



plan local  
d'urbanisme

# LIVRE I.

## LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) THÉMATIQUES

# **ORIENTATIONS D'AMENAGEMENTS THEMATIQUES.**





plan local  
d'urbanisme

# OAP THÉMATIQUE AMÉNAGEMENT

# OAP THEMATIQUE - AMENAGEMENT



## TABLE DES MATIERES

Contexte .....	7
Accompagner les territoires de dynamique urbaine .....	7
Organiser le développement à l'échelle des communes .....	15
Accompagner l'aménagement des sites et des quartiers .....	16
Développer la qualité paysagère, architecturale et urbaine sur l'ensemble du territoire .....	17





## ■ CONTEXTE

Le territoire métropolitain est un territoire étendu et contrasté, dont l'organisation spatiale est complexe et multipolaire.

Organiser son développement et penser son aménagement nécessitent de prendre en compte plusieurs échelles, chacune ayant ses enjeux spécifiques.

La façon dont l'aménagement se mène à l'échelle métropolitaine est encadrée à la fois par le SCoT et par les grandes orientations stratégiques des différentes politiques publiques à l'œuvre sur le développement économique, l'habitat, la mobilité et les déplacements,...

Le projet de territoire du PLU en traduit les orientations à l'échelle métropolitaine à travers les orientations du PADD.

À l'échelle infra territoriale, un panel d'orientations et d'outils différenciés est décliné en fonction de 3 échelles :

- l'échelle intermédiaire des territoires de dynamiques urbaines ;
- l'échelle de la commune (ou de l'ensemble de communes);
- l'échelle du quartier et du site.

Inhérente à l'ensemble de ces échelles, l'ambition d'aménager le territoire avec une réelle préoccupation de la qualité paysagère, architecturale et urbaine est également un axe fort du projet de territoire.

## ■ ACCOMPAGNER LES TERRITOIRES DE DYNAMIQUE URBAINE

Le modèle d'aménagement et de développement porté par le PLU2 passe par la définition de huit territoires de dynamiques urbaines. Ils sont définis sur la base de :

- L'armature urbaine par typologie de commune telle que définie par le SCoT qui prend en compte notamment le niveau d'équipement, de desserte et le poids de population de la commune ;
- Les territoires de projet du SCoT ;
- Une analyse des dynamiques urbaines à l'œuvre au vu des projets en cours de réalisation ou projetés sur le territoire.

## □ DESCRIPTION ET OBJECTIFS DES TERRITOIRES DE DYNAMIQUE URBAINE

### ► Cœur métropolitain

#### Identité

Le cœur métropolitain constitue la centralité principale de la métropole qui concentre à l'échelle régionale et de notre métropole les fonctions métropolitaines supérieures en termes de sièges administratifs, d'activités tertiaires supérieures, d'activités touristiques et culturelles à fort rayonnement et de services à la mobilité à l'échelle régionale, nationale et internationale à travers le secteur Eura-Flandres.

Il s'agit d'un secteur particulièrement tendu en matière d'offre de logements et très concerné par le besoin d'outils à mobiliser pour le rééquilibrage de l'offre de logements sociaux sur le territoire. Ce secteur est également concerné par la problématique de lutte contre l'habitat ancien dégradé et la poursuite de grands projets de requalification urbaine.

Le cœur métropolitain prend naissance dans le cœur historique du Vieux-Lille un secteur patrimonial qui a connu, tout en préservant et valorisant son patrimoine, une très forte dynamique résidentielle, commerciale et touristique majeur pour le développement de la métropole.

L'autre secteur central du cœur métropolitain est le quartier d'Euralille développé autour du « hub ferroviaire » Euraflandres qui constitue la principale porte d'accès à l'échelle euro-régionale vers les grandes métropoles nord-européenne et française. Le projet emblématique d'Euralille a permis de renforcer les fonctions métropolitaines de tertiaires supérieures répondant à la volonté d'attractivité à l'échelle européenne. Le quartier d'Euralille est également un lieu emblématique de la qualité urbaine et architecturale contribuant à enrichir les fonctions urbaines du centre historique et à donner une image moderne à notre métropole.

Au-delà des deux secteurs centraux, le cœur métropolitain s'établit aussi sur les quartiers de Vauban-Esquermes, Moulins, Wazemmes qui constitue des secteurs urbains intenses par leur mixité des fonctions, la présence de centralités commerciales, de services répondant à des besoins pour l'ensemble de la métropole. Ces quartiers constituent des lieux majeurs de développement des logements répondant aux besoins des métropolitains et notamment de la population estudiantine.

Plus récemment la dynamique du cœur métropolitain a été poursuivie au-delà de ce qui est le Lille « intra-muros » dans une poursuite d'intégration des quartiers anciens de faubourgs dont la mutation est en cours. Les quartiers Fives et de Bois-Blancs / Euratechnologie font l'œuvre à la fois de grands projets urbains visant à requalifier les friches industrielles, à apporter une plus grande mixité des fonctions et développer l'emploi. Les projets de FCB, ou d'Euratechnologie sont emblématiques de cette politique inclusive visant à raccrocher ses territoires à la dynamique du cœur métropolitain.

### Dynamiques

L'enjeu majeur pour la métropole est de renforcer les dynamiques du cœur métropolitain pour accroître le rayonnement et l'attractivité de la métropole. Cela implique de permettre au cœur métropolitain d'évoluer de manière à assurer une intensification forte tout préservant et améliorant la qualité urbaine et architecturale propre à chaque secteur du cœur métropolitain de sa couronne.

### Émanciper le cœur métropolitain en s'affranchissant des limites communales

L'évolution constante du cœur de la métropole lilloise nécessite de redéfinir ses limites et ses orientations d'aménagement, pour renforcer son rôle moteur de développement d'une métropole capitale régionale en s'appuyant notamment sur :

- La mise en œuvre des projets urbains exceptionnels et innovants tels que l'intensification des quartiers du projet Euraille, le projet Saint-Sauveur et ou encore le secteur de projets Boulevard de Moselle/Port de Lille qui vise à renforcer le lien entre la ville et le canal ;
- l'accueil de nouvelles implantations tertiaires supérieures ou de sièges administratifs, de lieux d'enseignements supérieurs, de recherche et d'innovation, ou des lieux de développement de l'économie créative et culturel.
- la mise en œuvre d'équipements administratifs, culturels, sportifs et touristiques à fort rayonnement (ex : Tribunal de Grande Instance, la piscine olympique, ...), l'aménagement d'espaces publics majeurs ;
- la confortation d'une offre commerciale de rayonnement régional et transfrontalier ;
- l'implantation de nouveaux équipements structurants (Tribunal de Grande Instance, Piscine olympique,...)
- la valorisation de l'entrée du Grand Boulevard lien historique entre le cœur métropolitain et les villes centres d'agglomération de Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq.
- La valorisation des réserves foncières situées à proximité ou aux abords d'infrastructures appelées à s'apaiser (notamment le secteur des remparts et le secteur Pasteur), de façon à requalifier les liens vers les communes voisines (La Madeleine, Lambersart et Saint-André).

En complément, les villes de la couronne du cœur métropolitain accompagnent les dynamiques du cœur métropolitain. Elles peuvent être amenées à accueillir des projets économiques, de nouveaux équipements et services et à produire une offre de logements complémentaires de celle du centre métropolitain, dans la limite de leurs ressources foncières souvent très contraintes.

### Désenclaver et retisser les liens inter-quartiers

Les dynamiques du cœur métropolitain doivent également permettre un effet levier sur les quartiers périphériques qui bénéficie de cette proximité. Il convient de favoriser la perméabilité entre les quartiers et d'améliorer globalement le cadre de vie de ces quartiers. Les aménagements doivent concourir à :

- retisser les liens entre les quartiers (Euraflandres, Vieux Lille, Saint Sauveur, Lille Sud...) par un traitement adapté de l'espace public et une reconquête des coupures urbaines (autoroutes, voies ferrées, canal,...) ;
- reconnecter les berges des canaux à la ville et s'appuyer sur les infrastructures pour créer de nouvelles continuités urbaines favorisant les cheminements piétons et cyclables ;
- favoriser le renouvellement urbain dans ces quartiers et l'accompagnement des projets urbains en cours sur les friches ou délaissés à l'image de la reconquête de Fives Cail Babcock à Lille.

