



plan local
d'urbanisme

LIVRE I. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) THÉMATIQUES

Projet arrêté au Conseil métropolitain du 15 décembre 2017

TABLE DES MATIÈRES

OAP THÉMATIQUE - AMÉNAGEMENT	5
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
OAP THÉMATIQUE - HABITAT ET ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE	23
Contexte	25
Orientation du PLH : produire 30% de logements locatifs sociaux sur l'ensemble du territoire métropolitain.....	25
Orientation du PLH : développer la production de logements abordables.....	26
Des outils spécifiques pour favoriser la production de logements sociaux et abordables et d'habitat participatif.....	27
Réguler la division de logements	27
Étoffer l'offre d'accueil et d'habitants des gens du voyage en conciliant les divers modes d'habiter.....	28
OAP THÉMATIQUE - TRANSPORTS / DEPLACEMENTS / STATIONNEMENT	29
Contexte	31
Transports - déplacements.....	31
Stationnement automobile et vélo	32
OAP THÉMATIQUE - SANTÉ ET RISQUES	35
Une approche positive et globale de la santé.....	37
Contribuer à l'amélioration des ressources essentielles pour la santé	37
Réduire l'exposition des populations aux risques et nuisances.....	38
Améliorer l'environnement au sein duquel évoluent les populations	40
OAP THÉMATIQUE - TRAME VERTE ET BLEUE.....	41
Organisation, fonctionnement et objectifs de valorisation	43
Les outils spécifiques de préservation et de reconquête de la trame verte et bleue	44
Recommandations pour toutes les composantes de la trame verte et bleue	47
OAP THÉMATIQUE - CHANGEMENT CLIMATIQUE ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE.....	51
Accompagner l'adaptation du territoire au changement climatique et s'engager de façon ambitieuse et innovante dans la transition énergétique.....	53
Les réponses apportées par la planification	53



plan local
d'urbanisme

OAP THÉMATIQUE AMÉNAGEMENT

Projet arrêté au Conseil métropolitain du 15 décembre 2017

■ 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.

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 Euralille, 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 bénéficient 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 métropolitains, 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 confortés : 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 Périseaux,...).

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, dans le secteur de l'aéroport ou du stade Pierre Mauroy. La liaison en transport en commun structurant Lille-Lesquin doit également constituer un nouvel axe de développement et d'intensification des fonctions urbaines. 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 Croisé 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 retrouve 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 architecturale, 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 matière 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 RÈGLEMENT

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 DÉVELOPPEMENT À L'ÉCHELLE 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 CENTRALITÉS URBAINES : LIEUX PRIVILÉGIÉS DE LA DIVERSITÉ DES FONCTIONS ET DE LA PROXIMITÉ

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 DÉVELOPPEMENTS EN EXTENSION : DE NOUVEAUX LIEUX DE VIE A INTÉGRER 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 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'AMÉNAGEMENT 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'AMÉNAGEMENT 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 ;
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.

Pour cette raison, 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 RÈGLEMENTS DE ZONES « SPÉCIFIQUES » POUR LES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT

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 RÈGLEMENTS « MORPHO DYNAMIQUES » ET LES RÈGLEMENTS ADAPTÉS AUX PARTICULARITÉS 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 îlots 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'ére 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 ».

■ DÉVELOPPER LA QUALITÉ PAYSAGÈRE, 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 ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION, 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 Mélantois. 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. L'OAP projet urbain de Seclin A1 Est prévoit ainsi des mesures d'intégration paysagère spécifiques. Le projet d'échangeur de Templemars fera également l'objet d'une réflexion sur son intégration dans le paysage environnant.
- 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, ainsi que la mise en œuvre de principes d'aménagement sur la zone à urbaniser du Moulin à Lesquin prévoyant l'aménagement des marges de recul (70m) et la valorisation de l'espace paysager (merlons) en limite de voie (voir OAP projet urbain « Les Moulins »).

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 tache 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 Mélantois. 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-Mélantois 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-Mélantois, l'insertion paysagère des constructions futures est ainsi recommandée. Plus au sud,

la marge de recul peut être adaptée à 70m à Péronne-en-Mélantois 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 Mélantois. 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-Mélantois. 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-Mélantois 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 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 paysagère 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.

3 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.

En termes d'usages et de fonctions, chaque hémicycle a ses spécificités, traduites notamment dans les zonages inscrits sur le secteur.

En termes de qualité paysagère, des orientations spécifiques peuvent être traduites à l'échelle de l'hémicycle.

A défaut, des principes généraux s'appliquent. Ainsi, il est préconisé que toute opération d'aménagement et de construction admise dans un hémicycle :

- Contribue à la valorisation des paysages existants ou à leur reconquête ;
- S'inscrive en continuité de l'urbanisation existante ;
- Respecte les silhouettes bâties ou végétales dominantes, notamment en terme de hauteur ;
- Mobilise des matériaux de construction qui permettent soit à la construction de se fondre dans les perceptions lointaines, soit de retrouver les caractéristiques propres aux constructions traditionnelles des plaines agricoles ;
- Contribue à développer les circulations douces et les échanges entre la ville et la campagne.

► **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 édifices 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.



plan local
d'urbanisme

OAP THÉMATIQUE HABITAT ET ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

Projet arrêté au Conseil métropolitain du 15 décembre 2017

■ CONTEXTE

Les évolutions sociodémographiques de la métropole (diminution de la taille des ménages, vieillissement, décohabitation, précarisation d'une part importante de la population) diversifient les parcours résidentiels des ménages métropolitains. Des problématiques de renforcement du lien social et de la mixité sociale et générationnelle se posent également, auxquelles des formes innovantes d'habitat sont susceptibles de répondre. Pour répondre à l'ensemble des besoins et palier un retard important dans la production de logements neufs, il est nécessaire de développer une offre de logements diversifiée et de favoriser les projets d'habitat participatif porteurs d'une approche solidaire et durable de l'habitat.

L'objectif du SCoT est de répondre aux besoins en habitat dans une dynamique de solidarité ; en assurant les parcours résidentiels par une offre adaptée et diversifiée ; en s'engageant en faveur d'une rénovation ambitieuse du parc de logement ainsi qu'en luttant contre les inégalités socio-spatiales.

Le PADD du PLU, quant à lui, précise la volonté pour le territoire de dynamiser la production de logements et la promotion de la qualité d'habiter pour tous, en encourageant la construction neuve et l'évolution du parc existant ainsi qu'en favorisant une offre de logements digne, confortable et adaptée à tous.

Dans ce contexte, un objectif annuel de 6 000 logements neufs est inscrit au programme local de l'habitat (PLH) en vigueur. Cet objectif de 6000 logements se décline de la manière suivante :

- Un tiers de logements sociaux (PLUS et PLAI)
- Un tiers de logements abordables (locatif et accession à prix maîtrisés)
- Un tiers de logements libres (locatif et accession)

Le PADD du PLU réaffirme également la nécessité d'étoffer l'offre l'accueil et l'habitat des gens du voyage. La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil des gens du voyage dispose que les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles installées sur des aires d'accueil ou des terrains prévus à cet effet. Il convient donc de mobiliser du foncier en réponse aux besoins identifiés, d'accueil et d'habitat, reconnus par le schéma départemental d'accueil des gens du voyage. L'installation de caravanes ou de résidences mobiles constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs est à appréhender au même titre que toutes les autres formes d'habitat.

Dans une perspective de solidarité métropolitaine et dans le but de répondre à l'ensemble de ces objectifs, **l'effort de production de logements et d'habitats est porté par l'ensemble des communes de la métropole.**

■ ORIENTATION DU PLH : PRODUIRE 30% DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

□ PRÉAMBULE : DÉFINITION DES LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX

Compte tenu des revenus des ménages métropolitains, parmi les logements locatifs sociaux financés avec un prêt aidé de l'Etat, seuls les logements financés en PLUS et en PLAI sont considérés comme des logements locatifs sociaux dans le PLH. Les logements financés en PLS relèvent du logement locatif intermédiaire et sont exclus de cette définition métropolitaine.

Pour autant, cette définition est à préciser au regard des logements spécifiques du type résidence étudiante, foyer d'accueil médicalisé (FAM) et établissement hospitalier pour personnes âgées et dépendantes (EHPAD) :

Les EHPAD sous maîtrise d'ouvrage HLM financés en PLUS entrent dans la définition métropolitaine du logement social. Les EHPAD et les FAM sous maîtrise d'ouvrage privée, financés en PLS et non aidés par la métropole ne rentrent pas dans la définition du logement social. Compte tenu de leur financement spécifique, ils sont exonérés de l'objectif de 30% de logements locatifs sociaux.

Les logements étudiants financés en PLUS ou en PLS aidés par la métropole sont comptabilisés comme du logement locatif social. Les logements étudiants sous maîtrise d'ouvrage privée, financés en PLS et non aidés par la métropole ne rentrent pas dans la définition du logement social. Compte tenu de leur financement spécifique, ils sont exonérés de l'objectif de 30% de logements locatifs sociaux.

□ **SYNTHÈSE : LES 30% DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX INSCRITS AU PLH**

Dans le cadre du PLH, les communes s'engagent à la réalisation d'un minimum de 30% de logements locatifs sociaux (PLUS) et très sociaux (PLAI) dont au moins 25-30% de logements très sociaux¹, dans la construction neuve. Pour ce faire, un minimum de 30% de logements locatifs sociaux est recherché dans les opérations de plus de 17 logements. Dans tous les cas, pour prendre en compte les contextes communaux et infra-communaux, il est donné la possibilité de lier plusieurs opérations entre elles sur une période de trois ans sur le territoire de la commune. La MEL et les communes assurent un suivi de l'ensemble des opérations de logements neufs, de leurs programmations et de leurs échéances pour vérifier l'atteinte d'une production de 30% de logements sociaux à l'échelle de chaque commune, hors quartiers concernés par la politique de la ville.

Pour qu'ils soient opposables aux demandes d'autorisations d'urbanisme, ces objectifs peuvent être traduits, en fonction du contexte et des besoins locaux, dans la partie réglementaire du PLU (emplacement réservé logement, servitude de mixité sociale) ou dans les orientations d'aménagement de programmation sectorielle.

Quartiers prioritaires de la politique de la ville :

Les quartiers les plus fragilisés de l'agglomération qui présentent le plus souvent une faible diversité de l'offre de logements (statuts d'occupation, morphologie urbaine, typologie de logement...), sont particulièrement concernés par cette souplesse d'application de la règle des 30%. Il s'agit en effet des quartiers prioritaires de la politique de la ville tels que déterminés par le décret n°2014-1750 du 30 décembre 2014, et, de manière plus prégnante encore, des quartiers ciblés au titre du nouveau programme de renouvellement urbain. La diversification de l'offre y est recherchée, par le développement de projets d'habitat de qualité, attractifs et à prix maîtrisé. Les opérations de logements qui sont développées dans ces quartiers sont exemptées de l'obligation de réaliser 30% de logements locatifs sociaux. Néanmoins, lorsque le contexte urbain et social le justifie (quartier ancien dégradé, reconversion de friche, etc.), une offre locative sociale peut être développée dans ces quartiers.

■ **ORIENTATION DU PLH : DÉVELOPPER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS ABORDABLES**

Le prix du logement dans la MEL a connu une forte hausse ces dernières années et a atteint un niveau bien supérieur aux capacités financières de nombreux ménages métropolitains. Le PLH en vigueur entend favoriser la production d'une offre abordable (repris ci-après sous le terme de logement intermédiaire) tant en accession qu'en locatif notamment dans les secteurs les plus tendus. Sur certains secteurs, une programmation avec une part minimale de logements abordables peut également être imposée.

