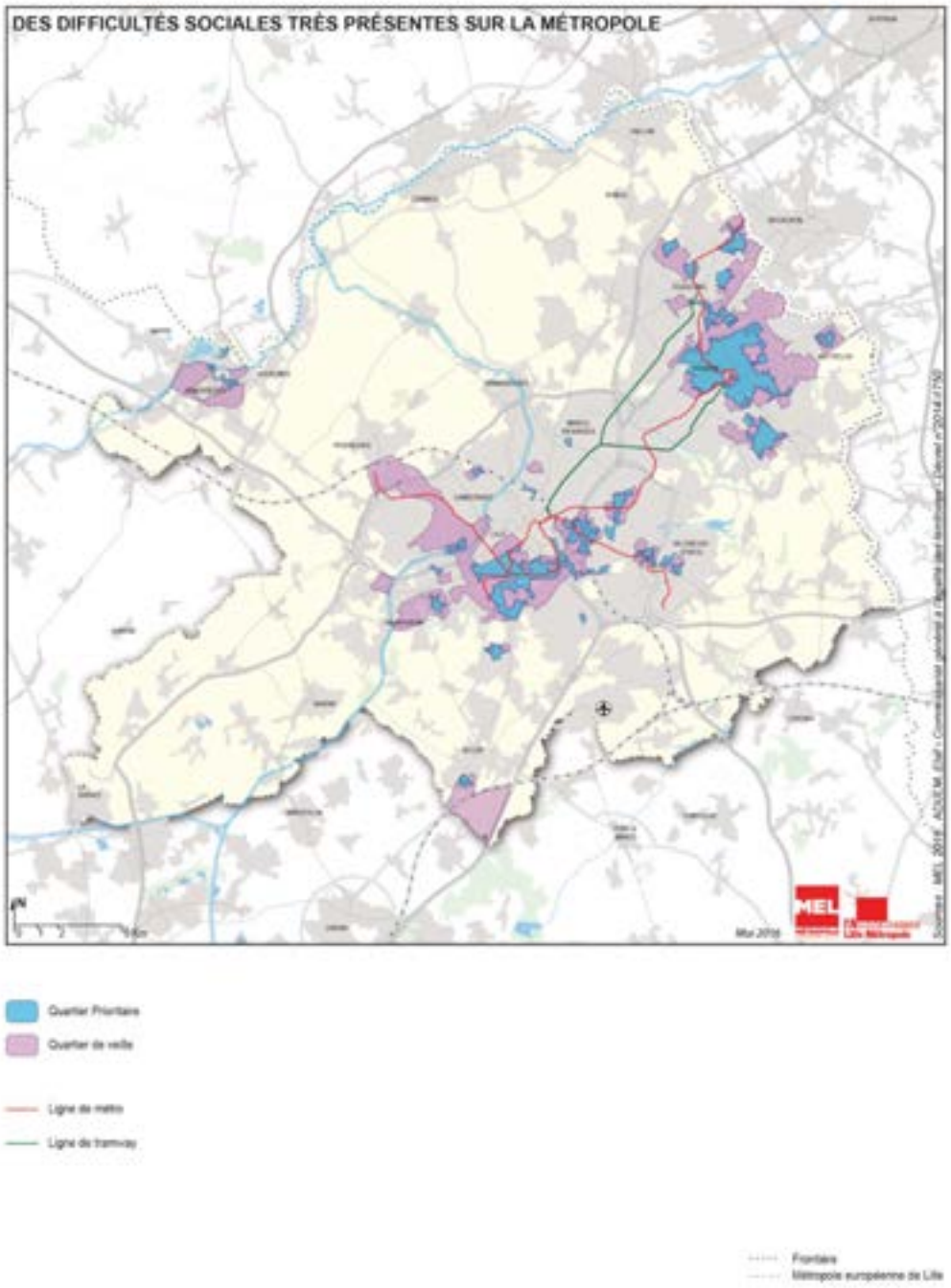
■ LES GRANDS EQUILIBRES/DESEQUILIBRES TERRITORIAUX

A échéance 2035, le SCoT identifie des **scénarios de développement**. Le premier, **tendanciel**, s'inscrit dans le prolongement des tendances démographiques à l'œuvre actuellement. Le second, qui a été retenu dans les choix du SCoT, mise sur le **regain d'attractivité** de la métropole, et correspond donc à une forte augmentation de la population liée à la réduction du déficit migratoire et à une croissance démographique retrouvée.

Bien que divergentes, ces deux perspectives démographiques permettent d'esquisser des enjeux concernant les besoins en termes de logements, d'équipements et d'emplois. Au regard des réalités actuelles du territoire, ces enjeux nécessitent d'être croisés avec les grandes tendances de la métropole (vieillissement progressif, augmentation du nombre de ménages et difficultés liées à l'emploi) et avec les ambitions affichées, notamment en termes d'attractivité résidentielle.

……

[40] INSEE, RGP 2011
[41] Diagnostic économique métropolitain
[42] INSEE
[43] Diagnostic économique métropolitain
[44] INSEE, RGP 2011
[45] Contrat de ville cadre d'agglomération de la MEL 2015-2020


DES DIFFICULTÉS SOCIALES TRÈS PRÉSENTES SUR LA MÉTROPOLE
Quartier Prioritaire
Quartier de veille
Ligne de metro
Ligne de tramway
Frontière
Métropole européenne de Lille

8. LES BESOINS DES ENTREPRISES ET DES ACTIFS

■ LES BESOINS EN EMPLOIS DES ACTIFS ET DES ENTREPRISES DU TERRITOIRE

Le taux de chômage, élevé dans la métropole, met en lumière la **forte inadéquation entre demande et offre d'emploi** sur le territoire communautaire. Celle-ci s'exprime particulièrement par l'accroissement de presque dix points de la part d'actifs au chômage depuis plus d'un an entre 2009 et 2013, s'établissant à 45,2% des demandeurs d'emploi[46]. En termes géographiques, les disparités font apparaître des besoins plus importants dans les territoires en relégation, comme les ex-CUCS où le taux de chômage s'établit à 23,6%, proportion largement plus élevée que dans le reste de la métropole[47].

Le niveau de qualification des actifs influe sur les besoins en emplois du territoire. Certaines compétences développées ne correspondent pas aux attentes des employeurs, ce qui renforce l'inadéquation au niveau de l'emploi. Ainsi, les ouvriers (qualifiés et non qualifiés) représentaient 23% des demandeurs d'emploi en 2015 quand les offres d'emploi relatives à ces compétences ne correspondaient qu'à 13% du total des offres[48]. De plus, la problématique des diplômes obtenus par les demandeurs d'emploi met en exergue à la fois la diversité de leurs profils mais également la similitude des difficultés qu'ils rencontrent. Il apparaît donc que la catégorie des moins diplômés représente la majorité des chômeurs, tandis que la part des plus diplômés augmente au sein de cet ensemble. Par conséquent, l'offre économique actuelle ne répond pas à la diversité des profils constituant la demande d'emploi, ce qui induit des difficultés sur le marché de l'emploi pour les demandeurs.

De même, les employeurs font face à des difficultés de recrutement. Celles-ci s'expliquent par plusieurs raisons, de nature quantitative (pénurie de candidats pour un poste donné) mais également de nature qualitative (profil inadéquat du candidat, difficultés liées aux conditions de travail, déficit d'image de l'établissement recruteur ou encore difficultés liées aux procédures internes de recrutement)[49].

L'enjeu d'ajustement du marché de l'emploi sur le territoire métropolitain est donc incontournable et soulève des problématiques tant économiques que sociales, et ce dans un contexte global où le volume de demandes d'emplois reste inférieure à celui des offres.

Pour permettre une adéquation entre la demande et l'offre d'emplois sur le territoire, mais également le développement de l'emploi, les leviers porteront à la fois sur la montée en compétences des demandeurs d'emploi et le développement d'une offre de formation adaptée, mais également sur les capacités de création d'emplois sur le territoire. Une mise en adéquation des profils des demandeurs d'emploi avec les emplois créés est nécessaire. A cet égard, les domaines d'activités à destination des personnes à faible niveau de diplôme constituent une priorité. Les activités productives, logistiques, et artisanales qui ont fortement disparus doivent être redéveloppées. L'évolution des procédés industriels ont conduit à des activités moins pourvoyeuses d'emplois aujourd'hui, ce qui nécessite également le développement d'activités tertiaires et de services liés à l'économie présentielle moins délocalisable.

……

[46] MEL, Diagnostic économique métropolitain, 2016

[47] MEL, Contrat de ville cadre d'agglomération de la MEL 2015-2020

[48] Comité de bassin d'emploi Lille Métropole, « Le marché du travail dans l'arrondissement de Lille, bilan 2014 », juillet 2015.

[49] Observatoire Partenarial de l'Economie de Lille Métropole, Les (in)adéquations sur le marché du travail métropolitain, avril 2015.

■ STRUCTURE ET DYNAMIQUE DU TISSU ECONOMIQUE METROPOLITAIN

La Métropole Européenne de Lille concentre une **grande part des établissements régionaux** (35,5%), avec une densité d'établissements par habitant supérieure à la moyenne régionale[50], même si elle reste inférieure à la moyenne de l'ensemble des autres grandes métropoles françaises[51]. Le tissu économique du territoire est donc plutôt dense et tend à se renforcer, étant donné le dynamisme des créations d'entreprises (142,7 créations pour 1000 établissements en 2012, supérieur aux moyennes régionale et française[52]). La structure est majoritairement constituée de PME (10 à 249 salariés) et de grands établissements (plus de 250 salariés).

L'économie métropolitaine est portée par le secteur tertiaire (62% des salariés du secteur privé), **et par le commerce** (19,5% des salariés). Même si le secteur du commerce est en recul, la MEL reste la première métropole en termes de commerce extérieur (en nombre d'exportateurs pour 10000 entreprises). La dimension numérique, portée par les nouvelles technologies de l'information et de la communication tend à se renforcer au sein de l'économie métropolitaine. Le secteur est porté par des entreprises importantes du secteur, comme le leader européen de l'hébergement en ligne OVH, par le pôle d'excellence d'Euratechnologie. La récente labellisation nationale « Lille is French Tech » est une reconnaissance de l'écosystème de la métropole et un vecteur de développement de ce secteur à l'avenir.

L'activité agricole est un autre pilier de l'économie métropolitaine, grâce à une surface des espaces agricoles très importante (46% du territoire communautaire, soit environ 28 000 ha[53]). A contrario, **le secteur industriel présente des faiblesses importantes**, alors que le territoire est historiquement une terre d'industrie. Ainsi, la part de l'emploi industriel a très fortement décliné en un peu plus de trente ans, passant de près de 40% à moins de 11%[54], faisant de ce bastion l'une des agglomérations les moins industrielles de France.

Au sein de l'économie métropolitaine, la **sphère présentielle**, qui correspond aux activités de production destinées à la satisfaction des besoins locaux, des résidents ou des touristes, présentes dans une zone donnée, **occupe une place importante**, qui se renforce progressivement, notamment dans le domaine de l'éducation, de la santé et de l'action sociale. En effet, cette sphère de l'économie sociale et solidaire est un élément stable qui répond à des besoins croissants des habitants et à des volontés politiques dans la mesure où elle garantit en plus du rôle social la présence sur le territoire d'un certain nombre d'activités qui ne sont pas délocalisables.

■ L'OFFRE FONCIERE ET IMMOBILIERE D'ACTIVITES

Parmi les premiers besoins des entreprises tant exogènes qu'endogènes, le foncier et avec lui l'immobilier d'entreprise représente un des principaux leviers pour constituer un environnement favorable aux entreprises. Pour ce faire, il doit être disponible en volume, de qualité en terme d'usages et disponible à un prix concurrentiel. **L'offre foncière et immobilière**, qui supporte le développement économique métropolitain**, est importante** en ce qui concerne le tertiaire, la métropole étant le troisième marché tertiaire de France, après les métropoles de Paris et de Lyon en 2015 avec 172.000 m² de bureaux commercialisés en 2015. Une partie de l'offre immobilière de bureau est inadaptée aux nouvelles exigences en terme de fonctionnement, d'efficacité énergétique et nécessite d'être réhabilitée ou convertie. De même, l'offre foncière et immobilière disponible demeure insuffisante ou inadaptée en termes de fonctionnalité et de coût pour des activités de production, d'artisanat ou de logistique. Ces activités, dont les capacités contributives en matière immobilière sont les plus restreintes, manquent de grandes surfaces d'implantation. Cette insuffisance de l'offre constitue d'ailleurs un frein à l'accueil et au maintien des entreprises endogènes, notamment les TPE et PME[55].

La métropole dispose d'une histoire liée à la révolution industrielle dans laquelle les grandes implantations industrielles ont façonné le territoire urbain avec une forte mixité de fonctions. L'importance des départ des activités vers la périphérie posent la problématique des l'éloignement des zones résidentielles et de l'offre en transport en commun. Cette migration des activités productives et artisanales vers la périphérie s'explique par l'évolution des outils industriels, le coût et

……

[50] Diagnostic économique métropolitain

[51] Les agglomérations de comparaison sont celles de Lyon, Marseille, Toulouse, Montpellier, Bordeaux, Nantes, Rennes et Strasbourg.

[52] Insee (diagnostic économique métropolitain)

[53] OCCSOL 2015

[54] Diagnostic économique métropolitain

[55] PMDE 2015 - 2020

la rareté foncière et immobilière dans les secteurs centraux, ainsi que les conflits d'usages et les difficultés d'acceptation des activités en forte proximité des logements désormais occupés par d'autres que les employés des entreprises. La **disparition des activités industrielles et artisanales dans les centres urbains** est avant tout due aux nombreuses fermetures.

Face à un niveau de désindustrialisation alarmant, la MEL entend au travers de son Plan Métropolitain de Développement Economique (PMDE) 2015 -2020 développer l'emploi industriel en soutenant le tissu industriel existant, ainsi que la création et l'implantation d'activités industrielles nouvelles et innovantes. Désormais, le tissu métropolitain industriel se compose de façon croissante d'**entités de production de petite taille** dont les activités entraînent **peu de nuisances** pour l'environnement immédiat et peuvent lorsqu'ils sont bien gérés s'insérer en milieu urbain dense. Tout comme la petite industrie, le développement de l'immobilier artisanal peut être envisagé en milieu urbain, notamment en intégrant une offre résidentielle couplée à des locaux d'activités, et ce d'autant qu'un quart des entreprises artisanales métropolitaines exerce une activité relevant de la sphère présentielle. Au regard du potentiel en renouvellement urbain de la métropole, celui-ci doit être mis à profit pour de nouvelles activités économiques à accueillir. La MEL porte et anime une démarche de labellisation de « **parcs d'activités du 21eme siècle** », impliquant les partenaires publics et opérateurs privés du développement économique afin de construire des parcs d'activités plus intégrés à leur environnement. L'objectif est également de démontrer que la présence des activités en ville est non seulement souhaitable, mais est aussi facteur de qualité urbaine et de qualité du cadre de vie.

Le bilan de la **politique dite des «1000 ha »** reste en demi-teinte (900 ha acquis et 600 ha livrés) : les processus d'aménagement étaient souvent trop longs du fait de l'absence de réserves foncières anticipatrices et les marges de manœuvres budgétaires du public (MEL et CCI) avaient fortement diminué. L'établissement a donc développé une politique immobilière de soutien à l'initiative privée qui a montré son intérêt et qu'il convient de poursuivre avec volontarisme pour sortir des bâtiments d'activités en phase avec les besoins du marché et la capacité contributrice des entreprises et des artisans. Le privé a en effet pris une part grandissante dans l'aménagement économique (1/3 de l'effort). Il ne peut toutefois répondre à tous les besoins.

Les besoins totaux pour des activités ont été estimés à **2500 ha à l'horizon 2035**. Une majeure partie des réponses à ces besoins notamment pour les **activités tertiaires** comme les services doivent se faire en **renouvellement urbain**. La revivification des espaces économiques sur eux-mêmes (friches industrielles, parcs d'activités anciens, …) permettra également de répondre au maximum à ces besoins. Cependant l'offre doit être complétée par des **espaces nouveaux en extension urbaine** à destination de l'économie pour répondre à tous les besoins et notamment ceux dont la nature de l'activité ou les besoins d'accessibilité sont **incompatible aves une localisation en ville**. Par ailleurs, la densité des parcs d'activités et des implantations des entreprises est à améliorer afin d'optimiser au mieux le foncier économique.

La Métropole a également vu se développer de nouvelles polarités commerciales en entrées de villes et en franges du territoire métropolitain, voire sur des zones d'activités. Ces nouveaux espaces accueillent des commerces répondant aux besoins des salariés des entreprises voisines, et des habitants qui les fréquentent sur le chemin domicile-travail. En même temps la dynamique commerciale des **centres villes** s'est dégradée. Les centres villes des grandes communes métropolitaines sont confrontés aux fermetures successives de commerces, qu'il s'agisse de grandes enseignes ou de commerçants indépendants. Leur **reconquête commerciale** passe par des actions de **requalification urbaine et d'animation**, de réhabilitation immobilière des locaux commerciaux, de densification en termes d'emplois et d'habitants. Le fort développement des commerces de périphérie interpelle sur l'équilibre du territoire en termes de mobilité et d'accès des commerces à tous.

9.LES BESOINS EN HABITAT

Les besoins en habitat sont alimentés par l'évolution du nombre et des profils des ménages qui renvoient à des situations sociales, financières, professionnelles et familiales diverses. Ils sont évalués d'un point de vue quantitatif mais aussi qualitatif (typologie et accessibilité financière). Au-delà des réponses en logements classiques, ces besoins appellent également à des réponses spécifiques liés à des situations de grandes difficultés sociales (habitat adapté ou hébergement) ou un mode de vie particulier (communauté des gens du voyage).

■ DES BESOINS DE CONSTRUCTION ESTIMES A 6 000 LOGEMENTS / AN

Sous l'effet des changements de modes de vie (décohabitation, familles monoparentales, etc.) et du vieillissement, le nombre de ménages augmente beaucoup plus vite que la population : entre 2006 et 2011, la croissance du nombre de ménages a été de +0,64%, alors que la croissance démographique sur la même période n'était que de 0,11%[56]. Les besoins sont également influencés par les retards de construction qui se sont cumulés depuis 2008 et par la restructuration du parc existant. Les besoins de construction sont estimés à 6 000 logements / an par le Programme Local de l'Habitat et le SCoT. La production globale actuelle tend aujourd'hui vers cet objectif. Le marché reste tendu, comme en témoigne par exemple le mouvement important de divisions des logements existants : on estime à 1600 environ le nombre de logements créés annuellement suite à division, dans des conditions ne répondant pas toujours à des critères satisfaisants de qualité. Les dynamiques de production sont très différenciées selon les communes. Lille porte près d'un quart de de la production en volume. Les territoires de la couronne nord et de la couronne sud se démarquent par un niveau de construction élevé. Les nouveaux logements sont en grande majorité des logements collectifs à destination des investisseurs. Ce phénomène conjugué à la forte concurrence de l'ancien dominé par la maison individuelle avec des niveaux de prix inférieurs, crée une inadéquation des nouveaux produits aux capacités financières des ménages souhaitant accéder à la propriété.

■ UNE NECESSAIRE ADAPTATION DE L'OFFRE AUX BESOINS

La diminution régulière de la taille des ménages, qui est passée de 2,5 personnes par ménage en 1999 à 2,3 en 2011[57] impacte par ailleurs directement les besoins en logements en termes de typologie. Elle s'explique en premier lieu par le vieillissement de la population, moins sensible qu'ailleurs mais qui doit être anticipé à travers la production d'une nouvelle offre adaptée et l'adaptation des logements existant au maintien à domicile. La baisse du nombre de personnes par ménage est également le résultat des décohabitation, séparations, qui vont de pair avec des évolutions notables des modes d'occupation (garde alternée…) et nécessitent une diversité de types, de surfaces et d'organisation interne des logements pour répondre à de nouveaux besoins.

Au regard du faible revenu des ménages du territoire (le revenu médian étant inférieur à la moyenne nationale et à la plupart des grandes agglomérations françaises) et de la forte augmentation du prix du logement dans la dernière décennie, les **besoins en logements sociaux et abordables sont significatifs**. En effet, 60% des ménages de la Métropole Européenne de Lille sont éligibles au logement HLM, proportion qui approche 70% dans le territoire roubaisien. Les 50 800 demandes en stock au 1er janvier 2016 pour 12 000 attributions en 2015, et le délai moyen de 18 mois sont d'autres indicateurs de l'importance des besoins en logement social. Par ailleurs, près de 6 ménages sur 10 ne peuvent acheter aujourd'hui un logement neuf sur le territoire. Les difficultés d'accès au logement sont donc réelles quel que soit le statut d'occupation : les ressources de 71% des locataires du parc privé et de 43% des propriétaires occupants sont inférieures au plafond HLM.

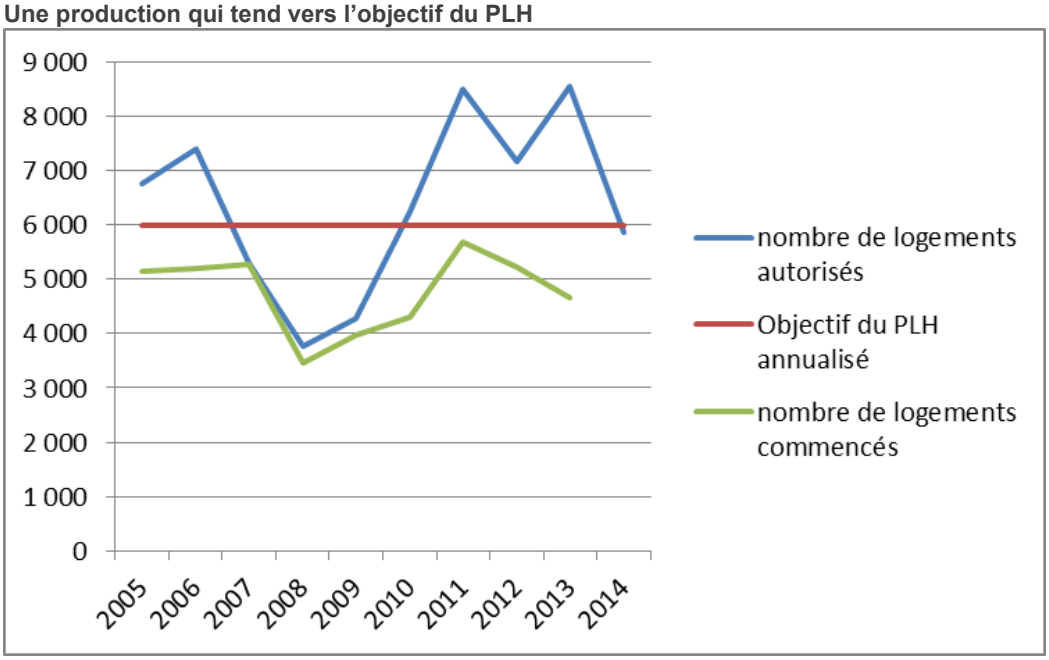
Sous l'impulsion de la MEL et de ses partenaires, la production de logements sociaux connaît une réelle stabilité autour de 2000 logements sociaux et très sociaux par an, qui répond à l'objectif fixé par le PLH. Cette production devra être intensifiée dans les prochaines années pour compenser les démolitions qui interviendront dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau programme de renouvellement urbain. Cela requiert l'effort de tous les partenaires (MEL, Etat, bailleurs, communes) notamment à travers la mobilisation de foncier adapté pour la reconstitution de l'offre et le maintien de l'accessibilité financière des logements. Les besoins en logements locatifs intermédiaires et en accession abordable sont également élevés. Le PLH fixe un objectif de construction de 2000 logements par an, qui n'est pas atteint aujourd'hui, compte tenu notamment des coûts de production.

……

[56] INSEE, RGP 2006, 2011

[57] INSEE, RGP 2006, 2011

Une production qui tend vers l'objectif du PLH



Source : SITADEL, date réelle

■ DES BESOINS SPECIFIQUES

Les besoins en habitat adapté (logement à loyer social associé à un accompagnement social telles que les maisons relais ou les résidences sociales) et en hébergement d'urgence ou d'insertion pour des publics en très grandes difficultés sont en constante progression sur le territoire. Ce type de structures constitue des passerelles vers le logement autonome, voire une alternative à ce dernier dans le cas de l'habitat adapté. Si l'offre en habitat adapté s'est étoffée ces dernières années, l'offre en hébergement s'est en revanche peu développée et reste inégalement répartie sur le territoire.

■ L'ACCUEIL DES COMMUNAUTES DE GENS DU VOYAGE ET L'OFFRE D'HABITAT DIVERSIFIEE

La communauté des gens du voyage présente également des besoins spécifiques liés à leur mode de vie itinérant et en groupe familial. L'accueil des gens du voyage fait ainsi l'objet d'une législation spécifique (loi dite Besson du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage) traduite sur le territoire dans le schéma départemental d'accueil des gens du voyage 2012-2018. Ce dernier prescrit la réalisation de 655 places en aires d'accueil et de 560 places en terrain de passage pour la MEL. Il reste 216 places en aires d'accueil et 160 places en terrain de passage à réaliser. 22 communes sur 42 concernées de plus 5 000 habitants n'ont pas répondu à leurs obligations.

Indissociable du mode de vie itinérant, l'ancrage territorial est également une réalité dont découle des besoins d'habitat spécifique. Environ 300 familles résident en effet à l'année dans les aires d'accueil du territoire. Les obstacles rencontrés par certains communes pour se conformer à leurs obligations conjugué à ce besoin d'ancrage territorial des gens du voyage, conduit aujourd'hui à une situation de pénurie de places qui a pour conséquences la persistance de stationnement illicites et des préjudices qu'ils entraînent. Au vu de ce constat, les attentes sont fortes d'offrir des places aux groupes itinérants. En parallèle de ces nouvelles places, il s'agit, pour toutes les communes, de développer des solutions d'habitat, sous toutes ses formes (habitat diffus, terrain familial, habitat mixte permettant de conserver la caravane, etc.) pour les familles souhaitant un lieu de résidence fixe. Les futures opérations nécessiteront de s'appuyer sur une connaissance fine des besoins des gens du voyage à laquelle le prochain schéma départemental contribuera.

7

■ UN PARC DE LOGEMENTS MAJORITAIREMENT ANCIEN ET NE REPONDANT PAS A TOUTES LES DEMANDES

La structure du parc se caractérise d'abord par son **ancienneté**, 35,5% des logements ayant été construits avant 1946, ceci soulevant des enjeux en matière d'intervention sur l'habitat privé dégradé et de précarité énergétique des ménages. La **prédominance des maisons individuelles** (54,4% de l'ensemble) est également spécifique à la Métropole Européenne de Lille. Par ailleurs, la typologie des logements est marquée par **l'importance des logements de taille moyenne** (3 ou 4 pièces) ceux-ci représentant 47% du parc à l'échelle de la métropole. Enfin, la **problématique des logements indignes** est prégnante sur le territoire, le parc privé potentiellement indigne (PPPI) s'établissant à 11% de l'ensemble du parc, ce qui induit des besoins d'intervention important sur le parc existant. Une forte inadéquation entre la structure du parc et les besoins en logements peut être identifiée. En effet, les modalités d'occupation mettent en exergue **l'inadéquation entre l'offre de logements et les besoins des ménages** du territoire métropolitain. Les situations de sur-occupation, 1 ménage sur 5 sur l'ensemble du parc et de sous-occupation, 3 ménages sur 5 en propriété occupante, illustrent ce décalage entre offre et occupation de logements au sein de la métropole. De même, la faible part du logement social dans la structure du parc pose problème, quand 2 ménages sur 10 se trouvent sous le seuil de pauvreté et que 6 ménages sur 10 sont éligibles au logement social, alors que seulement 26% des logements peuvent répondre à cette demande spécifique. Ainsi, la structure du parc peine à répondre, dans la diversité de son offre, aux dynamiques démographiques actuelles et aux besoins de publics spécifiques, notamment en ce qui concerne les logements sociaux. Pour ceux-ci, la pression de la demande est très forte (4 demandes pour 1 attribution), ce qui contribue à un délai d'attente élevé (18 mois). Afin de répondre aux besoins en logements, le **parc de la métropole est en augmentation**, ayant crû de 4% entre 2006 et 2011. L'objectif du PLH 2012-2018 de construction de 6000 logements par an témoigne de cet effort. A mi-parcours, le bilan est d'ailleurs positif, la production de logements tendant vers l'objectif du PLH, comme le démontre la confrontation entre les nombres de logements autorisés (non encore commencés avec permis de construire favorable) et commencés (mis en chantier) que l'on peut considérer comme la réalité de la production de logements. Néanmoins, dans l'ensemble, l'évolution des prix des logements est déconnectée de celles des revenus. En effet, les prix demeurent très souvent supérieurs aux capacités financières des ménages, quand les loyers ont augmenté de 60% en 10 ans dans le parc privé. **L'inadéquation des offres de logements par rapport à la demande** induit une très forte tension sur certains segments du marché. **L'accès au logement peut être très difficile**, notamment pour les ménages aux revenus intermédiaires et modestes.

■ UN REEQUILIBRAGE DE L'OFFRE DE LOGEMENTS A OPERER POUR ACCOMPAGNER LES PARCOURS RESIDENTIELS

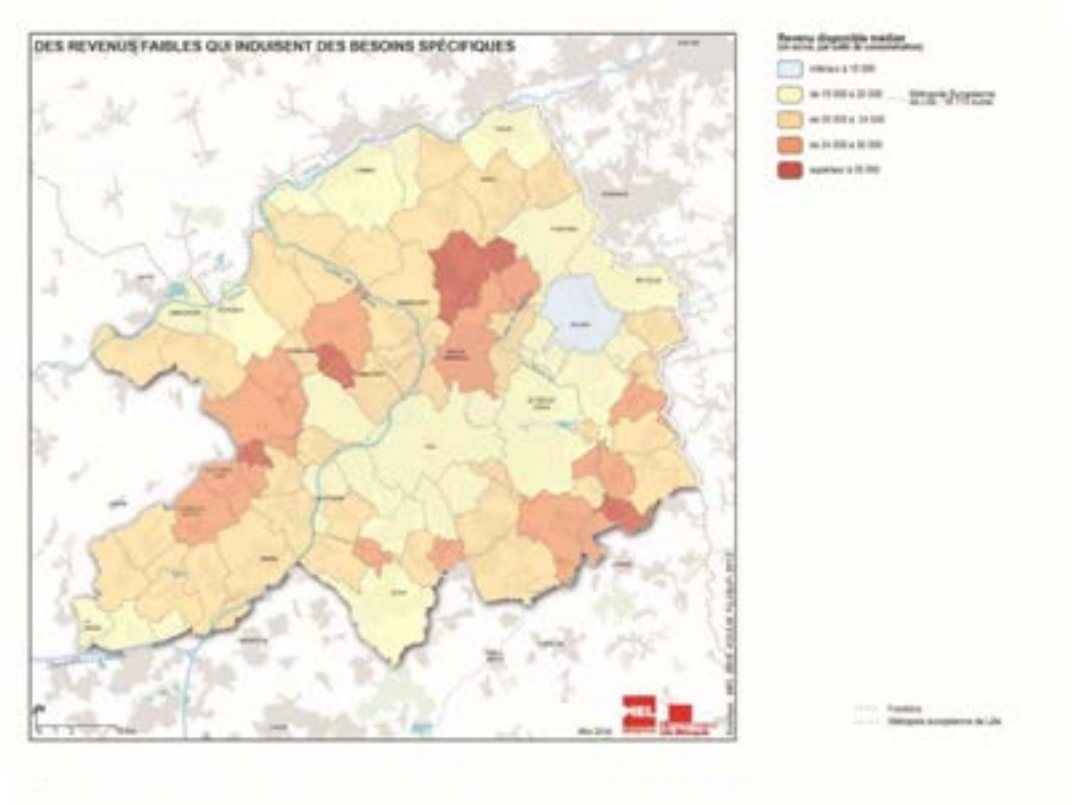
L'offre de logements est inégalement répartie sur la Métropole et reflète les fortes spécialisations démographiques et sociales des territoires. Ces dernières se sont renforcées dans la dernière décennie, sous l'effet conjugué de la paupérisation des ménages résidant dans les quartiers fragiles, en habitat social ou privé, et des flux résidentiels internes et externes à la métropole. Le **parc social est concentré** sur certains territoires de la métropole : Lille et les communes du nord est de l'agglomération (Roubaix, Tourcoing, Hem, Wattrelos, Mons-en-Baroeul, Villeneuve d'Ascq). A contrario, 31 communes sont concernées par les objectifs de rattrapage posés par l'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (communes de plus de 3500 habitants dont le taux de logement social est inférieur à 25%). Le **parc locatif privé** est quant à lui fortement présent sur le territoire de **Lille-Lomme-Hellemmes** où l'on retrouve quasiment la moitié du parc locatif privé de la MEL. Ce parc est composé majoritairement de logements collectifs. Sur le territoire de Lille-Lomme-Hellemmes, il accueille davantage de personnes seules, notamment des étudiants, qui occupent près d'un logement locatif privé sur deux. Ce parc locatif lillois joue par ailleurs un rôle important dans les parcours résidentiels des jeunes actifs et jeunes ménages.

