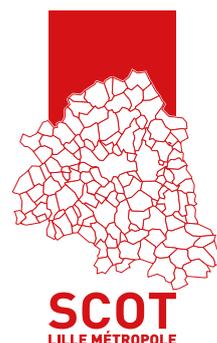


SEPTEMBRE 2021

SCOT EN BREF

Développement urbain
Mobilité
Habitat
Économie & Emploi
Commerce
Environnement
Cadre de vie



LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LILLE MÉTROPOLE

SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	3
2. DÉVELOPPEMENT URBAIN	8
3. MOBILITÉ	16
4. HABITAT	26
5. ÉCONOMIE & EMPLOI	40
6. COMMERCE	50
7. ENVIRONNEMENT	56
8. CADRE DE VIE	66

LE « SCOT EN BREF »

Choix stratégiques approuvés en 2017 et éléments marquants 2017-2020

Ce document vise à faire vivre le SCOT, à le partager avec les élus, les partenaires publics, les acteurs et habitants du territoire et à en faire un outil de travail qui porte la cohérence du développement des intercommunalités membres. Il propose :

- une vision synthétique des choix stratégiques approuvés en 2017 au regard des orientations thématiques suivantes : développement urbain, mobilité, habitat, économie et emploi, commerce, environnement et cadre de vie ;
- une première sélection d'éléments marquants des politiques portées et de chiffres clés et indicateurs d'évolution depuis l'approbation du SCOT sur ces thématiques.

Ces orientations et chiffres clés par thématique sont à considérer comme une amorce d'indicateurs de suivi, une étape préalable au futur bilan obligatoire en 2023¹. Cette première étape de travail se poursuivra et s'enrichira dans le cadre du programme de travail du Syndicat mixte et de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et par d'autres réflexions, études et travaux en cours des acteurs du territoire.

¹ Au regard de l'article L.143-28 du code de l'urbanisme, un SCOT doit au terme de 6 ans de mise en œuvre établir un bilan permettant, via des indicateurs, d'évaluer les résultats de l'application du SCOT sur le long terme, notamment en ce qui concerne les questions et les enjeux environnementaux.

Directeur de publication : **Didier Decoupigny**
 Rédaction : **Pôle Planification Stratégique du SCOT**
 Impression : **AD Concept**

LE SCOT DE LILLE MÉTROPOLÉ DANS SON ENVIRONNEMENT TERRITORIAL

La métropole lilloise, capitale régionale des Hauts-de-France, est ancrée dans l'Europe du Nord-Ouest par sa localisation, son histoire et sa culture, mais aussi par ses caractères physiques. Bénéficiant d'une position géographique exceptionnelle au cœur du pentagone dessiné par Paris, Londres, la Randstad Holland, la Rhénanie du Nord et la Ruhr, elle occupe une place fondamentale au sein du système urbain régional et transfrontalier.

COMPLEXITÉ ET MORCELLEMENT DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN : LE BESOIN DE COOPÉRATION(S)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Lille Métropole se situe au cœur d'un système territorial dense, en forte interaction avec les villes belges voisines et l'ancien bassin minier. L'espace métropolitain, dans son acception large, compte plus de 3,5 millions d'habitants dont 1,3 million qui vivent sur le territoire du SCOT.

Le SCOT a été élaboré entre 2014 et 2017 pour prendre en compte les spécificités géographiques de cette aire métropolitaine qui présente une structure multipolaire et qui n'a guère d'équivalent en France sauf peut-être autour de Marseille et Aix, et l'apparente aux systèmes métropolitains d'Europe du Nord-Ouest. Ses spécificités sont dues à son caractère transfrontalier, à la proximité des divers pôles urbains qui la composent et à son passé industriel avec ses conséquences socio-économiques.

Les relations au sein de cet ensemble vont croissantes en intensité et s'étendent géographiquement ; elles concernent le marché de l'emploi et celui de l'immobilier, la formation, le commerce, les services, les loisirs, etc. Elles sont complexes, multi-polarisées et diffèrent suivant les thématiques et les territoires. L'espace métropolitain lillois est ainsi marqué par de nombreux enjeux communs qui relèvent de deux logiques différentes mais complémentaires :

- des interrelations de plus en plus fortes (déplacements quotidiens, organisation des réseaux de transport, stratégies d'entreprises) entre les différents territoires ;
- l'émergence de problématiques de développement et d'aménagement communes : développement économique, impacts du changement climatique, stress hydrographique, organisation de l'armature urbaine, gestion de la périurbanisation, réduction d'inégalités sociales croissantes, organisation des déplacements, prise en compte d'une trame verte et bleue sous pression, logistique, etc.