□ **DÉFINITION DU LOGEMENT INTERMÉDIAIRE :**

Est considéré comme logement intermédiaire, selon l'article L302-16 du code de la construction et de l'habitation, un logement :

- qui fait l'objet d'une aide directe ou indirecte de l'État ou d'une collectivité locale, accordée en contrepartie d'un engagement de pratique de prix modérés ;
- dont l'éligibilité est soumise à un plafond de ressources;
- dont le prix ou le loyer est plafonné à un niveau intermédiaire défini par décret en fonction de sa localisation et de sa typologie.

Pour information, des prix d'accession ont été précisés localement : le prix plafond doit être inférieur à 2400 euros par m² de surface habitable hors stationnement

Il s'agit ainsi notamment :

En locatif :

- Des logements financés en Prêt Locatif Social (PLS)
- Des Logements intermédiaires dits « institutionnels » (exemple : logements financés par la Société Nationale Immobilière, filiale de la caisse de dépôts et consignations. Sont exclus les logements bénéficiant des dispositifs d'investissement locatif dont « Pinel »)

En accession :

- Des logements financés en Prêt Social Location Accession (PSLA), dispositif qui permet à un ménage d'acquérir son logement après une phase de location et dans des conditions sécurisées.

¹ Objectifs du PLH modifiés par la délibération n°16C 0645 du 14/10/2016

- Des logements acquis en bail réel solidaire par l'intermédiaire de l'organisme de foncier solidaire, conformément au décret n° 2017-1038 du 10 mai 2017 relatif au bail réel solidaire.
- Des logements faisant l'objet d'un accompagnement financier d'une collectivité dans le cadre des politiques locales de soutien à l'accession abordable, sous forme de subventions ou de minorations foncières.

■ DES OUTILS SPÉCIFIQUES POUR FAVORISER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES ET D'HABITAT PARTICIPATIF

La réalisation des objectifs de production de logements sociaux et abordables et d'habitat participatif passe par la mise en place au plan local d'urbanisme d'outils spécifiques :

► Les Emplacements réservés pour le logement (ERL)

Possibilité d'instaurer des emplacements permettant d'imposer un programme de logements sur un foncier.

► Les servitudes de mixité sociale (SMS)

Possibilité de délimiter des secteurs d'intervention en zones urbaines ou à urbaniser dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme est affecté à des catégories de logements.

► Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Les orientations d'aménagement et de programmation sont également un outil du PLU permettant de préciser un programme de logements sur un secteur d'intervention. Elles peuvent également fixer des objectifs chiffrés de réalisation d'habitats participatifs.

■ RÉGULER LA DIVISION DE LOGEMENTS

Dans la métropole lilloise, l'habitat existant contribue de manière non négligeable au développement du parc résidentiel par la division de grands logements. L'offre ainsi produite contribue à répondre à une partie des besoins résidentiels.

Toutefois, la division pose parfois un problème en termes de qualité des logements créés. En effet, une partie du territoire métropolitain est soumise à un phénomène de divisions de logements qui ne respectent pas les normes de décence. Il convient donc de lutter contre cette création de logements indignes dans les secteurs d'habitat dégradé ou tendant à se dégrader.

□ DES OUTILS SPÉCIFIQUES

La réalisation de l'objectif développé ci-dessus passe par la mise en place de l'autorisation préalable aux travaux conduisant à la création de plusieurs locaux à usage d'habitation.

► Pour les logements existants

Il s'agit d'utiliser le dispositif du code de la construction et de l'habitation qui permet d'instaurer une autorisation préalable aux travaux conduisant à la création de plusieurs locaux à usage d'habitation dans un immeuble existant. Ce dispositif peut être mis en place **dans les zones présentant une proportion importante d'habitat dégradé ou dans lesquelles l'habitat dégradé est susceptible de se développer.**

► Pour les logements neufs

Le code de la construction et de l'habitation permet également de contrôler le respect des proportions et tailles de logement fixées par une servitude de taille de logements (STL). La servitude de taille de logements permet de déterminer des secteurs dans lesquels les programmes de logements devront comporter une proportion de logements d'une taille minimale qu'elle fixe.

Pour assurer ce contrôle, une autorisation préalable aux travaux conduisant à la création de plusieurs locaux à usage d'habitation dans un immeuble existant peut être instituée, **dans les secteurs où a été instaurée une STL.**

■ ÉTOFFER L'OFFRE D'ACCUEIL ET D'HABITANTS DES GENS DU VOYAGE EN CONCILIANT LES DIVERS MODES D'HABITER

Avec les lois MAPTAM et NOTRe, la politique d'accueil et d'habitat des gens du voyage se renforce avec d'avantage de cohésion intercommunale. Cette responsabilité incombe aux EPCI à fiscalité propre qui, aidés des services instructeurs de l'Etat, décident librement des lieux d'implantation après concertation.

L'accueil et l'habitat sont deux réponses complémentaires. L'habitat reflète des besoins d'ancrage dans un territoire pour lesquels des conditions d'installation de résidences mobiles sont définies tandis que l'accueil s'adresse aux besoins de passage et de stationnement limités dans le temps et dans l'espace.

L'habitat des gens du voyage recouvre différentes réalités et conceptions. Il peut se caractériser autour de deux grandes tendances : soit la caravane est dominante (terrain familial par exemple), soit elle est secondaire et elle s'articule alors à un bâti (habitat adapté). La notion d'habitat caravane évolue pour privilégier de plus en plus en modèle de construction dans lequel la caravane est une composante de l'habitat. Les choix sont également conditionnés par la composition des ménages qui aspirent à vivre en groupe familiaux.

L'installation de résidences mobiles au sens de l'article 1er de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage se fait sur des terrains bâtis ou non bâtis situés dans des secteurs constructibles.

► Des outils spécifiques

La réalisation des objectifs développés ci-dessus passe par l'utilisation d'outils spécifiques qui peuvent être inscrits dans le règlement du PLU. Il est en particulier possible d'instaurer des emplacements réservés pour le logement, permettant d'imposer un programme de logements sur un foncier.



plan local
d'urbanisme

OAP THÉMATIQUE THÉMATIQUE - TRANSPORTS - DEPLACEMENTS

Projet arrêté au Conseil métropolitain du 15 décembre 2017

■ CONTEXTE

Le PADD, notamment à travers les résultats de l'enquête " Déplacements 2016-mobilité des habitants de la MEL de 5 ans et plus », fait ressortir diverses tendances en ce qui concerne les thématiques déplacements et transports au sein de la MEL, qu'il s'agisse :

► Des déplacements des habitants :

- Usage prépondérant de la voiture en augmentation,
- Usage de la marche important mais en retrait,
- Usage du vélo très modeste,
- Usage des transports collectifs en augmentation.

► Des flux automobiles :

- Phénomène de congestion et saturation du réseau routier important aux heures de pointe en raison du faible taux d'occupation des véhicules et de la sensibilité du réseau aux événements perturbateurs.

► Du stationnement :

- Malgré une amélioration depuis 2006, une forte pression du stationnement automobile sur l'espace public.

► Mais également du transport de marchandises :

Usage prépondérant du réseau routier en écho à la faible utilisation des modes alternatifs.

Le Plan de déplacements urbains 2010>2020 de la MEL définit les grands principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire Métropolitain.

Dans une logique de compatibilité et de cohérence avec le PDU, la délibération n°15 C 0084 du Conseil en date du 13 février 2015 prescrivant la révision générale du PLU affirme l'objectif d'améliorer l'accessibilité de la métropole, la desserte de ses territoires et la fiabilité des déplacements.

Réceptacle des ambitions politiques en la matière, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) vient définir le projet de territoire et les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme. Il vient préciser les différents objectifs en fixant les enjeux spécifiques.

■ TRANSPORTS - DÉPLACEMENTS

Les enjeux inhérents aux transports et déplacements de notre territoire peuvent être appréhendés par le prisme des personnes et des marchandises.

□ DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

Sauf impossibilité technique ou réglementaire avérée, les projets devront prendre en compte l'optimisation de l'ensemble des modes de déplacements notamment en cherchant à améliorer le maillage des transports en commun et en favorisant autant que possible la cohabitation des différents modes de déplacement. La mise en place de conditions de déplacements favorables au vélo, à la marche, et autres formes de déplacements « actifs », confortables et faciles sera également recherchée. En ce sens les projets d'aménagement veilleront à ne pas obérer la résolution des points noirs cyclables, particulièrement en n'empiétant pas sur l'emprise foncière nécessaire à cette résolution. Une carte référençant l'ensemble des véloroutes et voies vertes du territoire métropolitain est annexée au PLU.

De la même manière, sauf impossibilités techniques ou réglementaires avérées, les nouveaux comportements de mobilités devront être intégrés en cherchant à favoriser le recours aux véhicules propres (par exemple par la mise en place de point de recharge ouverts au public) et en contribuant à offrir des alternatives à l'usage de la voiture utilisée seule.

Afin d'optimiser les usages de déplacements, l'objectif de fiabiliser les déplacements routiers est affirmé aussi bien par la création d'infrastructures visant à réduire les points de congestions des entrées métropolitaines que par l'amélioration du maillage routier (contournements, échangeurs, diffuseur, élargissement, etc.) pour diminuer le trafic de transit au sein du tissu urbain et résorber les effets de coupures urbaines des infrastructures existantes.

Le renforcement des lieux d'intermodalité passe notamment par l'optimisation de leur fonctionnement. Aussi, les projets devront permettre leur aménagement en améliorant la lisibilité des espaces publics par exemple ou en veillant à assurer l'articulation entre les modes de déplacements (notamment ceux alternatifs à la voiture particulière). Le développement de ces pôles devra être optimisé

en fonction des besoins du territoire (par exemple, Saint Philibert, Eurotéléport, 4 Cantons ou Armantières par exemple) ou de l'évolution des modes de déplacement (notamment l'accueil des cars longue distance qui doit être réfléchi dans le cadre d'un projet d'aménagement global).

La réalisation des objectifs développés ci-dessus passe par l'utilisation d'outils spécifiques qui peuvent être ou sont inscrits dans les pièces réglementaires du PLU :

- Les dispositions réglementaires relatives au stationnement,
- La délimitation de cheminements piétons existants ou à créer,
- La délimitation d'emplacements réservés pour les voies et ouvrages publics dans le règlement,
- L'institution de servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics dans le règlement,
- La prise en compte, quand cela est nécessaire, dans les OAP sectorielles de l'articulation des modes de déplacements et de la lisibilité des espaces publics.

□ TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS DES MARCHANDISES

Pour contribuer à la promotion d'une organisation fluide, rationnelle et efficace du transport de marchandises, il convient non seulement d'optimiser le mode routier mais également de valoriser les modes alternatifs à la route et le développement de l'intermodalité pour les marchandises.

Ainsi, les possibilités d'aménager des sites logistiques urbaines de proximité en passant par exemple par la réhabilitation d'anciens sites logistiques multimodaux ou d'anciens sites industriels doivent être recherchées (par exemple, la Lainière à Roubaix, la gare de marchandises à Tourcoing Roubaix, etc.). De même, sauf impossibilités techniques ou réglementaires avérées, les nouveaux projets urbains mixtes doivent prévoir des espaces de livraisons et de stationnement de véhicule de livraisons.