### Renouveler le cadre de vie

Dans le cœur métropolitain, la qualité du cadre de vie doit servir l'ambition métropolitaine tout en répondant aux attentes de proximité. Il s'agit entre autres de :

- Développer l'accès aux espaces de nature et en particulier au poumon vert que constituent les bords à canal (ex : les franges du triangle des Ferrailleurs, le site majeur de la Citadelle et ses abords (Colysée, Bras de la Barre, Site des Pyramides, etc.), les berges des Bois-Blancs et le site de la gare d'eau de Lomme réaménagé) ;

- Préserver et valoriser le patrimoine historique bâti et non bâti en s'appuyant notamment sur le périmètre de sauvegarde de mise en valeur de Lille ;
- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines par la préservation des linéaires et rez-de-chaussée commerciaux, l'accompagnement des mutations foncières et immobilières, le développement d'activités économiques en ville.
- Lutter contre l'habitat ancien dégradé et favoriser le développement du logement de grande qualité en matière de conception architecturale et de cadre de vie.

## ► Les villes centre d'agglomération

### Identité

La métropole lilloise dispose de la spécificité de ne pas concentrer toutes les fonctions métropolitaines au sein de son cœur métropolitain.

Ainsi, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et une partie de Wattrelos accueillent également des fonctions supérieures en termes d'activités économiques, d'enseignement et de recherche, d'équipements culturels et sportifs, ... De plus, elles bénéficient d'une bonne desserte en transports urbains (TER, métro, tram-way et bus). En ce sens, elles occupent un rôle majeur dans le développement de la métropole et au sein de l'armature. Plus précisément, le système des villes centres d'agglomération s'incarne par la relation historique qui unit les bassins de vie de Roubaix et Tourcoing et Lille d'une part, et plus récemment la liaison à la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq.

Quant à Armentières qui constitue une centralité majeure historique de la Lys son lien par la voie et la voie ferrée est également plus récemment renforcé par la proximité autoroutière. Le renforcement des liaisons rapides en transports en commun entre ces centralités et le cœur de la métropole, est un axe prépondérant dans l'amélioration du fonctionnement de la métropole.

### Le bassin Roubaix-Tourcoing-Wattrelos (en partie)

Ce bassin de vie se caractérise par une identité et une histoire communes, liées à l'expansion industrielle textile qui a façonné ces villes. Depuis de nombreuses années, ce territoire s'est engagé dans un processus de conversion et de mutation économique, urbaine et culturelle qu'il est encore nécessaire poursuivre. La présence d'importantes friches industrielles marque encore le territoire malgré une importante mobilisation de ce potentiel. Un tiers des friches industrielles de la métropole se trouve sur les communes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos.

### Villeneuve d'Ascq

La ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq bâti sur le regroupement de villages au début des années 1970 dispose de secteur à l'Est encore à l'ambiance rurale autour des secteurs d'Ascq, d'Annappes et d'un centre-ville et des quartiers à l'Ouest plus récent de l'époque de la ville nouvelle. Au Nord de la commune le quartier Flers-Breucq grands boulevards issus de l'époque industrielle.

Villeneuve d'Ascq a été conçue comme une ville laboratoire. Ainsi, elle est dotée de multiples équipements métropolitains et concentre universités, pôles de recherche et sièges économiques. Malgré un cadre de vie verdoyant, elle doit aujourd'hui relever le défi d'une mutation de ses espaces publics pour affirmer sa centralité, favoriser son attractivité résidentielle et celle de la vie étudiante. La connexion rapide à Lille mais aussi avec les autres centralités et les pôles d'excellence, est essentielle à la place qu'occupe Villeneuve d'Ascq au sein de l'agglomération.

### Armentières

La commune d'Armentières, ancien fleuron de l'industrie textile constitue le centre d'une agglomération regroupant les communes voisine d'Houplines, la Chapelle d'Armentières, et d'Erquinghem-Lys. Armentières dispose des fonctions urbaines répondant à ce statut de centre d'une agglomération secondaire et notamment à travers la présence de la gare TER. Armentières subi les conséquences de la désindustrialisation et connaît la présence de nombreuse friches.

Par ailleurs, Armentières à travers le site du Pré du Hem dispose en son cœur d'un atout majeur en terme d'espaces naturelles et de loisirs en lien avec la Lys. Fortement connectée au cœur métropolitain (22% des actifs travaillent à Lille), cette agglomération secondaire dispose d'un potentiel de développement qui passe par la valorisation de ces paysages et de son cadre de vie, l'amélioration de ses connexions au cœur métropolitain, aux autres villes de la région et de centre d'agglomération de la métropole.

## **Dynamiques**

L'enjeu pour les villes centres d'agglomération est de renforcer leur rôle dans le développement de la métropole en assurant une amélioration de leur accessibilité tous modes les reliant au cœur métropolitain, et à leur bassin de vie de proximité et en assurant la poursuite de leur mutation urbaine et leur intensification dans un objectif d'attractivité et de grande qualité urbaine et architecturale. Les dynamiques urbaines du cœur métropolitain ont pour objectifs :

- Permettre de nouvelles implantations économiques tertiaires, de services, de lieux d'enseignements supérieurs, de recherche et d'innovation, ou des lieux de développement de l'économie créative et culturelle ;
- Accompagner la mise en œuvre d'équipements culturels et touristiques à fort rayonnement, l'aménagement d'espaces publics majeurs et le tourisme fluvial (ex : canal de Roubaix, musées, ...) ;
- Soutenir l'offre commerciale de centre-ville ;
- Préserver et valoriser le patrimoine historique bâti et non bâti ;
- Assurer l'aménagement d'espaces publics remarquables (places, parc, parvis...), lieux de mise en valeur du cœur métropolitain, d'appropriation piétonne et d'usages riches et de maillage des secteurs entre eux ;
- Favoriser l'intensification et la mixité des fonctions urbaines l'accompagnement des mutations foncières et immobilières, le développement d'activités économiques en ville ;
- Lutter contre l'habitat ancien dégradé et favoriser le développement du logement de grande qualité en matière de conception architecturale et de cadre de vie ;
- Poursuivre les grands projets de requalification urbaine de manière à accroître le rayonnement de l'ensemble et garantir l'attractivité résidentielle des centres-villes, et lutter contre ;
- Accompagner les projets de requalification et redynamisation urbaine des centres-villes ;
- Réhabiliter et rénover les quartiers anciens et les secteurs urbains en difficultés.

### **► La couronne urbaine du cœur métropolitain et des villes centres d'agglomération**

#### **Identité**

La couronne urbaine du cœur métropolitain et des centres villes d'agglomération présente des dynamiques communes et des identités propres à chaque commune, liée à son histoire et à sa situation dans l'espace métropolitain. Le périmètre d'influence des villes centres se chevauchant, certaines communes de la couronne urbaine fonctionnent avec plusieurs d'entre elles.

Autour du cœur métropolitain, la ville de la toute 1ère couronne s'est structurée dans une logique de faubourg, le plus souvent le long de voies structurantes qui ont aujourd'hui pour la plupart un caractère urbain. A quelques kilomètres du centre de Lille, un chapelet d'installations industrielles s'est implanté et constitue aujourd'hui de nouveaux potentiels de projets en renouvellement urbain. Plus tard, la ville des grands ensembles collectifs, puis de l'habitat individuel dense et intermédiaire s'est installée dans les espaces interurbains, jusqu'à former une large conurbation qui accueille également de très grands équipements (CHR, Fort de Mons,...). Quelques cœurs de village anciens ont gardé leur caractéristique et un cadre de vie assez attractif (Vieux Mons, centre bourg de Lezennes,...)

La couronne urbaine d'Armentières présente une histoire urbaine assez similaire, infléchie toutefois par la situation très particulière du territoire en porte d'entrée de la Métropole, le long de la Lys, dans le chapelet des villes jumelées franco-belges. Relativement éloignée de l'agglomération centrale, la couronne urbaine d'Armentières présente des caractéristiques plus marquées par l'environnement rural. Les tissus urbains denses des anciens quartiers ouvriers ou des centres villes laissent rapidement place à des zones d'habitat intermédiaire et de pavillons. En dehors des implantations historiques du bord de Lys, les activités économiques sont regroupées aux entrées de ville ou dans des grands parcs d'activités périphériques.