Dans le nord est de la métropole et en particulier à Roubaix, le parc privé locatif ou en propriété occupante concentre les difficultés : majoritairement ancien et souvent dégradé, ce parc accueille une part importante de ménages fragiles en situation de précarité[58]. Il joue un rôle important dans le processus de paupérisation de certains quartiers et donne lieu à des situations préoccupantes de mal-logement.

La plupart des **territoires périurbains** sont quant à eux marqués par le modèle de la **maison individuelle de grande taille** (T4 et plus) en propriété occupante, fortement recherché par les ménages avec enfants. La

[58] Etude 2015 sur les mobilités résidentielles dans l'Aire Métropolitaine de Lille et dans la métropole lilloise, ADULM, Yoan Miot, 2015

politique de l'habitat s'attache à opérer un **rééquilibrage territorial** de l'offre afin de mieux accompagner les ménages dans leurs parcours résidentiels et contribuer à l'équilibre social des territoires.



■ CONCLUSION : A RETENIR

Atouts	Faiblesses
Un territoire jeune	Un territoire peu attractif, avec un solde migratoire négatif
Un territoire attractif pour les étudiants	Une forte croissance du nombre de ménages sans augmentation de la population, induisant des besoins en logements importants : 6000 par an
Un tissu économique dense et créateur d'emplois, porté par le secteur tertiaire, le commerce, l'économie numérique et l'agriculture	Un taux de chômage important, et une grande part de la population en situation de précarité
Un marché dynamique en matière d'offre immobilière de bureaux	Un manque d'offre foncière pour les activités du secteur secondaire et une migration des activités productives, commerciales et artisanales vers la périphérie

Enjeux
Un besoin en logements importants, lié notamment au desserrement des ménages
Une meilleure répartition des ménages précaires pour favoriser la mixité sociale
La mise en adéquation de l'offre de logements avec les capacités d'acquisition des ménages et leurs besoins spécifiques (typologie, adaptation des logements en direction de certains publics…)
L'intensification de la production de logements sociaux et abordables pour répondre aux difficultés d'accès au logement et à la démolition des logements dégradés
La définition d'emplacements pouvant accueillir les communautés des gens du voyage, nomades ou sédentaires
La répartition d'une offre diversifiée sur l'ensemble du territoire pour diminuer les concentrations des difficultés sociales sur certaines communes
La mise en adéquation de la demande et de l'offre d'emplois pour diminuer le taux de chômage
Le déploiement des activités des secteurs secondaire tertiaire pour répondre aux qualifications des habitants et diminuer la délocalisation à l'avenir
Le maintien et le développement des activités productives et artisanales peu nuisibles dans les centres, pour faciliter l'accès à l'emploi et proposer des tissus urbains de qualité
L'apport d'une réponse aux besoins en foncier des entreprises grâce à la mobilisation de 2500 ha à l'horizon 2035, dont une majeure partie en renouvellement urbain
Le maintien et le développement des pôles commerciaux en centre-ville

10. PROFIL ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

■ CHIFFRES CLES

- Une couverture forestière 10 fois plus faible que sur le reste du territoire national
- Production de près de 60 millions de m^3 pour l'alimentation en eau potable du territoire, provenant de la nappe de la craie (56%), de la Lys (25%), du carbonifère (19%),
- Environ 2650 ha artificialisés dans l'aire d'alimentation des captages sud de Lille,
- 8 % du territoire est concerné par la présence de zones humides ou à dominante humides dont 920 ha sous la pression du développement urbain (zones U ou AU du PLU 2004),
- 73% de la population du territoire exposée à des niveaux de bruit routier reconnus gênants, 5% à des niveaux dépassant la valeur limite réglementaire,
- + 1,37°C d'augmentation de la température à Lille entre 1955 et 2013 ; estimation d'une augmentation à + 2,5°C d'ici 2100,
- Plus de 1000 sinistres liés au ruissellement pluvial entre 1995 et 2005 et 2 500 ha en zone d'aléa effondrement,
- Émissions de 7,3 tonnes de gaz à effet de serre par habitant en 2007, dont 47% provenant des transports et 40% des bâtiments,
- Augmentation des consommations d'énergie du territoire de 36% entre 1990 et 2007 notamment dans les bâtiments et les transports, en raison de la tertiarisation des activités,
- 8 500 km de réseaux de distribution électrique pour 560 000 abonnés, 5 500 Giga Watt heure d'électricité distribuée par an environ soit environ 4 fois la production d'EnRR éolien dans les Hauts-de-France,
- 3 900 km de réseaux pour la distribution de gaz pour 310 000 abonnés et une couverture complète sur l'ensemble des communes. 7 200 Giga Watt heure de gaz distribué par an environ et 1er réseau gaz avec injection de bio-méthane en France (1er site Français à avoir injecté en 2010 du bio-méthane dans le réseau gaz, avec le centre de valorisation organique de Sequedin),
- 82 km de réseaux de chaleur urbains publics pour une production de 575 Giga Watt heure livrés environ (45 % habitat et 55 % tertiaire) soit 40 000 équivalents logements,
- Une production d'énergie renouvelable d'environ 600 GWh en 2007 soit 1,7% de la consommation énergétique finale du territoire mais un potentiel de développement très important
- 1300 hectares d'espaces naturels et de loisirs,
- L'espérance de vie à 30 ans pourrait augmenter de 6 mois si les concentrations moyennes annuelles des particules fines et ozone respectaient les préconisations de l'OMS.

■ UNE METROPOLE PHYSIQUEMENT ANCREE DANS L'EUROPE DU NORD-OUEST

La métropole appartient à l'immense plaine de l'Europe du nord qui se continue au-delà de la frontière vers la Moyenne et la Basse Belgique. Son **ancrage dans l'Europe du nord-ouest** provient donc avant tout de ses **caractéristiques physiques**. Globalement plane, son altitude est peu élevée (maximum de 60 mètres dans le Ferrain), avec quelques éléments de reliefs à pente généralement douce (petites buttes-témoins du Ferrain, plateau du Mélantois, cordon des Weppes), apportant de la diversité et rythmant les paysages. S'inscrivant dans le bassin versant de l'Escaut, son **réseau hydrographique est composé de cours d'eau faiblement encaissés et de faibles débits** qui s'écoulent lentement vers la Belgique. Les principaux sont la Lys, la Deûle, la Marque. Ils ont été aménagés pour assurer l'alimentation en eau des villes par l'interconnexion de bassins versants d'abord, la navigation en lien avec les industries textile et sidérurgique ensuite, entraînant une forte artificialisation donc une perte de naturalité ainsi qu'une aggravation du ruissellement et une augmentation du risque d'inondation. Le réseau hydrographique majeur du territoire est complété d'un chevelu plus ou moins dense de petits cours d'eau, becques ou courants. Il est particulièrement important dans le bassin de la Lys (nord-ouest du territoire).

■ DES CARACTERISTIQUES GEOLOGIQUES DECISIVES POUR LA RESSOURCE EN EAU DU TERRITOIRE ET SES QUALITES AGRONOMIQUES

Le substrat est majoritairement calcaire recouvert de formations argileuses, limoneuses et sableuses qui s'étendent vers les Flandres. Cette **géologie est déterminante pour les ressources en eau** (les

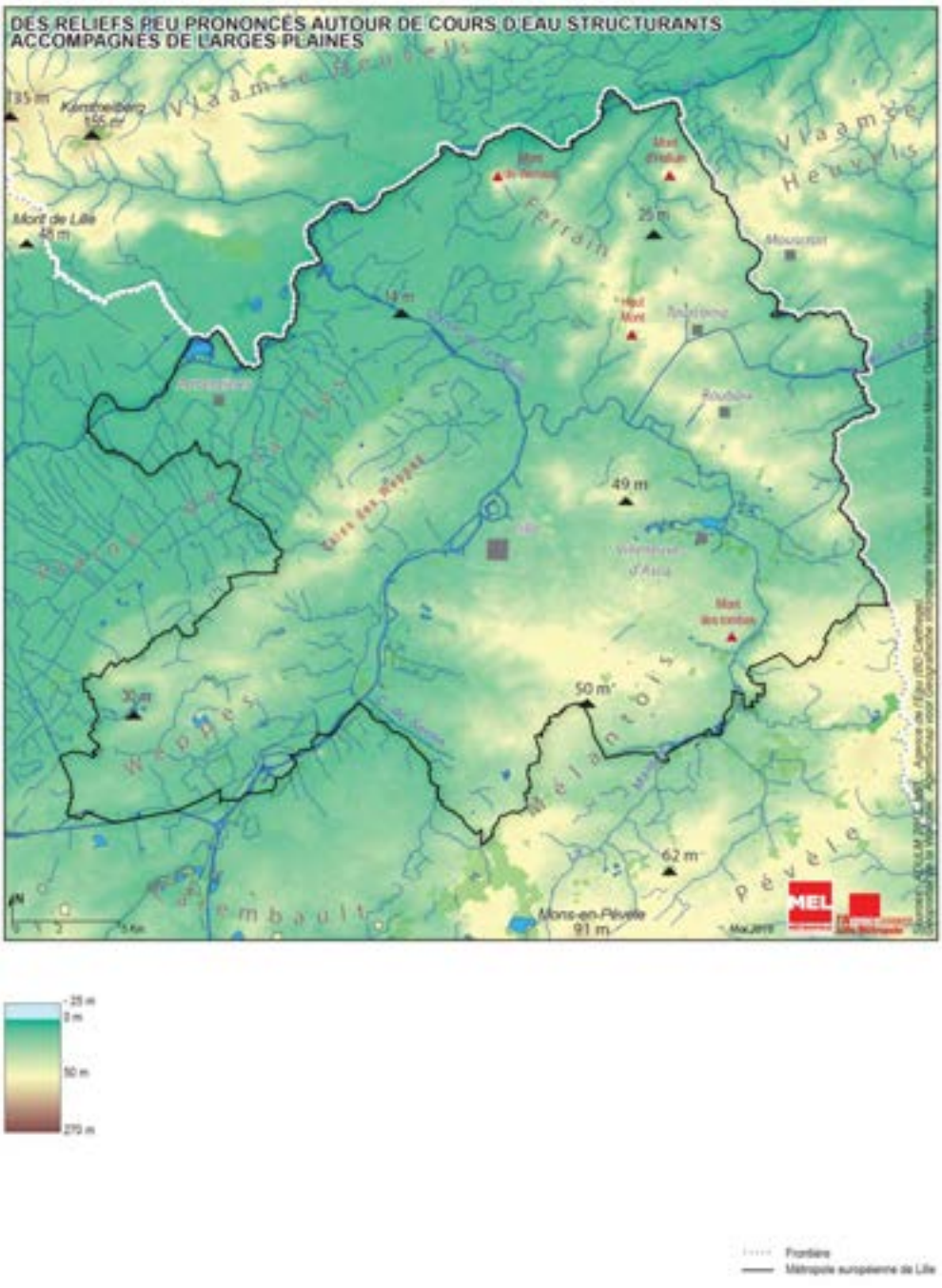
formations crayeuses contiennent une importante nappe d'eau qui constitue la première ressource en eau potable du territoire) mais explique aussi la sensibilité du territoire aux mouvements de terrain. Les sols limoneux offrent un **fort potentiel agronomique**. L'agriculture occupe près de la moitié des sols, elle est diversifiée, avec une présence de l'élevage à l'herbe, favorable à la qualité environnementale du territoire.

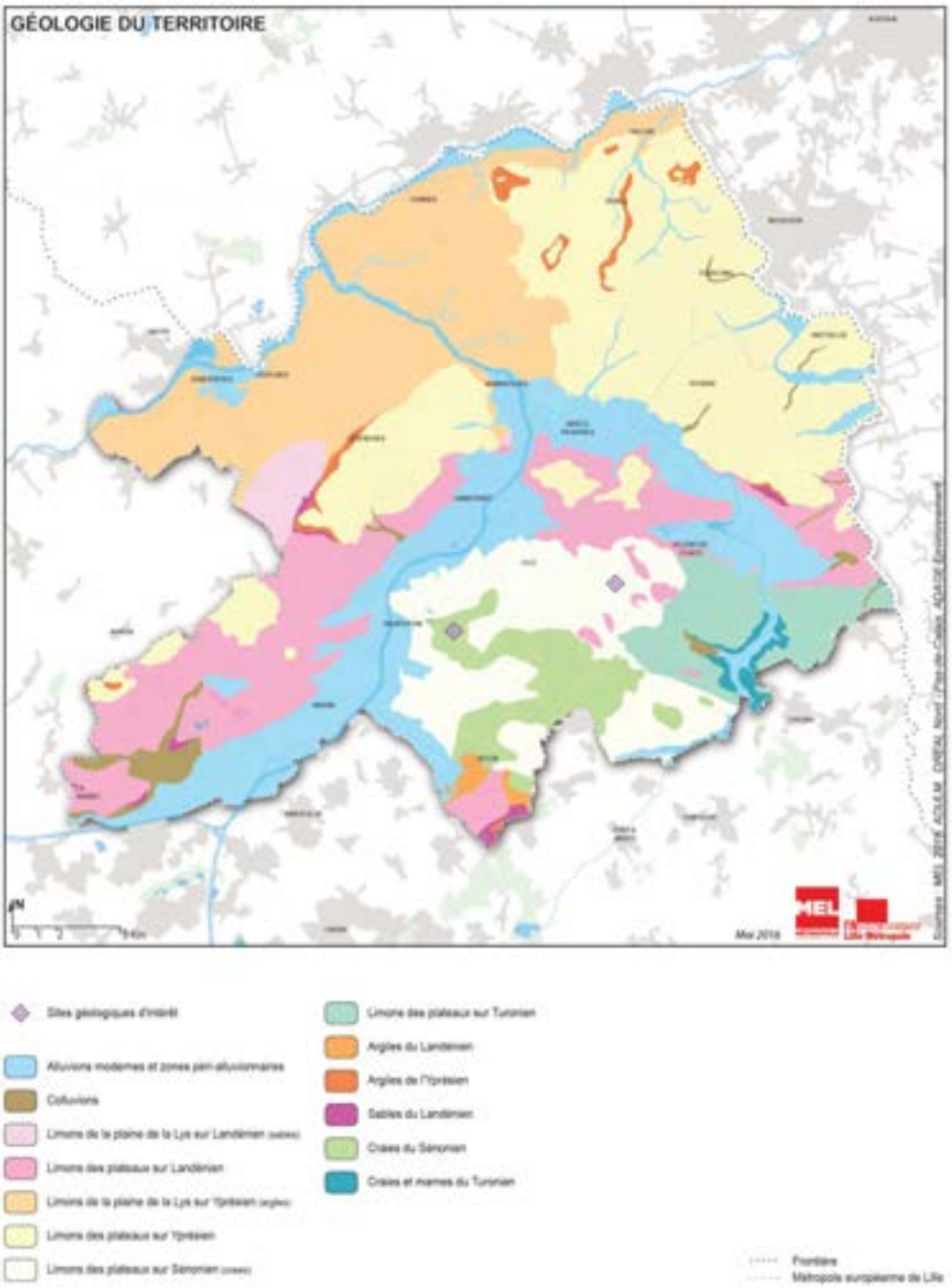
■ UNE RESSOURCE EN EAU SENSIBLE AU DEREGLEMENT CLIMATIQUE

Le **climat est de type tempéré océanique**, caractérisé par des amplitudes thermiques saisonnières faibles, des hivers doux et pluvieux, des étés frais et relativement humides, un total annuel des précipitations relativement fort, réparti régulièrement sur l'année, des vents dominants ouest / sud-ouest. . Le territoire connaît déjà une augmentation moyenne de la température de 1,37°C, entre 1955 et 2013[59]. La modélisation des évolutions climatiques à venir indique une hausse de température moyenne annuelle, avec plus de jours chauds voire extrêmement chauds, des périodes de fin de printemps et d'été de plus en plus sèches, moins de jours de pluie par an mais des événements à fort cumul de précipitations. La sensibilité du territoire au changement climatique est principalement liée aux ressources en eau (dans un contexte d'équilibre quantitatif déjà fragile, possibilité de conséquences sur la recharge de la nappe en hiver, sur la quantité de ressources disponibles en période estivale, risque de concurrence sur la ressource…) et aux effets de la chaleur en milieu urbain.

……

[59] Source : Météo France


DES RELIEFS PEU PRONONCÉS AUTOUR DE COURS D'EAU STRUCTURANTS
ACCOMPAGNÉS DE LARGES PLAINES
135 m
Kemmelsberg
156 m
Mont de Lille
48 m
Mont d'Halluin
25 m
Mouvaux
Ferrain
Roubaix
49 m
Mont des cantons
50 m
62 m
Mons-en-Pévèle
91 m
Weppes
Pévèle
Frontière
Métropole européenne de Lille


GÉOLOGIE DU TERRITOIRE
Sites géologiques d'intérêt
Alluvions modernes et zones péri-alluvionnaires
Colluvions
Limons de la plaine de la Lys sur Landénien (sables)
Limons des plateaux sur Landénien
Limons de la plaine de la Lys sur Yprésien (argiles)
Limons des plateaux sur Yprésien
Limons des plateaux sur Sénonien (craies)
Limons des plateaux sur Turonien
Argiles du Landénien
Argiles de l'Yprésien
Sables du Landénien
Craies du Sénonien
Craies et marnes du Turonien
Frontière
Métropole européenne de Lille
Mai 2018

11. DES ESPACES NATURELS ET FORESTIERS PEU PRESENTS, A PRESERVER ET RECONQUERIR

■ UN TERRITOIRE PEU BOISE, LIE A SON CARACTERE AGRICOLE

La particularité de la métropole de Lille est d'être avant tout un territoire agricole. Cette spécificité implique a contrario que le territoire soit très peu boisé. En effet, seuls 3% de sa surface présentent une couverture forestière, contre 31% en moyenne nationale. En outre, les bois sont de petite taille, morcelés et dégradés, ce qui nuit à leur qualité écologique en ne permettant pas aux espèces spécifiques à ces milieux de s'y installer. Cependant, ces bois ont un rôle écologique important à jouer dans la continuité de la trame verte et bleue du territoire. Les essences qu'ils abritent sont représentées à 90% par des feuillus, dont beaucoup de peupleraies (environ un quart des surfaces).

■ DES POLITIQUES VOLONTARISTES POUR LUTTER CONTRE L'EROSION DES FORETS

Forte de ce constat, la MEL s'est engagée depuis le début des années 2000 dans une politique de reboisement importante, issue de son Plan de développement des espaces naturels métropolitains et de la politique de boisement régionale. En 2013, elle a engagé une stratégie métropolitaine pour la préservation des boisements existants et le développement des surfaces boisées. Une première phase d'expérimentation menée sur la période 2014-2016 a abouti au boisement de 14 sites représentant une surface de 15 hectares. Enfin, en 2016, elle a réaffirmé cette volonté en délibérant sur sa stratégie de développement des espaces naturels métropolitains. Différents projets de reboisement y sont inscrits, dont notamment :

- le reboisement de la Platière à Emmerin, qui permettra de créer une couverture forestière bénéfique à la préservation des champs captant,
- la requalification du bois de Chéreng, peupleraie en zone humide présentant un fort potentiel écologique,
- la requalification d'un espace boisé sur le site Meillassoux, à cheval sur les communes de Hem et Villeneuve d'Ascq.

Les objectifs poursuivis par ces différents projets sont la lutte contre l'érosion de la forêt, l'optimisation du fonctionnement des continuités écologiques, l'amélioration du cadre de vie, la préservation des ressources, notamment aquatiques et l'adaptation au changement climatique. Cependant, les politiques volontaristes mises en place n'ont à l'heure actuelle pas encore permis d'inverser la tendance à la déforestation sur le territoire.

■ DES ESPACES NATURELS PETITS, FRAGMENTES ET PEUPLES D'ESPECES PRINCIPALEMENT COMMUNES

L'offre en espaces de nature reste très inégale selon les secteurs. Ces espaces sont en outre souvent petits, très diffus sur le territoire et ne permettent donc pas à l'écosystème métropolitain d'assurer la viabilité du maintien des espèces. La surface de la métropole couverte par des espaces reconnus d'intérêt écologique est d'environ 10%, soit près de 6 000ha. C'est le long des grands cours d'eau qu'on les retrouve le plus, vallées de la Lys, de la Marque et de la Deûle, qui jouent un rôle prépondérant dans le fonctionnement des continuités écologiques du territoire, puis dans les espaces agricoles prairiaux et bocagers. Divers inventaires permettent de les repérer :

- Les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF), de type 1 (entités remarquables pour leurs habitats ou espèces), ou de type 2 (grands ensembles peu modifiés par l'homme offrant des potentialités biologiques importantes)
- Les sites d'intérêt écologique (SIE) inventoriés à l'échelle de l'arrondissement et présentant une richesse biologique avérée ou potentielle (inventaire réalisé en 1992, la dernière actualisation ayant été conduite en 2006)
- Les espaces naturels sensibles inventoriés par le Département, représentant 370 ha.

Les espaces naturels sont fortement marqués par la forte anthropisation du territoire. La part d'espèces floristiques exogènes (45%) le démontre. Le risque encouru qu'à terme cette flore extérieure vienne perturber les écosystèmes et devienne invasive est réel. La flore indigène présente est pour sa part majoritairement commune et peu représentative des différents milieux écologiques présents sur la métropole.

Compte-tenu de la faible proportion de grands espaces naturels, la faune répertoriée est elle aussi relativement commune. En outre, elle est menacée par la destruction et l'artificialisation des milieux humides, la qualité globalement médiocre des eaux et la périurbanisation.

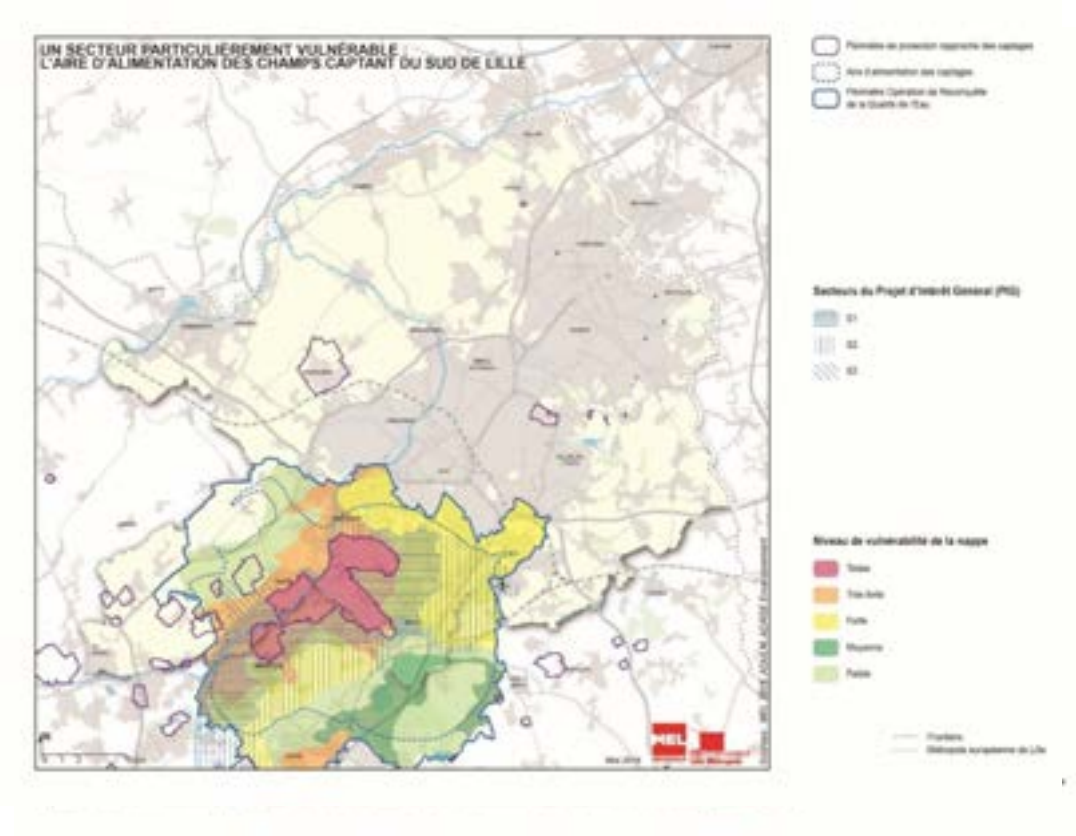
12. LE CYCLE DE L'EAU

■ UN RESEAU HYDROGRAPHIQUE MARQUE PAR LES ACTIVITES HUMAINES

Le réseau hydrographique dense est **très marqué par les activités humaines** : canalisation des grands cours d'eau pour les besoins de la navigation, réseau secondaire de rus et becques le plus souvent assimilables à des fossés de drainage. Les cours d'eau et canaux n'ont pas un état chimique et écologique satisfaisant et leur qualité actuelle ne leur permet pas d'atteindre les objectifs fixés par la Directive Cadre européenne sur l'Eau. Ainsi, au-delà des pollutions historiques industrielles qui ont également un impact sur la qualité des sédiments, ils subissent des pressions importantes, notamment de rejets issus de l'assainissement urbain, industriel et agricole. Le **ruissellement des eaux de pluie est également à l'origine d'inondations localisées**, voire de débordements des réseaux, aggravées par l'importance des surfaces imperméabilisées en zones urbaines et la sensibilité des sols au ruissellement en zone agricole. Ces inondations viennent s'ajouter à celles liées aux débordements de la Marque et de la Lys. Si comparativement à d'autres agglomérations la population exposée est relativement limitée et les enjeux humains moindres en raison de crues dont la montée des eaux est lente, il est toutefois important de préserver les surfaces agricoles et naturelles qui jouent le rôle de zones d'expansion des crues en amont des zones urbanisées (sur le territoire de la métropole ou plus en amont). Ces risques, qui devraient augmenter en nombre et en intensité avec le dérèglement climatique, sont de mieux en mieux pris en compte dans l'aménagement via les plans de prévention (existants ou en cours) pour la Lys et la Marque et les actions menées pour une gestion préventive des eaux pluviales par la Métropole, et dans une logique d'adaptation du territoire au changement climatique. La mémoire et la culture du risque doivent aussi être entretenues, et la prise en compte des prospectives climatiques améliorées.

■ UNE RESSOURCE EN EAU POTABLE A SECURISER

Les ressources en eau souterraine, **nappe de la craie** et **nappe du calcaire carbonifère**, fournissent, avec les eaux superficielles de la Lys, une **large part de l'eau potable** de l'agglomération. La nappe de la craie, qui à elle seule assure plus de la moitié de l'alimentation en eau, avec notamment les importants champs captant du sud de Lille, est **très vulnérable** aux pollutions. En outre, on observe une dégradation de sa qualité depuis plusieurs années, notamment par des nitrates et pollutions d'origines industrielles (solvants chlorés). Cela pénalise fortement son exploitation, imposant des traitements coûteux, des mélanges et ponctuellement l'arrêt de certains captages afin que l'eau distribuée soit toujours de bonne qualité. Des démarches sont engagées depuis de nombreuses années pour reconquérir et pérenniser la qualité de la nappe, en particulier dans l'aire d'alimentation des champs captant du sud de Lille. Longtemps surexploitée de part et d'autre de la frontière et considérée en France en déséquilibre quantitatif, les niveaux piézométriques de la nappe du calcaire carbonifère tendent aujourd'hui à se stabiliser. Par ailleurs et en conséquence des modifications climatiques, la nappe de la craie devient sensible aux épisodes de sécheresse qui impactent sa recharge et fragilisent son équilibre quantitatif. Ainsi, la métropole dispose de faibles marges de manœuvre pour gérer l'alimentation en eau potable en situation de crise (sécheresse ou pollution d'une ressource) en raison d'une dégradation de ces ressources locales et d'interconnexions avec d'autres ressources insuffisantes. C'est pourquoi, il est recherché par la Métropole d'une part une protection et une reconquête des ressources locales (nappe de la craie et des calcaires carbonifères) et d'autre part, une **sécurisation de son alimentation en eau potable**. Des partenariats avec les territoires voisins exploitant les mêmes ressources sont actifs pour améliorer la connaissance du fonctionnement des ressources souterraines exploitées et mettre en œuvre une gestion concertée. Ces questions sont en outre à considérer dans le contexte des évolutions climatiques qui peuvent augmenter les tensions sur les ressources, leur raréfaction et l'impact des pollutions. Par ailleurs, des collaborations sont en cours pour favoriser la mise en œuvre d'interconnexions de secours entre les territoires. L''ensemble de ces enjeux sont abordés par le SAGE Marque-Deûle en cours d'élaboration et dans le SAGE de la Lys.