Pour favoriser le développement du transport multimodal de marchandises, il faut chercher à s'appuyer sur le potentiel multimodal qu'offre le territoire. Les infrastructures ferroviaires et portuaires existantes doivent être préservées voire développées dans une optique de valorisation à long terme (par exemple, le projet du Canal Seine-Nord-Europe).

Pour assurer l'organisation du transport de marchandises et la logistique à grande échelle, il convient de développer un site permettant de massifier l'approvisionnement afin d'accueillir de la logistique internationale. Les sites portuaires situés sur la Deûle et la Lys à grand gabarit peuvent par exemple être densifiés ou faire l'objet d'extensions pour développer les activités de production ou de logistique.

La réalisation des objectifs développés ci-dessus passe notamment par l'utilisation d'outils spécifiques qui peuvent être ou sont inscrits dans les pièces réglementaires du PLU :

- Les règlements particuliers de la zone urbaine (UPO) ;
- Les dispositions réglementaires ;
- Les OAP sectorielles.

■ STATIONNEMENT AUTOMOBILE ET VÉLO

La politique du stationnement vise, conformément au SCOT et au PDU, à améliorer le cadre de vie des habitants tout en préservant, voire en améliorant le fonctionnement des secteurs concernés. Cette politique s'intègre dans une logique commune de maîtrise de l'usage de la voiture et de reconquête de l'espace public.

Le PADD du PLU affirme la volonté de dissocier la possession de la voiture de son utilisation. Ainsi, l'un des objectifs est d'encadrer le stationnement à destination tout en permettant aux habitants de stationner leur véhicule en résidentiel afin d'éviter le report sur le domaine public.

Le code de l'urbanisme, quant à lui, fixe des normes et des dispositions particulières dans les périmètres de 500 m autour des stations de transports en commun lourds en fonction de la qualité de leur desserte (articles L. 151-35 et L. 151-36 du Code de l'urbanisme). Cette dernière n'étant pas définie par les textes législatifs, le PLU de la MEL, s'appuyant notamment sur les outils institués par son PDU, la traduit au regard de deux familles de paramètres :

- Les conditions de l'offre en transports collectifs (fréquence, amplitude horaire, diversité ...)
- Les aménités du secteur desservi (équipements, commerces, ...).

En effet, le PDU a défini une hiérarchie de DIVAT (Disque de Valorisation des Axes de Transports) en trois niveaux, notamment pour adapter des propositions en fonction de la qualité et de l'offre de service en transport collectif. Cependant, les évolutions de la loi en matière d'urbanisme dans un rayon de 500 m autour des stations de transport collectif en site propre depuis l'approbation du PDU

(articles L151-35, L151-36, L 152-6...), donnent un sens supplémentaire aux DIVAT qu'il convient de prendre en compte dans leur intégration au PLU.

Ainsi, afin d'améliorer la prise en compte des objectifs du PDU et de la loi dans le PLU, ce dernier identifie un niveau supplémentaire de DIVAT pour prendre en compte non seulement les conditions de desserte en transport collectif, mais également le niveau de centralité des stations de transport collectif concernées, et y fixer des règles spécifiques en matière de stationnement.

Ce niveau supplémentaire se traduit dans le règlement du PLU au travers d'un zonage spécifique « SO » dont les secteurs offrent, à la fois, de très bonnes conditions de desserte (parfois plusieurs modes lourds) et les atouts de la centralité urbaine (densité de population d'emploi, de commerces et d'équipements). Dans ces secteurs, conformément à l'objectif du PADD de proposer une offre de stationnement adapté au contexte urbain et à la qualité de desserte, il est fait application des articles L.151-32, L.151-35, L 151-36, et L 152-6 du code de l'urbanisme. Bien que présentant les mêmes caractéristiques que ceux des S.O, certains secteurs, désignés S.O.1, ne font pas l'objet d'un plafonnement du stationnement résidentiel afin de ne pas compromettre la production de logement à destination des grandes familles, enjeu particulièrement identifié dans ces secteurs.

D'autres secteurs offrant de bonnes conditions de desserte (autour des arrêts de tramway et de métro) et une certaine densité de population, d'emploi, de commerces et d'équipements sont appréhendés dans le PLU mais de façon différenciée en comparaison avec les secteurs « SO » puisque les atouts de centralités urbaines sont moindres.

En compatibilité avec le PDU, il s'agit des périmètres de DIVAT 1 au sein desquels les conditions de desserte en transport en commun (tramway, métro) sont suffisantes pour envisager une dérogation aux obligations minimales de stationnement résidentiel art. L 152-6, al 4 du code de l'urbanisme).

D'autre part, il est également fait application dans ces périmètres de l'article L151-32 pour le stationnement à destination fixant des normes maximales adaptées au contexte urbain au regard des atouts de centralité urbaine moindres que dans les secteurs « S0 ». Ces secteurs se superposent aux sept secteurs de stationnement définis sur l'ensemble du territoire.

La géographie des secteurs S0 à S3 est établie en prenant en compte de l'armature urbaine et des tissus urbains et en lien avec les taux de motorisation constatés. Ponctuellement, le choix du secteur peut être adapté afin de prendre en compte une spécificité locale ou une ambition particulière.

Les autres secteurs se définissent par des dispositions particulières en matière de stationnement liées soit au caractère économique de la zone (S4), aux conditions spécifiques d'aménagement comme les ZAC par exemples (S5) ou au caractère inconstructible (S6).

L'ensemble de ces secteurs sont repris à l'atlas cartographique du stationnement.

En cohérence avec les objectifs du PADD, le stationnement est aussi abordé comme un levier pour l'adaptation au changement climatique et la transition énergétique. Au-delà, des normes de stationnement spécifique autour des secteurs bien desservis en transport en commun, d'autres dispositions sont mises en œuvre. Cela passe notamment par l'obligation d'installer un minimum de 10% de places de stationnement équipées en bornes électriques pour les parkings privés de plus de 20 places pour les zones d'activités, les bâtiments tertiaires et les bâtiments industriels. Le stationnement vélo est aussi appréhendé sur cette thématique avec l'obligation minimum d'installer 20% d'emplacements vélo équipés d'une prise de courant pour la recharge des vélos électriques ou assimilés, avec au minimum, une prise de courant par local.



plan local
d'urbanisme

OAP THÉMATIQUE SANTÉ ET RISQUES

Projet arrêté au Conseil métropolitain du 15 décembre 2017

■ UNE APPROCHE POSITIVE ET GLOBALE DE LA SANTÉ

De par son histoire industrielle mais aussi de par sa situation de carrefour routier à l'échelle du nord de l'Europe, la Métropole de Lille est exposée aux risques de nuisances pour la santé des personnes notamment la pollution historique des sols et la dégradation de la qualité de l'air directement corrélées à ces spécificités.

Dans ce contexte, le SCOT se pose comme le garant d'un cadre respectueux de la préservation des ressources naturelles et tient compte des enjeux de santé publique par la maîtrise de l'exposition des habitants aux pollutions, risques et nuisances. Le PLU, quant à lui, précise, dans son PADD, la volonté de construire et préserver une métropole du bien être au service des habitants.

La santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité (définition donnée lors de la constitution de l'Organisation Mondiale de la Santé en 1946).

Appréhender cet enjeu sur l'ensemble de la Métropole dans une approche positive et globale nécessite de s'intéresser à un spectre de données et d'informations importantes, ces dernières interagissant les unes avec les autres.

Ensemble, elles recouvrent un certain nombre de déterminants pouvant influencer l'état de santé d'une population, soit de façon isolée, soit en association avec d'autres facteurs. Ces déterminants peuvent être liés aux individus (âge, sexe, patrimoine génétique, comportement,...), à l'environnement (qualité de l'air, de l'eau, de l'environnement sonore,...), au cadre de vie (sécurité des biens et des personnes, accès aux soins, aux services et équipements publics) ou encore à l'environnement socio-économiques (accès à l'éducation, aux formations, à l'emploi, au logement, à la culture,...).

Dans ce contexte, l'aménagement du territoire constitue un levier important d'action en faveur de la santé puisqu'il impacte le quotidien de tous les habitants et usagers.

Les enjeux de santé abordés dans cette orientation d'aménagement et de programmation (OAP) traitent des menaces pour la santé des habitants, qu'elles s'expriment au travers des milieux dans lesquels ils évoluent ou bien des expositions plus directes liées à certains risques ou nuisances. A cela s'ajoute, une approche positive de la santé, au travers d'orientations en faveur de son maintien et de son développement.

■ CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DES RESSOURCES ESSENTIELLES POUR LA SANTÉ

□ L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Pour appréhender l'enjeu de la qualité de l'air, dans une approche globale et positive, il est utile de mesurer le lien intrinsèque qui existe entre la distribution spatiale des fonctions du territoire métropolitain (services publics, centres commerciaux, sites d'emplois, secteurs de logements, ...), les infrastructures routières et les comportements des usagers en termes de mobilité pour se rendre d'un point à l'autre.

► Participer à la réduction des déplacements motorisés

Pour répondre à cet enjeu de préservation et d'amélioration de la qualité de l'air, le choix d'un modèle de développement favorable à la réduction des déplacements motorisés a été privilégié.

Priorité est donnée au renouvellement urbain et à un accès facilité aux équipements et services de proximité (activités commerciales, artisanales,...). Cette ambition se traduit par la généralisation de la mixité fonctionnelle dans les tissus à dominante résidentielle et la mise en place d'une géographie commerciale reconnaissant les centralités commerciales existantes au sein des tissus urbains et limitant l'extension des grands centres commerciaux monofonctionnels.

Une action sur le stationnement, détaillée dans l'OAP mobilité, vise également à favoriser un report vers d'autres moyens de transport. Ces contraintes à l'usage de la voiture individuelle doivent s'accompagner de solutions alternatives pour ne pas pénaliser l'utilisateur et lui faire accepter ce changement d'habitude. Aussi, une réponse alternative aux besoins de déplacements des usagers du territoire est proposée, au travers par exemple de la densification des secteurs centraux, généralement les mieux desservis, mais aussi par les normes relatives à la recharge des véhicules motorisés et cycles électriques.

► Développer la présence du végétal

La capacité d'absorption de polluants par les végétaux est reconnue même si elle varie selon le polluant et l'espèce végétale (arbres, arbustes, herbacées, feuillus, conifères, feuillage caduque ou persistant, etc.). Le PLU agit en faveur de la préservation et du développement des espaces végétalisés au travers de la mise en œuvre de la trame verte et bleue et notamment des corridors qui accompagnent souvent les principales infrastructures génératrices de nuisances ; mais également par les aménagements en matières d'espaces verts généralisées à toutes les zones.

► **S'inscrire dans la transition énergétique**

La consommation d'énergies fossiles émettrices de polluants atmosphériques, notamment du fait des besoins de chauffage ou de refroidissement des bâtiments, est également responsable de la dégradation de la qualité de l'air. Le cadre réglementaire, avec les lois Grenelles 1 et 2 et l'adoption, le 17 août 2015, de la Loi de Transition Énergétique pour une Croissance Verte (LTECV) favorise la prise en compte de cet enjeu par la métropole.

Les actions en faveur de la transition énergétique sont développées dans une OAP spécifique. Elles visent à réduire, d'une part, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergies fossiles et d'autre part à augmenter l'utilisation des énergies renouvelables.