La couronne urbaine de Tourcoing présente elle aussi un espace de transition rapide entre la ville et la campagne. La couture avec la ville centre d'agglomération est assez récente et se structure autour de vastes espaces économiques ou commerciaux, de quartier d'habitats intermédiaires et d'équipements (centre hospitalier). L'autoroute A22 constitue toutefois une coupure urbaine qui complexifie les échanges entre la ville centre et les villes de la couronne. Les villes de la couronne urbaine de Tourcoing disposent d'une offre de logements attractive, d'un bon niveau d'équipements et de commerces de proximité et de très grands pôles d'emplois (CRT, ZI de Neuville). En s'ouvrant sur la plaine de la Lys et les monts du Ferrain, elles bénéficient d'un cadre de vie agréable.

La couronne urbaine de Roubaix s'est constituée autour de villages anciens qui ont eux aussi été supports du développement industriel. Les communes sont de taille variée, les plus grandes d'entre elles (Hem et Wattrelos) bénéficient d'un bon niveau d'équipements. Les tissus urbains de la couronne roubaisienne sont globalement denses et accueillent également une partie des grands ensembles collectifs du territoire. Un habitat pavillonnaire s'installe lorsqu'on s'éloigne de la centralité d'agglomération, ainsi que de grands parcs d'activités implantés de façon assez récente. La couronne roubaisienne s'ouvre sur la plaine du Pévèle au sud et la vallée de la Marque à l'ouest.

### **Dynamiques**

Les villes de la couronne urbaine bénéficient à la fois de la proximité du cœur métropolitain et des villes centres d'agglomération, d'un bon niveau d'équipement et de services et d'un cadre de vie souvent agréable de par leur ouverture sur les plaines agricoles, monts et vallées de la métropole. De ce point de vue, elles ont vocation à jouer un rôle privilégié dans la dynamique du projet métropolitain.

Toutefois, trois facteurs différencient significativement les dynamiques de la couronne urbaine : La proximité du cœur métropolitain ; La qualité de la desserte en transports en commun structurants ; Le poids démographique de la commune.

Les villes en première couronne du cœur métropolitain suivent la même logique et accompagnent les dynamiques du cœur métropolitain. Elles peuvent être amenées à accueillir des projets économiques, de nouveaux équipements et services et à produire une offre de logements complémentaires de celle du centre métropolitain, dans la limite de leurs ressources foncières souvent très contraintes.

Les villes des couronnes roubaisiennes, tourquennoises et villeneuvoises constituent des lieux privilégiés pour le développement de la métropole « facilitatrice » et de la ville des proximités. Souvent très attractives sur le plan du cadre de vie, leur potentiel foncier offre de nombreuses opportunités de création de logements ou d'activités. Cette offre est amenée à s'intensifier, en particulier là où la desserte en transports en commun est de bonne qualité.

Les villes de la couronne armentérioise concourent à la dynamique du territoire Armentériois, comme porte d'entrée transfrontalière de la Métropole. Cette situation privilégiée est assortie de nombreux atouts qui sont à conforter : une bonne accessibilité, de grands pôles d'emplois et d'activités à conforter, un potentiel intéressant de rénovation du bâti, un patrimoine architectural et paysager de qualité, un accès à des espaces de nature en bord à voie d'eau,...). Les villes de la couronne armentérioise permettent d'intensifier l'offre de logements et d'espaces économiques dans une logique de confortation de la ville centre.

## **► La couronne urbaine du canal urbain**

### **Identité**

Le territoire de la couronne urbaine appelé « la ville du canal urbain » s'étire le long du canal à grand gabarit de la Deûle, depuis l'entrée de la voie d'eau dans Lille jusqu'à Wambrechies. Il s'agit historiquement de communes proches de la ville centre qui se sont développées suivant 3 logiques, à savoir un développement industriel le long du canal et des grandes infrastructures ferrées, des faubourgs d'habitat plutôt ouvrier et des linéaires de villas, hôtels particuliers, maisons bourgeoises le long d'espaces publics majeurs comme l'avenue de l'Hippodrome.

Composé principalement de tissus urbains denses, le territoire présente une vocation à dominante d'habitat, imbriqué avec quelques linéaires et centralités commerciaux. Le long du canal, l'espace a été longtemps dédié à des zones d'activités économiques, industrielles et portuaires, « coupant » la ville de son rapport à la voie d'eau. La particularité du territoire réside dans ses grandes emprises industrielles et/ou d'équipements dont la mutabilité est avérée et dont la reconversion est déjà engagée, en particulier en bord à canal.

### **Dynamiques**

L'enjeu majeur pour ce territoire est de saisir tout le potentiel du canal et de le replacer au centre des usages métropolitains, en lien avec les dynamiques du cœur métropolitain. Pour ce faire, le territoire dispose d'emprises potentielles de renouvellement urbain d'échelle exceptionnelle. Compte tenu des enjeux portés par le territoire et de la taille de ces sites, leur valorisation peut infléchir significativement l'identité démographique, paysagère, urbaine et fonctionnelle des secteurs qui les accueillent.

Par ailleurs, les tissus denses à vocation principale d'habitat ou à forte valeur patrimoniale du territoire de la « ville du canal urbain » offrent un potentiel d'évolution et de densification modéré au regard

des fonctionnements urbains déjà complexes de ce territoire. Toutefois, la diversification des fonctions urbaines et l'offre de services, d'équipements, d'économie de proximité doit y être développée pour valoriser l'attractivité de ces quartiers.

L'ensemble de ces processus d'évolution en « renouvellement urbain » sera long, ce qui nécessite de compléter cette offre par quelques développements en extension urbaine, ouvertes sur les plaines de la Lys et l'arc Nord. Enfin, pour accompagner ces évolutions le territoire doit répondre à 4 enjeux:

- Développer les solutions de mobilité alternatives « à la voiture seule » ;
- Conforter l'offre en équipements et services, notamment de proximité, en particulier dans les centres des villes et des quartiers;
- Faire du bord à canal un lieu emblématique de la qualité urbaine, architecturale et paysagère ;
- Développer/ préserver les espaces de nature en ville et/ou l'accès aux espaces de nature situés aux portes de la ville.

## ► La couronne urbaine de l'arc Sud-est

### Identité

Le territoire de dynamiques urbaines dit de l'arc sud-est s'étend de Villeneuve d'Ascq à l'entrée de l'autoroute A1 dans la couronne urbaine de la métropole, au niveau de Faches-Thumesnil. Ce territoire accueille une offre d'équipements et de services exceptionnelle, de l'offre de proximité aux très grands équipements métropolitains (Stade Pierre Mauroy, aéroport Lille-Lesquin, musée d'art contemporain et d'art brut, Université,...) mais aussi 2 pôles commerciaux de niveau d'agglomération (le centre-ville de Villeneuve d'Ascq, le pôle commercial de Faches-Thumesnil) et de grands pôles d'emplois organisés en parcs d'activités. Les tissus urbains sont assez hétérogènes, notamment du fait de la composition très spécifique de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq, greffée sur d'anciens villages.

Plus au sud, l'habitat individuel dense et intermédiaire domine. Par la diversité de ces ambiances urbaines, le territoire de l'arc sud-est bénéficie d'une bonne attractivité résidentielle, confortée par la présence des activités économiques et de grands espaces de nature et de loisirs (parc du Héron, golf, plaine des Périsseaux,...).

La présence d'infrastructures de transport majeures est à la fois une opportunité pour ce territoire d'entrée de ville et une faiblesse au regard des coupures urbaines et des nuisances qu'elles génèrent. Le territoire de l'arc sud est par ailleurs tributaire de contraintes environnementales non négligeables du fait de la présence de catiches et d'une partie de l'aire d'alimentation des captages sud de la métropole.

### Dynamiques

Compte tenu du niveau d'équipement exceptionnel du territoire, de son rôle d'entrée internationale sur le cœur métropolitain, de sa forte attractivité économique et résidentielle, les dynamiques urbaines du territoire de l'arc sud-est ont vocation à s'intensifier sur tout le territoire. Des projets urbains et/ou économiques majeurs sont émergents dans les centres villes et à leurs abords. Compte tenu de l'effet « vitrine » du territoire, l'ensemble de ces dynamiques doivent intégrer des enjeux de qualité paysagère et architecturale, de fonctionnalité des espaces publics, de restructuration des liaisons inter urbaines est-ouest et de mise en relation des espaces naturels écologiques et des espaces de loisirs.