UN SECTEUR PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLE
L'AIRE D'ALIMENTATION DES CHAMPS CAPTANT DU SUD DE LILLE

13. RISQUES NATURELS, TECHNOLOGIQUES ET SANITAIRES

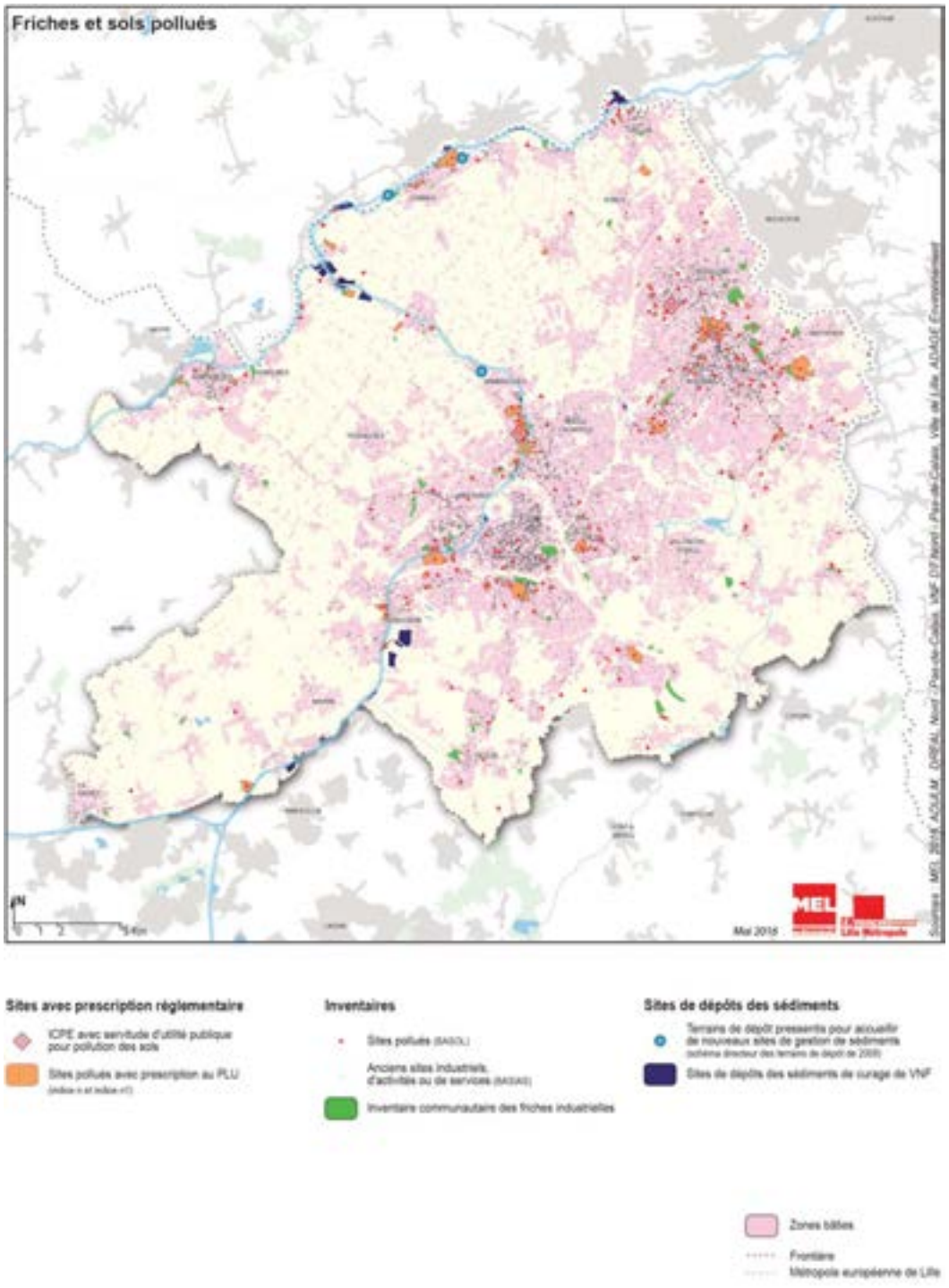
■ UNE METROPOLE MULTI-EXPOSEE

Par son histoire industrielle, sa situation de carrefour routier à l'échelle du nord de l'Europe, la métropole est un **territoire particulièrement exposé à un large ensemble de risques et nuisances**, qu'il s'agisse de la pollution des sols et sédiments des rivières et canaux héritée d'anciennes activités industrielles, de la pollution de l'air générée par les transports routiers et le chauffage, des nuisances sonores principalement liées au transport routier également, de risque d'incendie, d'explosion ou d'émissions toxiques liés à quelques sites industriels en activité et au transport de matières dangereuses, de risque d'effondrement lié aux anciennes carrières souterraines et du risque d'inondation. Se cumulant parfois localement, ils peuvent conduire à des phénomènes de multi-exposition, par exemple le long des grandes voiries où pollution de l'air, bruit et risques liés au transport de matières dangereuses, se conjuguent souvent. Il est encore difficile aujourd'hui de qualifier la situation sanitaire du territoire en l'absence d'étude épidémiologique, de données précises ou complètes sur les populations potentiellement exposées (à une qualité de l'air dégradée, au risque d'effondrement), aux impacts sanitaires de nouvelles préoccupations émergentes (champs électromagnétiques notamment). Toutefois, force est de constater que les **principaux facteurs à l'origine de ces risques et nuisances sont situés dans les zones urbaines les plus densément peuplées**. Par exemple, le fait que la métropole soit traversée par de nombreuses lignes électriques aériennes, dont un bon nombre surplombent des sites *a priori* intéressants pour le développement urbain (en extension ou en renouvellement) pose des contraintes en termes de constructibilité et de boisement, et dégrade fortement les paysages. Plus généralement, le manque d'informations de la population sur le lien entre environnement et santé constitue un facteur de vulnérabilité face au risque. La densification du territoire et les évolutions climatiques pourraient conduire à une aggravation de la vulnérabilité des activités et des populations du territoire (pollution de l'air, îlot de chaleur).

La responsabilité du territoire sur ces questions peut dépasser la sphère strictement locale, certaines pollutions générées localement pouvant toucher des territoires hors métropole, par exemple avec le risque de contamination par la pollution des sols ou sous-sols de la nappe de la Craie, ressource stratégique à l'échelle régionale. A l'inverse des facteurs extérieurs au territoire sont aussi responsables pour partie de ces risques et nuisances, tels le trafic de transit qui continue à croître alors que le trafic interne (à l'échelle de l'arrondissement) diminue contribuant ainsi à la persistance des pollutions à proximité des axes routiers, ou encore des masses d'air provenant du Royaume Uni, d'Europe de l'est… et pouvant acheminer des pollutions sur le territoire.

■ UNE METROPOLE PILOTE EN MATIERE D'INTEGRATION DES PROBLEMES SANTE-ENVIRONNEMENT DANS LES PROJETS

La Métropole a engagé depuis plusieurs années des politiques pour prévenir et maîtriser ces risques et nuisances. Au-delà des dispositifs régaliens mis en place (pour la maîtrise du risque industriel, du risque d'effondrement), elle développe des outils orientés sur l'amélioration de la connaissance et la mise en place d'actions en matière de bruit, qualité de l'air, ondes électromagnétiques, vulnérabilité du territoire au changement climatique et sur le volet pollution des sols une stratégie ambitieuse alliant développement et assainissement de la situation. Mais, la Métropole est aussi confrontée, comme tous les territoires, à un **manque d'outils et de leviers** pour agir concrètement dans certains domaines, comme le risque lié au transport de matières dangereuses. Toutefois, des démarches pilotes d'intégration des problématiques santé-environnement dans les projets sont actuellement en cours, devant aboutir à terme à une évolution des pratiques d'aménagement. Par ailleurs, les nouvelles compétences de la Métropole sur la qualité de l'air et les nuisances sonores constituent également une opportunité pour une approche intégrée des enjeux liés à la multi-exposition.


Friches et sols pollués
Mai 2016
Sites avec prescription réglementaire
ICPE avec servitude d'utilité publique pour pollution des sols
Sites pollués avec prescription au PLU
Inventaires
Sites pollués (BASOL)
Anciens sites industriels d'activités ou de services (BASIAS)
Inventaire communautaire des friches industrielles
Sites de dépôts des sédiments
Terrains de dépôt pressentis pour accueillir de nouveaux sites de gestion de sédiments
Sites de dépôts des sédiments de curage de VNF
Zones bâties
Frontière
Métropole européenne de Lille

14. ENERGIE ET EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE, RESSOURCES EN MATIERES PREMIERES

■ UNE METROPOLE FORTEMENT DEPENDANTE DES ENERGIES FOSSILES, PROVENANT DE L'EXTERIEUR

Le territoire émet en moyenne 8 millions de teq CO_2 / an (données 2007). La majorité des émissions de gaz à effet de serre (GES) sont dues aux transports (46%, dont 22% de personnes et 13% de marchandises) et aux bâtiments (40%, dont 21% dans le résidentiel et 12% dans le tertiaire). Les sources majeures des émissions de GES du territoire sont les énergies fossiles, émettrices également de polluants atmosphériques.

Les **besoins en énergie du territoire sont importants, notamment en matière de chauffage,** et assurés principalement par des **énergies fossiles**. Si globalement les émissions de GES ont diminué entre 1990 et 2007 (-21%), la situation est très contrastée. La désindustrialisation du territoire a en effet conduit à une forte baisse des consommations énergétiques industrielles, fortement émettrices de gaz à effet de serre, basées notamment sur du charbon et du fioul. En revanche les bâtiments (logements et bâtiments tertiaires) et les transports, qui sont les principaux consommateurs d'énergie actuellement, voient leurs consommations énergétiques (électriques et gaz notamment) continuer à augmenter (+36% au total entre 1990 et 2007). Le poids du parc de logements s'explique par une mauvaise isolation liée à son âge, datant majoritairement d'avant 1975, date de la première réglementation thermique. En effet, une des formes d'habitat majoritaire sur la métropole est la maison 1930. En outre, les ménages aux revenus très modestes n'ont pas les moyens de réaliser des travaux d'isolation sur ces maisons. Celui des transports s'explique lui par la prédominance de la voiture individuelle dans la mobilité des habitants et l'allongement des distances parcourues en raison de l'éloignement des ménages par rapport à la ville. La situation de carrefour routier de la métropole conduit également à un poids plus important du transport de marchandises (13%) que dans les autres métropoles. Les flux de transport routier importants générant nuisances et émissions de gaz à effet de serre pourraient être réduits par les possibilités offertes de report de la route vers la voie d'eau, grâce aux projets d'aménagement du futur canal Seine Nord.

■ UNE METROPOLE FORTEMENT DEPENDANTE D'APPROVISIONNEMENTS ENERGETIQUES EXTERIEURS

Le territoire est **très dépendant de l'extérieur pour son approvisionnement** en énergie. La production locale ne couvre que 2.5% de la consommation énergétique du territoire (en 2007), et en particulier la production d'énergies renouvelables ou de récupération, n'est que de 600 GWh, soit 1,7%. Au-delà du bois de chauffe utilisé par les particuliers et de la valorisation des déchets, la valorisation des autres sources d'énergie renouvelable est marginale. La MEL a bien compris l'enjeu de la valorisation énergétique, en engageant depuis plusieurs années une politique volontariste et performante de valorisation matière et énergétique, avec les équipements que sont notamment le CVO, le CVE ou la STEP Ovilléo. Pourtant il existe sur le territoire un potentiel important et sous exploité : géothermie, énergie fatale, bois, biomasse du secteur agricole et énergie solaire, méthanisation. Ce potentiel plausible de production locale d'énergies renouvelables est évalué à 2 890GWh à l'horizon 2020. La MEL s'est donc fixé comme objectif dans le Plan climat-énergies territorial de multiplier par 4,7 les énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) produites sur le territoire (par rapport à 2007), afin d'atteindre 17% d'EnR&R dans la consommation d'énergie de la métropole. L'un des leviers majeurs passe pour partie par le développement de réseaux de chaleur alimentés par la biomasse produite localement.

■ UN TERRITOIRE AU CŒUR DE LA TRANSITION ENERGETIQUE AVEC DES ATOUTS A DEVELOPPER

A travers son Plan climat énergies territoire adopté en 2013, la Métropole s'est engagée sur des **objectifs ambitieux** à l'horizon 2020, à la fois de réduction des consommations d'énergie du territoire (-10% au regard du tendanciel à 2020) et des émissions de gaz à effet de serre (-30% par rapport à 1990) et de valorisation de son potentiel en énergies renouvelables et de récupération (x4,7 par rapport à 2007), en cohérence avec les objectifs exprimés au niveau européen, national ou régional. Cette stratégie territoriale de lutte contre le changement climatique et de transition énergétique, se décline en un plan d'action opérationnel. Dans le secteur du bâtiment, en lien avec les actions menées au niveau régional, elle intervient tant pour la réhabilitation thermique du parc de logements sociaux que du parc privé, la mobilisation des acteurs pour ce dernier restant toutefois difficile. En matière de déplacements elle agit en tant qu'autorité organisatrice des transports pour le développement des mobilités alternatives à la voiture et développe des solutions de mobilité vertes telles que le biogaz, l'énergie électrique ou l'hydrogène. En matière d'énergie renouvelable, le territoire métropolitain présente un fort potentiel de développement. Sur le plan national, la métropole constitue un territoire leader en matière de développement massif des réseaux électriques intelligents. Ce développement permettra d'injecter de manière massive des énergies renouvelables dans les réseaux, de valoriser la flexibilité des consommations, d'optimiser le développement des réseaux et de permettre de réduire les consommations par leur connaissance fine. Enfin la Métropole est au cœur d'une région leader en Europe sur la 3ème révolution industrielle avec la création à grande échelle de l'internet de l'énergie favorisant l'auto-consommation, le développement des EnRR décentralisée, l'intelligence des réseaux d'énergie et le développement d'un mix énergétique qui s'appuie sur une utilisation sobre, efficace et durable de toutes les énergies disponibles sur notre territoire.

La métropole depuis le 1er janvier 2015 dispose de toutes les compétences pour mettre en œuvre ces ambitions : autorité organisatrice de la distribution d'électricité, de gaz et de chaleur sur son territoire, elle porte une stratégie d'efficacité énergétique et de développement des énergies renouvelables en lien avec la région Hauts de France.

■ UNE PRODUCTION ET UNE VALORISATION DE MATIERES A DEVELOPPER POUR UN TERRITOIRE DE L'ECONOMIE CIRCULAIRE

La métropole produit très peu localement (alimentation, matériaux de construction d'origine naturelle électroménager, etc.), en raison de la nature des ressources en présence et du contexte territorial fortement urbanisé. Cette situation induit d'une part une forte dépendance du territoire à l'extérieur, et d'autre part des flux de transport routier importants générant nuisances et émissions de gaz à effet de serre. La forte demande du territoire liée à la dynamique de développement, qui se poursuit, est à l'origine de pressions et d'émissions de gaz à effet de serre sur les territoires ressources.

La lutte contre le changement climatique à l'échelle planétaire passe notamment par la maîtrise de la consommation et de la production, afin de réduire les gaspillages en tous genres. Le développement d'une économie circulaire est donc un enjeu important. Cela se concrétiserait par exemple par la création de filière de valorisation de matières, le **développement du recours à des matériaux de substitution** d'origine recyclée, la production et la consommation locales de produits alimentaires ou ménagers, etc.

Plus particulièrement pour le territoire, la réutilisation de matériaux provenant des déchets du BTP serait un gisement à exploiter. En effet, il existe un potentiel important sur le territoire, en raison de la politique métropolitaine d'urbanisation fondée en grande partie sur le renouvellement urbain. Le recours aux matériaux biosourcés, notamment le bois, est une autre alternative pour les constructions neuves, même si le faible taux de boisement régional s'y prête moins.

Plus généralement, les déchets dans leur ensemble (déchets des ménages et activités) constituent une source de matériaux secondaires ainsi qu'une ressource pour la production d'énergie.

■ CONCLUSION : A RETENIR

Atouts	Faiblesses
Un réseau hydrographique important	Une perte de naturalité des cours d'eau liée à l'industrialisation et à l'urbanisation, entraînant une augmentation du risque d'inondations, de ruissellement et des pollutions
Un territoire presque autosuffisant en matière d'eau potable	Une ressource en eau fragile face aux changements climatiques, aux pollutions et à la surexploitation
Un territoire précurseur et innovant en matière de prévention des risques et nuisances en zone urbaine, notamment en matière de pollution des sols	Une métropole multi-exposée aux risques naturels, technologiques et sanitaires, principalement dans les zones urbaines les plus densément peuplées
Un potentiel important d'énergies renouvelables à exploiter	Une dépendance aux énergies fossiles liée à l'ancienneté du parc et aux pratiques de déplacements principalement automobiles, générant beaucoup de gaz à effet de serre

Enjeux
La pérennisation et la sécurisation de l'alimentation en eau potable de la Métropole
La préservation de l'aire d'alimentation des champs captant de tout risque de pollution (maîtrise des extensions urbaines, adaptation des pratiques agricoles, reconquête des friches industrielles…)
La lutte contre le ruissellement et le risque inondations en limitant l'imperméabilisation des sols, en favorisant une gestion durable des eaux pluviales et en maintenant les zones naturelles d'expansion de crues
La restauration de la naturalité des cours d'eau et de leurs abords en réduisant les pollutions par une meilleure gestion des eaux pluviales et de tous les rejets
La reconquête de la richesse écologique des zones humides pour rétablir leurs fonctions écologiques et atténuer les crues
L'affirmation et la pérennisation de la multifonctionnalité des espaces agricoles et la gestion des transitions entre espaces agricoles et urbains
Le développement de la nature en ville et la valorisation du patrimoine historique et architectural
La réduction et la prévention de l'exposition à la pollution atmosphérique et au bruit généré par les infrastructures de transport et les activités industrielles,
La gestion des pollutions historiques des anciens sites industriels et l'anticipation des autres risques (naturels, technologiques et émergents)
L'adaptation du territoire aux changements climatiques à venir par l'organisation de la ville des proximités et la conception de bâtiments et formes urbaines favorisant la sobriété et l'efficacité énergétique
L'augmentation de la production d'énergies auto-consommables et le déploiement d'un mix-énergétique sur le territoire pour faire de la MEL un territoire à énergie positive
L'organisation de la distribution d'énergie et la planification de l'évolution des réseaux de manière complémentaire sur le territoire en axant leur développement sur les potentiels en énergies renouvelables produits directement sur le territoire
La valorisation des potentialités du territoire en matière de production d'énergies renouvelables et de récupération

15. PROFIL AGRICOLE DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

■ CHIFFRES CLES

- Surface agricole utile de la métropole : 26 693 ha[60], soit 43,7% du territoire
- Surface agricole de la métropole : 28 117 ha[61], soit 46% de l'espace métropolitain, dont 16% de prairies
- Une disparition de 163 ha de terres agricoles par an entre 2005 et 2015[60]
- SAU moyenne par exploitation sur la métropole : 34,5 ha[62], contre 60,8 ha en région
- Taille des ilots d'exploitation moyenne sur la métropole: 3,4 ha[63], contre 4,3 ha en région
- Densité d'emploi par exploitation : 2,3 UTA contre 1,7 en région[64]
- Répartition du foncier : 79% en fermage, 15% en propriété, 6% en occupation précaire[65]
- Age moyen des exploitants sur la métropole : 47,5 ans en 2011[66]

■ UN TERRITOIRE AUX CARACTERISTIQUES GEOMORPHOLOGIQUES, CLIMATIQUES ET AGRONOMIQUES TRES FAVORABLES A L'AGRICULTURE

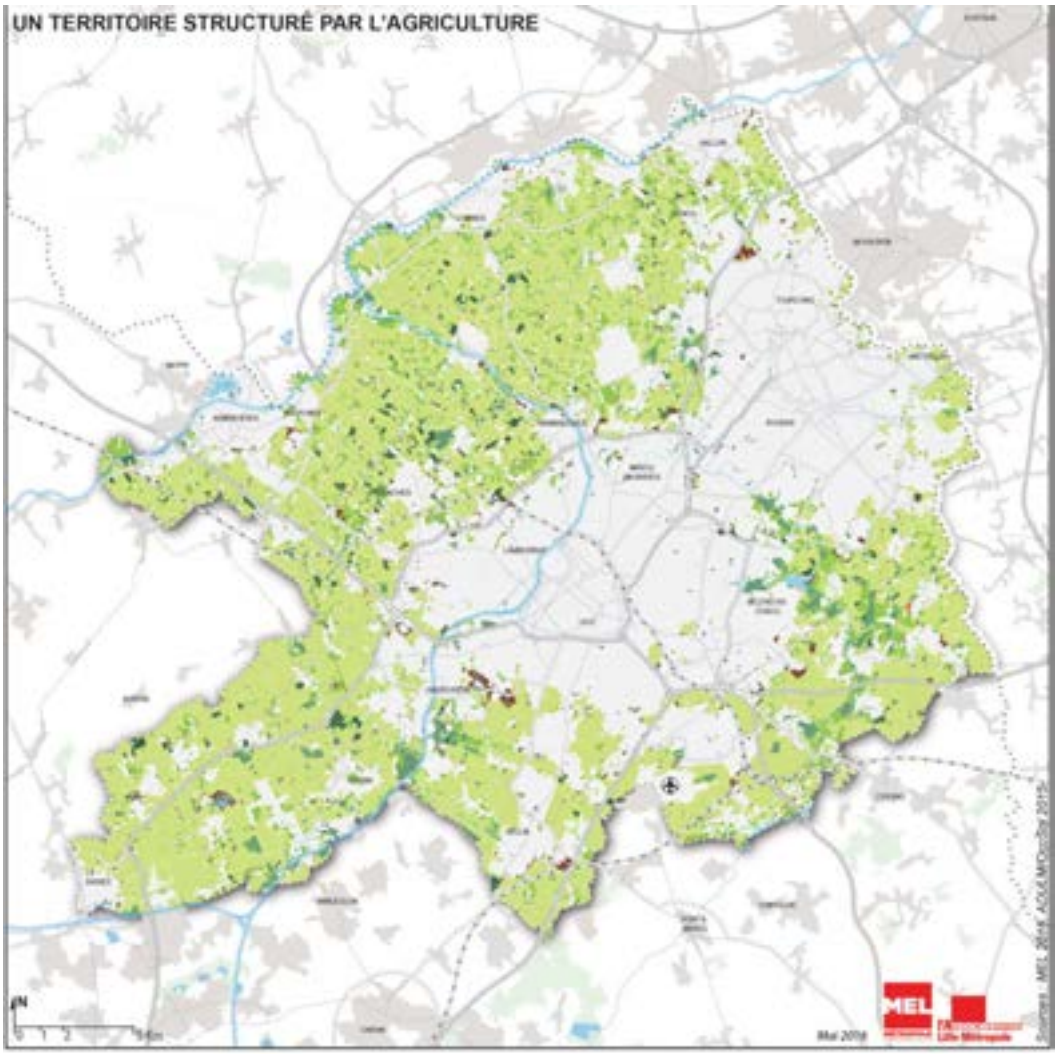
Le territoire de la MEL se situe dans une **région au relief peu prononcé** : l'altitude y est comprise entre 10 et 40 m. D'un point de vue climatique, la pluviométrie est d'environ 600 à 700 mm de pluie par an. Un **climat tempéré océanique** règne sur la région[67].Les sols de la métropole, recouverts par un manteau limoneux généralisé plus ou moins profond, possèdent généralement un **fort potentiel agronomique** (profonds, à réserve utile élevée, avec une bonne fertilité chimique, une certaine facilité et souplesse dans les travaux du sol…) et sont adaptés à des cultures très diversifiées (notamment aux cultures légumières ou industrielles à forte valeur ajoutée). Ce sont en même temps des sols fragiles, sensibles à la battance et au tassement[68].

■ UNE METROPOLE TRES AGRICOLE, COMPOSEE DE PETITS ILOTS D'EXPLOITATION

La métropole de Lille a pour particularité d'être un **territoire très agricole**, bien plus que d'autres métropoles comparables telles que Lyon ou Marseille[69]. Suivant la tendance nationale et régionale à l'agrandissement des surfaces agricoles, la SAU moyenne des exploitations a augmenté de 56,2% sur la métropole entre 1979 et 2010, bien que cette tendance soit moins marquée que sur le territoire régional, qui a enregistré une augmentation moyenne de 61,3% de ses structures agricoles sur la même période. Cependant, la SAU moyenne par exploitation est environ 1,8 fois moins importante que sur le territoire régional. En outre, la taille des ilots d'exploitation est réduite, et la proportion des petits ilots (moins de 3 ha) est plus marquée que sur l'ensemble de la région[70].

……

[60] Agreste, DRAAF Ndpc, SRISE, RGA 2010
[61] Base Occsol 2015
[62] Agreste, DRAAF Ndpc, SRISE, RGA 2010
[63] Recensement parcellaire général 2009
[64] Recensement parcellaire général 2009
[65] Diagnostic agricole, MEL, 2012
[66] Diagnostic agricole, MEL, 2012
[67] Météo France, Nord Bassin Parisien, 1971-2000
[68] Diagnostic agricole, MEL, 2012
[69] Agreste, DRAAF Ndpc, SRISE, RGA 2010
[70] Recensement parcellaire général 2009


UN TERRITOIRE STRUCTURÉ PAR L'AGRICULTURE
N
0 1 2 5 Km
Mai 2019
MEL
Surfaces agricoles en 2015
Cultures annuelles
Prairies permanentes et temporaires
Maraîchages et serres
Vergers traditionnels
Espaces agricoles non cultivés
Espaces boisés
Espaces artificialisés
Cette carte est issue de la photo-interprétation de photographies aériennes datant de 2015
Frontière
Métropole européenne de Lille

■ UNE VALEUR AJOUTEE PLUS IMPORTANTE QU'EN NORD PAS DE CALAIS

Le **potentiel de production des exploitations** agricoles de la métropole lilloise est **1,13 fois plus élevé que celui des exploitations régionales**. Quant à leur potentiel de production à l'hectare, il est lui 2 fois plus important que celui de la région. Ainsi, un hectare de terre agricole sur la communauté urbaine permet en moyenne de produire deux fois plus de valeur ajoutée que la moyenne régionale.[71]

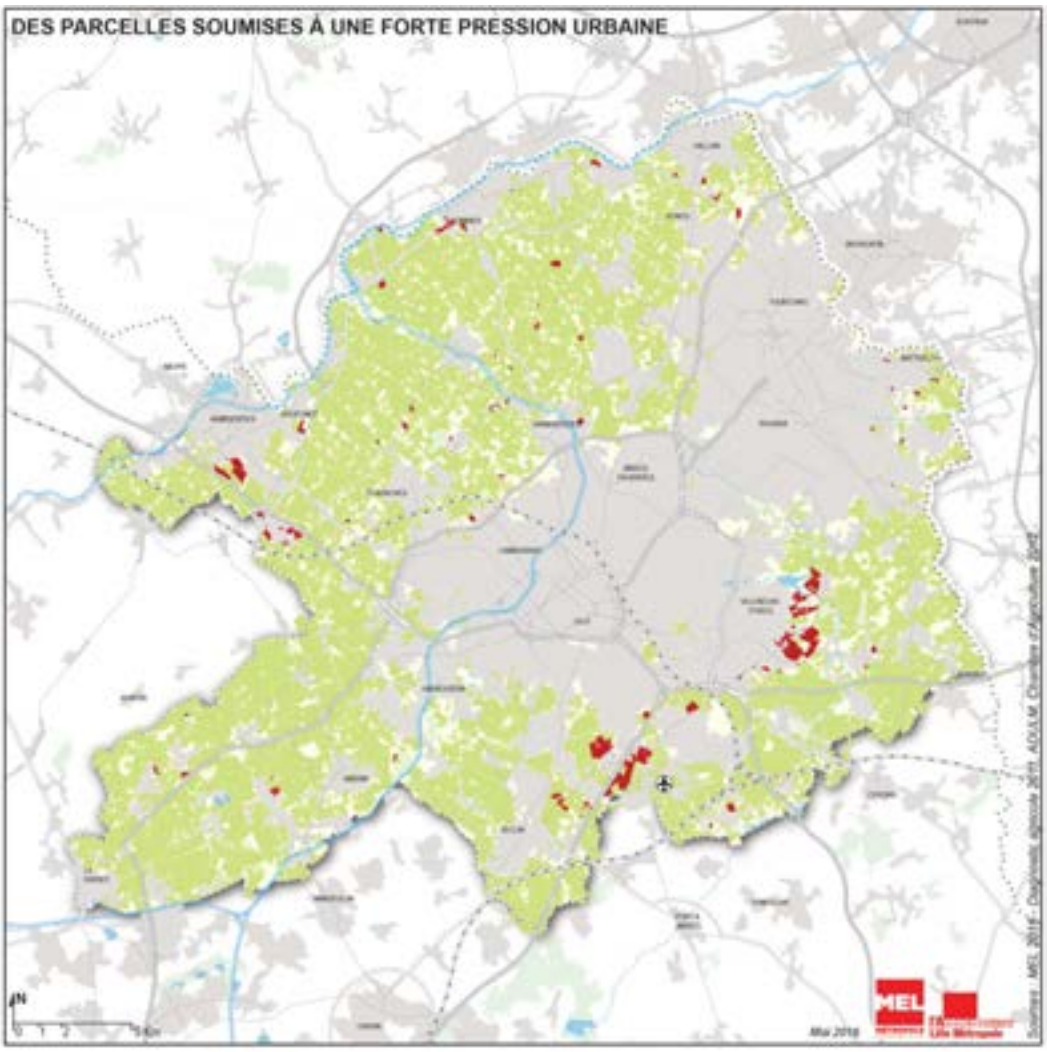
■ DES EXPLOITATIONS EN RECUL, BIEN QU'ELLES SOIENT FORTEMENT POURVOYEUSES D'EMPLOIS

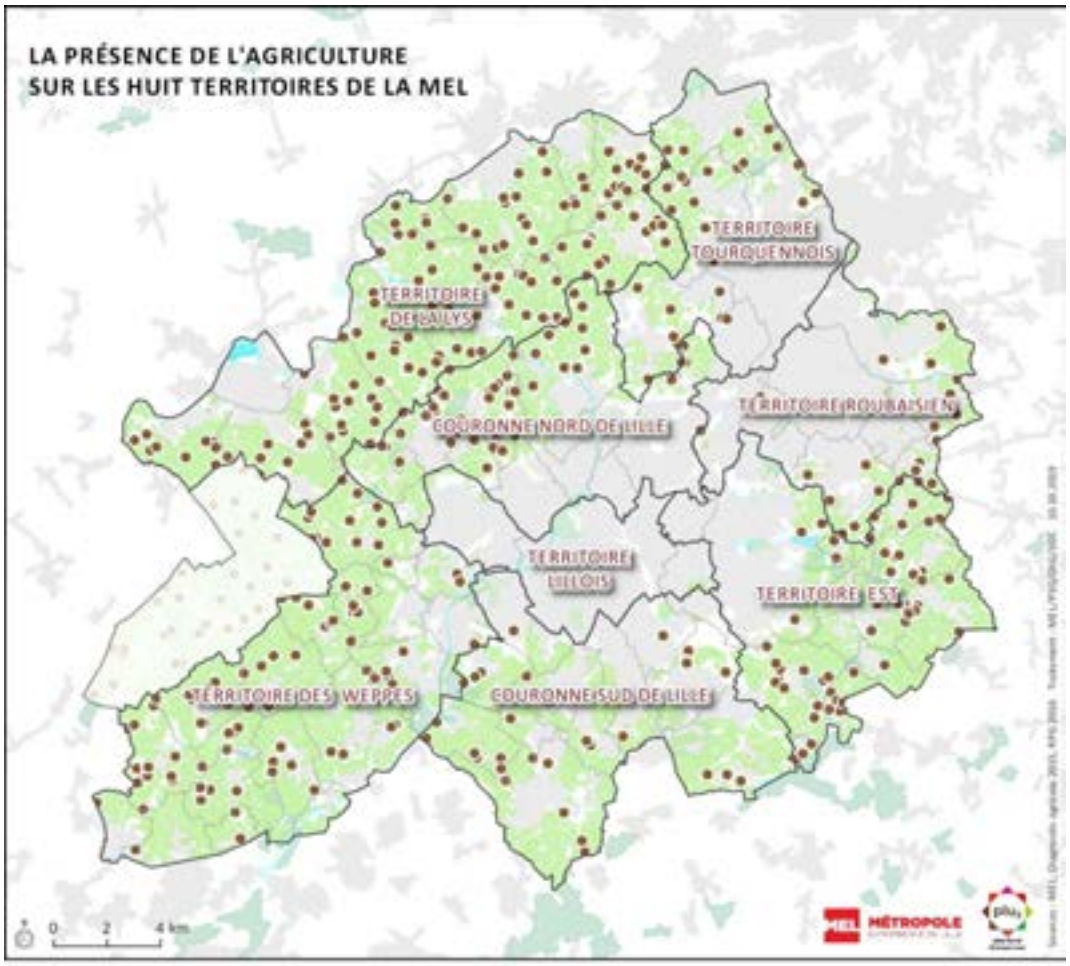
Bien que la tendance générale soit à la **diminution du nombre d'exploitations**, celle-ci est **moins marquée sur la métropole que sur la région**. Le recensement agricole de 1979 dénombrait 2 114 exploitations sur la communauté urbaine, soit 5,5% des exploitations régionales, contre 774 exploitations en 2010, soit 6,1% des exploitations régionales. En trente ans, la métropole a donc perdu près de 60 % de ses exploitations, à un rythme moyen de 43 exploitations par an. Cette diminution n'est cependant pas uniforme, et touche plus les territoires Sud et Est, respectivement 28,7% et 28,1% de baisse entre 2000 et 2010, contre 13,8% et 10,3% pour les territoires des Weppes et de la Lys sur la même période. [72] Malgré ce recul, les exploitations métropolitaines possèdent une très forte densité d'emploi par unité de surface agricole, la plus forte sur le plan régional.