□ **LA PRÉSERVATION ET LA RECONQUÊTE DES RESSOURCES EN EAU SOUTERRAINES**

Organisée en deux aquifères distincts, la ressource en eau locale provient de :

La nappe du Calcaire-Carbonifère située au Nord de la Métropole, géologiquement bien protégée mais peu productive, contribuant à 20% de l'alimentation du territoire ;

La nappe de la Craie située au Sud, très productive, dynamique dans sa recharge, mais très vulnérable aux pollutions de surface, contribuant à 40% de son alimentation.

Cette dernière est irremplaçable et très concurrencée à l'échelle de la région en raison de développements urbains dynamiques. Elle dépasse par ailleurs très largement les frontières administratives de la MEL. Elle doit faire l'objet d'une gestion et d'une protection coordonnées et durables pour garantir à long terme l'alimentation en eau des populations.

La préservation de la ressource en eau, du point de vue qualitatif et quantitatif, est donc recherchée. La réalisation de cet objectif passe notamment par l'utilisation d'outils spécifiques inscrits dans le règlement du PLU :

Les dispositions particulières liées à la protection des champs captant permettant d'imposer des mesures restrictives en termes d'occupation des sols.

Les dispositions relatives à la protection des espaces naturels et de plein air favorisant la préservation des éléments jouant un rôle de régulateur hydraulique (zone d'expansion de crue, ...).

Les dispositions relatives à la desserte par les réseaux des constructions nouvelles qu'il s'agisse d'être raccordé au réseau d'eau potable ou d'assainissement. En l'absence de réseau de collecte et de traitement des eaux usées, le PLU impose la mise en place de dispositifs de traitement individuel.

Les dispositions relatives aux espaces verts avec l'exigence d'espaces de pleine terre dans une majorité d'espaces urbains, afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales.

■ **RÉDUIRE L'EXPOSITION DES POPULATIONS AUX RISQUES ET NUISANCES**

□ **LA QUALITÉ DES SOLS ET LA GESTION DES SITES ET SOLS POLLUÉS**

Le passé industriel du territoire métropolitain a conduit sur de nombreux sites et secteurs à une altération de la qualité des sols. Dans l'attente de l'identification exhaustive des « secteurs d'information sur les sols » par l'État, il convient, au regard du principe de précaution, d'instaurer un régime transitoire.

La réalisation de cet objectif passe notamment par l'utilisation d'outils spécifiques qui peuvent être inscrits dans le règlement du PLU. Ainsi, les secteurs ayant une présomption avérée de pollution sont repérés sur le plan de zonage par l'indice « n » ou « n1 ». La compatibilité du nouvel usage avec la pollution résiduelle des sols doit être démontrée même lorsque le nouvel usage est autorisé par le règlement.

□ LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

► Le risque inondation

Les risques inondations sont causés à la fois par des débordements de cours d'eau, des phénomènes importants de ruissellement rural et urbain, et des remontées de nappes, ou des débordements de réseaux. Pour lutter contre les incidences de ces phénomènes le PLU retraduit des prescriptions d'urbanisme visant à limiter l'exposition supplémentaire des personnes et des biens aux aléas d'inondation. Ces prescriptions proviennent à la fois des servitudes liées aux plans de prévention des risques inondations approuvés par l'État sur le val de Marque et sur la Lys aval. La métropole en application de ces servitudes y fait référence à titre informatif dans la carte de destination générale et dans les dispositions générales du règlement.

Le territoire très minéralisé et peu boisé revêt un enjeu fort lié au ruissellement et à la gestion des eaux pluviales et d'assainissement dans les réseaux. Une démarche est en cours sur le Nord-Ouest du territoire par l'État et vise à prendre en compte les risques liés au ruissellement. Le projet de plan de prévention des risques inondation n'étant pas arrêté le PLU à prendre en compte la démarche sans pouvoir en faire une traduction directe. Cette traduction sera mise en œuvre dès l'approbation du plan de prévention inondation du nord-ouest de la métropole.

En complément des démarches portées par l'État, la métropole eu égard à ses compétences sur la gestion des eaux intègre dans son document une réglementation spécifique pour les secteurs qui font l'œuvre par connaissance historique du terrain d'inondation. Les risques d'aléas inondation tiennent de leur situation topographique, de la présence de nappe à faible profondeur, ou des dysfonctionnements structurels de réseaux en cas d'épisode pluvieux importants. Il s'agit d'informer les citoyens de ce risque et de s'assurer que les mesures de protection des personnes et des biens seront respectées.

► Le risque technologique

Les plans de préventions portés par l'état sont repris au PLU. Les documents graphiques en particulier identifient les secteurs concernés.

► Le risque retrait-gonflement des argiles

Dans les zones soumises à un aléa fort et moyen identifié au plan des phénomènes de retrait-gonflement des sols argileux élaboré par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières « BRGM » (disponible sur le site www.argiles.fr), le PLU recommande le recours à des techniques constructives permettant d'éviter ou de réduire le risque de dégradation des fondations, de la structure du bâtiment et des canalisations.

□ LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES

La qualité de l'environnement sonore, est un élément important dans l'appréciation du cadre de vie. Le bruit est à 80 % émis par les infrastructures de transports : routiers, ferroviaires, et aériens. A un niveau plus local, les nuisances sonores peuvent également être liées aux diverses activités humaines (loisirs, industries et artisanat, commerces, ...).

Dès lors, l'aménagement du territoire métropolitain est l'un des leviers d'action contre le bruit. La maîtrise de l'urbanisation aux abords des voies bruyantes, par le biais du zonage ou d'outils plus spécifiques comme les prescriptions spéciales de voirie ou la trame ferroviaire, agit sur l'exposition directe des populations. Par ailleurs, le travail sur les mobilités, qu'il agisse en faveur de la diversification des modes de transports ou de la diminution des déplacements, participe au traitement de la nuisance à sa source.

□ LA GESTION DES ILOTS DE CHALEUR URBAINS

Un îlot de Chaleur Urbain désigne une élévation localisée des températures enregistrées en milieu urbain. Il intègre les températures maximales diurnes et nocturnes. Les ICU sont des micros climats artificiels influencés par la nature de l'occupation des sols, les revêtements, ainsi que les conditions géographiques et climatiques. Les effets négatifs des ICU se répercutent tant sur la qualité des milieux dans lesquels évoluent les populations que sur la santé des individus (mal-être et maladies chroniques). En ce sens la lutte contre les ICU constitue un enjeu de santé de la population exposée.

Le PLU, dans son PADD, incite au développement de la nature en ville et de la végétalisation en particulier dans les zones les plus denses et les plus minérales du territoire métropolitain. La réalisation de cet objectif passe notamment par l'utilisation d'outils spécifiques tels que les secteurs paysagers et/ou arborés qui permettent de protéger les cœurs d'îlots. L'OAP Transition environnementale revient en détail sur ces outils.

□ L'EXPOSITION DES CHAMPS ÉLECTROMAGNÉTIQUES

Un certain nombre d'études épidémiologiques ont montré des associations statistiques entre l'exposition aux champs électromagnétiques de très basses fréquences et certaines pathologies (leucémie chez l'enfant, maladie d'Alzheimer...). Elles n'ont cependant pas réussi à établir de lien de cause à effet clair, permettant d'asseoir une législation en la matière.

Ce constat doit amener à la prudence dans les choix d'urbanisme faits à proximité des sources d'émission telles que les lignes de transports d'électricité à très haute tension ou les antennes relais. Cette vigilance doit porter en particulier sur les publics et activités sensibles (hôpitaux, maternités, établissements accueillant des enfants etc.).

■ AMÉLIORER L'ENVIRONNEMENT AU SEIN DUQUEL ÉVOLUENT LES POPULATIONS

□ UN ENVIRONNEMENT CONTRIBUANT AU BIEN-ÊTRE ET À LA SANTÉ DES HABITANTS

Le bien-être physique, mental et social qui définit la santé est l'un des objectifs qui a dirigé les principes urbanistiques du PLU repris dans l'OAP aménagement. Les réponses sont multiples et s'expriment aussi bien au travers de

l'organisation de la ville, traduite dans le zonage et le caractère des différentes zones. Elle vise à renforcer les proximités pour répondre aux besoins du quotidien, école, commerces, lieux de loisirs et de détente, cadre professionnel,...

la qualité du cadre de vie, traduite au règlement, recherchée notamment au travers du traitement de l'interface espace public/privé, du développement de présence de la nature en ville, de la qualité architecturale et des espaces publics, autant d'éléments nécessaires au sentiment de bien-être.

Le bon fonctionnement du territoire, au quotidien, grâce à l'efficacité des services urbains, voirie, eau, assainissement, déchets, ... pour lesquels le règlement garantit les conditions minimales nécessaires à l'exécution de ces services publics.

□ LA SÉCURITÉ DES PERSONNES AU QUOTIDIEN

Les choix d'aménagement ont une influence sur le sentiment de sécurité des personnes. Sur certains projets sensibles, un travail spécifique sur les limites, les perspectives, le plan masse peut être repris dans les orientations d'aménagement et de programmation sectorielles.

La sécurité des personnes s'exprime aussi au quotidien dans la qualité des logements. En permettant de faire muter une parcelle de façon différenciée en fonction du projet soit de construction neuve, soit d'amélioration de l'existant, le règlement du PLU met en place une partie des outils réglementaires nécessaires à la lutte contre l'habitat indigne.



plan local
d'urbanisme

OAP THÉMATIQUE TRAME VERTE ET BLEUE

Projet arrêté au Conseil métropolitain du 15 décembre 2017

■ ORGANISATION, FONCTIONNEMENT ET OBJECTIFS DE VALORISATION

□ DÉFINITIONS ET ENJEUX

La Trame Verte et Bleue métropolitaine assure les continuités écologiques au travers des différents espaces la composant.

► Les réservoirs de biodiversité

Il s'agit de zones vitales où les individus peuvent réaliser l'ensemble ou une partie de leur cycle de vie. Ces sites présentent des milieux naturels fonctionnels et de qualités reconnus.

□ LES ZONES TAMPONS

Il s'agit d'un espace interstitiel entre le réservoir de biodiversité et tout autre espace, de moindre valeur écologique mais participant au maintien des fonctionnalités écologiques des milieux en permettant que l'urbanisation ne vienne pas encercler ou isoler les réservoirs de biodiversité.

► Les espaces naturels relais

Il s'agit d'espaces présentant une valeur potentielle mais à développer, et une situation géographique entre deux réservoirs de biodiversité leur permettant d'assurer des fonctions de corridor écologique.

► Les corridors écologiques

Sur le territoire de la MEL, on note une faible proportion d'espaces « purement » naturels (4% de la superficie du territoire, soit environ 2400 ha) et leurs qualités et fonctions écologiques ont tendance à se dégrader. En outre, compte tenu du niveau de « morcellement » du territoire par les infrastructures ou l'urbanisation, les connectivités entre ces espaces ne sont pas toujours assurées.

Il est donc essentiel de pérenniser, voire de reconquérir les corridors écologiques qui assurent les continuités écologiques entre les réservoirs de biodiversité et offrent aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

Ces corridors sont composés d'espaces de différentes natures et de qualité écologique diverse, tels que les espaces naturels relais et les zones tampons mais aussi certains espaces urbains ou agricoles.

Cette diversité amène à distinguer trois types de corridors écologiques :

- Les corridors existants et riches écologiquement : constitués de plusieurs trames végétales, ces espaces sont reconnus comme possédant une biodiversité riche.
- Les corridors existants mais peu fonctionnels : constitués de seulement une ou deux trames végétales, ces corridors sont connus pour être le support du déplacement de certaines espèces, mais ne possèdent pas eux-mêmes une grande richesse écologique.
- Les corridors à créer : Pour assurer la continuité écologique, il convient de compléter les deux types de corridors décrits précédemment qui ne forment pas un maillage continu sur l'ensemble du territoire métropolitain et sont très fragmentés en ville. Or cette continuité est nécessaire pour préserver les espaces de la trame verte et bleue tels qu'ils existent à l'heure actuelle et leur permettre de se développer à terme.