## ► La couronne urbaine des grands boulevards

### Identité

Structuré autour de l'axe historique reliant Lille aux villes de Roubaix et Tourcoing, le territoire de la ville du Grand boulevard présente la particularité de traverser des ambiances urbaines très contrastées tout en gardant une identité commune reconnue dans l'espace métropolitain. Les séquences urbaines s'échelonnent du sud ouest au nord est le long des deux branches du boulevard et dans un gradient de part et d'autre de l'axe au fur et à mesure que la ville s'en éloigne et croise d'autres logiques d'organisation spatiale.

La section commune de Lille au Croisée Laroche présente un front de tissus urbains denses composés d'immeubles relativement hauts, occupés par du logement ou des activités tertiaires et présentant une certaine valeur patrimoniale. De part et d'autre, les tissus urbains denses de maisons de ville et de villas continues se poursuivent jusqu'au centre-ville des communes traversées. Juste avant la

séparation du Croisé Laroche, le secteur de l'hippodrome à Marcq en Baroeul s'ouvre sur des tissus résidentiels moins denses, ponctués de villas et d'habitat pavillonnaire.

Sur la branche tourquennoise, se présentent tout d'abord de grands pôles d'activités tertiaires bénéficiant de la desserte en tramway mais « coupés » du reste de l'environnement urbain. Jusqu'à Tourcoing, un paysage à dominante d'habitat résidentiel souvent de valeur architecturale et dans une ambiance arborée très marquée s'impose sur le front du Grand boulevard. En second rang, on trouve des tissus plus denses, jusqu'à de l'habitat ouvrier dans les quartiers qui ont accueilli des activités industrielles au voisinage de Tourcoing. Le centre-ville de Mouvaux, le seul de la branche tourquennoise, s'est développé entre le grand boulevard et le parc du Haumont qui ouvre la ville vers les plaines agricoles de la Lys.

La branche Roubaisienne se caractérise par une importante présence végétale ainsi qu'un tissu très ouvert, globalement bas, discontinu et en retrait de la rue. Le long du boulevard alternent des séquences, certaines à dominante d'activité aux croisements avec les voies rapides, d'autres à dominante pavillonnaire et de villa peu dense, certaines plus urbaines avec des fronts à rue et des ensembles collectifs. En deuxième rang, le caractère résidentiel s'affirme au sud en contact avec d'importantes entités paysagères. Au nord on retrouve un habitat d'entre deux guerres. Les centres villes, légèrement à l'écart du Grand boulevard mais desservis par le métro, bénéficient globalement d'une bonne offre commerciale et d'un certain dynamisme.

## **Dynamiques**

### **Conforter l'axe du Grand Boulevard en intensifiant les fonctions urbaines**

L'intensification des fonctions urbaines le long du Grand Boulevard est recherchée, en particulier sur les secteurs présentant le moins de qualité et/ou des espaces sous-occupés. Elle tient compte des spécificités des tissus urbains le composant, participe au comblement des dents creuses et à la mutation des espaces bâtis en respectant, quand il se doit, les éléments de qualité paysagère, architecturale et urbaine existants.

### **Mieux intégrer le Grand Boulevard dans la ville**

Le grand boulevard relie les trois principales villes de la Métropole par la route comme par le rail. Son partage de l'espace public, ses nombreuses connexions, son accès direct au cœur métropolitain comme aux villes center d'agglomération de Roubaix et Tourcoing en font un lien urbain incontournable. Il convient de lui garder cette caractéristique pour favoriser son essor et renforcer le lien entre les trois villes.

Par ailleurs, de nouvelles synergies et des liaisons sont à trouver entre les centralités des communes qui le bordent sur tout son parcours et le grand boulevard, à travers notamment de nouveaux projets urbains, d'espaces publics ou d'équipements.

### **Préserver, mettre en valeur et développer le patrimoine urbain, paysager et architectural**

Le Grand Boulevard doit être un vecteur du rayonnement métropolitain. Il est un support privilégié de qualité architectural, urbaine et paysagère composé notamment de villa ou d'immeuble présentant une certaine valeur patrimoniale dans des ambiances arborées très marquées.

Il convient de préserver et mettre en valeur ce patrimoine marquant tout en laissant la liberté architecturale s'exprimer à l'instar de l'esprit qui anima les concepteurs du Grand boulevard. L'innovation, l'expérimentation architecturale et la qualité environnementale sont à favoriser sur ce territoire.

### **Valoriser les ouvertures du territoire sur ses franges rurales**

Sur la lisière nord, le territoire présente d'importants enjeux de traitement et de valorisation des franges entre la ville et la campagne. Des projets de loisirs sportifs sont à envisager en confortement de l'offre émergente autour de l'aérodrome de Bondues.

## **► Les villes d'appui et villes relais**

### **Identité**

Les villes d'appui et villes relais représentent des centralités animant la couronne rurale métropolitaine. Les villes d'appui se distinguent par leur connexion aux transports en commun et constituent ainsi des points de rabattement pour les villes relais et les villes et villages durables qui les entourent. Villes d'appui et villes relais accueillent globalement un niveau d'équipements, de commerces et de services de proximité satisfaisant. La qualité de leur cadre de vie contribue par ailleurs fortement à leur attractivité résidentielle.

Les villes d'appui et villes relais présentent en outre des tissus urbains à dominante d'habitat assez contrastés : depuis les tissus villageois anciens, jusqu'à des formes intermédiaires plus contemporaines accueillant habitat groupé et collectif, en passant par de l'habitat ouvrier ou des tissus pavillonnaires de qualité variée. Cette offre existante peut répondre à un panel important d'attentes en matières d'habiter, à minimiser parfois au regard de la faible rotation du parc.

Certaines villes d'appui et villes relais ont accueilli et accueillent encore aujourd'hui une large part du développement industrielle et économique de la métropole, organisé principalement en parcs d'activités périphériques, même si quelques implantations historiques subsistent en milieu urbain.

### **Dynamiques**

De par leur desserte en transports en commun, leur niveau d'offre de services et d'équipements et les spécificités de leur cadre de vie, les villes d'appui et villes relais accueillent une partie du développement urbain lié au regain d'attractivité de la métropole. Il s'agit de renforcer la production de logements en renouvellement urbain comme en extension, en fonction des dessertes en transports et des équipements existants. Pour accompagner cette dynamique de production de logements, le maintien ou le développement de la mixité des fonctions est fortement encouragé, et en particulier celui de l'activité économique dite de proximité.

Un certain nombre de villes d'appui et villes relais ont accueilli et accueille encore aujourd'hui une large part du développement industrielle et économique de la métropole, organisé principalement en parcs d'activités périphériques, même si quelques implantations historiques subsistent en milieu urbain. Pour accompagner la dynamique de production de logements, le maintien ou le développement de la mixité des fonctions est fortement encouragé, et en particulier celui de l'activité économique dite de proximité.

### **► Les villes et villages durables**

#### **Identité**

Les villes et villages durables ponctuent la couronne rurale de la métropole. Passant de, de l'Arc Nord à la plaine de Bouvines Mélançois, en passant par la vallée de la Lys, les Weppes, et la frange nord de la plaine de la Deûle Carembault, la couronne rurale est composée de campagnes très variées, qui se sont distinguées principalement par leur géographie et leurs modes culturels.

Si l'ambiance de campagne aux portes de la ville prédomine, l'organisation des villes et villages et de leurs hameaux est sensiblement différente au nord ouest et au sud est de la métropole. La plaine de la Lys, l'Arc Nord et les Weppes se caractérisent par un bâti très diffus en dehors des villages qui se sont développés plutôt sous la forme de villages-rues. Dans les plaines de la Deûle Carembault et du Mélançois, les villages ont connu un développement plus concentrique. Le tissu des fermes ponctuant la campagne constitue une des richesses patrimoniales du territoire métropolitain.