■ DES EXPLOITATIONS PRINCIPALEMENT INDIVIDUELLES, EN FERMAGE, AVEC UNE PRESSION URBAINE RENDANT DIFFICILE LES NOUVELLES INSTALLATIONS

Les exploitations agricoles de Lille Métropole possèdent **majoritairement un statut d'entreprises individuelles**, 65% d'entre elles. Au niveau régional, leur part atteint la même proportion[73]. Les formes sociétaires (GAEC, EARL, Société Civile d'Exploitation Agricole…) sont quant à elles peu présentes, bien que leur part ait été multipliée par 6 en 30 ans[74]. En outre, elles sont moins fréquentes sur le territoire métropolitain (29%) que régional (35%)[75]. Le fermage, très répandu sur la métropole lilloise (79% du parcellaire total) précarise l'outil de travail des exploitants lorsque les parcelles sont localisées en zone AU. En effet, les prix de vente du foncier agricole sont influencés par la pression urbaine, et varient de 0,5 à 1€ le m² en zone A, contre 70 € en moyenne en zone AUCm. Les changements de destination des sols font augmenter le prix des terrains, et rendent l'accès à la propriété difficile pour les exploitants. Bien que **l'âge moyen des exploitants soit plutôt jeune**, leur âge au moment de leur installation a fortement augmenté, passant de 24,1 ans avant 1980 à 34,7 ans en 2009[76]. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette progression : un niveau de formation plus élevé, mais aussi et surtout un foncier très convoité sur la métropole, et plus généralement en milieu périurbain, qui rend difficile les installations et incite les jeunes agriculteurs en recherche de foncier à trouver un emploi salarié avant de s'installer, sur l'exploitation familiale le plus souvent.

[71] Diagnostic agricole, MEL, 2012
[72] Agreste, DRAAF Npdc, SRISE, RGA 2010
[73] Agreste, DRAAF Npdc, SRISE, RGA 2010
[74] Agreste, DRAAF Npdc, SRISE, RGA 2010
[75] Agreste, DRAAF Npdc, SRISE, RGA 2010
[76] Diagnostic agricole, MEL, 2012


DES PARCELLES SOUMISES À UNE FORTE PRESSION URBAINE
Occupation par îlot
Îlot de cultures majoritairement en occupation précaire



	MEL [RGA 2010 – 85 communes]	Territoire de la Lys	Territoire Tourquen-nois	Territoire Roubaisien	Territoire Est	Territoire de la Couronne Sud	Territoire des Weppes	Territoire de la Couronne Nord	*Territoire Lillois*
SAU (en ha) *En % de la surface du territoire*	26 693 *Soit 44%*	6 252 *Soit 59%*	2 265 *Soit 31%*	765 *Soit 13%*	3 236 *Soit 43%*	3 441 *Soit 41%*	6 488 *Soit 60%*	2 283 *Soit 33%*	*0*
Nombre de sièges d'exploitation	622	179	65	40	68	49	145	76	*0*
Spécificité agricole		Elevage et production laitière	Elevage et cultures à forte valeur ajoutée	« Adaptation » via des cultures à forte valeur ajoutée	Endives et élevage allaitant	Grandes cultures	Production légumière	Maraichage et horticulture	/

Source : Diagnostic agricole MEL actualisé 2016 – Fiches territoriales de synthèse

16. DES PRODUCTIONS ET EXPLOITATIONS DIVERSIFIEES A CONFORTER

■ DES EXPLOITATIONS GRANDES CULTURES ET ELEVAGE DOMINANTES

L'ensemble des productions régionales est présent sur le territoire métropolitain : élevage, pommes de terre, betteraves, endives, légumes de conserverie... C'est l'exploitation de grandes cultures qui domine (céréales, betteraves), bien que des zones plus spécialisées se dégagent[77] : une zone de grandes cultures sur les Weppes, une zone en polyculture-élevage au nord du territoire (couronne Nord et Lys), une zone maraichère et horticole à proximité du noyau urbain. Les exploitations métropolitaines elles-mêmes sont très polyvalentes, puisque 42,7% d'entre elles ont 4 à 5 catégories de productions. L'autre particularité de la métropole lilloise est l'importance du nombre d'exploitations ayant une activité d'élevage, 47%, principalement situées sur le Tourquennois et le Roubaisien, soit sur les territoires les plus urbanisés. L'élevage bovin est le plus présent sur la métropole (69,5%), avec un nombre de troupeaux laitiers et troupeaux viande presque équivalent. De façon plus marginale, d'autres productions animales sont présentes : des ateliers volailles (15,7%), porcins (8,4%), ovins/caprins (7,7%) ou équins (6,3%).

■ DES DISTANCES D'ELOIGNEMENT A PRENDRE EN COMPTE

La réglementation fixe des distances d'éloignement des bâtiments d'élevage vis-à-vis des constructions des tiers, de 50 m pour les exploitations en Régime Sanitaire Départemental (RSD) et 100 m pour celles classées en Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE). Sur la MEL, 40,8% des exploitations relèvent du régime RSD, et 59,2% du régime ICPE. Afin de favoriser le maintien de l'activité d'élevage et plus largement de la diversité des productions du territoire, qui constitue un atout et une véritable singularité, la localisation des nouveaux aménagements doit donc faire l'objet de beaucoup de réflexion.

■ DES SOURCES DE REVENUS VARIEES

Le type de commercialisation le **plus répandu sur la métropole reste les filières longues,** privilégié par 57% des exploitations. Cependant, 28% des exploitations associent commercialisation en filière longue et commercialisation en filière courte, et 15% des exploitations mettent en vente la totalité de leurs **productions sur des circuits courts**. Les exploitations en circuit court représentent ainsi **43% des exploitations sur la métropole**, contre seulement 15% en France, et 19% sur la région. Ce type de commercialisation est privilégié par les exploitations de petite taille[78]. Certaines exploitations cherchent en outre à diversifier leurs sources de revenu, en proposant des activités réalisées avec les moyens humains, matériels ou patrimoniaux de l'exploitation agricole. Sur la métropole lilloise, les activités de diversification sont multiples. 59% des agriculteurs transforment leurs productions[79], et 16,8% des exploitations proposent de l'accueil à la ferme. Seules 2% des exploitations produisent de l'énergie, bien que 7,2% d'entre elles aient un projet de ce type en cours d'étude. Enfin, 3,8% des exploitations développent de la prestation de services (entretien de chemins, de fossés…)[80].

■ DES FILIERES LONGUES BIEN IMPLANTEES AVEC L'INDUSTRIE AGROALIMENTAIRE

La forte présence d'activités agroalimentaires, notamment avec les grands groupes (McCain, Téréos, Bonduelle, Holder, Danone) offre un important potentiel de commercialisation. Les négociants et coopératives sont nombreux sur le territoire, offrant ainsi des circuits de commercialisation variés, en particulier sur les quatre filières majeures régionales que sont les céréales, les pommes de terre, les légumes et le lait (dont la production est bien développée sur la métropole). A l'échelle du territoire métropolitain, l'agriculture se présente comme l'une des plus productives de France et alimente une industrie forte, troisième pilier économique de la MEL.

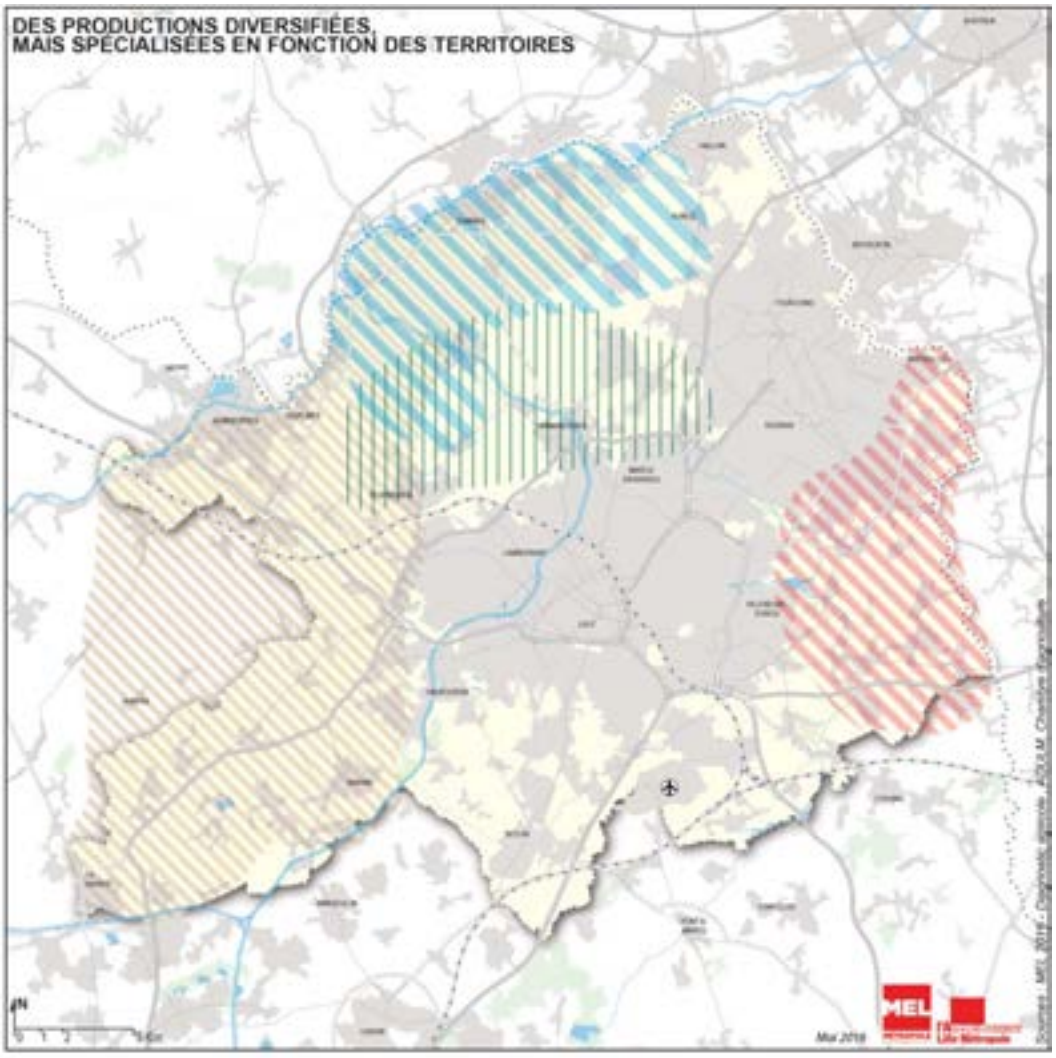
……

[77] Agreste, 2009

[78] Agreste, DRAAF Npdc, SRISE, RA 2010

[79] Rapport de présentation du SCoT, Livre I

[80] Diagnostic agricole, MEL, 2012


DES PRODUCTIONS DIVERSIFIÉES,
MAIS SPÉCIALISÉES EN FONCTION DES TERRITOIRES
Mai 2018
Zone de production
Maraîchage
Pomme de terre
Bovin lait
Bovin viande

17. POUR UNE AGRICULTURE METROPOLITAINE A HAUTE VALEUR ENVIRONNEMENTALE

■ DES FONCTIONS ECONOMIQUES, SOCIALES, SOCIETALES ET PAYSAGERES A RENFORCER

L'agriculture est une activité multifonctionnelle. Elle offre diverses externalités, économiques (qualité des produits alimentaires, agrotourisme, énergies renouvelables…), sociales (viabilité rurale, emploi, patrimoine culturel…) et environnementales (paysage, gestion de l'eau, biodiversité…[81]). Les exploitations métropolitaines remplissent des fonctions économiques importantes, avec une très forte densité d'emplois agricoles par unité de surface, et répondent à plusieurs demandes sociétales, comme la commercialisation en filière courte de proximité, et le développement d'activités telles que l'accueil à la ferme. Le PLU 2004, de par son inventaire des bâtiments agricoles présentant un intérêt architectural ou rural, reconnaissait le rôle joué par l'agriculture dans la valorisation des paysages et la structuration d'une identité communautaire. Le maintien de la valeur économique, sociale et paysagère de l'agriculture métropolitaine constitue un véritable enjeu pour son avenir.

■ DES FONCTIONS ENVIRONNEMENTALES A CONFORTER

Les fonctions environnementales des exploitations agricoles de la métropole lilloise sont encore peu développées. En effet, certaines activités agricoles peuvent avoir un effet néfaste sur l'environnement, notamment sur la qualité de l'eau. Des **pratiques contribuent à la diffusion d'intrants et de produits phytosanitaires vers les milieux aquatiques**. Or la protection de la ressource d'alimentation en eau potable de la métropole est un enjeu majeur, notamment au niveau des champs captant. Bien que différents dispositifs de protection de cette ressource existent (PIG de 1992, DUP de 2007, Opération « ORQUE » de 2008, « Captages Grenelle » de 2013), le développement de l'agriculture biologique et de l'agriculture raisonnée doit être poursuivi. En effet, 70% des exploitations indiquent avoir des pratiques dites raisonnées sur la métropole[82], c'est-à-dire prenant en compte la protection de l'environnement, la santé et le bien-être animal, mais très peu d'entre elles bénéficient d'une certification. En outre, sur la MEL, **seules une dizaine d'exploitations sont labellisées « bio »**, et ce alors que le marché des produits bios en France augmente d'environ 10% par an[83] depuis 1999. Malgré la hausse régulière des surfaces en bio entre 2007 et 2012, l'objectif de 6% en 2012 porté par la loi « Grenelle 1 » a été hors d'atteinte, tant au niveau régional que sur le territoire métropolitain. Le contexte périurbain de forte tension sur le foncier agricole constitue également un frein au développement de cette filière. Actuellement, les débouchés sont peu structurés de manière collective et la gestion de la main d'œuvre peut s'avérer contraignante. La demande croissante des consommateurs pour les produits bios devraient toutefois amorcer un changement.

Certaines pratiques agricoles peuvent également menacer la biodiversité. Outre l'utilisation d'intrants, c'est le comblement et le drainage de prairies humides et bocagères, et la suppression de haies et de bosquets qui contribuent à la disparition des biotopes et des espèces. Il faut reconnaître que la **diminution de la surface des prairies métropolitaines est principalement liée à la pression urbaine**. Entre 1971 et 2013, c'est 32,5% de leur surface qui a disparu sur le territoire du SCoT, au profit le plus souvent de zones d'extension urbaine.

……

[81] INRA Rhône-Alpes

[82] Diagnostic agricole, MEL, 2012

[83] Rapport de présentation du SCoT, Livre I

■ CONCLUSION : A RETENIR

Atouts	Faiblesses
Un potentiel agronomique important lié à la bonne qualité des sols et sous-sols, classant la métropole comme première métropole agricole de France	Des terres sensibles à la battance et au tassement
Des productions diverses et des sources de revenus variées	Un net recul du nombre d'exploitations ces dernières années
Une forte densité d'emplois par unité de surface agricole	Des terres soumises à une très forte pression urbaine, créant un recul de l'âge d'installation des exploitants
Une agriculture améliorant le cadre de vie des métropolitains grâce à la présence de circuits-courts, d'accueil à la ferme…	Des exploitations ayant un fort impact sur l'environnement

Enjeux
La diminution de la pression urbaine sur les terres agricoles
Le maintien et le renforcement de l'ensemble de la filière économique agro-alimentaire
La prise en compte du rôle paysager joué par l'agriculture métropolitaine grâce à un meilleur traitement des lisières urbaines
L'amélioration des pratiques sur le plan environnemental, notamment grâce à la diminution du comblement des zones humides

18. LE PROFIL PAYSAGER DU TERRITOIRE METROPOLITAIN : UNE IMBRICATION DE COMPOSANTES URBAINES, NATURELLES ET AGRICOLES

■ CHIFFRES ET NOTIONS CLES[84]

- Part du territoire en espaces urbanisés : 48%
- Part du territoire en espaces agricole : 46% (dont prairies 18% des terres agricoles en 2008)
- Part du territoire en espaces naturels : 4% (dont boisements et forêt 3%)
- Réseau de haies : 500 km (en 2009)

Résultant de l'action de facteurs naturels mais aussi de la main de l'homme, les paysages métropolitains sont le palimpseste témoin des époques et des pratiques successives d'aménagement, sur un socle territorial existant (relief, eau, milieux naturels). A lui seul, le territoire forme **l'un des 21 grands paysages régionaux du Nord et du Pas-de-Calais**, celui des « **paysages métropolitains** », et dans une moindre mesure pour son extrémité nord, celui de la « **plaine de la Lys** »[85]. Pourtant, la métropole présente un visage pluriel de séquences urbaines denses, mais aussi de plaines rurales d'où la ville n'est cependant jamais très loin.

Simplifier la métropole en une ville radioconcentrique « classique » posée au milieu de sa campagne périphérique serait faux. La réalité, plus subtile, s'explique par un **enchevêtrement de composantes paysagères** qui, au fil du temps, ont façonné un territoire complexe et modifié sa perception.

■ UN RELIEF PEU PRONONCE, UN RESEAU HYDROGRAPHIQUE DE PLAINE

Relief et cours d'eau constituent le socle des paysages métropolitains. Le relief est globalement subtil car peu prononcé (20 m d'altitude en moyenne), mais non sans impact sur le paysage de par sa planéité et les horizons qui s'en dégagent. Localement, quelques monts émergent dans le Ferrain (Mont d'Halluin, Montagne de Wervicq, Haut Mont), ainsi que les bombements de terrains argilo-sableux pour le plateau des Weppes et crayeux pour le plateau du Mélantois. Ce socle est parcouru par des cours d'eau naturels ou canalisés (Lys, Deûle, Marque), des canaux, et leurs larges plaines. Ces cours d'eau de plaine sont de faible écoulement, ce qui réduit souvent leur perception à leur proximité immédiate. Par conséquent, le rapport paysager au réseau hydrographique passe également par la présence de zones humides « alluviales » ou de cordons végétaux plus ou moins présents en fonction du contexte agricole, naturel ou urbain de ces espaces, et qui révèlent le passage de l'eau.

■ UNE MOSAÏQUE AGRO-PAYSAGERE, COUVRANT ENCORE LA MOITIE DU TERRITOIRE

Particulièrement présentes dans les paysages ouverts des plateaux des Weppes et du Mélantois, les cultures dominent. Localement, celles-ci forment avec les prairies une mosaïque agricole morcelée et complexe dans la vallée de la Lys. Les prairies, en diminution et plus que résiduelles, sont pourtant une réalité historique de la métropole agricole ; les ensembles les plus préservés étant autour de la Lys, de la Deûle et dans le val de Marque. Cultures, prairies et leur cortège de haies et bosquets devenus rares contribuent à la diversité paysagère du territoire.

■ UNE TRAME « ROUGE BRIQUE » OMNIPRESENTE

Plus ou moins dense mais partout présent, le bâti forme une trame qui marque d'une forte empreinte le territoire et qui témoigne des ressources argileuses du sous sol. **L'usage généralisé de la brique** a permis de conserver un **caractère homogène au territoire**, tout en offrant originalité et diversité architecturale. Cette trame « rouge brique » constitue l'identité indéniable de l'espace urbain et rural, et crée ce sentiment d'harmonie au fil des avenues, des rues et des chemins.

……

[84] Etat initial de l'environnement, ADAGE Environnement, 2015

[85] Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais, DREAL

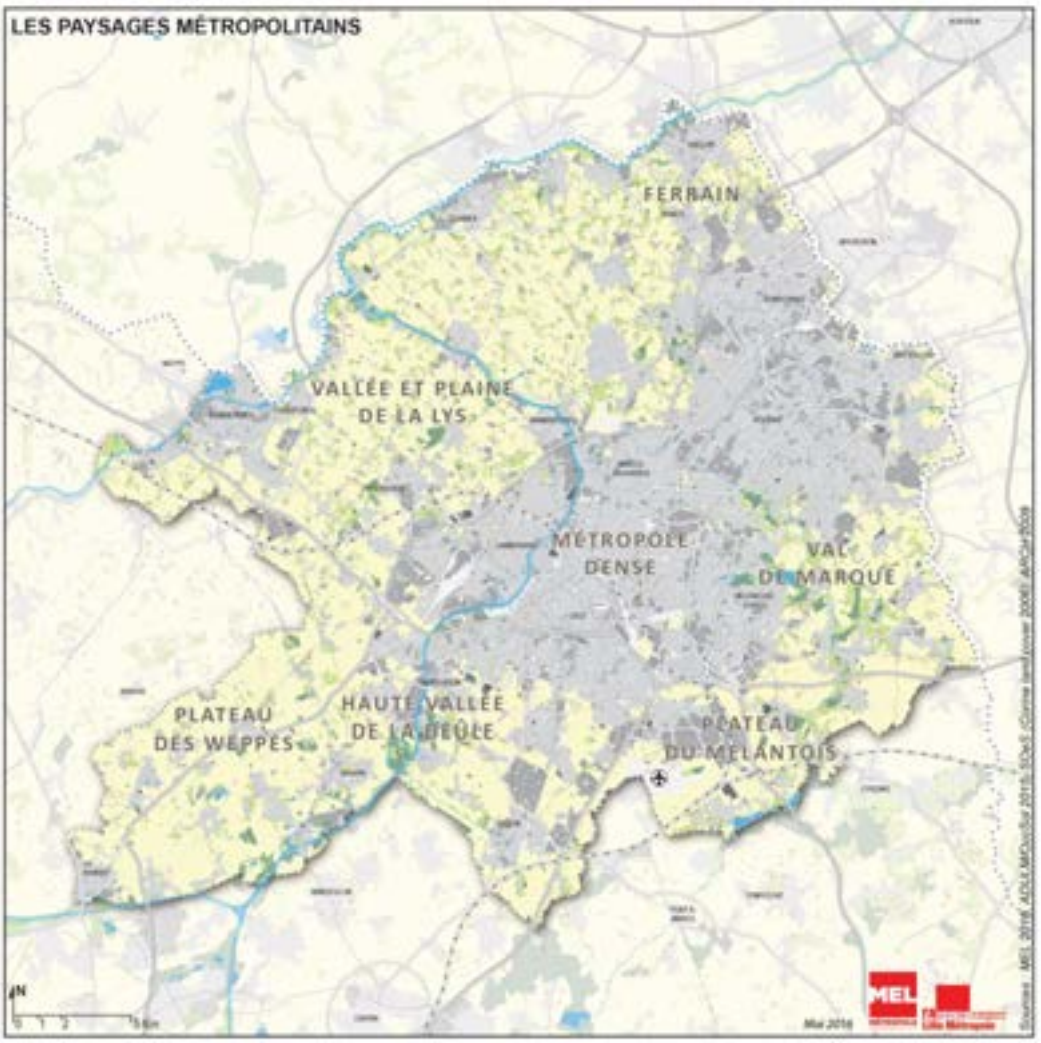
■ DES « RESURGENCES URBAINES » A L'IMPACT PAYSAGER IMPORTANT

Le territoire est **traversé par de grandes infrastructures** (routes et autoroutes, lignes haute-tension, voies ferrées, canaux) associées aux activités qu'elles desservent (industries, zones commerciales). On les trouve en périphérie, mais aussi historiquement dans le cœur de la métropole dense du fait de son développement urbain particulier. Au regard du faible relief, mais aussi du caractère très ouvert de nombreux espaces agricoles, la moindre « résurgence » liée à ces infrastructures ainsi qu'aux constructions et installations se révèle perceptible. Cela conduit à générer des **effets de signaux intéressants lorsqu'il s'agit d'éléments de patrimoine** (clocher d'église, châteaux de l'industrie, forts, ouvrages d'art…) mais peut avoir des **conséquences dommageables sur les paysages lorsque leur intégration n'est pas réussie** (routes, pylônes haute-tension, bâtiments d'activités, lotissements péri-urbains…).

Toutes ces composantes agricoles, naturelles et urbaines forment une imbrication complexe, dont le résultat est une ville dense accompagnée de campagnes urbaines en évolution permanente, où les codes du rural mais aussi de l'urbanité se retrouvent ; en somme, « **une métropole dans un jardin résidentiel en constante extension** »[86].

……

[86] Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais, DREAL



Occupation des sols

- Haies
- Terre cultivée
- Prairie
- Espace boisé
- Espace naturel humide et zone en eau
- Tissu urbain résidentiel
- Zone industrielle et commerciale

Cette carte est issue de la photo-interprétation de photographies aériennes datant de 2015

- Frontière
- Métropole européenne de Lille

19. LES GRANDES UNITES PAYSAGERES, PAYSAGES DE CARACTERE MAIS FRAGILES

Formes urbaines diversifiées, structures villageoises, trame agricole et végétale, canaux sont autant de composantes s'organisant pour former les paysages métropolitains. Ces paysages de caractère mais fragiles sont les vecteurs d'une identité territoriale prononcée et d'une qualité de vie pour les habitants. En dehors du cœur urbain, ils ont un point commun : celui d'une campagne périurbaine largement «sous influence» de la ville.

■ LA METROPOLE DENSE

Au cœur du territoire, domine un axe central et historique d'urbanisation, nord-est / sud-ouest, se prolongeant par-delà la frontière belge. La continuité urbaine entre Lille, Roubaix et Tourcoing, résulte de la croissance des centres historiques, de leur couronne et des villes intermédiaires. La configuration actuelle de la métropole est née d'une histoire récente qui a vu l'urbanisation se développer lors de la Révolution industrielle du 19ème siècle, avec un développement spontané et concomitant à l'installation d'industries le long des routes et des canaux, puis au fur et à mesure des implantations des industries et de la création de nouvelles voies de communication jusqu'à ces dernières années (autoroutes, lignes à grande vitesse entre les années 1950 et 1990). En résulte un **paysage très hétérogène en termes d'années de construction**.

Au-delà des identités propres à chaque ville, ce paysage caractéristique de l'agglomération est structuré autour des grands boulevards historiques reliant les trois polarités. Cette nappe urbaine et continue est marquée par le resserrement en taille de guêpe que génèrent le val de Marque, point bas géographique, et la plus faible urbanisation et industrialisation des communes de Mouvaux et Bondues, qui semble isoler l'ensemble urbain Lille/Villeneuve d'Ascq de celui de Roubaix/Tourcoing.

Ce paysage est un **patchwork sans cesse renouvelé** : espaces publics minéraux, tissus urbains mixtes de maisons bourgeoises et maisons ouvrières, usines imposantes, quartiers en recomposition, longs faubourgs porteurs de leur propre identité, rues commerçantes, lotissements, jardins peu perceptibles à la vue.... Parfois, le tissu urbain s'entrouvre et offre des respirations paysagères : un canal, une vallée, un grand boulevard, un parc, des vues dominantes offertes par une rocade... Très vite cependant, ces échappées se referment.

Dynamique, la métropole est aussi le lieu des grands équipements, des zones d'activités, des nœuds (ferroviaires, échangeurs) et des grandes infrastructures voire « boulevards » urbains (A27/RN227, A25/périphérique sud), générant des statuts parfois ambigus pour leurs paysages résiduels. Témoins des évolutions, des juxtapositions et des superpositions au fil du temps, les **effets de ruptures et de coupures urbaines ne sont pas rares** : large emprise ferroviaire jouxtant l'A25 et l'échangeur autoroutier, boulevard bordant les fortifications, friches industrielles déconnectées de leur paysage d'accueil…. Le canal de la Deûle et la Marque urbaine, inaccessibles au public, sont peu perceptibles dans le paysage, sauf ponctuellement (quai de Vaux, bras de la Barre, pont de la RD933). Le canal de Roubaix à Tourcoing l'est beaucoup plus, par sa situation en contrebas de la ville et le cordon boisé qui le souligne. Du fait des courtes distances et de l'absence d'espaces tampons, la transition est parfois brutale entre la ville dense, les zones d'activités, et les secteurs d'ambiance plus rurale. Néanmoins, si la métropole se caractérise par un sentiment urbain omniprésent, la proximité rurale est forte. Le patrimoine y est forcément riche et le reflet de siècles d'histoire flamande, industrielle et contemporaine. A l'est et au nord-est, autour de l'ensemble urbain formé par Tourcoing, Roubaix et Mouscron en Belgique, le Ferrain présente un paysage de campagne fortement urbanisée dont les limites avec la métropole dense se confondent.

■ LE PLATEAU DES WEPPES

Entre Lys et Deûle, le plateau argilo-sableux des Weppes, légèrement ondulant, offre un **paysage ouvert par la présence de grandes cultures céréalières en « openfields », et assez peu urbanisé**. Quelques éléments de bocage ponctuels existent, mais surtout un talus boisé marquant la ligne de crête entre Deûle et Lys se distingue nettement dans le paysage. L'urbain donne ici une impression de villages ruraux, plus particulièrement au nord. Au sud, les centre-bourgs plus gros et traditionnellement développés le long des rues (villages-rues) connaissent un développement plus important de zones pavillonnaires tendant à faire évoluer cette morphologie initiale. Les châteaux d'eau ainsi que les nombreux cimetières et vestiges de guerre forment des points d'appel ponctuels. La faible dénivellation permet cependant des vues panoramiques sur les vallées qu'elle domine. Les infrastructures routières impactent peu le plateau. L'A25 offre des vues ouvertes de la plaine de la Lys à l'ouest au canal de la Deûle à l'est. En revanche, la ligne TGV en remblai entaille brutalement le paysage entre Premesque et Lompret. L'entrée d'agglomération par la RN41 est globalement de qualité : le paysage s'ouvre sur la plaine agricole de part et d'autre, des villes se distinguent nettement les églises pointant au-dessus des franges urbaines arborées (Santes et Hallennes-les-Haubourdin). A l'approche de Lille, lorsque la RN41 converge avec l'A25 à Englos, la zone d'activité du Moulin Lamblin contraste avec ces paysages ruraux, en imprimant une marque fortement péri-urbaine par ses bâtiments industriels imposants et sa signalétique.

■ LA VALLEE ET LA PLAINE DE LA LYS

La ville et la campagne de la Lys frontalière, réunies autour de la rivière, forment un **paysage qui alterne en quinconce séquences rurales, urbaines et industrielles entre France et Belgique**. En-dehors de cette lisière urbaine dense le long de la Lys, la vallée apparaît rurale et intimiste. Les déviations successives ont créé de petites îles agricoles ou boisées fermant localement l'horizon. Les boisements sont dispersés, la Lys ne se révèle souvent qu'au dernier moment, lorsqu'on la franchit. Paysage assez ouvert à l'horizon plat, la plaine est quant à elle un patchwork de terres cultivées et de prairies dédiées à la polyculture et à l'élevage. Les limites de cette entité sont notables : parallèle à la Lys, le cordon boisé des Weppes en léger surplomb vient fermer l'horizon sud-ouest de la plaine, tandis qu'au nord-est, le Ferrain fait émerger quatre monts au relief plus prononcé qu'ailleurs. Disséminés assez régulièrement, les villages présentent une structure originellement linéaire sans toutefois se rejoindre. De nombreux hameaux et le bâti isolé ponctuant la plaine participent au mitage de cet espace agricole. Les fermes isolées, dont les hofstedes typiques de cette entité, sont repérables par leurs enclos de peupliers. Un réseau de fossés et de becques draine la plaine en une maille orthogonale resserrée qui suit le tracé des chemins. Plus ou moins visible, ce réseau se devine par les saules têtards qui historiquement l'accompagnaient, moins présents toutefois aujourd'hui. Au centre, le canal de la Deûle marque globalement peu le paysage. Quelques séquences de peupliers le long des cours d'eau affirment leur présence, en laissant des fenêtres visuelles depuis et vers les prairies attenantes. Le cœur du secteur a la particularité d'être éloigné des grandes infrastructures. En limite sud-ouest, ces infrastructures frappent par leurs lignes qui cloisonnent l'espace (A25, ligne grande vitesse, RN58).