Plus ponctuellement, le projet de territoire réserve également une place particulière aux zones humides, aux abords des cours d'eau et aux boisements.

La carte ci-dessous présente les différents éléments de la trame verte et bleue métropolitaine. Par nature, cette cartographie peut évoluer et être complétée.

□ OBJECTIF ET ORIENTATIONS DU PLU

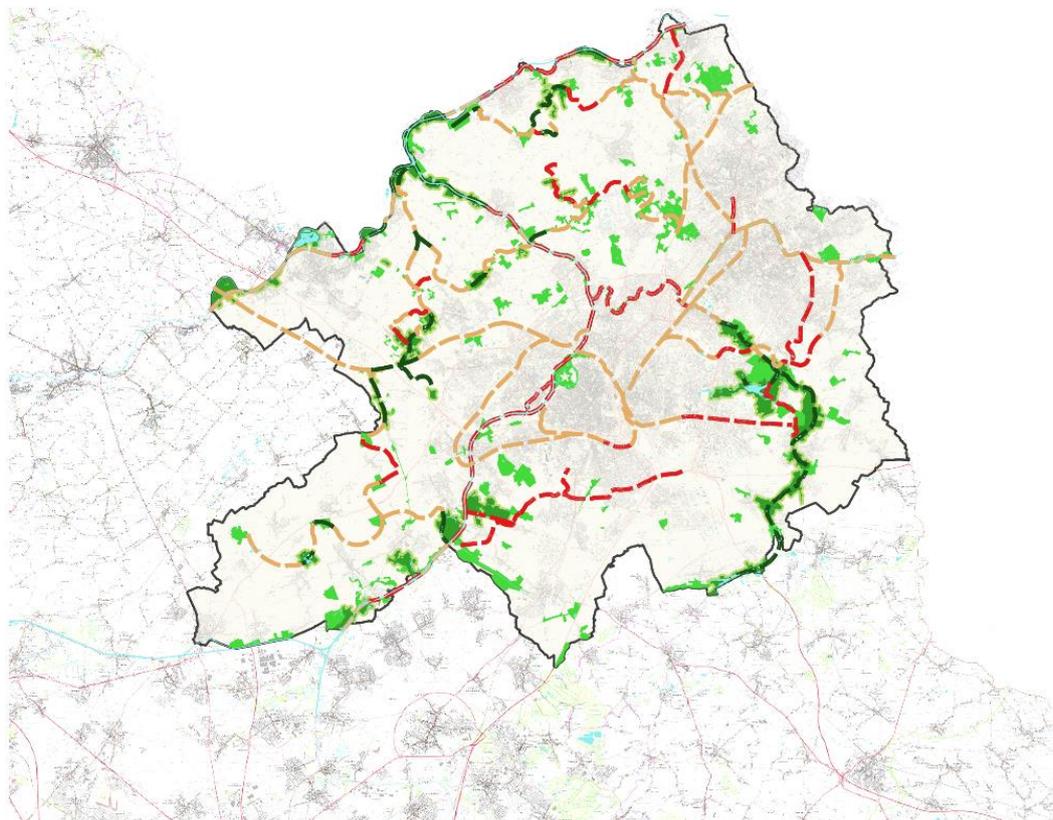
L'objectif global de préservation et de reconquête de la trame verte et bleue est affirmé dans le PADD au travers des orientations suivantes :

- Sanctuariser les réservoirs de biodiversité ;
- Développer des zones tampons ;
- Préserver les espaces naturels relais ;
- Favoriser la conservation, la restauration et la création des corridors écologiques.

Pour atteindre l'objectif global de préservation et reconquête et mettre en œuvre les différentes orientations du PADD, une somme d'outils réglementaires, dédiés ou non, est déclinée afin de cibler au mieux les principes à respecter en fonction des composantes de la trame verte et bleue.

En complément des orientations propres à chaque composante de la trame verte et bleue, des principes et recommandations d'aménagement sont définis pour toutes les opérations d'aménagement et de construction admises dans les différents types d'espaces.

Maillage de la trame verte et bleue sur le territoire métropolitain



Principes de corridors

- A préserver
- A développer
- A recréer

Espaces de la trame verte et bleue

- Espaces naturels relais
- Zones tampons des réservoirs
- Réservoirs de biodiversité
- Métropole européenne de Lille



■ LES OUTILS SPÉCIFIQUES DE PRÉSERVATION ET DE RECONQUÊTE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

□ SANCTUARISER LES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ

Au titre de leur qualité écologique, les réservoirs de biodiversité doivent faire l'objet de mesures de protection fortes, permettant de limiter les constructions et installations dans leur périmètre, voire d'interdire certains usages incompatibles avec leur bonne gestion et leur pérennité.

Les réservoirs de biodiversité ont été classés dans une zone naturelle de protection et de sauvegarde des milieux écologiquement sensibles, des sites et des paysages à la préservation : la zone NE. Le règlement définit les prescriptions concourant à la sanctuarisation de ces espaces.

□ DÉVELOPPER LES ZONES TAMPONS

Les zones tampons peuvent se trouver dans tout type de zonage, c'est-à-dire zone U, AU, A ou N. Cependant, des règles spéciales déclinées dans les dispositions générales du règlement s'y appliquent. Elles y permettent seulement une urbanisation limitée afin de permettre à la nature de s'y déployer.

□ PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS RELAIS

Comme pour les zones tampons, les règles associées à ces espaces sont définies dans les dispositions générales du règlement et s'appliquent quel que soit le zonage U, AU, A ou N de la parcelle considérée. Les possibilités d'urbanisation y sont très limitées.

□ FAVORISER LA CONSERVATION, LA RESTAURATION ET LA CRÉATION DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

L'objectif général de préservation et de reconquête de la trame verte et bleue se décline en fonction de la nature du corridor écologique :

- les corridors existants et riches écologiquement sont à préserver ;
- Pour les corridors existants mais peu fonctionnels, il est préconisé de les conforter tout en développant leur fonctionnalité ;
- Pour les corridors à créer, il s'agit de viser la restauration ou la création de continuités écologiques disparues, dégradées ou constituant des alternatives à des continuités rompues.

Ainsi, compte tenu de leur diversité et de la complexité de leurs compositions, les corridors écologiques du territoire métropolitain ne font pas l'objet d'un outil réglementaire particulier ni de prescriptions uniques. Les réponses apportées sont donc différenciées et adaptées.

► La protection des corridors à préserver

Les corridors à préserver sur le territoire métropolitain sont constitués pour leur grande majorité de réservoirs de biodiversité, d'espaces naturels relais et de zones tampons repérés par le PLU.

Ils sont donc couverts à ce titre par les dispositions réglementaires s'appliquant à ce type d'espace, à savoir le zonage spécifique des réservoirs de biodiversité (NE) et les règles associées aux zones tampons et espaces naturels relais.

► L'amélioration de la fonctionnalité des corridors à conforter ou à créer

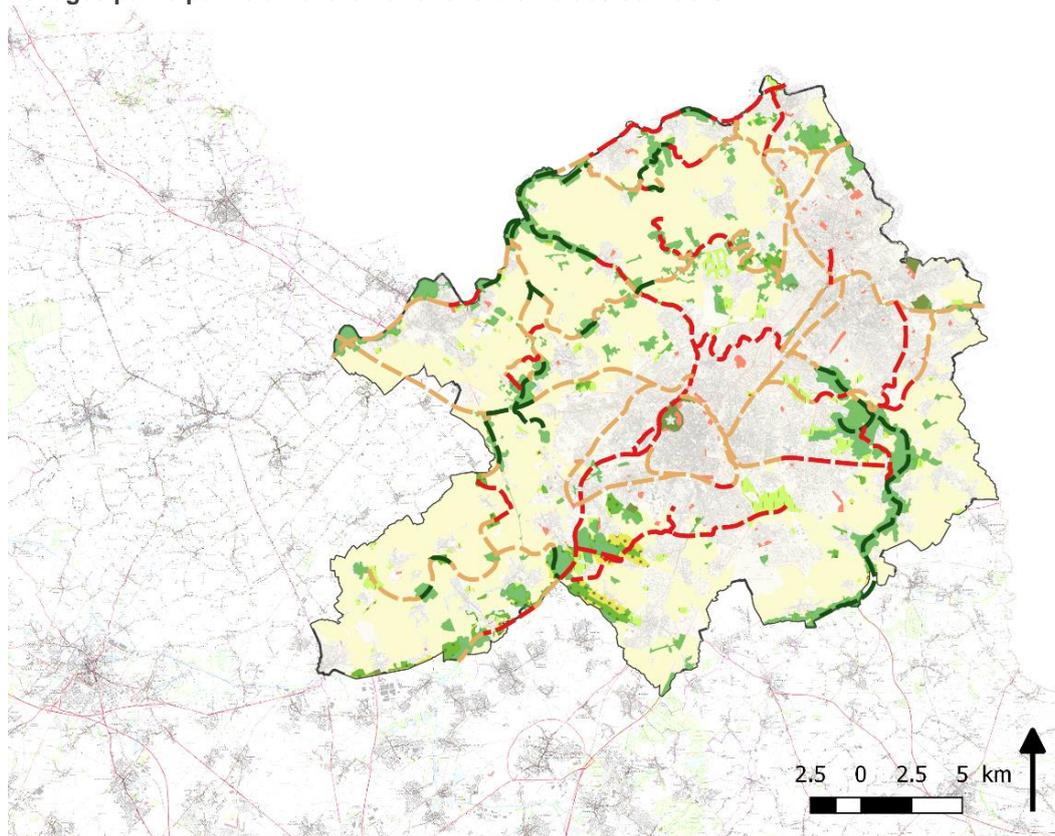
Les corridors à développer ou à créer se trouvent sur le reste du territoire et donc dans des contextes très différents allant de la zone agricole ou naturelle aux espaces urbains.

Le développement de leurs fonctionnalités écologiques est favorisé par un chapelet d'outils, fonctions du contexte traversé. Cela peut aller de zonages spécifiques reconnaissant le caractère naturel de certains espaces, à des outils plus ponctuels mais plus fréquents pouvant également répondre à d'autres objectifs du PLU tels que la qualité paysagère, la santé,...

Les zonages limitant les types d'occupation des sols :

- **Le zonage agricole (A)** : en préservant le foncier agricole de l'urbanisation, ce zonage contribue à limiter les usages possibles sur ces espaces et peut donc permettre de renforcer leur fonctionnalité écologique, sans toutefois l'imposer.
- **Les zonages N et N loisirs** : en limitant au maximum l'imperméabilisation de ces espaces, et en y autorisant des éléments permettant d'améliorer la fonctionnalité écologique des milieux, ces zonages préservent les continuités écologiques existantes, tout en sanctuarisant des espaces pouvant être regagnés par la nature à terme.
- **Le zonage U Parcs** : les secteurs concernés par ce zonage sont les parcs paysagers de grande taille qu'il convient de protéger pour leur rôle dans l'amélioration du cadre de vie des habitants de la métropole. Situés non loin de certains corridors à développer ou recréer, ils concourent également à leur fonctionnalité.