Enfin, une des spécificités des villes et villages durables de la métropole est d'avoir participé à l'histoire industrielle du territoire. En contact direct avec les tissus de centre-bourg et de pavillonnaire, on retrouve fréquemment des secteurs d'habitat ouvrier dense et même quelques emprises industrielles isolées. Le potentiel de renouvellement et d'optimisation du tissu existant est globalement peu élevé, mais présente néanmoins des ressources foncières non négligeables par rapport aux dynamiques démographiques souhaitées. Le niveau d'équipement et de services des villes et villages durables est assez contrastés.

#### **Dynamiques**

Afin de pérenniser l'attractivité incontestable de la couronne rurale métropolitaine, les villes et villages durables ont vocation à assurer un développement harmonieux et cohérent de ce territoire. La priorité doit être donnée à la qualité des cadres de vie et du paysage, à la confortation du commerce, des services et des équipements de grande proximité et à la mobilisation des ressources foncières en renouvellement ou en optimisation des tissus existants.

La capacité de production de logements des villes et villages durables correspond ainsi aux besoins de renouvellement, de développement et d'adaptation du parc. Des extensions urbaines mesurées répondant aux critères de localisation préférentielle sont prévues.

Pour répondre aux enjeux de limitation de l'étalement urbain, les hameaux et groupes de bâtis isolés sont maintenus autant que possible dans leurs limites actuelles. Les enjeux de valorisation du patrimoine rural et agricole et de traitement paysager des franges entre les tissus bâtis et la campagne sont très importants sur ces territoires.



## □ LES TERRITOIRES DE DYNAMIQUES URBAINES DANS LE REGLEMENT

Les territoires de dynamiques urbaines font varier les objectifs de développement qualitatifs et quantitatifs traduits dans le règlement des zones. Les règles relatives à la constructibilité des parcelles et à la volumétrie des bâtiments tiennent compte de cette géographie et des enjeux différenciés.

La dynamique d'un territoire conditionne également son évolutivité.

## ■ ORGANISER LE DEVELOPPEMENT A L'ECHELLE DES COMMUNES

En complément des territoires de dynamique urbaine, le projet de territoire vise à organiser le développement du territoire à l'échelle des communes (ou ensemble de communes) suivant deux orientations :

- Renforcer les centralités urbaines ;
- Identifier des localisations préférentielles pour les zones en extension.

## □ LES CENTRALITES URBAINES : LIEUX PRIVILEGIES DE LA DIVERSITE DES FONCTIONS ET DE LA PROXIMITE

Est identifié comme « centralité urbaine » d'une commune, le lieu qui présente une certaine concentration de services et d'équipements, des morphologies urbaines plus ou moins denses et assez représentatives de l'histoire de la commune ainsi que dans la plupart des cas une certaine qualité de desserte en transports en commun.

Le PLU localise et délimite les centralités urbaines de chaque commune du territoire. S'agissant par nature de lieux dynamiques, susceptibles de se développer et d'évoluer, leur localisation et leur périmètre peuvent évoluer dans le temps.

Pour prendre en compte leurs spécificités actuelles et favoriser leur développement, les centralités urbaines disposent d'un zonage spécifique dans chaque territoire de dynamique urbaine du règlement.

Par principe, les dispositions favorisent :

- la diversité des fonctions ;
- l'implantation des services publics ou d'intérêt collectif ;
- la mixité sociale ;
- le développement de l'artisanat et du commerce, et en particulier le commerce de détail et la restauration ;
- la densification et l'évolution du bâti, sous réserve des qualités patrimoniales et historiques à préserver ;

Pour conforter et développer l'attractivité des centralités urbaines identifiées, les opérations d'aménagement et de construction doivent faire l'objet d'un soin particulier en ce qui concerne la qualité des espaces publics, de l'architecture et du traitement paysager.

Dans certaines centralités urbaines, l'innovation et l'exception architecturales peuvent être recommandées.

Sur les communes les plus importantes et/ou les plus étendues, peuvent être identifiées également des centralités secondaires ou centralités de quartier. Les dispositions réglementaires s'y appliquant sont adaptées suivant les spécificités locales mais elles ont vocation à poursuivre les mêmes objectifs de diversification et d'intensification que les centralités urbaines principales.

## □ LES DEVELOPPEMENTS EN EXTENSION : DE NOUVEAUX LIEUX DE VIE A INTEGRER DANS LE FONCTIONNEMENT ET L'ORGANISATION COMMUNALE

Pour guider la localisation des zones à ouvrir à l'urbanisation pour des projets mixtes en extension à l'échelle de la commune ou d'un ensemble de communes, des principes de localisation préférentielle sont définis.

Il s'agit de minimiser les impacts environnementaux et agricoles de ces zones mais aussi de chercher la meilleure localisation pour que la future opération et ses usagers s'intègrent au mieux dans le fonctionnement de la commune et puisse bénéficier au mieux de ses services, de ses équipements, de sa vie sociale, etc.

La localisation des zones d'extension à vocation résidentielle et mixte reprise au plan de zonage en zone AUDM et AUCM tient ainsi compte dans la mesure du possible des critères suivants :

- Critère de continuité : éviter les zones d'extension qui ne sont pas en continuité immédiate de la tache urbaine ;

- Critère environnemental : éviter l'urbanisation en extension dans les zones les plus vulnérables sur le plan environnemental, que ce soit en raison de leur valeur écologique (réservoirs de biodiversité , zone de vulnérabilité totale ou très forte de l'aire d'alimentation des captages...) ou des risques auxquelles elles sont soumises (inondation,...);
- Critère d'impact agricole : éviter, réduire ou compenser l'atteinte à la cohérence globale des plaines agricoles et aux sièges d'exploitation agricole et à leur bon fonctionnement pour toutes nouvelles zones en extension, ainsi que tout nouveau projet d'équipement ou de construction,
- Critère de desserte : privilégier les zones d'extension dans les secteurs où les voies et réseaux publics, y compris de transports en commun, sont en capacité d'absorber les nouvelles opérations et/ou dans les secteurs présentant un bon potentiel énergétique ;
- Critère de service : privilégier les zones d'extension à proximité des centralités existantes et de leurs équipements et/ ou dans les secteurs cumulant une bonne desserte en transport en commun et une offre de service.

## ■ ACCOMPAGNER L'AMENAGEMENT DES SITES ET DES QUARTIERS

Pour guider l'aménagement à l'échelle des quartiers ou des sites, le PLU met en œuvre différents outils, chacun adapté à un objectif ou un ensemble d'objectifs précis. Certains outils participent de plusieurs ambitions.

Deux types d'outils sont déclinés dans le PLU :

- Les outils permettant de guider l'aménagement d'un quartier, d'un secteur ou d'un site suivant une notion d'aménagement d'ensemble (OAP projets urbains et règlements dits spécifiques) ;
- Les outils permettant de guider l'aménagement d'un quartier, d'un secteur ou d'un site en s'appliquant à chaque parcelle et à chaque installation et construction (règlements dits morpho-dynamiques et adaptés).

## □ LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE PROJET URBAIN

La réalisation du projet de territoire passe par la mise en œuvre des projets urbains. Pour ce faire, le PLU intègre des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) spécifiques à certains projets. Ces OAP « projet urbain » poursuivent différents objectifs :

- Faire se rencontrer les ambitions propres du projet et les objectifs de développement métropolitains ;
- Assurer la prise en compte d'une insertion qualitative de l'opération dans son environnement (ex : prise en compte de la biodiversité dans les projets de reconversion des friches) ;
- Anticiper les principes de fonctionnement de l'opération ;
- Assurer la cohérence entre et la programmation des opérations et les objectifs de développement des territoires.

Tous les types de projets urbains sont potentiellement concernés, quelles que soient leurs vocations et leur situation, dans la tâche urbaine ou en dehors.

Deux types de cas sont particulièrement adaptés à la mobilisation de cet outil :

- Les grands projets d'aménagement, complexes et pouvant regrouper plusieurs opérations, voire plusieurs sites;
- Les projets en extension urbaine, c'est-à-dire situés en dehors de la tâche urbaine de référence.

Une OAP projet urbain est inscrite sur un site dès lors qu'un projet est suffisamment défini pour apprécier son insertion dans son environnement, fixer les grands éléments de son programme et les orientations principales d'aménagement interne du site.