■ LE FERRAIN

A l'est, le Ferrain est en contact constant avec la Belgique. Au nord, autour de l'ensemble urbain formé par Tourcoing, Roubaix et Mouscron en Belgique, le Ferrain est le **pays des Monts** : Montagne de Wervicq, Mont du Colbras, Mont d'Halluin et Mont de Linselles. Ils dessinent un paysage accidenté et vallonné, et offrent des promontoires sur la Lys, la Marque et les Monts des Flandres plus au Nord. Il s'agit d'une campagne fortement urbanisée dont les limites avec la métropole dense se confondent. L'eau y est présente dans les vallons sous forme de becques. Bosquets et boisements ne sont pas rares, notamment au pied et sur les monts restés globalement en dehors de l'urbanisation. Au sud du Ferrain, s'étend une plaine agricole ouverte dont les ondulations rejoignent doucement la vallée de la Marque et où subsistent des poches bocagères. L'urbanisation s'est constituée de manière quasi-continue entre Villeneuve d'Ascq et Chéreng, ainsi qu'entre Roubaix et Leers ou Toufflers. Au cœur de la plaine en revanche, subsistent encore des coupures agricoles entre les bourgs. Dans cette partie du Ferrain, de nombreuses fermes sont totalement ou en passe d'être intégrées au tissu urbain en expansion. Les paysages sont également marqués par les alignements arborés des infrastructures routières (RD90, RD941 en limite du plateau du Mélantois). Entre le Ferrain des Monts et le Ferrain de plaine, la métropole dense s'est imposée.

■ LA HAUTE-VALLEE DE LA DEULE

Si au nord la vallée de la Deûle se confond avec celle de la Lys, au sud elle s'inscrit à la jonction du plateau calcaire du Mélantois et des Weppes et ne se perçoit que par une **plus grande densité végétale**. Le paysage agricole est riche en zones de marais et peupleraies, dont la zone protégée des champs captants. Au cœur, des cloisons végétales se dressent visibles de loin. Ce sont les épais cordons boisés des peupleraies et les plantations denses et irrégulières, en plans successifs, le long du canal. De fait, la Deûle est souvent fermée aux relations avec sa vallée. **L'empreinte industrielle présente ou passée y demeure forte** (ports, industries, friches). Les bourgs s'égrènent de part et d'autre du canal, évitant le marais. Les contacts entre l'urbain et le rural sont traditionnellement cohérents : ceintures vertes autour des villages, fermes-châteaux et leur ensembles bocagers, corps de fermes intégrés au tissu urbain. Néanmoins, une périurbanisation importante s'est faite au contact de l'agglomération, avec le développement d'un pavillonnaire en rupture avec les formes traditionnelles. Dans cette entrée sud de l'agglomération longtemps délaissée, les actions de gestion des espaces naturels ont recréé des paysages de qualité à la rencontre d'une tradition agricole et d'un besoin d'espaces récréatifs et de loisirs. Ainsi, le parc de la Deûle est une variation de paysages entre bois, prairies, plans d'eau et zones humides. La Platière offre une ambiance intimiste tandis que la plaine des Périseaux, à la limite du Mélantois, offre des cheminements dans un grand site agricole.

■ LE PLATEAU DU MELANTOIS

En entrée sud de l'agglomération, le plateau calcaire du Mélantois est un **paysage cultivé ouvert où l'arbre se fait rare**. Les autres points d'appel paysagers sont rares : quatre forts et leurs ceintures boisées, quelques peupleraies et discrets clochers. En revanche, les fronts urbains sont très visibles. La ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq est une singularité, entre son tissu d'anciens villages et ses grands ensembles économiques ou de logements. Traditionnellement regroupés, les villages se sont étendus sous la pression urbaine jusqu'à parfois se rejoindre et cloisonner l'espace par des extensions pavillonnaires rompant avec les formes bâties traditionnelles. Longtemps considéré comme un espace disponible pour le développement, le linéaire d'infrastructures sur ce plateau est important. Toutefois, au contraire de l'A23 dont le cordon boisé s'impose au regard, l'A27 et la LGV Paris-Bruxelles, de niveau ou en déblais, sont moins prégnantes. L'aéroport, s'il se réserve de grandes surfaces, se démarque peu. A l'ouest, les infrastructures routières (A1, A23, RD549) constituent d'importantes entrées d'agglomération accompagnées d'un cortège de zones industrielles ou d'activité quasi-ininterrompues, qui se confrontent au caractère agricole du plateau.

■ LE VAL DE MARQUE

Paysage singulier, la vallée de la Marque entaille le plateau du Mélantois du sud au nord. **La Marque se caractérise par son irrégularité d'aspect,** parfois simple fossé que l'on devine à sa végétation ou parfois petit canal encadré par de vastes dépressions humides. Ses **paysages de verts bocages** contrastent avec ceux plus secs du plateau. Plusieurs séquences se succèdent, des paysages fermés de marais de roselières et de saulaies du sud aux prairies alluviales et bocagères plus aérées, puis les bois et l'eau des grands parcs urbains au nord. La Marque, parfois peu visible, disparait à Villeneuve-d'Ascq. Le développement de chemins permettant de remonter la Marque jusqu'à Villeneuve-d'Ascq, le classement en 2012 du lac du Héron et de ses environs (73 ha) en réserve naturelle régionale et la gestion des espaces naturels métropolitains (Val de marque, Chaîne des lacs) contribuent à la mise en valeur de ce paysage atypique.

Berges de la Deûle

20. DES PAYSAGES OUVERTS SENSIBLES AUX AMENAGEMENTS

■ AU SUD ET A L'EST, DES PAYSAGES OUVERTS OU TOUT EST VISIBLE

L'agriculture extensive produit un paysage marqué par la forte présence de l'horizon. Les grandes cultures du Mélantois au sud-est ou des Weppes au sud-ouest offrent ainsi des paysages ouverts, presque simplifiés, où les points de repères ont une grande importance. De **larges perspectives** s'offrent ainsi au regard, **rythmées d'éléments végétaux ou naturels** (alignement d'arbres, bosquets, haies, buttes) **ou architecturaux** (fermes, silos, hangars, clochers émergeant dans l'horizon cultivé). Ces éléments visibles de loin revêtent une valeur de repère mais aussi de mémoire. Au loin, les points hauts des tours du nouveau Mons rendent la métropole perceptible, tandis qu'au sud les terrils lointains marquent le début du Bassin minier. Plus ponctuellement, des points de vue s'ouvrent également depuis les monts du Ferrain et la plaine de la Lys, de part et d'autre de l'axe Pérenchies-Verlinghem et aux abords de la Deûle et de la Lys.

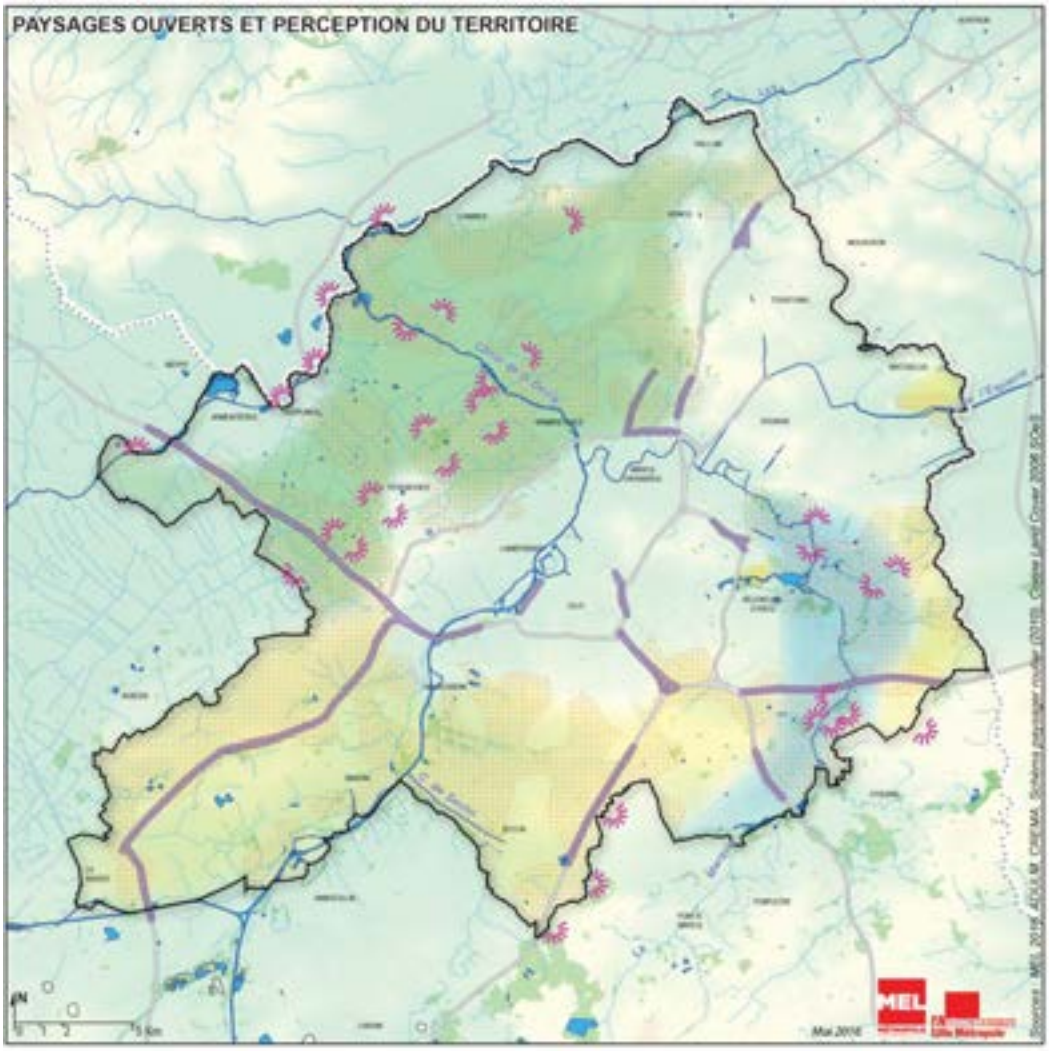
■ LE ROLE DES INFRASTRUCTURES DANS LA LISIBILITE ET LES PERCEPTIONS DU TERRITOIRE

Les étendues ouvertes révèlent les infrastructures de transport : voies rapides et autoroutes, lignes de chemin de fer, ponts, merlons et remblais… Réciproquement, **celles-ci donnent à voir le territoire**. Depuis l'A25, les vues sont larges sur la plaine de la Lys où se dessinent quelques petites villes isolées et éléments repères (églises d'Erquinghem-Lys et d'Englos). En revanche, à l'approche d'Houplines et Armentières, les vues se fragmentent et s'obstruent du fait de l'urbain et des infrastructures (RN58, LGV vers Londres). Dans le Mélantois, les grandes infrastructures (LGV Paris-Bruxelles, voie ferrée Lille-Tournai, autoroutes) s'imposent dans la trame existante ouverte et plane du plateau, en donnant aussi à voir les paysages agricoles et ponctuellement la Marque. L'A27 en particulier offre de part et d'autre de larges vues où se distinguent quelques bourgs et clochers, le quartier récent de la Haute-Borne, le Mont des Tombes et l'église monumentale de Bouvines. Avec un accompagnement végétal discret, elle se fond dans ce paysage ouvert. Le long de l'A1, le plateau agricole cède la place aux zones d'activités et commerciales standardisées desquelles émerge à l'horizon l'église de Templemars. Dans les Weppes, la RN41, à niveau la plupart du temps, permet elle aussi des vues remarquables vers les bourgs et la métropole. La rocade nord-ouest propose des séquences variées et segmentées, entre front de bâti économique, ouverture agricole et talus végétalisés. Rares sur le reste du territoire, ces séquences offrant de larges vues contribuent à la découverte, au repérage des usagers mais aussi à l'image des entrées de la métropole, en particulier au sud et à l'est.

■ VULNERABILITE DES PAYSAGES ET INTEGRATION DES AMENAGEMENTS

Si les **ensembles ouverts du sud et de l'est dégagent des points de vue d'intérêt**, tout y est cependant visible. En permettant une lecture en profondeur des paysages, ces secteurs sont **particulièrement sensibles à l'introduction de nouveaux éléments et aménagements**, qu'ils soient ou non valorisants. Les paysages ouverts sont en contact visuel direct avec de nombreux aménagements : soit ceux-ci offrent une vue étendue vers les plaines (infrastructures de déplacement), soit la plaine forme pour eux un vaste premier plan les mettant en évidence.

Ces dernières décennies, la **périurbanisation et le développement d'activités économiques ont modifié les structures traditionnelles des paysages** et les perceptions dans les secteurs visuellement dégagés. Par leurs dimensions imposantes et la faiblesse de leur traitement paysager et architectural, les infrastructures de transport, les bâtiments d'activités (agricole, logistique ou industrielle), les opérations d'habitat en limite des bourgs, les lignes haute-tension et les relais de radiotéléphonie ont eu un impact obligeant depuis à une certaine vigilance dans l'insertion de nouveaux aménagements. Les grandes industries en activités, dont un certain nombre en dehors des limites du territoire, sont aussi parfaitement visibles. En raison de l'ouverture du plateau du Mélantois et du versant des Weppes, les fronts urbains sont très visibles. Cette prégnance impose de porter une attention particulière au traitement des extensions nouvelles au contact de l'espace agricole, afin de limiter les effets de confrontation et de rupture souvent constatés.


PAYSAGES OUVERTS ET PERCEPTION DU TERRITOIRE
Mai 2016
Mosaïque de prairies-cultures localement bocagères
Paysage agricole de grandes cultures, offrant de larges perspectives
Vallée bocagère de la Marque
Principaux points de vue
Paysage agricole et naturel remarquables*
Séquence autoroutières offrant de larges vues
* Zonage PLU Ap, NE et NP / Aires paysagères remarquables / Zonage SD qualité paysagère
- 25 m
0 m
50 m
270 m
Frontière
Métropole européenne de Lille

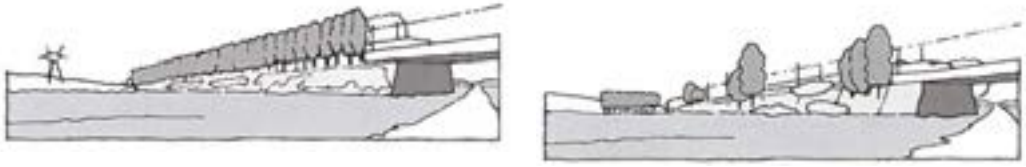
■ LE CAS PARTICULIER DES POINTS HAUTS DU PAYSAGE

Peu nombreux, ces secteurs urbains bénéficient toujours de vues très valorisantes. Dans le Ferrain des Monts, certains bourgs ou quartiers occupent les flancs ou les cols. Dans le Mélantois, les villages se positionnent à mi-versant entre vallée humide et plateau à forte valeur agronomique. Ils sont l'objet d'une certaine pression foncière qui a épuisé la plus grande partie des terrains constructibles et réduit les possibilités d'extension. **L'équilibre de ces paysages est particulièrement fragile** : il suffit d'une construction de volumétrie ou d'aspect inadapté pour rompre cet équilibre. Dans ces situations, l'implantation des équipements dont la volumétrie importante est bien visible et en contraste important avec le bâti traditionnel, nécessite d'être particulièrement étudiée.

Traitements paysagers d'une infrastructure :

A gauche : la ligne d'arbres accuse la linéarité

A droite : les éléments paysagers composent des cadrages et trompent la linéarité



Paysage ouvert de plaine céréalière (Wavrin) et coupure visuelle d'une ligne TGV créant un horizon, donc un paysage

Sources : PLU Lille Métropole, Cahier de recommandations architecturales, urbaines et paysagères, octobre 2004

21. DES TRANSITIONS URBAIN-RURAL A (RE)QUALIFIER

Comment passe-t-on de la campagne à la ville ou au village, du rural à l'urbain, du non bâti au bâti sur la métropole ? **L'imbrication complexe de l'urbain et du rural** autour voire au sein de la conurbation centrale a créé des **espaces de « frottement »,** dont le statut reste à clarifier. Localement, la nature et le traitement des transitions entre les extensions urbaines et l'espace non bâti qui les entoure est un facteur de qualité paysagère.

■ DE L'ECHELLE DE LA TACHE URBAINE A L'ECHELLE DES VILLES ET DES VILLAGES PERIPHERIQUES

Ces dernières décennies, **deux phénomènes ont contribué à profondément modifier les contours de la métropole dense : l'étalement urbain**, en exerçant notamment une pression sur les espaces agricoles, et la **fragmentation du territoire par les grandes infrastructures**. De fait, la taille du linéaire de contact entre « l'urbain » et les autres espaces agricoles ou naturels a diminué d'environ 17% depuis les années 50, passant de 4 193km a 3 488 en 2015. Cette diminution s'explique par un phénomène de phagocytage d'anciennes petites communes par l'étalement urbain, engendrant la naissance d'une seule tache urbaine plus vaste, mais possédant un linéaire de contact moins important.. Les opérations récentes d'habitat, zones commerciales ou d'activités, et autres infrastructures sportives et de loisirs (terrains de sports, équipements) participent ainsi à la qualification des lisières périurbaines entre la ville dense et sa couronne agricole. En milieu rural, ce phénomène touche aussi, de manière inégale, les contours des petites villes et des villages. En plus de la consommation foncière, l'extension de la zone bâtie liée à une consommation plus importante de foncier par ménage y entraîne une pression sur les territoires agricoles non sans impact paysager.

Dans les Weppes, le Ferrain de plaine et le Mélantois, des coupures d'urbanisation subsistent encore entre les bourgs, ou entre les bourgs et leurs hameaux. Dans la plaine et la vallée de la Lys, ces coupures ont été victimes d'un mitage bâti le long des axes de communication ; spatialement, la résultante est un paysage très fragmenté. Le plus souvent d'origine agricole, elles offrent de véritables espaces de respiration permettant le maintien de cônes de vue vers les paysages environnants.

■ AUTOUR DU CONTINUUM URBAIN : LES HEMICYCLES, FRUIT DU RAPPORT URBAIN ET AGRICOLE

Des espaces agricoles se trouvent enclavés entre plusieurs extensions urbaines, comme à Loos, Wattignies, Templemars ou encore Lezennes. Ils constituent des **poches de respiration** en limite de l'espace urbain dense, mais dont la **pérennité est menacée** (viabilité économique, pression urbaine). Liée à l'extension de l'urbanisation, la notion d'« hémicycle » a été développée dans les travaux *Lille 2030* préalables au SCOT de Lille métropole. Elle qualifie les ensembles paysagers et économiques agricoles ou naturels, qui se situent en contact immédiat avec la zone agglomérée centrale. La métropole a en effet pour spécificité de disposer non pas d'une couronne verte mais d'espaces agricoles et naturels disposés en formes d'hémicycles autour du continuum urbain de l'agglomération. Ils traduisent **l'imbrication entre urbain et rural**, et la **proximité des centres villes à l'espace rural et agricole**, si spécifiques au territoire. En tant qu'espaces de transition entre l'agglomération centrale et les communes périphériques, leurs enjeux sont nombreux : maintien de l'agriculture en place, qualité même de ces espaces sur le plan paysager, gestion des franges urbaines en termes de qualité paysagère et d'accessibilité pour les urbains à un environnement de qualité propice à des activités de plein air de proximité. Pour autant, un manque de porosité et de synergie entre la ville et ces hémicycles est à noter.

Le SCOT prévoit ainsi une démarche « *sanctuarisant les espaces agricoles au contact des zones urbaines en favorisant leur usage pour les loisirs en bonne intelligence avec l'agriculture* ». La préservation des hémicycles agricoles constitue un objectif en lien avec la limitation de l'urbanisation de la zone urbaine centrale : le SCoT précise en effet que « les hémicycles constituent l'une des limites d'urbanisation de l'agglomération centrale »[87].

Plusieurs études sont ou ont été menées par la MEL sur ces hémicycles : masterplan autour des champs captant, étude prospective sur l'arc Nord plus large entre lisières des Weppes et du Ferrain. Tout en réaffirmant la vocation agricole de ces paysages, elles cherchent à y enrichir les usages et créer des connexions entre la ville et les grands espaces agricoles et naturels. Par exemple, sur les 270 hectares cultivés ceinturés par les espaces urbains de Faches-Thumesnil, Wattignies,

……

[87] Rapport de présentation et DOO du SCoT Lille métropole, 2016

Templemars et Vendeville, le concept de parc agricole se concrétise sur la plaine des Périseaux. L'approche consiste à concilier activité agricole, aménagements paysagers et de loisirs, adaptation des chemins existants et biodiversité.

■ A L'ECHELLE DES EXTENSIONS URBAINES : DES TRANSITIONS PAYSAGERES LIMITEES VOIRE ABSENTES

La **méconnaissance de la valeur des paysages « ordinaires »** associée à cette évolution péri-urbaine favorise leur **banalisation** et leur **uniformisation**, généralement en rupture avec les tissus urbains plus anciens et le paysage environnant. Les opérations périurbaines récentes d'habitat individuel et d'activités économiques ou commerciales présentent ainsi souvent un urbanisme, une architecture et un paysage répétitifs et standardisés qui brouillent l'identité des territoires ruraux. Elles créent une image peu qualitative des franges de l'agglomération où se confrontent sans transition espace agricole ou naturel et espace urbain.

Concrètement, on constate d'une part sur ces franges le caractère parfois brutal des fronts bâtis du fait de la multiplication des extensions pavillonnaires dénuées de l'accompagnement arboré ou végétal traditionnel. D'autre part, les franges de la zone agglomérée sont aussi marquées par des zones d'activités ou commerciales (parfois même des immeubles de bureaux), de forte envergure et de qualités architecturale et urbaine perfectibles : surconsommation d'espace pour les constructions et les aires de stationnement, absence de plantations permettant un traitement adouci des abords et un rapport d'échelle favorable, matériaux de faible qualité, concentration ou alignement de bâtiments aux formes et aux fonctions identiques, etc. Ces **extensions**, en limite de zone urbaine, sont **fortement visibles depuis les espaces agricoles et les infrastructures**. Plus la pression est forte, plus le contraste est saisissant, au risque d'influer négativement sur la première image perçue de la métropole, de ses villes et de ses villages et par conséquent sur son attractivité

■ UN TRAITEMENT ARCHITECTURAL ET VEGETAL DES TRANSITIONS, REDONNANT DU SENS AUX PAYSAGES

La préservation de l'identité et de l'activité propres aux secteurs naturels et agricoles rend nécessaire de (re)penser leurs limites avec les secteurs urbanisés d'habitat ou industriel. L'enjeu est de clairement définir les conditions de juxtaposition entre ces secteurs et de conduire à des aménagements spécifiques lors de la création de nouvelles zones. Ces constations sont valables pour les nouveaux projets mais peuvent également trouver échos auprès des opérations existantes pour lesquelles des requalifications peuvent s'envisager.

Il existe sur le territoire une **tradition de l'élément végétal comme transition entre l'espace bâti et l'espace agricole** : enclos et lisière arborés autour des habitations comme à Gruson, paysages prairiaux imbriqués dans le tissu urbain comme à Hallennes-les-Haubourdin, Sainghin-en-Mélantois, Wattrelos… Ce vocabulaire paysager peut être judicieusement réinterprété pour traiter la « couture » autour des opérations urbaines : haies, bosquets, chemins et alignements arborés, vergers sont autant de structures paysagères qui peuvent trouver une place esthétique et fonctionnelle dans les projets. Le ménagement de transitions peut aussi jouer un rôle écologique comme maillon de la trame verte et bleue, éviter les conflits d'usage entre habitat et activité agricole, permettre les déplacements doux…

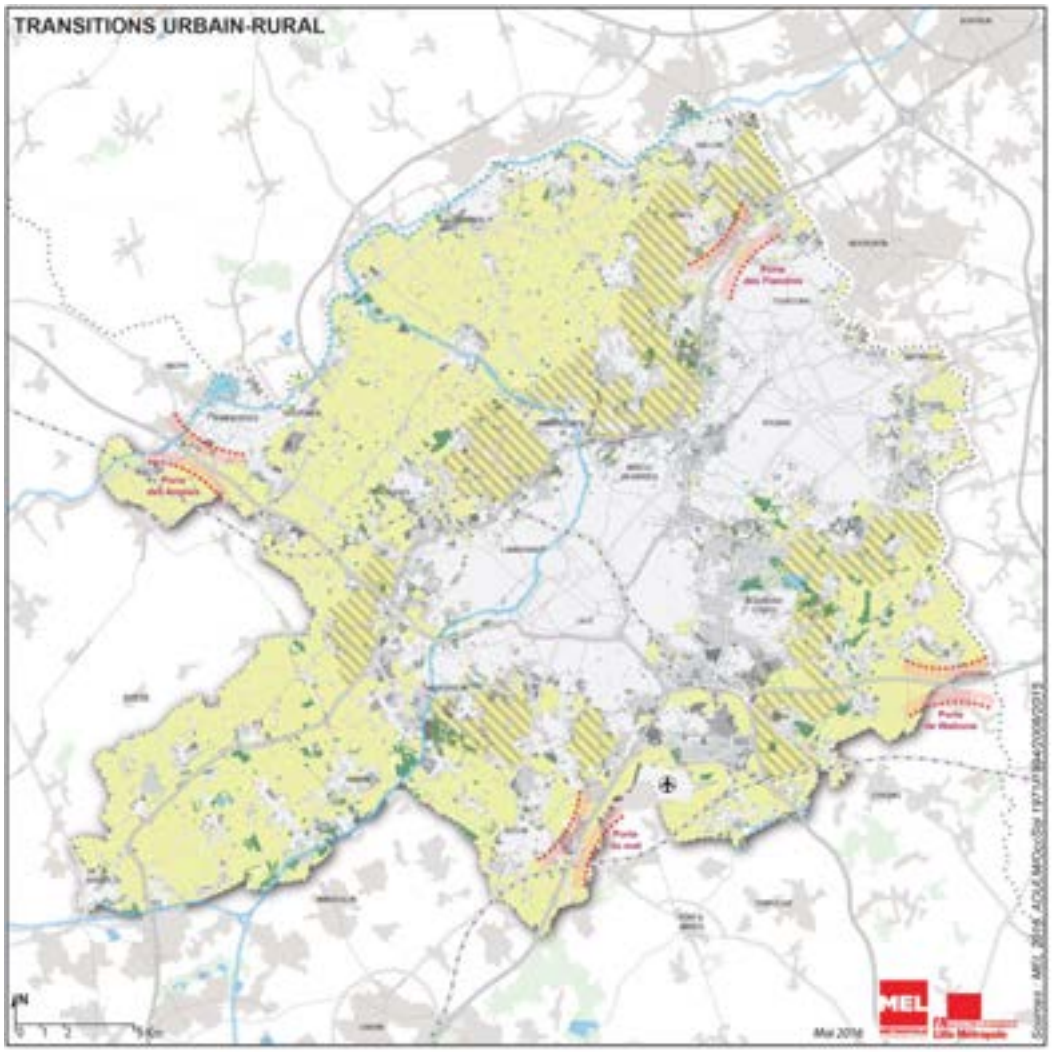
Par ailleurs, le traitement de ces transitions est également question de composition urbaine d'ensemble, d'orientation et de volumétrie du bâti. Lorsqu'une progression dans les densités et les gabarits est adaptée, l'effet de rupture est moindre à l'interface entre le bâti et le non bâti, ainsi qu'avec la silhouette urbaine ou villageoise.

■ LES ENTREES DE VILLE, LES SEUILS DU TERRITOIRE PORTEURS DE SA PREMIERE IMAGE

Points de passage obligé, les **entrées de ville sont les premières « vitrines » économiques, paysagères et architecturales** de la métropole. Présence végétale, traitement de la voirie et de ses aménagements connexes, éclairage et signalétique en sont les composantes invariables. Pourtant, selon le traitement urbain et paysager adopté, elles sont inégalement perçues. Plus tout à fait en campagne et pas encore en ville, le statut de limite urbaine souvent floue de ces entrées est aussi lié à la distance sur laquelle cette impression perdure.

Les entrées de ville constituent depuis plusieurs décennies un **réel problème urbanistique** : on retrouve en effet aux abords de toutes les agglomérations urbaines les mêmes bâtiments commerciaux et parkings, ainsi qu'une multitude d'enseignes et d'affichages publicitaires, pour certains autorisés et pour d'autres illégaux. Ce sont ainsi plusieurs zones d'activité commerciales ou

industrielles de faible qualité paysagère qui, vues depuis les infrastructures ferroviaires, routières et autoroutières, jouent le rôle de portes d'entrées métropolitaines : zones commerciales le long de l'A1, zones commerciales du nord de Roncq et Tourcoing visibles depuis l'A22, zone d'Englos visible depuis l'A25…A leur niveau, les entrées de villages sont également confrontées à des bâtiments industriels ou agricoles isolés, qui rompent l'harmonie des paysages ruraux par leurs dimensions hors échelle, les matériaux employés et l'absence d'accompagnement végétal.



Évolution de la tache urbaine

- en 1971
- entre 1971 et 1994
- entre 1994 et 2008
- entre 2008 et 2015

- Espace agricole en 2015
- Espace boisé en 2015
- Hémicycle
- Porte d'entrée de la métropole

Cette carte est issue de la photo-interprétation de photographies aériennes datant de 1971, 1994, 2008 et 2015

22. LA VOIE D'EAU : UN CHANGEMENT DE PERCEPTION, UN REGAIN D'INTERET

Longtemps associés au monde de l'industrie à l'opposé d'un environnement de qualité, les cours d'eau métropolitains offrent pourtant des visages variés selon leurs formes (rivières libres, canaux) et les ambiances urbaines à plus rurales qu'ils traversent. Leurs usages multiples participent tant à la revalorisation des paysages qu'à la valorisation économique (tourisme, transports, ports) des cours d'eau.

■ L'EAU EN METROPOLE : DES FORMES ET DES CONTEXTES VARIES

Eau libre des cours d'eau ou eau stagnante des plans d'eau et des marais, **l'élément a forgé le territoire** où il est historiquement présent sous toutes ses formes. La métropole est marquée par l'importance du réseau hydrographique naturel ou artificiel, de gabarits variés, et dont la morphologie a été fortement modifiée depuis des siècles pour les besoins de l'industrie et du transport. La Lys, peu encaissée et frontalière, est canalisée à partir d'Aire-sur-la-Lys et en partie aval navigable suite à de nombreux travaux de rectification depuis le 18e siècle. La Deûle, canalisée depuis le 13e siècle, a vu son gabarit élargi en 1970. Elle relie la Scarpe à la Lys en passant par la Bassée. La Marque, qui prend sa source en Pévèle, présente un cours à faible pente à l'origine de zones humides et de marais d'intérêt écologique et tampons lors des crues. Enfin, le canal de Roubaix, artificiel et de petit gabarit, assure la liaison entre la Deûle et le canal de l'Espierre en Belgique, et est aujourd'hui essentiellement tourné vers la navigation de plaisance.

En zone plus rurale, on trouve le long des cours d'eau de la Marque, de la Deûle et de la Lys le cortège des principaux espaces naturels de la métropole : marais, boisements, prairies humides… De nombreux autres petits cours d'eau et fossés, ou «becques», affluents des principales rivières, parcourent le territoire et ont eux aussi connu des modifications pour le drainage des terres agricoles, formant notamment les paysages ruraux typiques de la plaine de la Lys.

■ UNE VISIBILITE ET UNE ACCESSIBILITE INEGALES SUR LE TERRITOIRE…

Malgré ce **rapport historique avec l'eau**, et si de leur côté les plans d'eau ont été rendus accessibles au Parc du héron à Villeneuve d'Ascq ou à la base des Prés du Hem d'Armentières, le **dialogue entre villes et rivières est encore ténu**.

Après avoir fortement contribué à structurer le territoire, les voies d'eau ont connu un déclin parallèle à la désindustrialisation en perdant une partie de leur fonction utilitaire. Certaines ont même disparu à la vue, couvertes comme à Lille, pourtant née d'une rivière et longtemps baignée de canaux. L'eau a depuis quitté le centre historique et seuls les initiés en voient encore les traces (formes urbaines et espaces publics modelés par son passage, rues aux noms évocateurs). Ailleurs, vallées peu encaissées limitant les vues, berges pas toujours accessibles, espaces urbains qui leur tournent le dos : les cours d'eau restent souvent discrets dans le paysage.