Zonages participant à améliorer la fonctionnalité des corridors



Principes de corridors	Zonages
A préserver	Ne pour les réservoirs de biodiversité
A développer	Agricole
A recréer	N loisirs
Trame verte et bleue	N
Métropole européenne de Lille	U Parcs

Autres outils règlementaires participant à la fonctionnalité des corridors

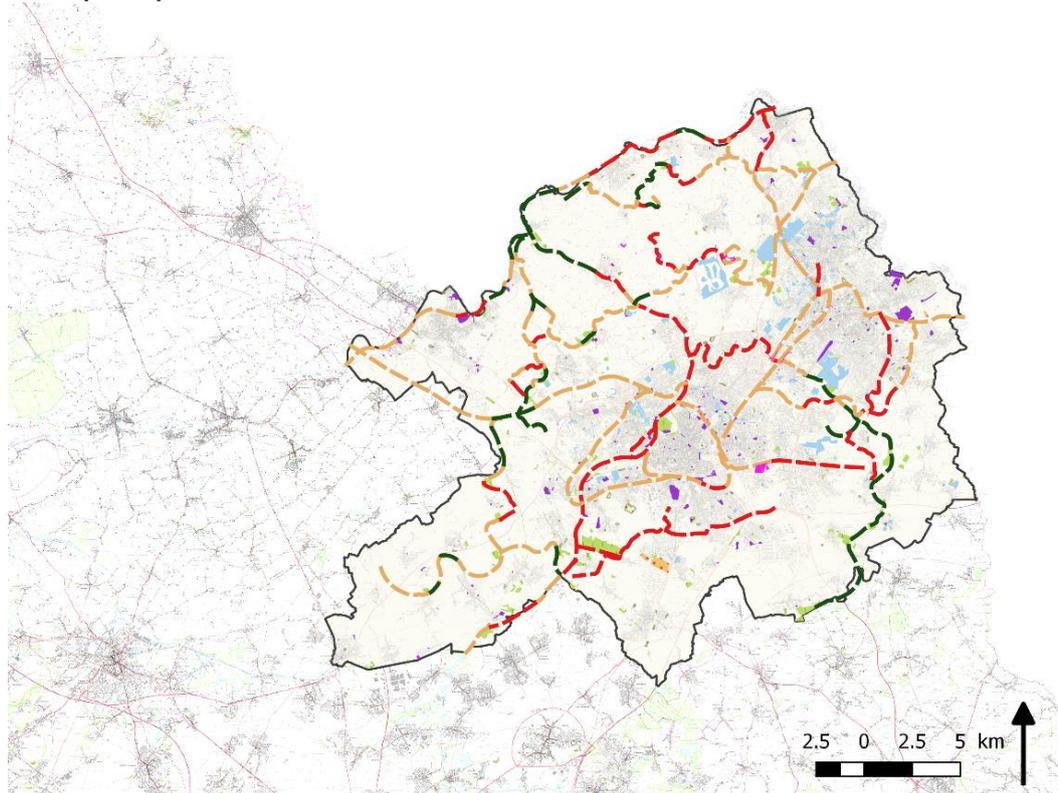
En complément des zonages, un ensemble d'outils déclinés dans le PLU concourent à la préservation des corridors à développer et à créer. Il s'agit des outils suivants :

- Les espaces boisés classés : adaptés au maintien des ensembles arborés de types bosquet, boisement ou forêt, quel que soit le contexte urbain, agricole ou naturel où ils se situent. Cet outil permet de préserver voire d'accroître la surface boisée du territoire métropolitain.
 - Les secteurs paysagers et/ou arborés à protéger : en préservant les cœurs d'ilots végétalisés et en limitant fortement leur imperméabilisation, cet outil permet de conserver des espaces de nature en ville.
 - Les secteurs de squares et parcs : en garantissant le maintien de ces espaces de loisirs végétalisés, cet outil préserve de grands espaces à la végétation variée.
 - Les terrains cultivés et jardins familiaux : en conservant des espaces cultivés en cœur de ville, cet outil permet de conserver des zones très prisées par certaines espèces, d'insectes notamment.
- L'inventaire du patrimoine écologique et naturel : grâce à un inventaire d'éléments précis dont la fonctionnalité écologique est avérée ou à reconquérir, cet outil permet la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques.

Ces outils sont principalement utilisés dans la zone urbaine agglomérée, pauvre en espaces structurants, de la trame verte et bleue (réservoirs et espaces naturels relais). Ils contribuent globalement au maillage des espaces naturels sur le territoire.

De façon générale, le recours à ce type d'outils dans les faisceaux des corridors à développer et à créer est fortement encouragé sur le territoire métropolitain.

Outils participant à la fonctionnalité des corridors



Principes de corridors	Outils de préservation et restauration des corridors
— A préserver	■ Espaces boisés classés
— A développer	■ Secteurs paysagers et/ou arborés
— A recréer	■ Parcs et jardins
□ Métropole européenne de Lille	■ Terrains cultivés et jardins familiaux
	■ IPEN

RECOMMANDATIONS POUR TOUTES LES COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

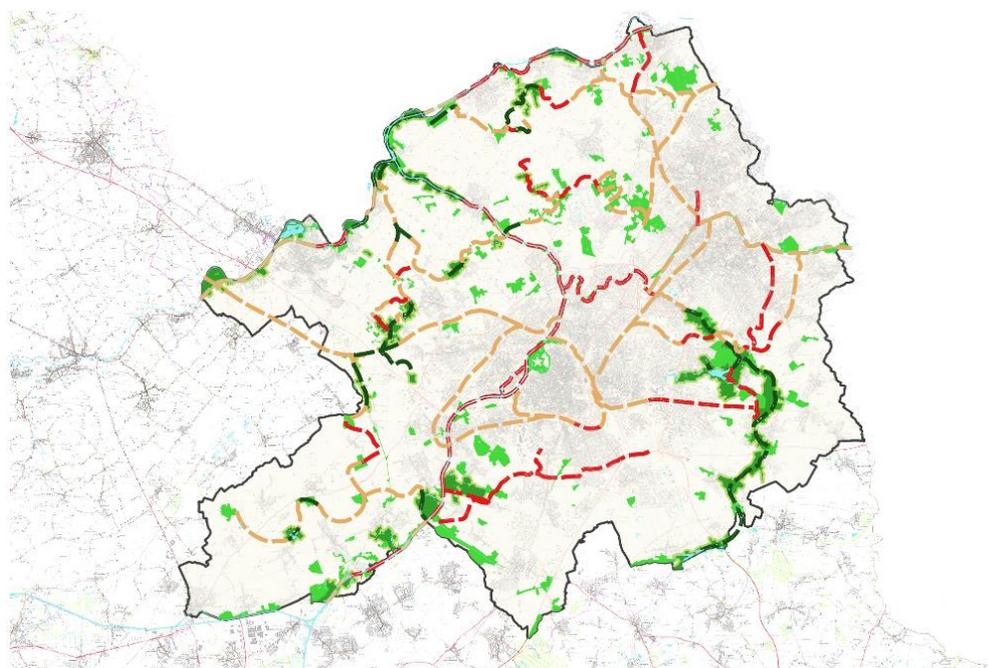
Pour parfaire la prise en compte de la trame verte et bleue sur le territoire métropolitain, il est nécessaire de compléter les outils évoqués précédemment par des recommandations s’appliquant aux opérations d’aménagement et de construction admises dans ces dernières.

Les recommandations exposées s’appliquent donc dans les espaces constitutifs de la trame verte et bleue, repérés au plan :

Le cas échéant ces recommandations peuvent également être :

- reprises sur d’autres espaces non répertoriés à ce jour mais pour lesquels une volonté de contribuer à la trame verte et bleue métropolitaine est exprimée ;
- déclinées ou adaptés dans le cadre d’une OAP sectorielle dédiée à un site ou un secteur.
- La carte ci-dessous fait référence aux maillons intercommunaux de la trame verte et bleue métropolitaine. En consolidation de la trame verte et bleue existante, les trames vertes et bleues identifiées à l’échelle communale peuvent être traduites dans le cadre d’orientations d’aménagement et de programmation et bénéficier ainsi, au même titre que la trame verte et bleue reprise par la carte, des recommandations communes à toutes les composantes de la trame verte et bleue.

Fuseaux des corridors sur lesquels les recommandations communes à toutes les composantes de la TVB s’appliquent



Principes de corridors

- A préserver
- A développer
- A recréer

Espaces de la trame verte et bleue

- Espaces naturels relais
- Zones tampons des réservoirs
- Réservoirs de biodiversité
- Métropole européenne de Lille



□ RECOMMANDATIONS POUR LES SUJETS PLANTÉS

De manière générale, les sujets plantés (sujets isolés, îlots, linéaires) devront :

- Être composés d'essences locales
- Justifier de leur potentiel écologique en termes d'habitat pour la petite faune et les insectes
- Être peu gourmands en eau
- Ne pas contribuer à l'augmentation du risque allergique sur le territoire
- Une liste des espèces pourra être proposée en annexe du PLU et mise à jour en fonction de l'évolution du profil climatique de la MEL
- En terme de compensation écologique, si des sujets existants venaient à être abattus, sauf impossibilité technique, il devra être recherché la plantation de trois sujets matures d'au moins trois mètres de haut, correspondant aux règles de végétalisations définies dans le PLU pour un sujet abattu.
- Les projets d'aménagement ou de construction, au-delà de 1000 m² d'espaces de pleine terre rechercheront un aménagement paysager avec un minimum d'un arbre de haute tige pour 50m² de pleine terre.

□ RECOMMANDATIONS POUR LES PROJETS DE CONSTRUCTION OU D'AMÉNAGEMENT HORS OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

La préservation de la trame verte et bleue n'est pas incompatible avec le développement urbain, ce dernier pouvant même participer à améliorer le fonctionnement écologique d'un territoire.

Il est nécessaire pour ce faire d'observer quelques principes et recommandations détaillés ci-après.

► Aménagement d'espaces végétalisés

Pour les opérations de construction ou d'aménagement comprises dans un corridor écologique, il est recommandé de :

- Aménager les espaces végétalisés d'un seul tenant et sans enclave ;
- Localiser ces espaces dans la partie de l'unité foncière qui contribue le mieux aux fonctionnalités écologiques du corridor concerné ;

- Privilégier la mise en place d'espaces de végétation spontanée, c'est-à-dire d'espaces où la végétation croît sans intervention humaine ;
- Prévoir des dispositifs de clôtures permettant un écoulement naturel de l'eau et la circulation de la petite faune (passage de 20cm au ras du sol) ;
- Doubler les clôtures d'une haie végétale d'essences locales diversifiées (*Acer campestre*, *Cornus sanguinea*, *Ligustrum vulgare*, *Fagus sylvatica*, *Carpinus betulus*, *Prunus spinosa*, ...) ;

Pour les espaces végétalisés à restaurer ou à créer, il est recommandé :

- de concevoir une végétalisation d'au moins deux strates parmi les trois suivantes : arborée, arbustive ou herbacée ;
- de varier les essences pour les plantations appartenant à une même strate végétale ;

► **Aménagement des espaces non bâtis en bord de cours d'eau ou de zone humide**

Le busage ou le comblement intégral des cours d'eau, zones humides et fossés est interdit. Les constructions nouvelles et les extensions doivent respecter un recul d'au moins 10m de la berge, en dehors des ouvrages liés à la gestion et l'entretien, pour permettre le développement d'une ripisylve ou d'une berge végétalisée type roselière.