L'existence de conditions de desserte compatibles avec les objectifs du PDU en vigueur au regard de la localisation et de la programmation définie dans l'OAP, est posée comme préalable à toute ouverture à l'urbanisation. De même, dans les OAP liées à des ouvertures à l'urbanisation, les exigences minimales de stationnement devront être évaluées au regard de la qualité de la desserte en transports.

Pour ces raisons, la définition d'une OAP projet urbain est recommandée avant l'ouverture à l'urbanisation des zones en extension urbaine.

La localisation des OAP projets urbains est indiquée au plan de destination des sols. L'ensemble des « Orientations d'aménagement et de programmation – projets urbains » est regroupé dans le cahier du même nom.

La liste des OAP projets urbains du PLU2 est, par nature, susceptible d'évoluer dans le temps.

**☐ DES REGLEMENTS DE ZONES « SPECIFIQUES » POUR LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT**

Pour les opérations d'aménagement menées avec des outils opérationnels spécifiques type ZAC et/ou concession, des zonages spécifiques peuvent être déclinés.

Le règlement y est adapté au regard des enjeux du projet et des outils opérationnels déjà mis en place.

La liste des zones spécifiques est reprise au Livre IV du règlement. Cette liste a vocation à évoluer dans le temps au fur et à mesure de la création ou de l'achèvement de nouvelles opérations d'aménagement.

**☐ LES REGLEMENTS « MORPHO DYNAMIQUES » ET LES REGLEMENTS ADAPTES AUX PARTICULARITES LOCALES**

En complément des outils du type OAP projets urbains et règlements de zones spécifiques qui permettent de guider la mise en œuvre d'opérations d'ensemble, le PLU2 accompagne l'aménagement des quartiers, des sites et même des flots et des parcelles à travers un règlement dit « morpho-dynamique ».

Il s'agit à la fois de prendre en compte les dynamiques à l'œuvre dans les différents territoires de dynamique urbaine, la réalité des tissus bâtis et urbains existants et les enjeux d'évolution de ces tissus.

Ces règlements morpho dynamiques concernent principalement les zones urbaines mixtes qui sont « découpées » en grands types de zonages selon le principe illustré dans le tableau suivant :

Type de zone	S'applique à :	Cœur métro UCM	Centre d'agglomération UCA	Couronne urbaine UCO	Canal urbain UVC	Arc SE USE	Grands bvd UGB	Villes appui UAR	V&V durable UVD
U mixte	Centralités	UCM.1	UCA.1	UCO.1	UVC.1	USE.1	UGB.1	UAR.1	UVD.1
	Tissu Mixte dense	UCM.2	UCA.2	UCO.2	UVC.2	USE.2	UGB.2	UAR.2	UVD.2
	Tissu Résidentiel de l'ère industrielle	UCM.3	UCA.3	UCO.3	UVC.3	USE.3	UGB.3	UAR.3	UVD.3
	Tissu Résidentiel intermédiaire	UCM.4	UCA.4	UCO.4	UVC.4	USE.4	UGB.4	UAR.4	UVD.4
	Tissu Résidentiel Collectif	UCM.5	UCA.5	UCO.5	UVC.5	USE.5	UGB.5	UAR.5	UVD.5
	Tissu Résidentiel pavillonnaire	UCM.6	UCA.6	UCO.6	UVC.6	USE.6	UGB.6	UAR.6	UVD.6
	Tissu Résidentiel diversifié	UCM.7	UCA.7	UCO.7	UVC.7	USE.7	UGB.7	UAR.7	UVD.7
	Hameaux	UCM.8	UCA.8	UCO.8	UVC.8	USE.8	UGB.8	UAR.8	UVD.8

Certains de ces zonages sont déclinés en fonction des souhaits d'évolution des tissus (souhait d'évolution de type modéré ou « constante », souhait d'évolution de type dynamique).

Enfin, si elles ne sont pas incompatibles avec les grandes orientations du PADD ou les dispositions générales du règlement et si elles ne remettent pas en cause les dynamiques globales du territoire de dynamique urbaine et/ou la nature des tissus urbains constatée, certaines règles peuvent être adaptées à la prise en compte de spécificités très locales. Dans ce type de cas, les règles d'aménagement et de construction du secteur, du linéaire ou de l'îlot nécessitant cette adaptation sont rassemblées dans un zonage adapté, qui est une nouvelle déclinaison du zonage morpho-dynamique de « base ».

**■ DEVELOPPER LA QUALITE PAYSAGERE, ARCHITECTURALE ET URBAINE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE**

Aménager le territoire avec une ambition en terme de qualité paysagère, architecturale et urbaine est un axe fort du projet de territoire qui se décline à toutes les échelles de projet et de façon inhérente à tous les outils définis par le PLU.

## □ LE TRAITEMENT DES ENTREES D'AGGLOMERATION, DE VILLE ET DE VILLAGE

### ► Les entrées dans la métropole

Les entrées du territoire par les grands axes structurants sont les premières vitrines de la Métropole depuis l'extérieur, c'est pourquoi leur image fait l'objet d'une attention particulière. Les projets d'aménagement situés en contact visuel des principaux grands axes méritent ainsi des mesures d'intégration spécifiques, prenant en compte le contexte paysager et urbain traversé et particulier à chacun.

Cela concerne particulièrement les axes routiers qui forment des portes d'entrée et vitrines majeures de la Métropole, à savoir : les autoroutes A1, A22, A23, A27 et la RN41. Ces grands axes routiers se révèlent par ailleurs particulièrement attractifs pour les entreprises et les enseignes commerciales.

Les objectifs sont donc de garantir la qualité des aménagements riverains lors de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser constructibles et de qualifier les abords des grandes infrastructures routières afin de valoriser les entrées de la Métropole.

### **Principes communs applicables à tous les axes identifiés au titre l'article L111-6 du code de l'urbanisme**

Les principes généraux à observer pour toutes les entrées de la Métropole sur les axes identifiés au titre du L.111-6 sont les suivants :

Afin d'assurer l'intégration urbaine et paysagère des projets d'aménagement ou de construction pouvant être visibles depuis les grands axes, les dispositions générales du règlement prévoient des mesures relatives aux franges urbaines et aux limites (ex : recul des constructions, traitement des espaces en limite et clôtures,...).

D'un point de vue architectural, il n'a pas été mis en évidence d'enjeux majeurs à l'échelle des infrastructures tout entières. Les dispositions du règlement des différentes zones du PLU traversées et des OAP sectorielles ou OAP projet urbain s'appliquent.

### **Principes et recommandations spécifiques pour certains axes formant des portes d'entrée majeures de la Métropole:**

#### **Porte d'entrée de l'A1 :**

Le paysage y est dissymétrique, entre une rive ouest marquée par une urbanisation quasi-continue et une rive est qui propose encore des perspectives sur la plaine agricole et où les vues s'ouvrent sur un paysage marqué au loin par les lisières arborées de la Marque.

Les recommandations s'appliquant au traitement paysager de la porte d'entrée de l'A1 sont:

- Depuis l'entrée sud de la métropole jusqu'au diffuseur de Seclin : préserver des séquences d'ouverture visuelle lointaine en direction de l'est et de l'ouest sur les paysages agricoles du Mélançois. Le maintien des séquences non urbanisées se traduit dans le PLU par un zonage agricole, auquel s'ajoute le recul des constructions relatif à l'article L.111-6 et suivants du code de l'urbanisme (100m sauf exceptions traitées dans le cadre d'une OAP ou d'un zonage spécifique).
- Entre le diffuseur de Seclin et celui de Lesquin/Fâches-Thumesnil : préserver des ouvertures visuelles sur le paysage à l'est et à l'ouest, et traiter les secteurs d'activités existants ou en projet dans un souci de cohérence.
- Entre le demi-échangeur de Lesquin/Fâches-Thumesnil et la jonction de Lille-Ronchin : préserver les espaces végétalisés existants dans un tissu urbain dense, et développer la qualité des sites de projet à proximité. Le PLU mobilise plusieurs outils tels que les espaces boisés classés et le zonage naturel et agricole près de la jonction.

#### **Porte d'entrée de l'A22 :**

Le paysage traversé est urbanisé dans sa plus grande partie, comme en témoignent les merlons paysagers et les murs anti-bruit qui la bordent. Quelques ouvertures visuelles subsistent sur la séquence au nord à proximité de la frontière et du Mont d'Halluin.