Il en résulte un **tissu urbain déconnecté physiquement et visuellement des voies d'eau** et qui n'exploite que timidement les opportunités qu'offre leur passage. Dans la métropole dense, le canal de la Deûle et la Marque urbaine, inaccessibles au public, sont peu perceptibles dans le paysage excepté ponctuellement (quai du Wault et esplanade, bras de la Barre, pont de la RD933). Le secteur Bois blanc, malgré une position quasi-insulaire, est lui aussi déconnecté. Le canal de Roubaix à Tourcoing est plus perceptible, par sa situation en contrebas de la ville et le cordon boisé qui le souligne. Beaucoup de centres urbains sont décentrés des rivières (notamment côté Lys) sans être reliés clairement à celles-ci. Il en résulte des cours d'eau en partie arrière du bâti, occasionnant des espaces résiduels difficilement exploitables ou accessibles. De même, les espaces publics sont peu conçus en relation avec la voie d'eau et les ponts ne jouent que rarement un **rôle de mise en valeur du cadre de vie et du paysage**. Pourtant, « voir et être vu » est un préalable à la remise en valeur et à l'appropriation des canaux par le public.

En milieu moins dense ou rural, le rapport change. La voie d'eau est plus ouverte et laisse percevoir les paysages riverains, les pratiques agricoles, le mode d'implantation du bâti, les zones humides de fond de vallée… Réciproquement, la végétation rivulaire, les ouvrages de franchissement sont des signaux permettant de situer leur lit à distance. La Lys offre par exemple de larges vues entre France et Belgique, valorisées par la mise en place du réseau de voie verte qui suit son linéaire et participe d'une démarche d'un retournement de la ville vers l'eau. Dans le Mélantois, la présence de la Marque et de ses milieux humides est révélée par les cheminements le long de son tracé et par l'accès aux marais de la Marque à Péronne.

Qu'ils soient industriels ou de plaisance, les ports jouissent par leur positionnement d'un rapport à l'eau privilégié. Les ports industriels de Santes, Lille-Loos-Sequedin, Wambrechies et Halluin ont un rôle économique important basé sur le transport via la voie d'eau. En tant qu'espaces d'activités aux dimensions et gabarits importants avec façade sur l'eau, ils rencontrent les mêmes problématiques de qualité paysagère que leurs homologues sur voiries routières et ne permettent pas toujours les connexions entre la ville et les canaux. Les ports et haltes de plaisance sont plutôt concentrés au nord de la métropole : gare d'eau à Lille, Wambrechies, Quesnoy-sur-Deûle, Armentières, Erquinghem-Lys, Deûlémont et Halluin. Au-delà de l'activité touristique, ils sont aussi le lieu de promenade et d'aménités en lien avec l'aménagement d'espaces verts et de loisirs et des chemins de halage sur la basse-Deûle et la Lys.

Différents aménagements du canal de Roubaix

■ … MAIS UN CHANGEMENT DE PERCEPTION EN MARCHE

Les **valeurs mobilisées autour des voies d'eau sont nombreuses** : repère, usage, savoir-faire, mémoire… Ils renvoient aux premiers travaux d'asséchement de terres plus ou moins marécageuses, racontent les grandes batailles comme la Marque à Bouvines, permettent les développements industriels et autorisent aujourd'hui des promenades métropolitaines.

Véritables traits d'union de la métropole, leur **réappropriation est en cours**. Progressivement, des actions de reconquête et revalorisation de ces espaces se sont engagées : préservation de milieux naturels en milieu rural ou au niveau de friches, plantations le long des berges, aménagements de promenade, révélation des histoires de la voie d'eau (maisons et histoires d'éclusiers, batelerie...), préservation d'objets (écluses, ponts à bascule...), et valorisation de la voie d'eau elle-même (transport fluvial de marchandises, navigation de plaisance, loisirs nautiques).

Un **processus de retournement de la ville sur l'eau**, dont elle a été longtemps coupée physiquement et visuellement, se met également en place. A l'image des « waterfronts » des pays du nord ou plus récemment des bords de fleuve de grandes villes françaises, les façades et les espaces publics commencent à se tourner sur les cours d'eau pour renouer avec cet élément emblématique des paysages. Sur la métropole, les projets urbains de requalification du champ de mars de la Citadelle, Rhodia ou du Port de Lille s'inscrivent à leur échelle dans cette volonté.

Dans le cadre de la démarche de préservation et de valorisation des espaces naturels à l'échelle de la métropole, il n'est également plus question de tourner le dos aux cours d'eau dégradés par la pollution industrielle, mais au contraire de les réhabiliter pour en faire les vecteurs d'un paysage de qualité. Entre 2002 et 2008 ont été engagés progressivement l'aménagement et/ou la réhabilitation de plusieurs centaines d'hectares d'espaces de nature et d'accueil du public sur quatre grandes zones d'intervention liées aux principaux cours d'eau : le Parc de la Deûle, le val de Marque, la vallée de la Lys et la Basse Deûle, le canal de Roubaix et la Marque urbaine.

■ UN RESEAU DE PROMENADES ET DE VOIES DOUCES AU PLUS PRES DES COURS D'EAU

Autrefois réservés à la promenade piétonne et à l'exploitation des canaux, les berges et les chemins de halage s'ouvrent aux nouveaux usages.

Le « schéma directeur vert » de l'arrondissement de Lille (2002) fixe pour objectif la réalisation d'une trame verte et bleue dont le maillage s'appuie entre autres sur des circulations douces empruntant les berges des rivières et canaux. Le projet de réseau Véloroutes-Voies Vertes (2007) a pour objectif de relier les grands ensembles naturels récréatifs par ce mode doux. Il s'inscrit dans une politique métropolitaine (schéma directeur 2002, PDU 2010) et supra-métropolitaine en transfrontalier. Il compte 225 km de mobilités douces dont 100 km restent à créer, et emprunte différents supports parmi lesquels les chemins sur berge. Le plan de développement de l'Espace Naturel métropolitain (2008) appuie cette vision, avec l'objectif de poursuivre la mise en réseau écologique des sites et le développement des itinéraires de déplacement doux terrestres ou fluviaux.

Aujourd'hui**, il en résulte un réseau au plus près de l'eau le long des principaux cours d'eau du territoire** : Lys, canal de la Deûle, Marque. Parmi les réalisations, figurent la requalification des chemins de halage de la Basse-Deûle, du canal de Roubaix et de la Marque urbaine transformant petit à petit l'image des cours d'eau ainsi rendus à la population.

■ UNE CONTRIBUTION A LA DIVERSITE PAYSAGERE ET BIOLOGIQUE A CONFORTER

Le réseau principal (Lys, Deûle, Marque) et secondaire (principalement dans la vallée de la Lys où le placage béton n'est pas rare) a été **historiquement canalisé ou aménagé**. Cette **artificialisation altère ses qualités paysagères et les fonctionnalités écologiques**. Pourtant, en l'absence de grands ensembles naturels et paysagers métropolitains, les cours d'eau représentent un élément majeur de la diversité paysagère et de la trame écologique du territoire. En concentrant les milieux naturels et en permettant le déplacement des espèces, ils jouent le rôle de réservoirs et de corridors ecologiques dont le bon état reste cependant à atteindre pour la Lys, la Deûle et la Marque. Par ailleurs, l'important réseau de becques et de cours d'eau non domaniaux peut être le support d'une certaine biodiversité et présente de forts enjeux en termes de gestion des eaux pluviales de surface. Sa valorisation, encore insuffisante, est un enjeu important.

Sur ces constats, plusieurs réalisations ont vu le jour ces dernières années sur la métropole. Le **Parc de la Deûle**, dans la vallée du même nom, est le projet le plus important réalisé à ce jour. Il décline les concepts de la nature «retrouvée», «domestiquée» ou «rêvée» avec le jardin des cultures Mosaïc, en conciliant activités agricoles, promenade et découverte de la nature. Il intègre également l'enjeu

de protection de la ressource en eau des champs captant au sud de Lille. Le parc a reçu les prix national et européen du paysage, en 2006 et 2008. L'objectif est, à terme, de relier la métropole lilloise à l'ex-bassin minier. Dans le **val de Marque** de Fretin à Villeneuve d'Ascq, plusieurs aménagements ont été menés le long du cours d'eau pour la reconquête des zones humides et l'accueil du public : requalification de la Chaîne des Lacs (plus de 150 ha) et de la base de loisirs des Six Bonniers (12 ha), création des Marais de Fretin (22 ha) et de circuits de promenades. La coulée verte qui suit la rivière permet aujourd'hui de relier à pied ou à vélo les Marais de Fretin au lac du Héron, voire au-delà. La **vallée de la Lys et la Basse Deûle** a vu le réaménagement de la base de loisirs des Prés du Hem à Armentières, associant pratique de loisirs nautiques et observation de la nature. La coulée verte de la Basse Deûle concilie corridor écologique en contact direct avec l'urbanisation, et activités de promenade sur un linéaire dédié de 16 km. Enfin, les aménagements du **canal de Roubaix et de la Marque urbaine** assurent la mise en valeur du patrimoine d'origine industrielle ainsi que la thématique de la nature en ville. Ils proposent des itinéraires de promenade le long des anciens chemins de halage des canaux, et un relais nature implanté depuis avril 2010.

Tous ces espaces participent à plusieurs objectifs : contribuer à l'armature verte et bleue de la métropole, renforcer le caractère paysager d'un « territoire d'eau », sensibiliser les publics et améliorer l'offre d'accueil et de loisirs. Toutefois, leur fréquentation élevée oblige les gestionnaires à organiser les flux et préserver les espaces les plus fragiles d'un point de vue écologique.

■ LA MISE EN VALEUR DES COURS D'EAU, UN AXE DE TRAVAIL MAJEUR DE PROJETS

Au-delà des aménagements précités, la mise en œuvre de projets tels que les Rives de la Haute Deûle à Lille/Lomme ou la création des jardins du Colysée à Lambersart montre également la **prise en compte croissante des enjeux de la voie d'eau**. Le projet le plus marquant en la matière est « Blue Links », initié au début des années 2000 et achevé en 2009. Ce projet transfrontalier visait la remise en navigation de plaisance de la liaison Deûle-Escaut, dans le but d'une part de favoriser le développement du tourisme fluvial, et d'autre part de contribuer au renouvellement urbain des territoires traversés par le canal, dans un souci de qualité environnementale élevée.

Après 3 ans d'expérimentation sur le canal de Roubaix et la Marque urbaine et des études (stratégie d'aménagement et sédiments de dragage), la MEL s'est engagée depuis fin 2012, dans un Plan Bleu Métropolitain, véritable stratégie d'intervention sur les cours d'eau et canaux domaniaux et non domaniaux. Ce plan s'appuie sur plusieurs piliers : le tourisme fluvial (via un réseau navigable et des ports de plaisance et la valorisation du patrimoine fluvial), la reconquête écologique et la prévention des inondations, la résorption des pollutions, la qualification des espaces publics à bord d'eau.

Le projet de parc transfrontalier de la Lys (Leïevallei, 2014), d'Erquinghem-Lys à Courtrai, concrétise les grands plans et projets précédemment cités. Au-delà de l'objectif premier de préserver la qualité de l'eau et de mettre en valeur écologiquement et paysagèrement noues, fossés, rus, ruisseaux, affluents et voies d'eau qui composent la trame bleue de la vallée, il propose de renforcer le cadre de vie et l'image de la vallée. Autour de la Lys, il prévoit notamment la restauration du réseau hydraulique, des milieux et du patrimoine lié à l'eau, le maillage d'espaces aux vocations complémentaires (naturels, agricoles, aménités) et un travail sur le rapport à l'eau, avec l'ambition de progressivement mettre en cohérence les aménagements ponctuels menés des deux côtés de la frontière franco-belge (restauration du Pont rouge, accès à la voie d'eau, ouvertures paysagères, boisements).

La valorisation des voies d'eau en termes d'usages a de son côté pour grands enjeux le **développement touristique fluvial** ainsi que le lien avec de grands projets tels que le **canal Seine-Nord-Europe** avec l'élargissement de la Lys.

23. UNE METROPOLE DE PATRIMOINES

(Voir aussi les parties « les tissus urbains » et « patrimoine naturel »)

Pour qui découvre les lieux, la première image du patrimoine est fidèle à celle de la métropole : un patrimoine plus bâti que naturel, un témoin de l'histoire de la région au contact des cultures flamandes puis françaises, un passé industriel créateur d'une palette bâtie diversifiée, un patrimoine culturel vivant. Qu'il soit architectural, urbain ou paysager, le patrimoine est en fait riche et complexe, fruit des époques successives et d'un processus d'urbanisation en lien étroit avec une industrialisation considérable sur un socle rural préexistant.

■ UN PATRIMOINE ISSU D'UNE HISTOIRE PARTICULIERE

Les grandes étapes du passé expliquent la nature mais aussi l'implantation actuelle du patrimoine, en lien avec la constitution de l'armature urbaine de la métropole.

☐ JUSQU'AUX PREMISSES DE LA REVOLUTION INDUSTRIELLE : TROIS VILLES-CENTRES ET UN TERRITOIRE RURAL

Lille, ou « Lisle » à l'époque, apparaît pour la première fois dans l'histoire dans un document de 1066. Son nom proviendrait de sa localisation primitive sur une île entourée par les deux principaux bras de la Deûle. Au 11ème siècle, Lille n'est qu'une grosse bourgade féodale, concentrée autour du château aujourd'hui disparu, de la Grand'place actuelle et son premier faubourg, le quartier Saint-Sauveur. Ville drapière prospérant entre les 13ème et 16ème siècles, elle est aussi convoitée pour sa situation géographique et deviendra successivement flamande, bourguignonne, espagnole, puis française en 1667. La ville fortifiée s'étend au nord (Vieux-Lille) jusqu'à l'édification de la citadelle par Vauban fin 17ème siècle. A l'extérieur, les faubourgs se développent au fil des siècles, en particulier sur les territoires de Wazemmes et Fives avant 1850. Jusqu'à la moitié du 19ème siècle, Roubaix et Tourcoing sont encore de gros villages, qui connaissent toutefois une phase d'extension avec l'émergence d'industries textiles locales. Le reste du territoire est maillé de villages, présents pour certains dès l'époque gallo-romaine. Ce socle rural garde peu de traces bâties d'avant le 16ème siècle, **beaucoup de fermes et maisons datant surtout du 18ème et du 19ème siècle**. Avec l'industrialisation naissante d'avant 1850, de nombreux villages et hameaux se densifient progressivement, avec **l'installation de manufactures et de filatures le long des cours d'eau** (industrie du lin dans la vallée de la Lys) ou des voies de communication.

☐ LA REVOLUTION INDUSTRIELLE : UN BOULEVERSEMENT URBAIN

Le décret impérial de 1858 est à l'origine du plan d'agrandissement et d'embellissement de Lille par la mise en ordre de ses faubourgs et la régulation de la ville ancienne. La surface de Lille est multipliée par cinq, une nouvelle enceinte est édifiée jusqu'en 1877 et un maillage de places et de larges avenues est créé. Au lendemain de la première guerre mondiale, Lille planifie toujours son embellissement et son développement, notamment avec le démantèlement des remparts (1919) et l'implantation des grands équipements publics dont la cité hospitalière.

À partir de 1850, l'industrie sort de son contexte local. Chaque implantation engendre un développement en tache d'huile, incluant une vague de peuplement et de croissance urbaine. En première couronne, l'industrie se développe à partir des composantes déjà existantes : le fleuve, le long de la Deûle où domine le textile, la chimie et les industries alimentaires ; les voies ferrées avec la métallurgie à Fives ; et les routes avec l'industrie textile. De fait, les communes s'étendent de façon spontanée et discontinue. Parallèlement, l'urbanisation se structure autour du Grand Boulevard reliant Lille à Roubaix et Tourcoing. La campagne environnante est à son tour industrialisée et résidentialisée à Mons, Haubourdin et Lomme. Au nord de l'agglomération, Tourcoing et Roubaix, à présent reliées par le canal de Roubaix, connaissent une formidable métamorphose industrielle avec les industries lainières, et une expansion urbaine considérable sans toutefois qu'aucun schéma d'ensemble ne soit établi . Les nombreuses usines s'implantent parfois en pleins champs, suivies par les ensembles de maisons ouvrières faisant croître les villes dans toutes les directions. De véritables centres industriels secondaires s'établissent à Croix, Wattrelos ou Mouvaux. Dans la vallée de la Lys, l'industrialisation accélère le développement des villes frontalières (Halluin, Comines, Armentières en lien avec Courtrai) et les échanges de main-d'œuvre entre les deux pays.

La majeure partie du patrimoine monumental mais aussi privé de la métropole est le produit de cette époque, soit moins d'un siècle témoin de grands bouleversements économiques et urbains.

☐ APRES LA SECONDE GUERRE MONDIALE : LE DECLIN INDUSTRIEL ET L'ATTRAIT PERI-URBAIN

Les combats de la première guerre mondiale détruisent entièrement Armentières ou encore Comines. Les villes sont pillées et les industries démantelées. La seconde guerre épargne plus relativement le territoire occupé.

La période 1945-1975 se caractérise par un paradoxe : d'une part la crise du système industriel, et d'autre part le phénomène de croissance de la couronne péri-urbaine, engendré par le déplacement des habitants des centres vers les banlieues. Cette croissance se manifeste par l'aménagement de grands ensembles, mais aussi l'explosion massive du modèle pavillonnaire. L'aménagement des grandes infrastructures routières (A25, RN41, A1) favorise le développement de zones d'habitat et d'activités en périphérie de Lille. Le phénomène touche également la vallée de la Lys côté français. En 1967, la création de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq, est lancée. En grande pionnière d'une longue série d'aménagements au niveau national, **la ville est aujourd'hui le témoin des modes d'urbaniser issus des politiques de cette époque**. En parallèle, les programmes de rénovation urbaine sont lancés et se poursuivent au fil des décennies.

De ces grandes étapes historiques, témoigne un **patrimoine diffus** sur l'ensemble de la métropole. A l'image des paysages, c'est également **l'imbrication complexe sur le territoire d'éléments et d'ensembles bâtis d'époques variées** qui marque, loin du simple schéma « centre historique-banlieues industrielles-campagnes rurales ».

■ CE QUI « FAIT PATRIMOINE » EN METROPOLE

☐ LE ROUGE BRIQUE DE LA TRAME BATIE

Dans la tache urbaine centrale ou dans les bourgs ruraux, l'usage généralisé de la brique dans les techniques constructives a permis de conserver un caractère homogène au territoire, tout en offrant originalité et créativité architecturale. 22 cm de long, 11 cm de large et 6 cm de haut : le module de base se décline à toutes les échelles, selon tous les appareillages, acceptant toutes les incrustations et les voisines de grès, de pierre bleue, de calcaire, d'émail[88]… Adaptée au climat régional, elle est le lien tangible avec les ressources argileuses du sous-sol. Aux rouges de la brique et des tuiles répond le gris des pavés employés pour les espaces publics les plus emblématiques : Grand'places des villes, rues et cours de l'ancien quartier royal du Vieux-Lille, drèves de la citadelle, chemins ruraux… Cette trame « rouge brique » tend aujourd'hui à s'éclaircir et à se diversifier sous l'effet de constructions récentes aux matériaux et aux coloris divers, avec le risque permanent de rupture dans l'harmonie créée historiquement par la brique.

☐ LE BATI URBAIN, MONUMENTAL OU PRIVE

Lille porte les traces des influences successives passées dans son architecture, entre flamboyance du quartier de la vieille bourse et de ses places, et rigueur du quartier royal. Au-delà, le patrimoine architectural urbain métropolitain comprend des édifices majeurs, pour l'essentiel des équipements publics ou religieux : mairies, églises, beffrois, théâtres, gares, universités, hôpitaux… de styles et d'époques variées.

Toutefois, ce sont surtout des bâtiments privés à usage d'habitation qui rendent singulier le visage urbain de la métropole. Les maisons de ville, figures récurrentes et spécifiques du paysage métropolitain, sont à la fois similaires et uniques : unifamiliales (individuelle, jumelle ou mitoyenne),

ordonnées en rangs réguliers ou le long des axes principaux des communes rurales, parcellaire trapu, décors et gabarits différents (maison bourgeoise, semi-bourgeoise, maison ouvrière). Elles sont l'élément de base des extensions urbaines liées à la révolution industrielle (anciens faubourgs lillois, centres de Roubaix et Tourcoing, villes moyennes), en lien avec des équipements locaux (écoles, estaminets, dispensaires, jardins ouvriers).

Surtout présents dans certains quartiers de Roubaix, Tourcoing et Lille, les hôtels particuliers et les maisons de maîtres témoignent des riches familles industrielles. Plus tardifs (fin 19ème et mi-20ème siècle), les immeubles collectifs font aussi partie du patrimoine : immeubles « hausmanniens » le long des avenues et grands boulevards, premières cités HBM « habitation bon marché » de l'entre-deux guerres inspirées des modèles hollandais et parisiens dans le nouveau Roubaix par exemple. Cette période a également vu la construction de cités-jardins, dont des exemples subsistent à Lomme, Loos-lez-Lille, Comines, Armentières, Wattrelos et Wasquehal. Seclin abrite également un ensemble de logements sociaux construits après la seconde guerre mondiale inspiré de ces modèles : la cité

……

[88] Atlas régional des paysages

des Jardins, aujourd'hui réhabilitée. La villa, moins spécifique de la région est pourtant bien présente (avenue de l'hippodrome à Lambersart, grands boulevards) ; la Villa Cavrois à Croix en est l'illustre représentante.

En dehors des 34 hectares du parc Barbieux à Roubaix créé dans l'esprit hygiéniste de la seconde moitié du 19ème siècle, peu d'espaces verts emblématiques accompagnent ce patrimoine urbain industriel.

☐ LE BATI D'ORIGINE INDUSTRIELLE

Témoin de l'essor de la région fin 19ème-début 20ème siècle, le patrimoine industriel érigé entre 1850 et 1930 est fortement représenté. Les styles et les formes des bâtiments sont variés, selon leur époque de construction et les activités qu'ils abritaient initialement : châteaux de l'industrie dont l'architecture s'inspire des palais urbains ou des château médiévaux, usines et fabriques (sucreries, brasseries, distilleries, filatures) dont les silhouettes massives sont ponctuées d'éléments verticaux (cheminée, ascenseurs, château d'eau), maisons de rang des courées et maisons ouvrières accompagnant les vastes usines. Les cheminées ont aussi une valeur symbolique : à Tourcoing (environ 70), et à Roubaix, autrefois appelée « la ville aux mille cheminées » (37 en 2004). Le déclin des industries au cours du 20ème siècle a conduit à la naissance de nombreuses friches présentant un potentiel de reconversion et de valorisation : équipements culturels (maisons Folies à Lille, corderie à Marcq-en-baroeul…), activités tertiaires (ancienne filature Leblan-Lafont à Lomme), habitations (Tourcoing, Roubaix…).

☐ LE PASSE FRONTALIER

De nombreux monuments et vestiges de guerre ont stratégiquement été érigés et rappellent encore aujourd'hui la longue histoire d'un territoire frontalier marqué par les guerres et les conquêtes. La citadelle de Lille, reine des citadelles, est la première conçue par Vauban à la demande de Louis XIV. Ses fortifications constituent aujourd'hui l'un des espaces verts les plus appréciés par les métropolitains. Six forts de type Séré-de-Rivière (Mons-en-Baroeul, Seclin, Sainghin-en-Mélantois, Bondues, vert Galant-Wambrechies, Englos-Ennetières), construits après la guerre de 1870, ceinturent la ville de Lille, accompagnés de treize ouvrages et deux batteries. Il s'agit d'un patrimoine vivant à protéger, car accueillant aussi des espaces verts, des activités de loisirs, des spectacles et parfois des équipements publics sportifs ou culturels. Plus récents, les sites de mémoire des bunkers, blockhaus et cimetières militaires témoignent eux des conflits du 20ème siècle.

☐ LE PATRIMOINE HYDRAULIQUE

Les paysages liés au passage et à la présence de l'eau, notamment les vallées de la Lys et de la Marque, forment des ensembles patrimoniaux marqués par rivières et canaux. Au-delà des canaux eux-mêmes, patrimoine issu des aménagements de l'homme, un cortège d'édifices et ouvrages d'art les accompagne et contribue au caractère de ces paysages : écluses (machineries articulées et roues crantées de fer ou de bois) et maisons d'éclusiers à l'architecture modeste, ponts et passerelles, industries historiquement établies pour ses besoins en bord à voie d'eau. A ce système, s'ajoutent les chemins de halage parfois bordés d'alignements arborés et de rares espaces publics permettant un accès à l'eau. Enfin, la présence de l'eau sur le territoire est aussi révélée par des réservoirs d'eau aux architectures monumentales, témoins de la croissance de la population et des besoins en eau de l'industrie à partir de 1860. Inspirés de l'architecture médiévale et militaire, leurs silhouettes prennent des allures de tour cylindrique ou parfois d'enceinte fortifiée.

☐ LES EDIFICES CONTEMPORAINS

L'architecture du plus grand nombre, notamment des années 60 et 70, est elle le témoin d'une époque et de positionnements politiques, d'un mode d'urbaniser et d'un mode de vie. La ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq en est un exemple grandeur nature. Plus récent, le quartier d'Euralille donne de même une dimension moderne au patrimoine de la métropole.

☐ LES ELEMENTS DE LA RURALITE

Dans les paysages plus ruraux, bâti, eau et végétal sont souvent mêlés dans un air de « campagne habitée ». C'est la cense, ferme à cour carrée du Nord-Pas de Calais et de la Picardie, qui fait figure de « monument » emblématique. Datant le plus souvent du 19e siècle (plus rarement du 18e voire 16e siècle), leur originalité tient dans les variations de la composition architecturale et des matériaux utilisés, la présence éventuelle de douves, selon l'époque de construction ou parfois le terroir. Dans la plaine de la Lys, l'hofstede en est une variante ouverte sur la rue. Le territoire est également marqué par la présence de maisons de maîtres et de châteaux entourés de vastes domaines clos,

dont on retrouve trace jusque dans certaines communes urbaines et suburbaines. Les villages présentent une diversité d'édifices anciens, maison ou bâtiments d'activités en lien avec l'agriculture ou l'artisanat (brasseries, tisserands…), riches en particularismes architecturaux qu'il convient de préserver. Les petits éléments de patrimoine, édicules religieux (chapelles, oratoires, calvaires, statues votives…), des arbres remarquables, des murs de clôture anciens, ponctuent le territoire comme d'ancien points de repères géographiques et parcellaires.

Les becques, témoins de l'ancien réseau de drainage côté Lys et Weppes et parfois encore accompagnées de saules, les vergers, les potagers, les haies bocagères, les alignements d'arbres accompagnant les fermes et leurs drèves, les mails de tilleuls dans les villages, les chemins pavés, témoins d'un savoir-faire local, les voyettes… sont autant d'éléments qui contribuent à la mémoire locale, à la trame verte et bleue et à la ruralité.

☐ LE PATRIMOINE CULTUREL

Les traditions régionales sont riches en moments collectifs et conviviaux. Braderies, dont la grande braderie de Lille le premier dimanche de septembre, ducasses, marchés font partie du mode de vie des métropolitains. Ces pratiques sociales impliquent des espaces (places, esplanades…) permettant leur accueil au cœur des villes et des villages.

Trame bâtie rouge brique

Patrimoine industriel vecteur d'identité

■ UN PATRIMOINE BATI ET PAYSAGER RECONNU ET PROTEGE

Ce riche patrimoine métropolitain est pour partie reconnu et protégé. On compte sur le territoire :

- plus de 300 Monuments Historiques (15% classés, 85% inscrits) dont près des deux tiers sur la seule commune de Lille, principalement des édifices religieux (Comines, Houplin-Ancoisne, Seclin, Tourcoing…), des hôtels de ville et leurs beffrois (Armentières, Comines, Loos…). Ces monuments historiques font l'objet d'un périmètre de protection, les abords, constituant une servitude d'urbanisme ;
- 6 sites classés au titre de la loi de 1930 en raison de leur caractère pittoresque exceptionnel justifiant une protection nationale : le château du Vert Bois et son parc à Bondues Marcq-en-Baroeul, le moulin du coulombier de Leers, le parc Barbieux à Roubaix, le quai du Wault et les squares Foch et Dutilleul à Lille ainsi que le jardin Vauban, le jardin d'arboriculture et le square Daubenton. Récemment classé sur le critère historique en 2014, le champ de la bataille de Bouvines (1214) et ses abords concerne 5 communes de la MEL. Les effets de la protection s'appliquent uniquement au sein du périmètre, ces sites n'ont pas d'abords ;
- 4 sites inscrits au titre de la loi au titre de la loi de 1930 dont la qualité justifie une surveillance de leur évolution, sous forme d'une consultation de l'Architecte des Bâtiments de France pour les travaux entrepris : les abords du moulin de coulombier à Leers, la façade de l'Esplanade et les sites comtesse Grand place et Rue Royale à Lille, le parc du château de Brigode à Villeneuve-d'Ascq ;
- 1 secteur sauvegardé (devenu site patrimonial remarquable en 2016) sur 58 ha à Lille, englobant une grande partie du Vieux-Lille et du quartier de la Citadelle, créé en 1967 afin d'assurer la conservation et la mise en valeur du centre historique. Les immeubles compris dans ce périmètre bénéficient d'une protection globale, planifiée grâce à un document d'urbanisme particulier, le plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), dont les prescriptions s'imposent sur tout le périmètre du secteur en se substituant au PLU. Datant de 1980, il est en cours de révision et d'extension pour atteindre potentiellement 170 ha à terme.
- 5 zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP, devenues sites patrimoniaux remarquables) qui ne se limitent pas au seul patrimoine bâti mais délimitent un secteur plus particulièrement sensible sur le plan architectural et paysager (à Beaucamps-Ligny/Fournes-en-Weppes, Comines, Lambersart, Roubaix et Tourcoing). Créées entre 1999 et 2008, leurs prescriptions valent servitudes d'urbanisme et sont opposables aux tiers lors de la délivrance des autorisations d'urbanisme. Leur compétence a été transférée à la MEL en 2007.

Sans valeur réglementaire, les labellisations reconnaissent la valeur de l'héritage métropolitain, protégé ou non, et les démarches locales engagées :

- 4 beffrois inscrits par l'UNESCO sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité (Armentières, Comines, Loos et Lille hôtel de ville) ;
- Lille et Roubaix, labellisées « Villes d'Art et d'Histoire » pour la richesse de leur patrimoine, leur volonté de le mettre en valeur, de le préserver et le réhabiliter ;
- 3 édifices labellisés « patrimoine du 20ème siècle » du Ministère en charge de la culture visant à faire connaître des sites témoins d'une histoire récente : le centre hospitalier régional de Lille (construit sur un plan en double étoiles reliées par les blocs opératoires et la faculté), le stade-vélodrome de Roubaix (construit au sortir de la première guerre mondiale et qui accueille chaque année l'arrivée de la course cycliste Paris-Roubaix) et les Bains municipaux de Roubaix (aujourd'hui appelés « La Piscine », musée d'art et d'industrie).