Si des aménagements végétalisés sont réalisés aux abords des cours d'eau repris dans un des corridors écologiques, il est recommandé de les constituer préférentiellement d'essences caractéristiques des milieux humides, de manière à recréer une ripisylve (*Salix alba*, *Salix cinerea*, *Salix viminalis*, *Salix triandra*, *Salix purpurea*, *Alnus glutinosa*, *Populus tremula*, *Prunus padus*...), ou une berge végétalisée de plantes palustres (*Iris pseudoacorus*, *Carex riparia*, *Phragmites australis*...).

Dans les zones humides et les zones à dominante humide appartenant aux corridors écologiques identifiés, les éléments naturels liés à la fonctionnalité et à la qualité écologique de la zone humide doivent être maintenus autant que de possible (fossé, berge végétalisée, végétation de bord d'eau, saules et aulnes).

Si l'installation d'ouvrages de gestion des eaux est nécessaire, ceux-ci chercheront à créer des surfaces de zones humides écologiquement fonctionnelles telles que des mares, noues humides constituées d'une flore indigène propre à ce milieu, jardins d'infiltration, prairies humides, bassins de tamponnement végétalisés...

Les aménagements réalisés en bord de cours d'eau pour permettre l'accès du public à la voie d'eau, la promenade ou d'autres types de loisirs de plein air ou liés à l'eau doivent être conçus de manière à respecter la fonctionnalité et la qualité écologique du site (radeau végétalisé si berges minérales par exemple).

□ **RECOMMANDATIONS POUR LES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE**

Les opérations d'aménagement d'ensemble prenant place dans les corridors de la trame verte et bleue métropolitaine ont un rôle primordial à jouer dans l'amélioration du fonctionnement écologique globale du territoire et de valorisation de la trame verte et bleue dans ses parties les plus urbaines. C'est le cas en particulier pour les opérations d'aménagement d'ensemble situées dans les corridors à développer ou à recréer.

Les recommandations suivantes s'appliquent aux opérations d'aménagement, dont une partie au moins se trouve dans le fuseau d'un corridor repéré au plan.

► **Aménagement des espaces non bâtis**

Il est recommandé que les espaces non bâtis de l'opération se situent de préférence sur l'axe principal du corridor, afin de ne pas faire obstacle à la connectivité écologique. Ils peuvent être organisés soit :

- par un maillage d'axes végétalisés au sein du projet ;
- en pas japonais, par des îlots végétalisés de taille et de formes variées.

► **Végétalisation des espaces**

Un objectif de végétalisation de l'ordre de 30% du terrain d'assiette de l'opération doit être recherché, à défaut l'opération doit démontrer en quoi ses aménagements peuvent contribuer aux qualités et fonctionnalités écologiques du corridor.

La végétalisation de ces espaces vise à :

- Être majoritairement composés d'essences locales.
- Varier les essences végétales ;

- Privilégier la mise en place d'espaces de végétation spontanée, où la végétation croît sans intervention humaine.

Ces espaces peuvent être ouverts au public et être aménagés en lieux de promenade, de découvertes et de loisirs pour les habitants

La trame viaire de l'opération d'aménagement d'ensemble peut également participer de l'objectif de continuité écologique au travers d'aménagements paysagers végétalisés (arbres, haies vives, bandes enherbées, passage à petite faune sous voirie...).

► **Traitement des clôtures**

- Il est recommandé que les clôtures permettent un écoulement naturel de l'eau et la circulation de la petite faune (passages de 20cm de côté au ras du sol). Pour cela, il est recommandé de les ajourer au maximum et les doubler d'une haie végétale d'essences locales diversifiées (Acer campestre, Cornus sanguinea, Ligustrum vulgare, Fagus sylvatica, Carpinus betulus, Prunus spinosa, ...).

► **Aménagement des espaces non bâtis en bord de cours d'eau ou de zone humide**

Le busage ou le comblement intégral des cours d'eau, zones humides et fossés est interdit. Les constructions nouvelles et les extensions doivent respecter un recul d'au moins 10m de la berge, en dehors des ouvrages liés à la gestion et l'entretien, pour permettre le développement d'une ripisylve ou d'une berge végétalisée type roselière.

Si des aménagements végétalisés sont réalisés aux abords des cours d'eau, il est préconisé de les constituer d'essences caractéristiques des milieux humides (Salix alba, Salix cinerea, Salix viminalis, Salix triandra, Salix purpurea, Alnus glutinosa, Populus tremula, Prunus padus...), ou une berge végétalisée de plantes palustres (Iris pseudoacorus, Carex riparia, Phragmites australis...).

Dans les zones humides et les zones à dominante humide appartenant aux corridors écologiques identifiés, les éléments naturels liés à la fonctionnalité et à la qualité écologique de la zone humide doivent être maintenus autant que de possible (fossé, berge végétalisée, végétation de bord d'eau, saules et aulnes).

Si l'installation d'ouvrages de gestion des eaux est nécessaire, ceux-ci chercheront à créer des surfaces de zones humides écologiquement fonctionnelles telles que des mares, noues humides constituées d'une flore indigène propre à ce milieu, jardins d'infiltration, prairies humides, bassins de tamponnement végétalisés...

Les aménagements réalisés en bord de cours d'eau pour permettre l'accès du public à la voie d'eau, la promenade ou d'autres types de loisirs de plein air ou liés à l'eau doivent être conçus de manière à respecter la fonctionnalité et la qualité écologique du site (radeau végétalisé si berges minérales par exemple).



plan local
d'urbanisme

OAP THÉMATIQUE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Projet arrêté au Conseil métropolitain du 15 décembre 2017

■ ACCOMPAGNER L'ADAPTATION DU TERRITOIRE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET S'ENGAGER DE FAÇON AMBITIEUSE ET INNOVANTE DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Objectifs et moyens d'adaptation de lutte contre le changement climatique

La Métropole Européenne de Lille s'est engagée dans la lutte et l'adaptation au changement climatique au travers de son Agenda 21, son bilan carbone et son Plan Climat-Energie Territorial (PCET) actuellement en cours de révision avec l'élaboration du futur Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET).

L'adaptation et l'atténuation sont deux stratégies de lutte contre le changement climatique.

► L'adaptation au changement climatique

L'adaptation au changement climatique se définit comme l'ensemble des ajustements à mettre en œuvre pour limiter les impacts négatifs des dérèglements climatiques. La stratégie d'adaptation se focalise sur l'évolution des modes de développement et la réorganisation des activités ainsi que de leur localisation.

L'objectif poursuivi est de réduire l'exposition et la vulnérabilité aux aléas climatiques.

► L'atténuation du changement climatique

L'atténuation du changement climatique porte sur la stabilisation et à terme la diminution des concentrations au GES dans l'atmosphère.

D'après l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), les activités qui contribuent à l'atténuation permettent de réduire ou limiter les émissions de GES et participent à la protection des puits et réservoirs des GES comme les forêts et les sols. En France, 80% des émissions sont liées à la consommation des énergies fossiles et les principaux secteurs émetteurs sont le transport, le bâtiment, l'industrie et l'agriculture.

Les actions d'atténuation concernent la réduction des consommations en énergie, la performance énergétique, le développement des Energies Recyclables et de Récupération (EnRR).

□ LA NÉCESSITÉ D'APPORTER UNE RÉPONSE CONJOINTE À CES OBJECTIFS

S'il est reconnu et accepté qu'il existe des synergies entre les stratégies d'adaptation et d'atténuation, les moyens, les modes opératoires, les échéances et les échelles diffèrent.

En effet, l'adaptation au changement climatique vise à traiter les conséquences du changement climatique et à réduire la vulnérabilité sociale et écologique. Les résultats des politiques d'adaptation sont visibles sur le court, moyen et long terme et portent sur l'échelle locale.

L'atténuation, quant à elle, traite des causes et vise à limiter les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). Les politiques d'atténuation présentent des effets immédiats dont les conséquences s'observent à l'échelle globale.

La frontière entre ces deux familles d'objectifs est très perméable et certains domaines, comme l'agriculture, affectent à la fois les émissions de GES et la vulnérabilité des écosystèmes et des populations.

Aussi, il est nécessaire de ne pas séparer ces deux stratégies mais au contraire de les combiner pour optimiser, améliorer l'efficacité des réponses apportées, et éviter les incohérences et les conflits.

■ LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LA PLANIFICATION

Les documents de planification, porteurs d'une vision du développement territorial à moyen terme, participent de cette ambition. En conformité avec les plans et programme de rang supérieur (PCAET, SRCAE, SNBC, PPE), le PLU de la Métropole Européenne de Lille décline dans son PADD les principes en faveur de l'adaptation au changement climatique et la transition énergétique par les actions détaillées ci-après.

□ MAÎTRISER ET LIMITER L'IMPACT DU MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT ET DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT EN MATIÈRE D'ÉMISSION DE GES

Le PADD fixe le principe de minoration de l'impact des émissions de GES en s'appuyant sur la diminution des déplacements émetteurs.

Les réponses apportées sont de différentes natures. On les retrouve notamment dans les OAP santé et mobilité qui traitent des objectifs de limitation des déplacements en véhicules motorisés. La mise

en œuvre d'une politique de gestion du stationnement et de promotion des modes alternatifs à la voiture va dans ce sens. De même, le règlement et le plan de zonage traduisent une stratégie d'organisation urbaine qui vise à intensifier les centralités souvent mieux desservies en mode de transports publics, en équipements et en services répondant aux besoins fréquents de la population. Ces centralités appréhendées à différentes échelles sont des espaces du quotidien qu'il faut rendre plus intenses, grâce aux principes de mixité fonctionnelle, d'optimisation foncière. La limitation des extensions urbaines au profit des opérations de renouvellement urbain conforte la stratégie de réduction des déplacements et de maintien des espaces naturels et agricoles.

□ ANTICIPER L'AUGMENTATION DES RISQUES NATURELS ET LA FRAGILISATION DES RESSOURCES

Le PADD fixe le principe de la réduction de l'exposition des populations aux risques naturels et la protection de la ressource en eau.

Une partie des réponses apportées en la matière est détaillée dans l'OAP santé qui traite des modalités prévues au PLU pour limiter l'exposition des personnes et des biens aux risques naturels, améliorer le cycle de l'eau, préserver et développer la trame verte et bleue.

Une attention particulière est apportée à la limitation de l'imperméabilisation des sols avec la généralisation des règles de pleine terre et d'emprise au sol. Le principe de limitation des extensions urbaines est respecté par l'adoption d'un compte foncier réduisant les extensions prévues à échéance du document.

Les espaces les plus sensibles sur le plan écologiques ont été recensés et font l'objet d'une protection forte. La reconquête de nouveaux espaces est mise en œuvre par des outils tel que les zones tampons et les corridors écologiques visant à développer à terme la trame verte et bleue du territoire. L'OAP trame verte et bleue détaille ces éléments.

□ LUTTER CONTRE LE PHÉNOMÈNE D'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN (ICU)

Le PADD fixe le principe du développement de la nature en ville et du recours au végétal et à l'eau dans les aménagements pour limiter la création de nouveaux ICU.

La place de la nature en ville est affirmée. En lien avec les ambitions d'échelle métropolitaine traduite dans l'OAP trame verte et bleue, le PLU déploie un panel important d'outils visant à permettre la protection et la valorisation de la place de la nature dans les espaces urbains notamment ceux les plus denses et contraints. Cette diversité d'outils vise à apporter la réponse la plus adaptée au contexte et aux enjeux locaux. Ainsi, l'espace boisé classé, permet la préservation ou le développement des boisements ; les secteurs paysagés et arborés protègent les secteurs fortement végétalisés et d'intérêt paysager et écologique des zones résidentielles, parcs, espaces de loisirs. L'inventaire du patrimoine environnemental et naturel permet la préservation des espaces d'intérêt écologique précisément localisés et faisant l'œuvre de prescriptions précises de préservation en fonction de la nature de l'espace (boisement, étangs, becques, haies, alignement d'arbres, ...).