Les recommandations sont donc de :

- Préserver les ouvertures visuelles de l'entrée nord, mais aussi plus au sud sur les secteurs agricoles de l'Arc Nord. Le PLU mobilise ainsi le zonage agricole ou naturel sur ces secteurs, sur lesquels s'ajoutent les marges de recul applicables aux constructions hors secteurs urbanisés de la tâche urbaine de référence ;
- Conforter la protection des secteurs d'habitat denses contre les nuisances. Le maintien d'espaces boisés classés, côté est, entre les deux échangeurs de Neuville-en-Ferrain y contribue. Des efforts

qualitatifs peuvent être entrepris sur les modes de protection (murs anti-bruit, buttes végétales...) sur leur composition, dans un souci d'harmonisation sur les linéaires concernés.

#### Porte d'entrée de l'A23 :

L'entrée dans la Métropole se fait par les paysages agricoles pittoresques du Mélançois. La vallée de la Marque produit une ambiance rurale et une ouverture visuelle sur les bourgs et les hameaux de la plaine, mis à part à Péronne-en-Mélançois où des buttes anti-bruit végétalisées ont été aménagées. Puis, l'autoroute longe les secteurs d'activités de l'aéroport de Lesquin, dont la perception est localement limitée par une présence arborée en rive. Il est ainsi recommandé de :

- Conforter le caractère paysager de cette autoroute, en préservant les ouvertures visuelles sur les paysages agricoles et naturels de part et d'autre de la voie. Les zonages agricole et naturel (vallée de la Marque) le long de l'autoroute répondent à cet enjeu, sur lesquels s'ajoutent les marges de recul applicables selon l'article L.111-6 et suivants du code de l'urbanisme.
- Développer la qualité architecturale et paysagère des secteurs d'activité. A la hauteur de Sainghin-en-Mélançois, l'insertion paysagère des constructions futures est ainsi recommandée. Plus au sud, la marge de recul peut être adaptée à 70m à Péronne-en-Mélançois et à Fretin pour les zones situées en bord d'autoroute, du fait d'aménagements de buttes arborées sur cette emprise.

#### Porte d'entrée de l'A27 :

Cette voie transfrontalière bénéficie d'une traversée rurale permettant des vues sur les paysages de la vallée de la Marque, simultanément avec la vue sur les paysages du Mélançois. Les masses végétales et les clochers des bourgs marquent le paysage lointain. Elle traverse quasiment à niveau la plaine de Bouvines, site classé, et constitue une porte d'entrée « verte » à l'est de la métropole. Sur cette entrée, les recommandations sont :

- De la frontière à la limite de la tache urbaine principale, conforter le caractère paysager de cette autoroute et préserver les ouvertures visuelles sur les paysages agricoles de part et d'autre de la voie. Le PLU mobilise ainsi les zonages agricoles et naturels sur sa traversée, sur lesquels s'ajoutent les dispositions de recul des constructions relatives à l'article L.111-6. Des dispositifs pourront être adaptés (aménagements végétalisés) dans cette emprise dans un but de réduction des nuisances ou d'intégration paysagère de projets urbains, en particulier sur Baisieux et Sainghin-en-Mélançois. L'effort d'intégration qualitative, en matière d'architecture ou de limites végétales, pourra être envisagé sur les secteurs visibles côté nord de la voie et ouverts à urbanisation à plus long terme.
- Dans sa partie plus urbaine, conforter son caractère d'entrée d'agglomération végétalisée. En l'approche d'agglomération, le maintien d'une zone de parc urbain (UP) et d'espaces boisés classés en limite de secteurs d'activités de Sainghin-en-Mélançois et Villeneuve d'Ascq (Haute Borne) contribue à cet objectif.

#### Porte d'entrée de l'A25 :

Elle traverse en entrée nord-ouest de la Métropole les paysages agricoles de la Lys et des Weppes, avant de rejoindre un territoire très urbain marqué par les activités en approche de Lille. L'A25 est fortement marquée par ses perspectives lointaines, à l'ouest vers le talus des Weppes et ses masses végétales ainsi que quelques bocages, et à l'est vers les clochers des communes voisines et le fort d'Englos. Dans le but d'affirmer la limite aire urbaine / pays rural, les recommandations sont de :

- Entre le nord d'Englos et Armentières, conforter le caractère paysager de cette autoroute, et notamment préserver les grandes ouvertures sur les paysages agricoles de part et d'autre de la voie. Le maintien de ces séquences est conforté par la proposition de zonages inconstructibles agricoles et naturels, avec marge de recul. Il est possible d'adapter des dispositifs paysagers dans cette emprise à des fins de réduction des nuisances. La préservation du boisement en limite de la zone d'activités de la Houssoye en espace boisé classé (permettant sa reconversion en boisement diversifié à l'avenir) participe également au caractère paysager de la voie. L'aménagement du secteur de Fort Mahieux, au nord de l'A25 à Erquinghem-Lys/la Chapelle d'Armentières prévoit également la valorisation d'un ensemble paysager sur la marge de recul (OAP) en transition avec la voie et le futur échangeur.
- En l'approche d'Englos, conforter son caractère d'entrée d'agglomération végétalisée dans la partie plus urbaine. Une marge de recul de 70m dans la zone commerciale d'Englos et ses extensions, et un zonage agricole sont maintenus autour de l'échangeur. La préservation du caractère arboré de l'échangeur est renforcée par le positionnement d'espaces boisés classés en limite de zone d'activités au sud.

### Porte d'entrée de la RN41 prolongée par la RN47 :

Elle offre la vue sur un paysage agricole ouvert au relief doux, avec la présence de boisements et de quelques alignements de hautes-tiges, généralement implantés perpendiculairement à l'infrastructure. Cette composition de cultures et masses arborées constitue un paysage à préserver. Les entrées de village, plutôt qualitatives, méritent d'être valorisées lors de futurs aménagements. Les recommandations sont donc de :

- Préserver un paysage ouvert, ce que traduit le zonage agricole et naturel et le respect des marges de recul pour les constructions à venir, pouvant localement aller au-delà afin de préserver des perspectives visuelles d'intérêt. Il est préconisé également d'éviter les dispositifs de type murs anti-bruit. Le traitement qualitatif de franges urbaines en limite de secteurs à urbaniser à plus long terme peut contribuer à affirmer une limite claire entre villes/villages et campagne.
- Assurer un traitement de la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages adapté aux enjeux des sites concernés. Il est ainsi possible de maintenir des zones non aedificandi pour des raisons de qualité urbaine ou paysagère, ou d'adapter une marge de recul inférieure aux 75 ou 100m dans la mesure où elle respecte les principes d'intégration paysagère. La préservation du boisement entre la RN41 et le village d'Illies participe à la qualité de cette entrée de village depuis la RN41. Le traitement paysager de la future zone d'activités d'Illies-Salomé et de la centralité commerciale complémentaire attenante pourra intégrer la question de leurs façades sur la RN41/RN47.

### Les autres portes d'entrées

Les portes d'entrées de la métropole par les autres moyens de transport méritent également un traitement qualitatif :

- Les gares bénéficient d'une situation privilégiée au sein-même d'un tissu urbain constitué. L'aménagement de leurs abords est un levier pour permettre de renforcer leur rôle de vitrines de la Métropole, tout comme les abords du pôle Eura-Flandres ou encore autour de la gare de Tourcoing, point d'arrivée de lignes à grande vitesse ;
- La qualité paysagère, urbaine et architecturale de la zone de l'aéroport est à rechercher également.

### **► Les entrées de ville et village sur le réseau secondaire**

Les points d'entrée du réseau routier qu'on pourrait qualifier de « secondaire » dans la tache urbaine constituée des villes et villages métropolitains méritent un traitement particulier. Les enjeux paysagers et urbains sont les mêmes que ceux des grands axes évoqués précédemment et ils sont d'autant plus forts dans le contexte métropolitain où les limites ne sont pas toujours lisibles. Ces principes sont à rapprocher des préconisations liées aux hémicycles (voir ci-dessous), ceux-ci participant à la définition de certaines entrées de villes et villages.