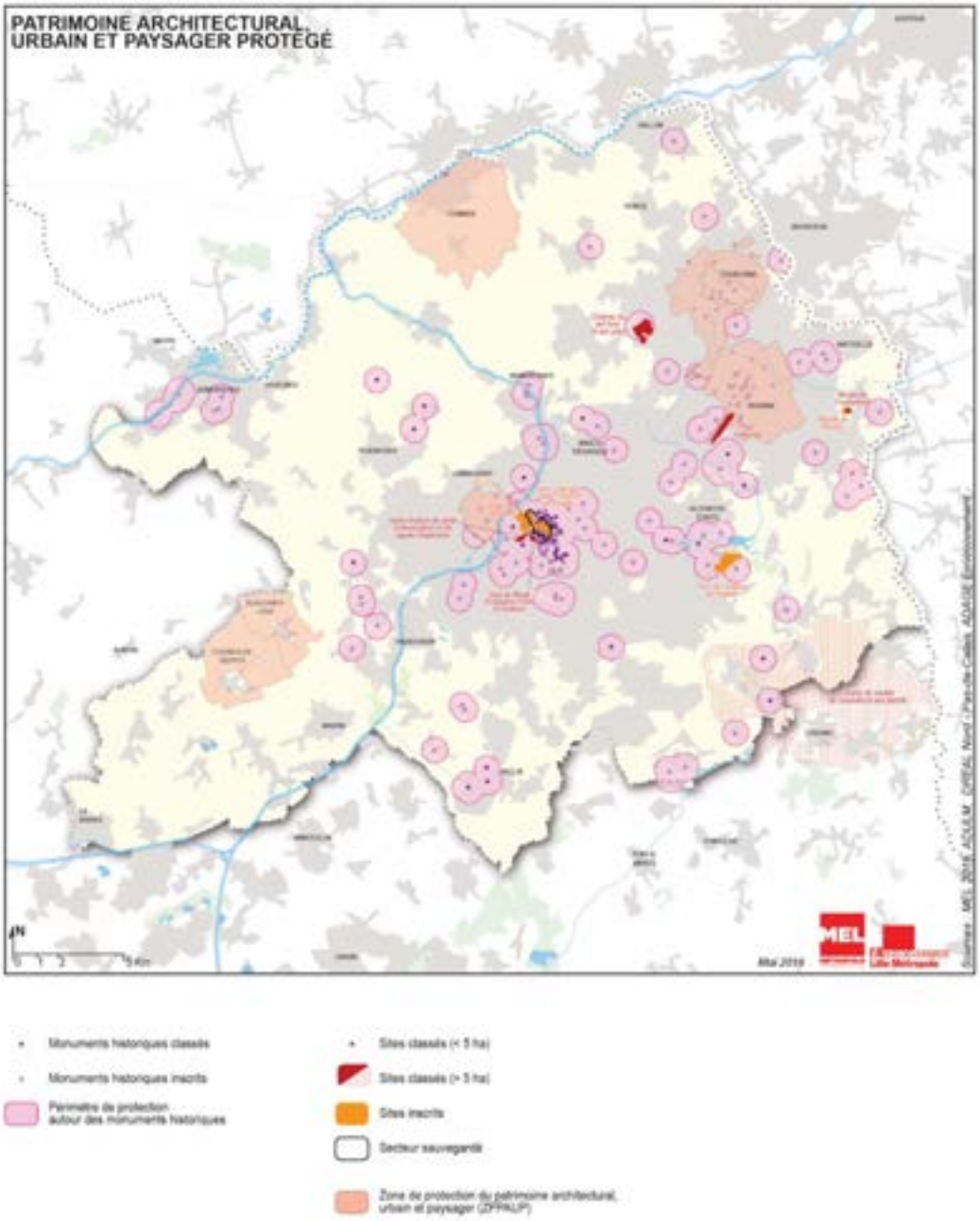
La protection au titre des Monuments Historiques concerne les monuments d'« intérêt majeur pour le patrimoine national au point de vue de l'histoire, de l'art ou de l'archéologie [et qui] sont considérés comme trésors nationaux », et qui sont ainsi à conserver et à transmettre aux générations futures pour leur valeur de témoignage essentiel qu'ils livrent. La protection des abords des monuments, ainsi que la démarche de secteur sauvegardé reconnaît elle l'importance du contexte dans lequel s'inscrivent ces monuments et permettent l'évolution maîtrisée de ces secteurs particulièrement sensibles et à fort enjeu. La majorité du patrimoine protégé est ainsi constitué d'églises, couvents, châteaux, mais aussi de biens plus spécifiques au territoire avec les hôtels particuliers, villas et maisons particulières de tradition flamande (dont le PSMV est le meilleur exemple), bourloires, ou usines, héritage de la période industrielle. Cependant, au regard de son imprégnation territoriale, on constate encore une sous-représentation du patrimoine industriel et du 20e siècle.

La métropole lilloise se distingue par l'importance numérique des ZPPAUP ainsi que par l'étendue des périmètres concernés : à Comines, la totalité du bâti est inclus dans la ZPPAUP, à Tourcoing, Lambersart et Roubaix, la quasi-totalité du bâti; celle de Fournes-en-Weppes/Beaucamps-Ligny prend en compte l'ensemble du paysage agricole et des interfaces bâti/non bâti. Elles permettent la reconnaissance d'un patrimoine quotidien, dans l'ensemble moins exceptionnel que celui protégé par les protections nationales, mais fondateur de l'identité de la métropole tant par son architecture, sa morphologie, ses proportions que par l'organisation de la vie sociale ainsi permise (importance de la maison de ville notamment). Une part représentative du patrimoine industriel, agricole et transfrontalier, ainsi que de celui lié à la voie d'eau trouve par ce type de zonage un biais de mise en valeur intéressant.

■ UN PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE DONT LA CONNAISSANCE S'ENRICHIT AU FIL DES DECOUVERTES

Le sous-sol contient des potentialités archéologiques dont les connaissances ne sont encore que partielles. Un zonage d'archéologie préventive fixe les principes d'organisation et de contrôle de la recherche archéologique. 3 zones couvrent ainsi tout le territoire communautaire, précisant sous quelles conditions la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) doit être saisie dans le cadre des procédures d'autorisation d'utilisation du sol.

Plus de **500 sites archéologiques sont connus sur le territoire**. Les fouilles qui ont pu y être réalisées ont révélé la présence de nombreux objets (monnaies, mobilier, outillage...), de traces d'anciens ouvrages ou constructions (voies, fossés, fermes, murs, remparts...), de lieux culturels et mortuaires, témoignages d'une histoire qui remonte à l'âge de fer. Le Mont des Tombes, à Sainghin-en-Mélantois, représente par exemple une curiosité archéologique en tant que tumulus gallo-romain.


PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER PROTEGE
Mai 2019
Monuments historiques classés
Monuments historiques inscrits
Périmètre de protection autour des monuments historiques
Sites classés (< 1 ha)
Sites classés (> 1 ha)
Sites inscrits
Secteur sauvegardé
Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP)

■ UN PATRIMOINE DU QUOTIDIEN RICHE MAIS ENCORE INEGALEMENT RECONNU

Si certains paysages ou éléments patrimoniaux sont labellisés ou protégés, le reste du patrimoine, dit plus « ordinaire », est inégalement reconnu.

Ce patrimoine « familier » souffre d'un **déficit de visibilité**, en particulier le patrimoine de l'époque industrielle et celui du 20ème siècle, tout autant marqueurs de l'identité territoriale que le patrimoine protégé. Sa promotion et sa mise en valeur méritent d'être poursuivies, notamment pour certaines composantes comme les ensembles de maisons de ville présents dans de nombreuses communes. Ces maisons ouvrières peinent à être reconnues : le fait qu'il s'agisse d'une forme urbaine plus ordinaire, répétée à l'échelle de l'agglomération, qu'elle concerne une multitude d'acteurs privés, et qu'elle soit liée à une histoire industrielle qui continue à soulever d'importants problèmes de mémoire peut expliquer cette difficile reconnaissance. Par ailleurs, c'est sans doute bien plus le système que représentent les ensembles préservés de ces maisons (alignement des façades, rythme des travées, décors variés) que la maison en tant qu'objet isolé qui présente une valeur patrimoniale.

Pour les **bâtiments industriels**, parce que l'adéquation des usages, besoins et des exigences actuels avec leur architecture reste un défi complexe à relever conduisant à des choix parfois brutaux de restructuration ou de démolition, le devenir de ce patrimoine reste incertain et les friches sont encore nombreuses. Pourtant, du fait de sa désindustrialisation précoce, la métropole a développé un savoir-faire pour reconvertir ces ensembles qui occupent souvent une place centrale au sein du tissu urbain.

Le **patrimoine rural, bâti ou végétal**, contribue lui aussi à la diversité et au caractère des paysages de la métropole. Pourtant, la perte ou les remaniements progressifs de ce patrimoine « ordinaire », s'ils sont toutefois irréversibles, ne nous apparaissent que peu. Le bâti agricole des fermes et maisons des 18è et 19è siècles, représente un véritable potentiel, sous réserve d'encadrer son évolution en respect de son architecture.

Des **espaces et structures agricoles et naturels** font partie du patrimoine commun. Espaces naturels présentant un intérêt en terme de biodiversité, mais aussi parcs et jardins en milieu urbain ou périurbain ont une valeur paysagère et contribuent au cadre de vie. Par ailleurs, des vues remarquables existent encore localement vers les paysages de plateau ou de plaine.

Sur ce patrimoine plus « ordinaire », des démarches locales ont été mises en place. Les ZPPAUP et le secteur sauvegardé ont permis de considérer des quartiers et des communes dans leur globalité, incluant patrimoine remarquable ou ordinaire, urbain ou rural. Par ailleurs, des démarches d'inventaire du patrimoine naturel et bâti quotidien ont été engagées. La MEL a mené deux inventaires de son patrimoine paysager (traduits dans le PLU de 2004) : l'inventaire du patrimoine architectural et paysager à préserver et l'inventaire des bâtiments agricoles.

L'inventaire du patrimoine architectural et paysager (IPAP) n'est ni exhaustif ni homogène. Il regroupe 1595 éléments recensés par 44 communes comme témoignant d'une identité communale mais ne faisant pas l'objet de protections particulières.

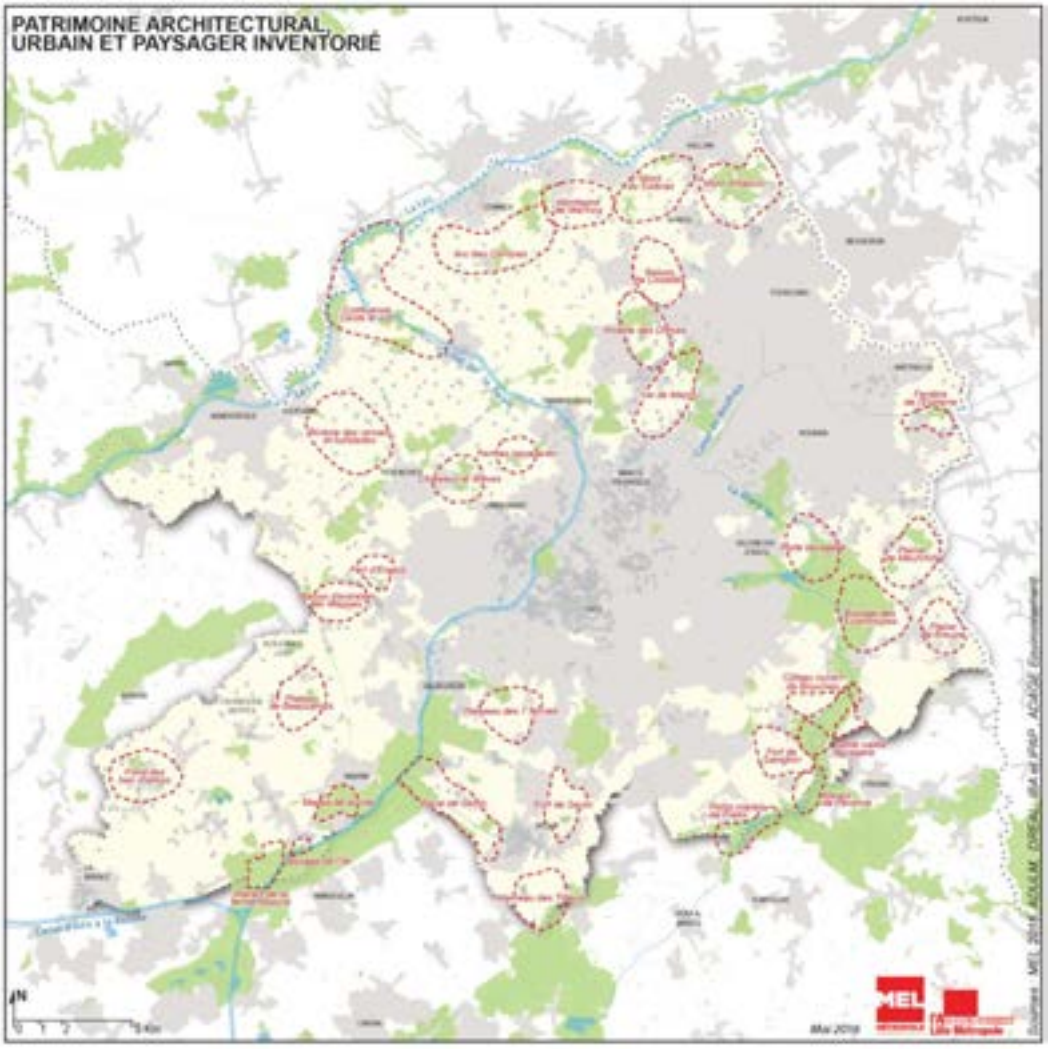
L'inventaire des bâtiments agricoles (IBA) en activité dans les zones agricoles a été conduit par la Métropole et la Chambre d'agriculture du Nord en 2004 dans le but d'une mise en valeur patrimoniale et architecturale de ces bâtiments dans le cas de diversification des usages de ces bâtiments (loi urbanisme habitat de 2003). 355 bâtiments sur 51 communes ont ainsi été inventoriés. Un nouveau dispositif a été lancé en 2014, élargi à l'ensemble des bâtiments agricoles hors activité, car environ la moitié des 800 fermes existantes n'avaient pas été inventoriées. Il concerne les fermes qui font l'objet d'un changement de destination, et est alimenté au fur et à mesure des projets (7 fermes en 2016).

L'analyse d'ensemble du patrimoine remarquable et ordinaire a abouti à l'identification d'une trentaine d'aires paysagères, réalisée dans le cadre de l'étude paysagère préalable au PLU de 2004[89]. Elles font la spécificité des différents territoires de la métropole, et sont porteuses à leur échelle d'une certaine identité. Il s'agit d'ensembles naturels (vallée bocagère de la Marque), architecturaux (fort de Seclin), historique (coteau de Bouvines)…

Par ailleurs, les initiatives publiques et privées participant à la reconnaissance et la mise en valeur du patrimoine de la métropole se multiplient, avec pour but de conserver cet héritage tout en le modernisant. Des édifices de l'époque industrielle ont fait l'objet de réhabilitations et de reconversions, comme la transformation de l'usine Motte-Bossut en Centre national des archives du monde du travail à Roubaix, de la Piscine de Roubaix en musée, de la « maison-folie » de Roubaix ou du Fresnoy à Tourcoing, de certaines usines en lofts et en immeubles de bureau.

……

[89] Etude paysage du POS au PLU (Synthèse), Lille Métropole, Agence Depret, Environnement et Paysage, 2001



Ces efforts conjoints à l'échelle de la métropole ont permis de **faire progresser la reconnaissance et la mise en valeur du patrimoine**. Toutefois, la dispersion géographique des éléments protégés et surtout le manque de liaison entre les pôles patrimoniaux ne contribue pas à les rendre lisibles et prive le territoire de retombées touristiques.

Sources :
Atlas régional des paysages du Nord Pas de Calais, DREAL, 2008 (à vérifier)
Etude stratégique pour la réalisation du « Leievallei – Parc de la Lys », Projet Interreg Corrid'Or, Jnc International, octobre 2014
Carnet de ville de Lille, projet septentrion, CAUE du Nord, Ville de Lille, 2007
EIE du PLU, Adage, MEL, 2015
EIE du SCoT de Lille métropole, Adage, 2015
PLU de Lille Métropole, rapport de présentation, 2004
Métamorphoses, la réutilisation du patrimoine de l'âge industriel dans la métropole lilloise, ADULM, Ed. Le Passage, 2013
Compte-rendu du groupe de travail partenarial Patrimoines, MEL, 2014

■ CONCLUSION : A RETENIR

Atouts	Faiblesses
Une urbanité reflet de siècles d'évolution : flamandes, industrielles ou contemporaines, l'architecture et la composition urbaine témoignent de l'histoire métropolitaine et des politiques d'aménagement. Si les contrastes existent, certaines opérations réussissent à marier passé et avenir.	Une distinction entre unités paysagères qui s'affaiblit : en raison de la standardisation des nouvelles implantations urbaines, de l'homogénéisation des productions agricoles et de la suppression des couverts végétaux, les caractéristiques locales deviennent moins tangibles.
Des franges urbaines et périurbaines qui constituent la première image que l'on perçoit de la métropole, et dont il faut se saisir	Des franges urbaines qui concentrent souvent opérations récentes d'habitat et d'activités, en contact direct avec le paysage originel agricole ou naturel, dont la qualité inégale offreparfois des transitions rudes avec ce qui les entoure
Une trame agricole qui équilibre la présence urbaine et une identité rurale qui est encore localement bien présente	Une empreinte agricole fragile, avec des espaces bocagers et des prairies en recul, un devenir du patrimoine bâti rural incertain et une pression de l'urbain vers le « réservoir » des terres agricoles.
Des points de vue remarquables depuis les Monts et dans la plaine et la vallée de la Lys et de larges ouvertures visuelles offertes par les plateaux des Weppes et du Mélantois qui, lorsqu'elles ne sont pas limitées par l'urbanisation, contribuent à la découverte et à la qualité des paysages	Une sensibilité de ces paysages à l'introduction de nouveaux éléments et projets, car tout y est plus visible, particulièrement prégnante côté sud-ouest (plateau des Weppes) et sud-est (plateau du Mélantois)
Des infrastructures qui donnent à voir le territoire	Une banalisation des paysages : traitement « routier » des infrastructures, standardisation architecturale des nouvelles opérations, affichage publicitaire non maîtrisé (en particulier en entrées de villes)… contribuent à éroder l'identité et l'image des paysages qui « font » la métropole
Lille, née de l'eau, et sa métropole sont intimement liées à l'élément. L'eau libre des cours d'eau et canaux ou stagnante des marais et étangs, fait partie de l'ADN métropolitain.	La place de l'eau, en particulier au niveau des canaux, reste inégalement perceptible et affirmée.
Un héritage industriel important : de l'habitat aux usines, le riche patrimoine métropolitain industriel est spécifique et un marqueur fort de l'identité du territoire.	Un devenir du patrimoine incertain lié aux difficultés de le rénover, amenant parfois à des choix de démolition plutôt que de requalification
Une valeur patrimoniale des maisons de ville, et en particulier des maisons de rang, portée par les ensembles préservés : alignement des façades, rythme des travées, décors variés	Mais pas par la maison en tant qu'objet isolé
Un patrimoine ancien préservé par un ensemble d'outils qui le font connaître et reconnaître	Un patrimoine d'aujourd'hui et de demain qui manque de reconnaissance : patrimoines des 19ème, 20ème siècles et contemporains (patrimoine industriel avec une spécificité textile, patrimoine fluvial et ses abords, architecture du plus grand nombre, de la reconstruction et de la transformation urbaine, …)

Enjeux
L'attention à porter aux Monts, dont la silhouette est lisible et qui donnent à voir le paysage
La requalification des franges urbaines pour limiter les effets de rupture dans le paysage
A l'échelle de la tâche urbaine centrale, le devenir des hémicycles dans leurs usages, dans leurs limites et dans leurs liens avec la ville
A l'échelle des extensions, leur contribution au maintien d'une silhouette urbaine claire et l'accroche soignée à l'existant côté urbain, mais aussi côté agricole ou naturel
La nature et la perception des transitions entre espace urbain et espace agricole ou naturel, et leurs rôles : intégration paysagère, rôle écologique support de la trame verte et bleue, usages et déplacements…
Les liens et les continuités physiques entre espace urbain et espace agricole ou naturel
Le rôle des coupures d'urbanisation (entre villages, hameaux) dans la limitation de l'étalement urbain et dans le maintien d'espaces de respiration
Le devenir des patrimoines industriel et rural, qui contribuent à l'identité du territoire par leur architecture riche et variée, mais confrontés aux changements d'usages et à la nécessaire adaptation aux exigences et aux besoins actuels
La conciliation des enjeux du développement durable, de la qualité environnementale et du patrimoine lors des grands projets de réhabilitation
La banalisation de l'architecture du quotidien par des remaniements du bâti ancien ou le choix d'un bâti récent standardisé
Une disparition « par petites touches » du patrimoine du quotidien (haies, murs, arbres, fossés et becques, édicules et détails architecturaux, vues remarquables…) et dont les effets cumulés transforment et altèrent durablement les paysages
La mise en valeur du patrimoine bâti et non bâti dans sa diversité, qui représente un levier pour l'amélioration de l'ambiance des quartiers, villes et villages, du cadre de vie et pour l'attractivité du territoire pour les habitants comme pour les visiteurs
La question de la qualité des espaces publics liés au patrimoine et la mise en réseau des pôles patrimoniaux entre eux dans un souci de conforter leur attractivité touristique
La sensibilisation des acteurs (collectivités, propriétaires et habitants en auto-restauration en particulier) sur la valeur des biens, la médiation voire l'incitation lors des projets touchant à cet héritage

CHAPITRE 3. LA METROPOLE DES PROXIMITES

1.DES ESPACES PUBLICS A VALORISER, HIERARCHISER ET HOMOGENEISER

Qu'il s'agisse des espaces verts, des paysages générés par les rues ou les espaces publics, et des différents centres villes de la métropole, le constat est souvent récurrent : que ce soit en terme d'offre ou de qualité, un travail d'homogénéisation et de valorisation et de renforcement de l'accessibilité en transports en commun ou en modes doux de ces espaces pourrait être mené.

2.UNE OFFRE DE NATURE A DIFFERENTES ECHELLES

■ DE GRANDS ESPACES NATURELS SUBURBAINS EN PROGRESSION, BIEN QUE LEUR SURFACE PUISSE ETRE DEVELOPPEE ET LEUR ACCESSIBILITE RENFORCEE

La mise en œuvre de différentes **politiques volontaristes en faveur du développement d'espaces de nature et de loisirs**, issues d'un constat de carence de ces espaces sur la Métropole, a conduit à l'aménagement et à la réhabilitation de plusieurs centaines d'hectares pouvant accueillir du public. En plus de son élargissement**, l'offre s'est également sensiblement diversifiée** : grands espaces naturels ouverts au public, berges de voies d'eau aménagées, jardins alliant offre naturelle et offre culturelle, comme le jardin Mosaïc … La surface totale des espaces verts ouverts au public (espaces verts de proximité, dans la ville, et grands espaces verts hors de la ville) était de 3 080[90] ha en 2014, soit **environ 25m² par habitant**, ce qui replace Lille dans le peloton des grandes agglomérations françaises, mais loin derrière d'autres métropoles européennes très vertes comme Amsterdam (60m²/hab.)[91]. L'offre doit donc encore être renforcée, notamment au vu du contexte de forte densité urbaine qui prévaut sur le territoire métropolitain. En outre, la connexion entre ces grands espaces et la ville n'est pas toujours assurée, ce qui les rend difficilement accessibles. La voiture reste ainsi le moyen le plus utilisé pour s'y rendre[92]. Les projets en cours cherchent désormais à mettre en valeur l'espace agricole en l'ouvrant grâce à divers itinéraires de promenade aménagés, comme pour l'aménagement de la Plaine des Périseaux.

La mise en valeur des cours d'eau est également un axe de travail majeur dans le cadre de la démarche de préservation et de valorisation des espaces naturels à l'échelle de la métropole (cf. « *La voie d'eau, un changement de perception, un regain d'intérêt* », p. 100). Leur réhabilitation permet d'offrir un cadre de vie de qualité tout en résorbant leur dégradation liée à la pollution industrielle. En outre, comme cela a été le cas pour l'opération de remise en navigation de plaisance de la liaison Deûle-Escaut dans le cadre du projet « Blue Links », cette réhabilitation permet de contribuer au renouvellement urbain et au développement des territoires traversés par le canal.

■ UNE INEGALE REPARTITION ET UNE OFFRE INSUFFISANTE DES ESPACES VERTS DE PROXIMITE DANS LA VILLE, A REEQUILIBRER

Le développement de grands espaces de nature autour de la métropole dense qui a eu lieu ces dernières années ne permet pas de répondre à tous les besoins d'espaces verts des citadins. Or la métropole se situe **en deçà de la moyenne nationale d'espaces verts de proximité**, avec seulement 16m² d'espace vert urbain/habitant[93] (squares, jardins et parcs urbains). Cette offre de proximité accuse également une **répartition disparate** selon les quartiers en zone urbaine. Les sites les plus emblématiques existants sont très voire sur-fréquentés (citadelle, parc du héron…) face à une demande sociale toujours plus importante. Bien que les plus grandes villes possèdent toutes au moins un grand parc urbain, leur attractivité et leur superficie (de 5 à 150 ha) sont très variables. Les espaces verts de proximité de taille significative, outre leur rôle dans l'amélioration du cadre de vie du quartier, permettent de valoriser l'image des grandes villes, de renforcer leur attractivité et de préserver localement la biodiversité. Or la partie dense de la métropole ne compte pas encore assez d'espaces de nature urbains, et encore trop d'espaces fractionnés et mal connectés entre eux. Pour faire face à cette situation, tout grand projet d'urbanisme de la MEL doit désormais intégrer une composante verte significative, sous forme de jardin, parc ou mail planté. De nombreuses communes rurales présentent quant à elles peu d'espaces verts aménagés, déficit compensé en partie par la proximité d'espaces naturels ou agricoles et la forte prégnance de jardins individuels.

[90] Espaces naturels aménagés, bases de loisirs, parcs, jardins publics et promenades vertes, ADULM, 2016

[91] Rapport de présentation du SCoT, ADULM, 2016

[92] Enquête menée dans le cadre du projet transfrontalier BIPS sur la biodiversité périurbaine en France et en Belgique

[93] Occsol 2015

■ DES ELEMENTS DE NATURE EN VILLE PLUS PRESENTS DANS L'ESPACE PRIVE

Au cœur du tissu urbain, les espaces verts, parcs urbains et jardins privés, les friches, les bords de route, les trottoirs, les toits et murs végétalisés offrent un large panel d'éléments plantés de taille et d'importance variables.

La nature en ville procure divers bénéfices contribuant à l'attractivité de la métropole :

- **un bénéfice écologique** : emprisonnement de certains polluants, amélioration de la qualité de l'eau, régulation des écarts de température, habitat pour la faune ;
- **un bénéfice esthétique** : valorisation du paysage urbain, structuration des espaces publics, création de continuités intra-urbaines ;
- **un bénéfice social** : source de bien-être physique et psychologique et source de découvertes et d'observations privilégiées de la nature en ville.

En cœur de ville, le faible rapport surface végétalisée/surface de l'îlot illustre le déficit végétal[94] particulièrement important à Lille, Roubaix et Tourcoing. La faune et la flore sont relativement banales tandis que la présence d'espèces végétales exotiques peut parfois se révéler envahissante[95]. Tous ces éléments permettent de conclure à une nature en ville de faible qualité sur l'espace métropolitain. Cependant, la présence de friches et de délaissés d'infrastructures de transport, pour certains d'une grande richesse écologique, permet de nuancer ce constat. Ainsi, les friches ferroviaires telles que Saint-Sauveur sont de véritables « hot spot » de biodiversité, sans pour autant être vus comme tel par les habitants, du fait d'une méconnaissance de leur valeur biologique. L'arbre est une composante essentielle de la nature en ville. Sur la métropole, sa présence est très contrastée. Les paysages à dominante minérale issus de l'industrialisation du XIXe côtoient les quartiers plus récents de la Ville nouvelle et de la périurbanisation plus arborés. La couverture végétale métropolitaine représente environ 4 050 hectares, dont 2 950 hectares appartiennent à l'espace privé. Le piéton bénéficie donc très peu de la présence du végétal dans le domaine public, les espaces publics de proximité restant encore très minéraux. Une stratégie de végétalisation des rues permettrait de créer de la continuité entre les quartiers, et donc plus de perméabilité dans la ville. Le potentiel est là : sur la métropole, près de 630km de linéaire de trottoirs possèdent le dimensionnement nécessaire pour accueillir plantes et petits arbustes[96].

……

[94] Cartographie du taux de végétalisation par îlots urbains, ADULM, 2010

[95] Etude des indicateurs de Singapour, données ARCH, ADAGE, 2015

[96] Atelier des espaces publics, ADULM, 2015

3. UN MANQUE D'HOMOGENEITE ET DE QUALITE DANS LE PAYSAGE DU QUOTIDIEN

■ DES ESPACES PUBLICS ORDINAIRES ENCORE TROP PEU HOMOGENES

A côté des espaces publics majeurs ou « extraordinaires » (Grands Places, aménagements sur Euralille…), **une grande partie de l'espace public métropolitain reste à requalifier**. Il s'agit des espaces publics dit « ordinaires » (par opposition aux précédents) : espaces du quotidien et de la proximité, ces espaces non exceptionnels ne sont pas pour autant banals, c'est-à-dire dénués de caractère. En effet, la **répétition d'éléments similaires sur l'espace public crée une continuité** à l'échelle d'un territoire et participe à lui donner son image. Sur la métropole, les arrêts de transports en commun comme les arrêts de bus par exemple, ou encore les nombreux carrefours en Y jouent ce rôle. Ces placettes ou terre-pleins révèlent la dynamique des flux métropolitains : les angles de rues constituent par essence des lieux de choix directionnels qui marquent l'espace public métropolitain. Dans certains quartiers, ils constituent une petite constellation qui caractérise le tissu urbain. Dans d'autres, on les retrouve plus isolés, donc singuliers et catalyseurs de fonctions urbaines de proximité. Ces lieux (voirie et trottoirs), ont des superficies moyennes de 1 500 m².

Parmi ces voies, les longs axes linéaires, et notamment ceux jouant le rôle d'entrée métropolitaine, ont la capacité de créer du liant entre les quartiers tout en donnant à voir le territoire aux visiteurs qui y entrent. Leur multifonctionnalité confirme l'importance d'accorder une attention particulière à leur requalification : linéaires commerciaux, insertion de transports collectifs, relation intercommunale, franchissement d'infrastructures, valeur patrimoniale des axes historiques, déséquilibre en faveur de la voiture…

Le **mobilier urbain** implanté sur l'espace public est pour sa part **très hétérogène** d'un quartier à l'autre. De même, son implantation ne répond pas aux mêmes règles en fonction du lieu où l'on se trouve. Or la régulation de l'implantation du mobilier urbain permettrait de désencombrer l'espace public à la fois visuellement et physiquement pour redonner confort et aménité au piéton en optimisant à moindre coût le trottoir ou la place existants.

Autre entrée métropolitaine du quotidien, les **gares et leurs abords**, et notamment les petites gares TER, présentent un **déficit qualitatif** lié à leur développement historique en marge des centralités communales et à la croissance des besoins en stationnement. Initialement localisées aux franges de l'urbanisation, leur absorption récente par la tache urbaine a généré de grandes emprises foncières de plus en plus attractives qu'il est nécessaire de mieux mailler avec les quartiers environnants, notamment par la mise en place de solutions multimodales. En effet, à l'heure actuelle, ces espaces sont souvent soumis à la pression d'un stationnement automobile en grand nombre plus ou moins organisé, dégradant fortement le paysage et l'image des entrées métropolitaines, et ce alors même que les gares constituent des éléments importants du patrimoine architectural local pouvant être mis en valeur.

A côté des réalisations d'espaces publics majeurs ou encore des grands projets urbains tels qu'Euralille, Euratechnologies ou l'Union, une intervention importante sur **l'espace public quotidien** (rues, trottoirs, placettes, jardins, pistes cyclables etc.) par la **somme d'une multitude de petits projets** permettrait de créer du lien, d'améliorer la qualité du cadre de vie et de valoriser l'image globale de la métropole. En effet, l'espace communautaire et ses 2 700km² de voies est encore trop peu traité de façon qualitative et homogène.

■ DES ZONES COMMERCIALES OU D'ACTIVITES SOUVENT PEU QUALITATIVES, A REQUALIFIER

Les franges de la ville et des communes périurbaines sont fortement marquées par la présence de zones commerciales ou d'activités monofonctionnelles. Les **espaces commerciaux**, souvent qualifiés de « boîtes à chaussures » en raison de leur forme cubique recouverte de tôle, et de parkings en surface ayant une emprise foncière très importante, offrent un **paysage dégradé**. Positionnées en bordure des axes de transport, et parfois à l'entrée de l'agglomération lilloise, l'absence de plans d'aménagement en amont de leur conception en a généré une image négative, devenant de fait celle associée à la métropole.

La requalification des zones d'activités et des zones commerciales, parfois en entrées de ville, constitue un véritable enjeu métropolitain. Elle permet de tendre vers une ville plus durable (utilisation moindre de la voiture, recyclage du foncier, limitation de l'imperméabilisation du sol…) et plus attractive (traitement paysager des franges urbaines, image dynamique du territoire…).