L'objectif de préservation des espaces verts est mis en œuvre par des outils dans le règlement ou les OAP qui visent à repérer les parcs urbains de loisirs, les squares et parcs de quartier à préserver. Le développement des espaces verts dans les opérations est un des objectifs majeurs du règlement qui exige, entre autres, le traitement paysager et la végétalisation des espaces libres, ou encore l'obligation de planter un arbre au-delà d'une certaine surface de terrain libre. La possibilité de mettre en œuvre un coefficient de biotope par surface vient compléter ces dispositions sur les secteurs les plus contraints.

Agir en faveur de la production d'EnRR dans les opérations d'aménagement et en faveur de la sobriété et de l'efficacité énergétique des constructions

Le PADD affirme le principe de la réduction des consommations énergétiques pour diminuer les factures des usagers et limiter les émissions de GES. Des secteurs expérimentaux dans lesquels est demandée une majoration des exigences en matière de performance énergétique peuvent être définis.

Dans les secteurs de performance énergétique renforcée définie au règlement, toute construction neuve doit intégrer au minimum un dispositif de production d'EnRR et de récupération et de réutilisation des eaux pluviales.

Ainsi, dans ces secteurs :

Pour la construction ou la rénovation des bâtiments publics et tertiaires, il est attendu une production d'EnRR couvrant au minimum 30% des besoins énergétiques en chauffage, rafraîchissement et consommation électrique courante. Cette production minimale est de 20% pour les bâtiments à usage d'habitation.

- Pour les constructions neuves, de logements, bureaux, équipements publics ou d'intérêt collectif, parcs d'activités et zones commerciales, à l'exception des établissements de santé, nécessitant un système de rafraîchissement actif, des solutions énergétiques réversibles, basées sur des EnRR, sont demandées.
- Pour les constructions neuves de bureaux, est prévue, au-delà d'un certain seuil de surface de plancher fixé dans le règlement, la mise en place un système de rafraîchissement passif.

☐ FAVORISER LA PRODUCTION DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE RÉCUPÉRATION (ENRR)

Le PADD fixe le principe du développement de la production des EnRR pour développer l'autoconsommation et l'injection dans les réseaux de la production excédentaire, et ainsi réduire la dépendance vis-à-vis de l'approvisionnement à l'extérieur du territoire.

En conformité avec le caractère de la zone et dans le respect de l'intégration architecturale, paysagère et environnementale, il est autorisé la réalisation d'équipement de production d'EnRR. L'installation de ces dispositifs en toiture n'est pas prise en compte dans le calcul de la hauteur des bâtiments.

☐ DÉVELOPPER DE NOUVEAUX CIRCUITS DE RÉCUPÉRATION D'ÉNERGIES FATALES ET DE VALORISATION ÉNERGÉTIQUE DES DÉCHETS ORGANIQUES

Le PADD fixe le principe de la poursuite des démarches engagées en matière d'énergie de récupération (énergies fatales) et en matière de valorisation énergétique des déchets organiques.

Dans les zones agricoles et naturelles, une mutualisation des installations de production et de stockage des EnRR est recherchée.

Les OAP sectorielles peuvent prévoir l'implantation d'unités de production et de stockage de combustible biomasse, ainsi que de valorisation des énergies fatales.

☐ ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX D'ÉNERGIE

Le PADD fixe le principe de la planification et du développement des réseaux d'énergie pour tirer davantage profit de la production locale, dont les EnRR, et assurer une meilleure distribution pour répondre aux besoins de consommation des activités et des logements.

Les constructions et installations neuves, ainsi que les opérations de réhabilitation, situées à proximité d'un Réseau de Chaleur Urbain (RCU) classé doivent y être raccordées pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire.

Cette obligation s'applique aux projets qui répondent aux conditions cumulatives suivantes :

- Le projet nécessite l'installation d'une chaudière collective ;
- Le réseau de chaleur doit être alimenté au minimum à 50 % par des EnRR ;
- Une puissance souscrite minimale de 30 kW ;
- Une densité thermique minimale pour le raccordement de 5 MWh/ml/an et une puissance souscrite au mètre linéaire de réseau supérieur à 4 kW.

Une dérogation à cette obligation est possible dans les cas suivants :

- Dans le cas où le demandeur propose une solution de chauffage et d'eau chaude sanitaire collective alimentée à 100% par des EnRR.
- En cas d'impossibilité technique (ex : présence d'un obstacle rendant le raccordement impossible ou entraînant un surcoût de plus de 30%).

☐ EN DEHORS DES ZONES DE PROXIMITÉ DES RÉSEAUX DE CHALEUR URBAIN (RCU)

En dehors des zones de proximité des réseaux de chaleur urbains, il convient de recourir à des solutions collectives de production et de distribution d'énergie pour les opérations d'aménagement et de logements collectifs. A cet effet, les OAP sectorielles peuvent inciter :

- Au transport et à l'injection des EnRR produites dans les différents réseaux de distribution d'énergie, dans les RCU dans toutes les zones constructibles.

- Les projets d'aménagement et de construction doivent mettre en place des systèmes collectifs de chauffage et d'eau chaude sanitaire, lorsqu'ils répondent à des minimas de production d'EnRR rendant rentable l'opération.

□ ARTICULER LES DÉVELOPPEMENTS URBAINS AVEC LES RÉSEAUX EXISTANTS OU EN PROJET

Le PADD fixe le principe de l'adéquation entre développement urbain et lieux de production d'EnRR locales en privilégiant la densification dans les secteurs à proximité des RCU.

Les OAP sectorielles peuvent définir des objectifs de densité minimale dans certains secteurs à proximité des RCU et identifiés au PLU² au fur et à mesure de l'élaboration des projets urbains et/ou de planification des réseaux.

□ DÉVELOPPER LA CONCEPTION BIOCLIMATIQUE DES AMÉNAGEMENTS ET CONSTRUCTIONS

Le PADD engage à la conception bioclimatique des bâtiments pour un meilleur confort d'usage et d'ambiance, notamment en tirant parti du potentiel d'ensoleillement qui résulte de l'organisation du bâti et de son espace extérieur.

En fonction des dispositions du règlement et de la configuration du terrain, il est recommandé que les logements des constructions nouvelles destinées à l'habitat soient traversants ou puissent bénéficier d'au moins de deux orientations.

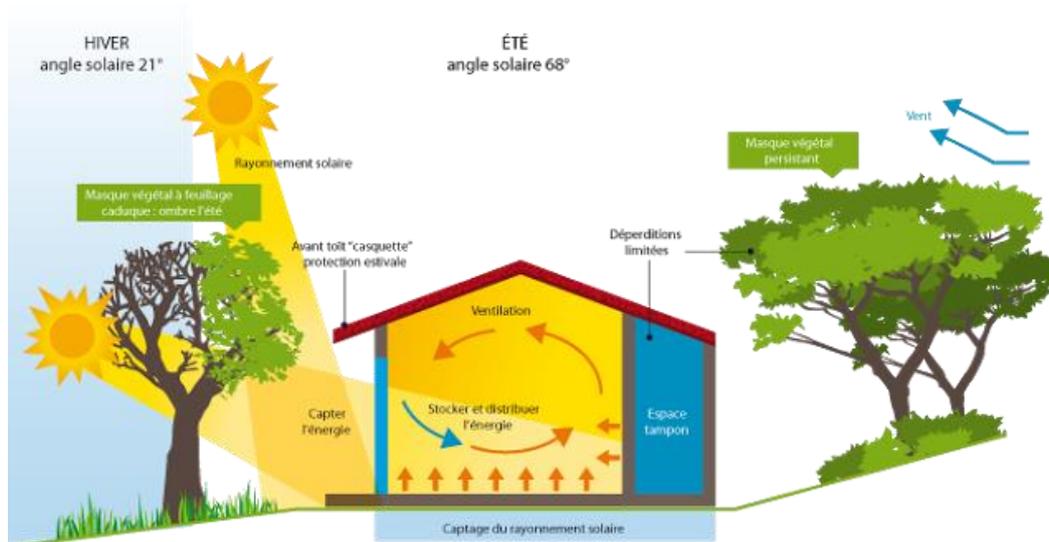
Lorsque l'implantation de la construction nouvelle le permet, la mono orientation au nord, nord-est, nord-ouest des baies éclairant les pièces principales sera de préférence évitée.

Des arbres à feuilles caducs peuvent par ailleurs être plantés au sud des habitations existantes ou futures pour éviter la création de masque solaire en hiver sur les constructions.

Dans les OAP sectorielles, des orientations peuvent être données en termes de conception climatique des bâtiments. Elles peuvent porter sur les éléments suivants :

► L'implantation de végétaux

- Planter des arbres pour contrer les vents dominants.
- Privilégier une strate arbustive et/ou arborée caduque pour laisser passer le rayonnement solaire en hiver et le limiter en été.
- Favoriser les ouvrages qui amortissent et déphasent les flux de chaleur en augmentant le dimensionnement des lames d'air sous couverture, de l'épaisseur de l'isolation ou encore de la densité des matériaux d'isolation...



► Les ouvertures en façade des bâtiments

- Limiter les ouvertures au nord afin de minimiser les déperditions thermiques ainsi que les grandes ouvertures à l'ouest.
- Éviter les fenêtres de toit ou les positionner au nord et à l'est.
- Réserver les baies vitrées ou grandes fenêtres au sud en les protégeant par une casquette solaire.
- Pour les constructions neuves, la surface vitrée sera répartie de préférence de la manière suivante : 50% au sud, 20 à 30% à l'est, 20% à l'ouest et 0 à 10% au nord.
- Prévoir d'encastrer les vérandas dans l'habitat et d'éviter les toitures vitrées.



► Les revêtements

- Végétaliser les toitures à faibles pentes et les toitures terrasses.
- Éviter les phénomènes de stratification thermique en favorisant les sols foncés, des teintes variables sur les murs en fonction de la priorité entre la diffusion de la lumière et la captation de l'énergie solaire, des plafonds clairs.
- Privilégier des matériaux mats de surface granuleuse qui captent mieux la lumière et la convertissent davantage en chaleur que les surfaces lisses et brillantes.
- Limiter les matériaux comme les dallages ou les zones goudronnées et privilégier des espaces végétalisés (pelouse, arbres à feuille caduques, façades végétalisées, etc.).

► **Les aménagements**

- Concevoir des aménagements dont la forme, la taille et le mode de contact des volumes construits réduisent les déperditions thermiques. La mitoyenneté et le collectif peuvent être favorisés.
- Aménager au nord des espaces non chauffés (garage, cellier, couloirs, etc.).
- Prendre en considération le calcul de l'énergie grise des matériaux.
- Prévoir des dispositifs qui permettront une surventilation basée sur les échanges d'air entre l'extérieur et l'intérieur rafraichissant en été et réchauffant en hiver (VMC double flux, puits canadiens, etc.).
- Mettre en place des ouvrages hydrauliques et aquatiques pour réduire la consommation en eau (uniquement pour l'arrosage extérieur) et améliorer le confort d'été (dispositifs de récupération, noues, mares, etc.).