Les recommandations pour reconquérir ces espaces, à adapter en fonction des situations et des contextes, sont :

- préserver autant que possible les entrées non urbanisées par le maintien de fenêtres paysagères ou de coupures agricoles ou naturelles tangibles entre les villes et les villages ;
- reconquérir les entrées déjà constituées sous forme de zones commerciales ou économiques par la création de continuités paysagères, le traitement de l'espace public et l'amélioration de l'accessibilité, en particulier par les mobilités douces, et, en fonction du contexte, les transports en commun ;
- sur les autres secteurs déjà aménagés, améliorer la qualité paysagères dans une logique de transition entre l'urbain et le non urbain. Leur aménagement doit notamment prendre en compte les éléments du paysage, la topographie, du bâti existant, et des perspectives visuelles, sans toutefois permettre le développement d'urbanisation linéaire le long des voies routières.

### **□ LE TRAITEMENT DES FRANGES ET DES LIMITES**

L'intégration d'une nouvelle opération d'aménagement et de construction dans leur environnement proche comme dans les perspectives paysagères plus lointaines renvoie souvent à une problématique de traitement des franges et des limites de l'opération.

Ce traitement est à différencier en fonction de la situation de l'opération, de sa taille et de sa nature, ainsi que de l'échelle de prise en compte des enjeux.

Trois types de cas sont particulièrement identifiés :

- A l'échelle des grands paysages, le traitement des limites entre la ville agglomérée centrale et les plaines rurales et agricoles, à travers le concept d'hémicycle ;

- A l'échelle des communes, des sites et des opérations d'ensemble, le traitement des transitions et des limites entre le tissu bâti et les espaces naturels et agricoles d'une part et le traitement des franges « inter-urbaines » d'autre part;
- A l'échelle des opérations de construction et installations, le traitement des frontages et limites sur la voie publique et le traitement des limites séparatives.

En complément, de ces orientations, les abords des cours d'eau font l'objet de recommandations particulières.

### ► **Les hémicycles : des lieux de haute qualité paysagère, conciliants les usages agricoles et urbains.**

Les « hémicycles » constituent des espaces de transition et d'interface entre l'agglomération centrale et les plaines agricoles métropolitaines. Leur valorisation répond à un double enjeu : affirmer leur vocation multifonctionnelle et développer ou conforter leurs qualités paysagères.

L'orientation d'aménagement et de programmation « hémicycle » en précise les objectifs, les caractéristiques et les effets.

### ► **Une transition progressive de la ville vers la campagne et la valeur d'usage des franges urbaines**

Compte tenu de la spécificité de son organisation, le territoire métropolitain foisonne de lieux et sites d'interface entre la ville et la campagne, y compris en dehors des situations d'hémicycles.

Ces secteurs de « franges » entre les espaces ruraux et les espaces urbains sont porteurs d'enjeux spécifiques de transition, de progressivité et de qualité paysagère.

La question du traitement des franges entre les villes ou les villages et les espaces naturels et agricoles doit être traitée dans les opérations d'aménagement et de construction côté ville et village :

- Pour les opérations individuelles situées dans l'urbain existant à la limite avec la campagne et/ou des espaces naturels : une attention particulière est portée au traitement de la limite, point de contact précis entre espaces urbains et non urbains, et du point de vue de la qualité paysagère (clôture, haies,...). Des dispositions sont inscrites en ce sens au règlement du PLU ;
- Dans les opérations d'aménagement situées dans les secteurs en extension urbaine, il est préconisé de penser l'aménagement de la transition « en épaisseur ». Il s'agit, à l'échelle de l'opération ou du secteur, de viser une transition progressive de la ville vers la campagne en faisant varier par exemple les hauteurs des constructions, les emprises au sol, les percées visuelles ou la présence du végétal. Les choix d'aménagement répondant à cette exigence tiendront compte à la fois du contexte urbain et de celui de l'espace rural. Par ailleurs, le maintien, voire la création, des connexions avec les chemins ruraux existants est à rechercher.
- Dans les opérations d'aménagement situées dans la tâche urbaine de référence et sans interface avec des espaces naturelles et agricoles, il est préconisé de mener une réflexion sur la vocation des franges de l'opération, qui peuvent intégrer suivant les cas des enjeux paysagers, des enjeux de fonctionnalité écologique et/ou des enjeux d'usages pour les habitants ou usagers (ex : jardins partagés, aires de jeux ou de détente, cheminements doux, gestion des eaux pluviales,...).

### ► **La qualité des frontages et du traitement des limites sur les voies publiques**

La somme des espaces privés perceptibles depuis l'espace public ou situés en limite de l'espace public contribue à l'ambiance et à la qualité globale de la rue. Le traitement des différentes composantes des frontages privés (hauteur, traitement des façades en rez-de-chaussée, végétalisation devant ou en façade, clôtures...) répond tout autant à cette qualité urbaine globale qu'à celle des logements, activités, commerces,... qui les constituent.

Le règlement du PLU prévoit des dispositions spécifiques au traitement des limites sur les voies et emprises publiques. Dans certains secteurs repérés pour leur valeur patrimoniale, les objectifs de qualité sont renforcés par les règles spécifiques de l'inventaire du patrimoine architectural et paysager.

En complément de la gestion et de la préservation de l'existant à travers le règlement, il est préconisé d'appliquer des objectifs de qualité, notamment dans les opérations nouvelles d'habitat :

- Rechercher un traitement architectural et/ou paysager en rapport avec l'aménagement de l'espace public ;

- Traiter avec soin les retraits par rapport à l'alignement en intégrant les notions d'usages et de gestion future ;
- Penser les accès aux logements comme l'occasion de ménager une transition entre espace public et espace privé clairement identifiée et individualisée, dans une recherche d'intimité, de confort et de sécurité ;
- Quand le contexte s'y prête, privilégier la création de jardins en façade ou la végétalisation des constructions implantées à l'alignement ;
- Rechercher l'intégration architecturale ou paysagère du stationnement sur l'espace privé et des édicules techniques (coffrets énergie, box, conteneurs pour les déchets,...).



### ► Le traitement des limites entre les unités foncières

Quelle que soit la taille et la nature d'une opération d'aménagement ou de construction, le traitement de ses limites par rapport aux parcelles voisines présente divers enjeux :

- La fonctionnalité des espaces « d'entre deux » pour éviter d'en faire des espaces abandonnés ou détournés de leur fonction première ;
- Le ressenti des usagers et habitants par rapport à la qualité de leur cadre de vie intime ;
- La bonne gestion des rapports de voisinage entre 2 constructions ou opérations.

Ces enjeux sont d'autant plus importants sur le territoire de la métropole lilloise que la majorité des tissus bâtis sont des tissus d'habitat individuel dense ou groupé d'une part et des tissus pavillonnaires de qualité très variable d'autre part. L'insertion et la cohabitation des nouvelles constructions dans ce type de contexte doit contribuer à la reconquête de la qualité paysagère et urbaine globale sur la métropole mais aussi à une ambition renouvelée sur la qualité d'usage et de gestion des espaces.

Le règlement du PLU précise les dispositions relatives au traitement de ces limites en fonction des territoires de dynamique urbaine et des zonages morpho-dynamiques concernés (voir Livre 1 et livre 3 du règlement).

### ► Les abords des cours d'eau : des lieux de haute qualité paysagère, urbaine et architecturale

Les cours d'eau naturels et canaux sont des éléments structurants de l'organisation spatiale du territoire métropolitain mais aussi des paysages emblématiques de ce territoire.

L'ambition est de renouer le dialogue entre la ville et l'eau en encourageant un développement urbain structurant en certains endroits de la Lys, la Deûle, la Marque et du canal de Roubaix.

Pour toute nouvelle opération d'aménagement d'ensemble ou de construction de taille significative, il est préconisé de proposer un traitement qualitatif des interfaces entre le tissu urbain et les bords à voie d'eau, à travers notamment le fait de :

- Privilégier les façades majeures sur le front à canal ;
- Rythmer les linéaires de façade et l'alternance des pleins et des vides de façon à constituer des « waterfronts » (ensemble d'espaces publics et de bâtiments tournés vers l'eau et présentant une qualité architecturale et urbaine forte) ;
- Le cas échéant, privilégier les traitements paysagers contribuant à prolonger l'ambiance naturelle des cours ;
- Privilégier des programmations favorisant l'animation de ces espaces par la diversité des usages.