■ DES PAYSAGES DU QUOTIDIEN DEGRADES PAR CERTAINS DISPOSITIFS PUBLICITAIRES

Certaines entrées de ville, axes majeurs, lignes de chemin de fer et grandes zones commerciales sont affectés par des **dispositifs publicitaires et des pré-enseignes dont l'accumulation et le traitement non homogène créent un écran visuel peu esthétique** principalement perceptible par les automobilistes. En centre bourg, c'est sur certaines façades ou pignons que l'on retrouve ces dispositifs, dont la couleur ou les matériaux créent parfois une cacophonie visuelle avec l'environnement bâti. De même, des enseignes en rez-de-chaussée peuvent porter atteinte à la façade. Enfin, certains espaces paysagers de qualité, tels des parcs, jardins ou encore des abords de cours d'eau, sont eux aussi parfois dégradés par la présence de publicités.

Une des spécificités métropolitaine réside également dans la forte présence de publicités sur l'espace public, notamment par des panneaux scellés au sol de forme et de qualité esthétique inégales. Enfin, la publicité lumineuse et la publicité numérique sont très présentes sur la métropole, comparativement à d'autres grandes villes françaises, créant des pollutions lumineuses et des dépenses d'énergie importantes.

4. CENTRALITES : DES FONCTIONS URBAINES A HIERARCHISER ET A RENFORCER

■ UNE DISTRIBUTION SPATIALE INTELLIGENTE DES FONCTIONS URBAINES DU TERRITOIRE AU PROFIT DE SON ATTRACTIVITE

Avec l'étalement urbain, les frontières deviennent floues et la limite entre villes et campagnes est difficile à appréhender. Ce ne sont donc plus les villes mais l'agglomération qui devient la bonne échelle pour mieux comprendre les dynamiques territoriales.

Ainsi, c'est la dispersion de la population et celles des activités économiques et commerciales qui contribuent à la diminution de la fonction de "centralité" des centres historiques et traditionnels. Ces derniers perdent progressivement de leur attractivité du fait de la dé-densification (pertes de population et d'emplois), mais aussi à cause d'un phénomène de spécialisation (concentration de services supérieurs, de décision et de contrôle type sièges sociaux, …). En effet, pour être attractif, un centre doit proposer une diversité de fonctions pour répondre aux attentes du plus grand nombre.

Parallèlement, la perte d'attractivité des centres historiques profite aux espaces périphériques car le développement des grandes infrastructures et du réseau automobile intra-urbain a totalement modifié les échelles et les modes de déplacements. Les activités industrielles et la grande distribution s'éloignent ainsi des centres historiques pour former les pôles périphériques et périurbains permettant à la population de profiter de fonctions de "centralité" sans pour autant en subir les nuisances, en particulier en termes d'accessibilité et de stationnement.

Il existe donc un lien intrinsèque entre la distribution spatiale des fonctions du territoire (services publics, centres commerciaux, sites d'emplois, secteurs de logements, …), les infrastructures routières et les comportements des usagers en terme de mobilité pour se rendre d'un point à l'autre.

Ce développement a contribué à déployer des centralités dans l'ensemble de l'agglomération faisant progressivement émerger la notion de polycentrisme.

L'enjeu, pour le développement et l'attractivité du territoire métropolitain, consiste notamment à :

- recenser ces centralités, leurs fonctions et rôles,
- en identifier une cohérence d'ensemble au regard des besoins de la population (rôles et fonctions) d'une part et de leur complémentarité (équilibre) d'autre part,
- privilégier un modèle de développement favorable à la réduction des déplacements motorisés responsable notamment des phénomènes de congestion et de dégradation de la qualité de l'air.

■ LES ROLES ET FONCTIONS DES CENTRALITES

Les centralités du territoire métropolitain remplissent différents rôles et fonctions. C'est pour cela qu'il semble opportun de distinguer les centralités de "proximité" devant répondre aux besoins quotidiens de la population résidente des centralités " attractives " qui contribuent au rayonnement de la métropole dans son ensemble. Ces dernières sont toutefois à distinguer des polarités périphériques issues du processus d'étalement urbain (pôles commerciaux, zones d'activités,…).

Le SCOT met en exergue l'enjeu d'un renforcement des centralités « attractives » pour renforcer le rayonnement de la métropole avec :

- son cœur métropolitain qui concentre une part essentielle des fonctions supérieures en matière économique, d'enseignement recherche, de culture et de tourisme pour la Région Hauts de France. De plus, il offre une part majeure des équipements structurants le rendant ainsi accessible depuis l'échelle régionale voire au-delà.
- ses villes centres d'agglomération (Tourcoing, Roubaix, Villeneuve d'Ascq et Armentières) qui endossent également un rôle moteur par leurs fonctions économiques supérieures (sièges sociaux, centre décisionnels institutionnels, économiques, recherche, enseignement supérieur), d'équipements culturels et touristiques à fort rayonnement (musées, parcs, grands évènements, patrimoine remarquable, …), d'offres de desserte vers et depuis l'extérieur de la métropole. Ces villes centres doivent améliorer leurs relations entre elles et avec l'ensemble de la métropole afin de faire bénéficier au plus grand nombre, et notamment les communes plus rurales, des aménités et opportunités offertes.

Dans les centralités «attractives», il s'agit de répondre, à la fois, aux besoins de l'habitant mais également du " chaland " ou "visiteur" qui souhaite également accéder à des services et équipements publics. Un grand nombre de personnes habitant dans la périphérie de l'agglomération centrale viendront quant à elles travailler dans le centre-ville chaque jour. Pour ces dernières, l'accessibilité devra être privilégiée. Ces différentes centralités sont clairement lisibles sur la carte ci-contre.

A contrario, dans les centralités de proximité, il s'agit de répondre presque uniquement aux attentes du résident en termes de services de proximité et d'équipements publics. Le niveau d'équipements, de commerces et de services de proximité est élevé dans la zone dense. Ces petites centralités, bien qu'elles existent dans les communes périphériques, sont toutefois souvent moins bien desservies.

Les centralités urbaines, qu'elles soient "attractives" ou "de proximité" sont, d'autre part, porteuses de symboliques en termes d'identité du territoire (patrimoine, offres culturelles, …), appelant à une préservation et un renforcement de ces dernières. Ainsi, en s'intéressant aux centralités urbaines, c'est une grande partie de l'organisation spatiale du territoire et de ses fonctions qui se dessinent.

Enfin, les polarités périphériques sont essentiellement des lieux d'échanges ou de productions, à l'inverse des centres urbains où se combinent échanges et usages

■ LA SPECIFICITE DE L'OFFRE COMMERCIALE METROPOLITAINE

L'offre commerciale métropolitaine (activités de commerce de détail et de services à destination à la fois d'une clientèle locale mais également « extérieure » au territoire) se concentre essentiellement dans la partie agglomérée du territoire.

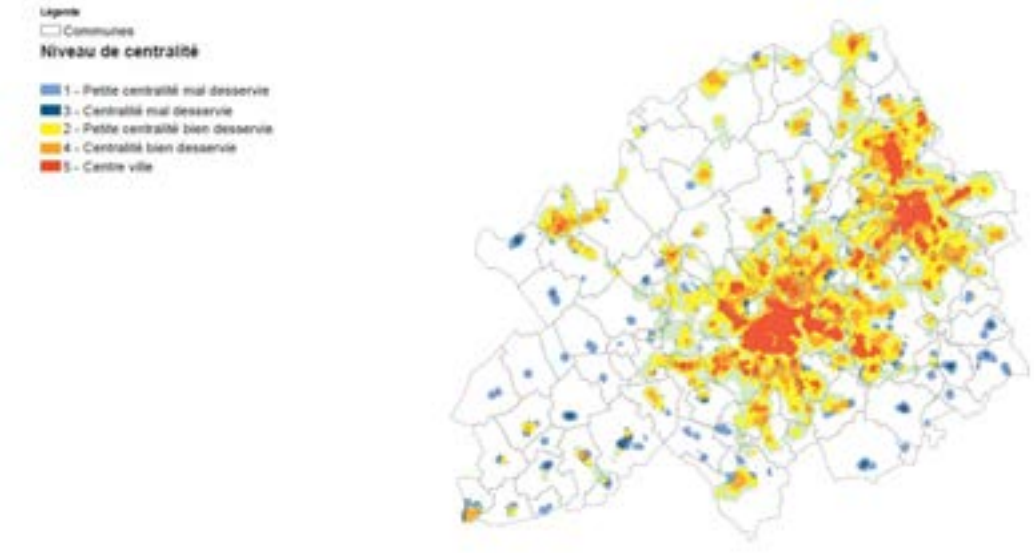
Le cœur métropolitain dispose ainsi d'une forte densité d'activités commerciales et de services. Les autres villes centres d'agglomération et de la couronne urbaine, quant à elles, accueillent également une offre particulièrement importante, notamment en matière de grand commerce et d'équipements de plus grande taille (établissements de plus de 300 m^2 de surface de vente), répartie tant dans les centres villes qu'en secteurs plus périphériques.

Ces secteurs périphériques, situées plus en frange du territoire urbain, constituent des polarités commerciales. Elles participent au rayonnement commercial de la métropole au-delà du territoire métropolitain en répondant à des besoins de consommation plus occasionnels d'une population également régionale (domaines d'équipement de la maison, de la culture et des loisirs). Se composant, à la fois des grands centres commerciaux tels les sites d'Englos ou de Roncq et de sites plus petits implantés en bord d'axes routiers, ces polarités commerciales se distinguent toutefois des centralités commerciales urbaines et de l'offre de centre-ville par la diversité des fonctions et l'accessibilité. Ces polarités commerciales ne doivent pas concurrencer les centres villes traditionnels. Il y a, au contraire, un enjeu de complémentarité des fonctions à privilégier dans une logique d'équilibre durable du territoire.

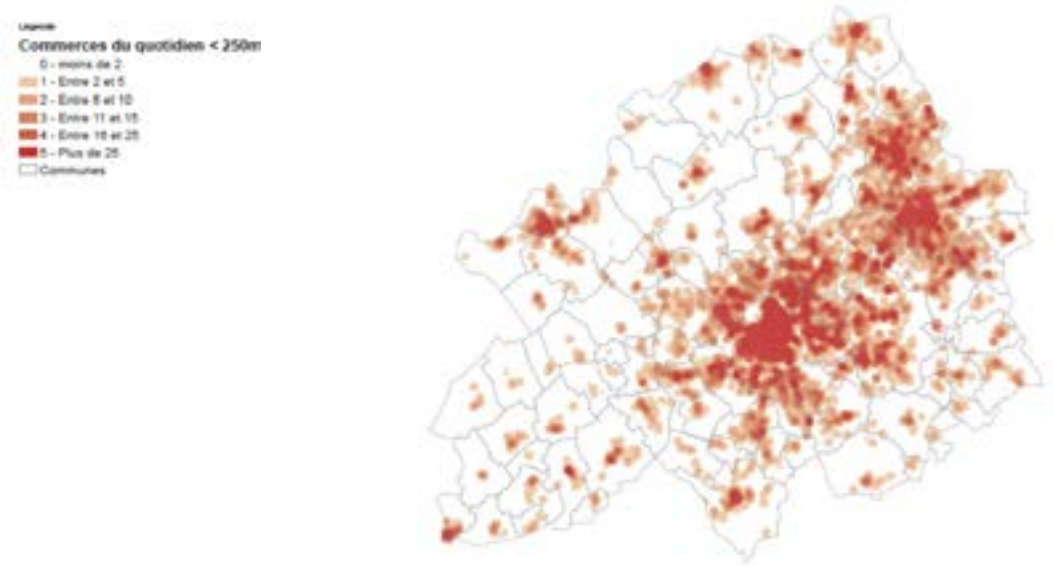
On peut également observer un manque dans l'offre commerciale dans les centres-bourgs des communes rurales du territoire ainsi que dans certains quartiers plus urbains. D'autre part, certains secteurs sans vocation commerciale spécifique comme les parcs d'activités économiques ou les sites d'équipements culturels nécessitent quelques services à destination des usagers (restauration, crèches,…).

Ces besoins de consommation courante du quotidien (majoritairement alimentaires) doivent, en effet, être satisfaits au travers d'une offre de proximité accessible à tous les habitants et usagers de la métropole, tout en veillant à l'équilibre et à la complémentarité des activités proposées.

Les différents niveaux des centralités de la métropole lilloise



Une offre commerciale dense dans les centres, complétée par une offre en périphérie



Sources : MEL / ADULM / IGN / PPIGE
Echelle A3 : 1 :120 000

5. ENTRE ESPACE PUBLIC ET ESPACE PRIVE : UNE DIVERSITE DES FRONTAGES EN METROPOLE

Au-delà des espaces publics, l'image des villes, quartiers et villages de la métropole est générée par la qualité de l'espace quotidiennement traversé par tous : la rue. La rue est un lieu où les usages se croisent : déplacements, commerces et restauration, socialisation et échanges entre voisins… Elle est un espace public qui, la plupart du temps, sert d'abord aux déplacements, mais elle est également la somme des espaces privés en façade. L'espace public et l'espace privé en front à rue contribuent autant l'un et l'autre à l'ambiance et à la qualité de la rue.

Le **frontage**[97] est la bande de terrain compris entre la base d'une façade d'une habitation ou d'un immeuble, et la chaussée. Selon le gabarit de la rue et l'espace laissé libre devant les bâtiments, il est plus ou moins étendu. Le **frontage public** est la surface du domaine public de voirie comprise entre le caniveau de la chaussée et la limite du trottoir côté riverains. On y trouve a minima le trottoir, et le cas échéant le mobilier urbain et l'éclairage, la terrasse de restauration ou la végétation (arbres d'alignement, massifs…). C'est la partie où les piétons circulent et accèdent aux propriétés et commerces. Le **frontage privé** n'existe pas toujours, particulièrement dans les quartiers denses de la métropole où s'alignent sans recul des maisons de rue. Lorsqu'il existe, il s'agit alors du terrain privé situé entre la limite de propriété et la façade tournée sur la rue. Il peut être un jardin de devant, une cour sur rue ou une simple plate-bande végétale. Les éléments de la façade jusqu'à la hauteur du 2e étage, les entrées de bâtiments donnant sur la rue ou encore les éléments architecturaux tels que clôtures, perrons, marquises et vérandas d'entrée font partie du frontage. Sur la métropole, les quartiers d'habitat individuel érigés après les années 50 présentent quasi-systématiquement des frontages privés sous la forme de jardins qui ont progressivement évolués au fil du temps et des envies des propriétaires. C'est le cas notamment dans les tissus de pavillonnaires ou parfois dans les tissus de maisons jumelées ou groupées (cf. partie « *Un territoire aux formes de développement urbain multiples* »).

Ces espaces jouent un rôle important en contribuant à la **qualité esthétique de la rue**. Sans être totalement accessible car en partie privé, le frontage bénéficie pourtant à tous, passants et habitants. Côté public, il peut **accueillir différents modes de circulations**, dont les modes actifs comme le vélo ou la marche, et donne de l'intérêt à ces déplacements par un environnement diversifié et de qualité. Le frontage privé, qu'il soit jardin de devant ou simple jardinière posée au sol, participe à **l'ambiance paysagère** de la rue. Une rue est vivante lorsqu'il s'y passe quelque chose ; un frontage est vivant lorsque les habitants s'en occupent et le font vivre (plantations d'arbres, arbustes, massifs, plantes grimpantes ; petit mobilier ; objets de décorations…). Il devient ainsi un lieu de vie **approprié par les habitants**, et un espace de déplacements apaisés.

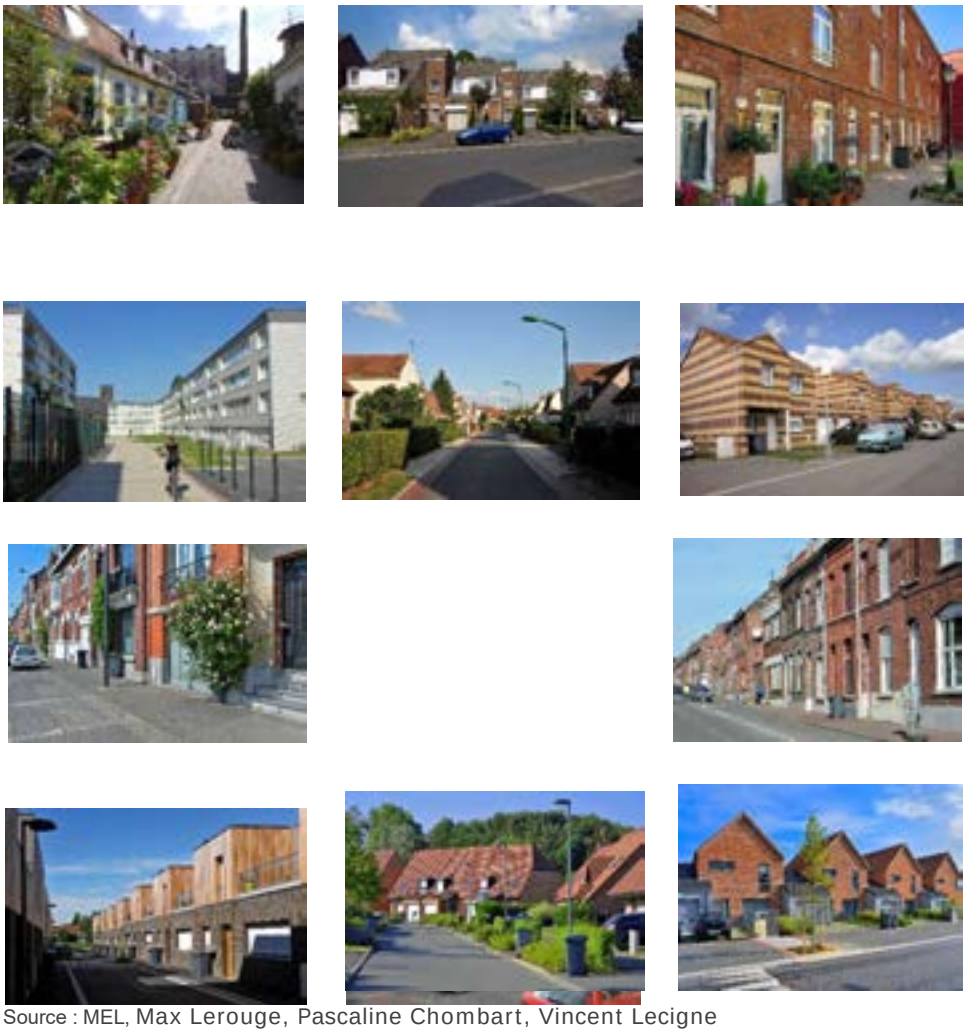
Toutefois, les menaces existent et limitent l'intérêt urbain, paysager et social de certains espaces de bords à rue. Côté domaine public, la place accordée aux voitures pour leur stationnement et leur roulement pose souvent question, jusqu'à imaginer la rue comme un espace à sécuriser à outrance et uniquement vécu par les automobilistes. Parfois simples pelouses, les espaces verts « tampon » qui meublent l'espace entre un bâti sans entrée directe sur la rue et le trottoir manquent d'usages et d'appropriation par les habitants. Ces espaces peu utilisés se retrouvent notamment dans les tissus de collectifs discontinus ou continus.

Côté privé, tout est question d'équilibre. La transformation des jardins et cours de devant traditionnels en stationnement, et l'édification de hautes clôtures opaques minérales ou végétales constituent les principales menaces sur les frontages existants. La présence peu discrète de poubelles voire d'affichage publicitaire en dégradent la qualité. Des frontages stériles et sans attrait se retrouvent en particulier dans les extensions urbaines pavillonnaires, aussi bien en milieu urbain ou plus rural : là, le « béton vert » des rangées de thuyas et de cyprès cloisonne les rues et uniformise les paysages, où que l'on soit dans la métropole.

……

[97] Concept développé par Nicolas Soulier dans son ouvrage *Reconquérir les rues, exemples à travers le monde et pistes d'action*, éd. Ulmer, 2012

Frontages en métropole lilloise



Source : MEL, Max Lerouge, Pascaline Chombart, Vincent Lecigne

■ CONCLUSION : A RETENIR

Atouts	Faiblesses
Plusieurs centaines d'ha d'espaces verts et de loisirs récemment aménagés et réhabilités	Des espaces de nature difficilement accessibles autrement que par la nature
Des friches et délaissés d'infrastructures écologiquement riches	Un déficit de présence végétale dans l'espace urbain dense, d'une qualité écologique souvent moindre
Des parcs urbains fortement fréquentés : Citadelle, parc du Héron…	Des espaces verts très fragmentés et inégalement répartis dans la ville dense, qui privent une partie de la population d'une offre en espaces de nature suffisante
Un grand nombre de cœurs d'ilots végétalisés principalement lié au tissu de maisons de ville	Les ¾ de la couverture végétale de l'espace urbain appartiennent à des espaces privés, ce qui prive une partie des citadins de cette présence
Un potentiel important de trottoirs pouvant être végétalisés	Un mobilier urbain très hétérogène sur l'ensemble du territoire
Des arrêts de transports en commun et des carrefours en Y structurants pour l'identité commune du territoire	Une image négative de la métropole générée par la présence de zones commerciales en « boîtes à chaussures » le long des axes routiers et des dispositifs publicitaires non homogènes et fortement présents dégradant le paysage du quotidien
De nombreux points d'entrées dans la métropole, via le route ou le train, créant un potentiel important d'espaces publics pouvant être requalifiés pour améliorer l'image de la métropole	Des entrées de ville peu qualitatives aux niveaux des gares et de leurs abords
De nombreux espaces entre bâti privé et chaussée publique pouvant être mobilisés pour requalifier les paysages grâce à de petits aménagements peu coûteux	De simples pelouses entre bâti privé et chaussée publique parfois peu ou mal entretenues
Des quartiers offrant un paysage très végétalisé grâce à la présence de petits jardins en front à rue, notamment dans le tissu de maisons de ville	De hautes clôtures minérales ou végétales autour des pavillons qui cloisonnent les rues et uniformisent les paysages, sans leur donner d'identité propre
Des quartiers facilement accessibles en voiture	Une place de plus en plus importante accordée à la voiture dans la rue, qui dégrade sa qualité esthétique et en fait un espace difficilement accessible aux piétons

Enjeux
La reconnexion des espaces naturels avec le milieu urbain par des modes de déplacement doux
La valorisation de l'espace agricole en frange de l'espace urbain pour en faire une vraie composante du cadre de vie des citadins
Le retournement de la ville vers ses cours d'eau pour profiter des aménités qu'ils offrent
La végétalisation des espaces publics (rues, places…) dans la ville dense
La structuration d'une identité métropolitaine plus forte grâce à la répétition de marqueurs physiques sur les espaces publics, notamment sur les longs axes linéaires du territoire
La valorisation du patrimoine architectural des gares métropolitaines grâce à des aménagements qualitatifs des espaces publics les entourant, pour en faire des entrées de ville attractives
La requalification des zones commerciales et des zones d'activités en entrées de ville pour améliorer l'image de la métropole
Le rééquilibrage du partage modal des rues, en donnant la place aux déplacements actifs (marche, vélo) et des alternatives à la voiture, en particulier pour les petits déplacements de proximité
L'accompagnement paysager de la rue, pour éviter le tout-voiture, pacifier l'espace et contribuer à la qualité esthétique du quartier
Le ménagement de frontages privés dans les opérations d'habitat, laissant une marge de manœuvre aux riverains et évitant le risque de cloisonnement hermétique de la rue

6. UN ESPACE PRIVE DE QUALITE CONTRASTEE

■ UNE ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE LIEE A LA LOCALISATION DES LOGEMENTS

La grande majorité des habitants désirent vivre en ville (68%), plutôt qu'en périphérie de ville (22%) ou en campagne (seulement 10%).

Les critères de choix de localisation du logement sont également liés à d'autres facteurs :

- La **rapidité d'accès au lieu de travail** (en moins de 30 mn) est un atout pour 84% des ménages actifs ;
- La **proximité des transports en commun** est très importante pour 61% des ménages ;
- La **proximité des grands axes routiers** est décisive pour 33% des ménages ;
- La **proximité des lieux d'enseignement des enfants** est capitale pour 69% des ménages avec enfants ;
- **L'offre de commerces de proximité** est appréciable pour 59% des ménages ;
- Et enfin, **la proximité des espaces verts** est essentielle pour 40% des ménages.

■ DES FORMES DE LOGEMENTS PLUS OU MOINS ATTRACTIVES POUR LES METROPOLITAINS

La proportion de métropolitains recherchant une maison est sensiblement la même que celle recherchant un appartement : 46% pour les premiers contre 40% pour les seconds, les 14% restants étant intéressés par l'une ou l'autre de ces formes de logements. La structure familiale influe fortement ce choix, les jeunes couples étant plus attirés par une maison que les personnes âgées et les familles monoparentales. Le pavillon individuel demeure la forme de maisons la plus recherchée du fait de la **présence d'un jardin et de performances énergétiques plus intéressantes que dans l'ancien**. Mais c'est bien souvent dans une maison 1930 que se fait le premier achat immobilier, surtout pour les ménages aux revenus modestes. Ce produit abordable jouit d'une bonne image et présente des caractéristiques patrimoniales recherchées, ce qui en fait un bon compromis pour les petits budgets. Les appartements sont pour leur part plus attractifs lorsqu'ils prennent place au sein d'un **petit collectif récent de hauteur moyenne (R+3 ou +4).** Les grands collectifs de plus de 4 étages attirent peu (moins de 10% des ménages) du fait de leur architecture et de leur gestion complexe liée à une multiplicité de copropriétaires. Le bâti intermédiaire est quant à lui perçu comme une forme de collectif amélioré dont on comprend mal le principe de gestion, plutôt qu'une autre manière de concevoir le logement individuel. L'effort sur les volumes et les espaces extérieurs (terrasse, jardin) les rendent cependant plus attractifs que les logements collectifs.

■ DES CARACTERISTIQUES INHERENTES AUX CONSTRUCTIONS IMPORTANTES DANS LE CHOIX DES LOGEMENTS

Le quartier dans lequel il se trouve, l'agencement intérieur des pièces et l'isolation phonique et acoustique sont les critères étudiés lors de l'acte d'achat. Bien que les ménages sondés affichent un taux de satisfaction résidentielle élevé (plus de 80%), preuve d'une relative adéquation entre l'offre d'habitat de la métropole et les attentes des habitants, certains de ces critères restent parfois insatisfaits. La mauvaise isolation thermique et phonique dans l'ancien, la surface des pièces parfois trop peu généreuse et l'étroitesse, voire l'absence, des espaces annexes sont autant de facteurs qui nuisent à la fonctionnalité des logements. Outre l'aménagement intérieur, la présence d'espaces extérieurs (balcons, terrasses, jardins) entre complètement en ligne de compte lors du choix du logement, de par les aménités que ces espaces procurent.

■ DES SUJETS D'INQUIETUDE QUANT A L'EVOLUTION DE LA VILLE

Une minorité d'habitants (18%) se montrent pessimistes en l'avenir de leur ville, évoquant à la fois :

- Soit un risque de **dégradation des rapports sociaux** notamment lié à l'arrivée de nouvelles populations (secteurs urbains denses),
- Soit la **densification** et la perte de qualité de vie (secteurs de faible densité),
- Soit le risque de **dépérissement des territoires** (érosion de l'offre commerciale en particulier en secteur pavillonnaire et en secteur collectif discontinu).

■ DES SITUATIONS DE PRECARITE ENERGETIQUE NOMBREUSES

La vulnérabilité énergétique a été définie par la loi du 12 Juillet 2010 (Grenelle II) : « *Est en situation de précarité énergétique une personne qui éprouve dans son logement des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires en raison de l'inadaptation de ses ressources ou des conditions d'habitat* ». Cette précarité énergétique touche de manière importante les nordistes et notamment les populations les plus précaires, le territoire cumulant 3 facteurs aggravants, un parc privé ancien et dégradé, une population très modeste et l'augmentation du coût de l'énergie.

Sur la métropole, près de 19 000 ménages propriétaires occupants (8%) et plus de 26 500 ménages locataires du parc privé (24%) ont des ressources inférieures au seuil de pauvreté. Le Roubaisien, le Tourquennois et le Lys Armentiérois sont les territoires connaissant la plus forte proportion de ménages locataires du parc privé précaires, avec respectivement 43%, 33% et 32% de ces ménages. Les couronnes nord et sud, le territoire est et les Weppes ont la proportion la plus faible. En outre, le parc de logements de la métropole, avec près de 35,5% de logements construits avant 1946 présente un caractère ancien concernant principalement le parc locatif privé (52%)[98] et la propriété occupante (47%)[99]. Le parc de logement social est quant à lui davantage récent dans la mesure où plus de la moitié des constructions ont été réalisées après 1975, c'est-à-dire après l'adoption par la France d'une première réglementation thermique en 1974. En tout, c'est près de **15% des ménages métropolitains qui sont en situation dite de précarité énergétique**.

Depuis 2009, la métropole et l'Etat ont signé une convention de délégation de compétence en matière d'attribution des aides publiques au logement. Elle concerne les aides de l'État et de l'Anah relatives à la production, la réhabilitation et la démolition de logements locatifs sociaux, à l'amélioration de l'habitat privé, et aux prestations en matière d'études et d'ingénierie liées à la mise en œuvre des aides précitées. La métropole s'est également associée à la région, au département et à des partenaires privés tels que les fournisseurs d'énergie et bailleurs sociaux sur des mesures de réduction de la vulnérabilité énergétique dans l'habitat privé et pour les ménages de faibles ressources. La **précarité énergétique** des ménages est en effet un **facteur aggravant des situations d'indignité** potentielles identifiées sur le territoire ainsi que de la progression de la vacance dans les centres urbains dégradés.

■ D'IMPORTANTS BESOINS DE RENOVATION DES LOGEMENTS ANCIENS

Une des caractéristiques du parc de logements de la MEL réside dans son ancienneté, puisque **près de la moitié des logements privés datent d'avant 1949,** et dans l'importance des besoins de rénovation des logements tant pour l'habitat privé que social. La **problématique des logements indignes** est prégnante sur le territoire. Le parc privé potentiellement indigne (PPPI), c'est-à-dire le parc présentant une forte probabilité d'indignité, est évalué à environ 43 000 logements, dont **11 000 logements sont sans confort**[100], c'est-à-dire sans baignoire, douche, ni WC affecté au logement.

Source
Etude « Désirs d'habiter », TMO/Ville ouverte pour la MEL, 2016

……

[98] FILOCOM, 2009
[99] FILOCOM, 2009
[100] FILOCOM, 2013

■ CONCLUSION : A RETENIR

Atouts	Faiblesses
Une demande équilibrée entre appartements et maisons individuelles chez les habitants de la métropole	Des grands collectifs qui jouissent d'une mauvaise image et sont de fait peu attractifs
Une maison de ville fortement ancrée dans l'identité territoriale qui jouit d'une forte attractivité chez les ménages primo-acquéreurs	Un bâti ancien moins recherché du fait de ses faibles performances énergétiques et acoustiques et de l'étroitesse de ses constructions
Des appartements plus attractifs lorsqu'ils se situent dans des petits collectifs de hauteurs moyennes (R+3 ou 4)	Un bâti intermédiaire, entre la maison individuelle et le petit collectif, peu attirant car semblant présenter les inconvénients de ces deux modes d'habitat sans en avoir les avantages
Un taux de satisfaction résidentielle élevé	Une inquiétude d'une faible partie de la population quant à la possible dégradation des rapports sociaux, perte de qualité de vie et appauvrissement des territoires amenés par la ville dense
Un parc de logements sociaux relativement récent	Un territoire présentant des situations de précarité énergétique nombreuses

Enjeux
La poursuite des efforts en matière de mise en adéquation de l'offre et de la demande de logements La construction d'une ville dense mais attractive par la création d'espaces extérieurs et d'espaces communs qualitatifs et partagés La requalification du bâti ancien et notamment son isolation pour le rendre plus attractif