Dans un tel contexte, la question des coopérations interterritoriales dans cet espace revêt une importance particulière. En parallèle, les échanges s'intensifient avec d'autres territoires de la région, le littoral en particulier et avec les grands centres urbains belges, et la métropole parisienne.

UNE MÉTROPOLÉ TRANSFRONTALIÈRE : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ACTIF

L'histoire de la métropole lilloise a toujours été liée à celle de ses voisins belges, flamands comme wallons. La dimension transfrontalière est une composante historique d'une terre divisée depuis douze siècles entre souverainetés différentes. Ce n'est qu'en 1713 que le traité d'Utrecht fixe le tracé de la frontière entre la France et ce qui deviendra la Belgique.

Il s'agit d'une frontière politique et administrative qui, si ce n'est sur la Lys qui borde le Nord de la métropole lilloise, ne correspond à aucune réalité physique. Sur une part notable de son tracé, elle traverse le tissu urbain. Le caractère artificiel de la frontière, l'absence presque totale d'obstacle physique, les continuités territoriales (de l'urbanisation mais aussi du réseau hydrographique), la réelle proximité historique et culturelle, et les conditions historiques partagées du développement territorial ont créé un espace transfrontalier morphologiquement très homogène. Ceci se lit aisément dans le paysage et s'exprime aussi dans la culture populaire (gastronomie, fêtes et coutumes, etc.). Les flux domicile – travail, les pratiques de consommation et de loisirs, de culture et d'éducation, les recours aux hubs de transports et aux services sanitaires ou d'urgence, s'ajoutent aux liens familiaux et aux investissements économiques, pour rendre de plus en plus partagées les pratiques du territoire. Le « vécu transfrontalier » est quotidien et se banalise à tous âges de la vie.

La centaine de kilomètres de frontière avec la Belgique constitue un caractère transfrontalier, unique en Europe à cette échelle. Une coopération suivie s'est ainsi engagée avec les structures intercommunales belges voisines, dès 1991, au sein de la Conférence permanente intercommunale transfrontalière (COPIT), structurée en association en 2002.

Cette coopération a débouché en janvier 2008 sur la création de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, premier Groupement européen de coopération transfrontalière (GECT), qui rassemble 14 partenaires : la Métropole Européenne de Lille, les 4 intercommunales belges riveraines, l'État français, l'ancienne Région Nord-Pas-de-Calais, le Département du Nord et, côté belge, l'État fédéral, les Régions flamande et wallonne, la Communauté française de Belgique et les Provinces de Flandre occidentale et de Hainaut. Parmi les objectifs du GECT figurent l'harmonisation du développement et l'effacement de « l'effet-frontière ». Des lieux privilégiés de connections doivent permettre de se réappropriier les espaces frontières et de les repenser. C'est notamment le cas de la vallée de la Lys qui matérialise naturellement en partie la frontière franco-belge mais aussi de la continuité urbaine au Nord-Est de la métropole qui se prolonge vers la Wallonie.

La loi dite MAPTAM (loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) qui a prescrit à la MEL l'élaboration d'un Schéma de Coopération Transfrontalière (SCT) a fourni à celle-ci et à la Région Hauts-de-France l'opportunité de réaffirmer leur engagement commun dans la coopération transfrontalière.

AU CŒUR D'UNE VASTE AIRE MÉTROPOLITAINE : « FAIRE VIVRE » ET CO-DÉVELOPPER LE TERRITOIRE RÉGIONAL

La proximité de l'ancien bassin minier et de son réseau de villes est une autre donnée majeure. Le centre de Lille est à moins de 50 km de Bruay-la-Buissière, Béthune, Lens, Douai et Valenciennes, dont les agglomérations, formant un ruban continu, rassemblent plus d'un million d'habitants.

De fait, le territoire du SCOT de Lille Métropole est placé au cœur d'une aire métropolitaine qui dépasse 2,8 millions d'habitants pour le seul versant français. Cet ensemble reprend et élargit « l'aire urbaine centrale » de la région, déjà évoquée dans les documents de planification des années 70.

Un partenariat large et souple s'est ainsi mis en place sur ce territoire suite à l'appel à coopération métropolitaine lancé par la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) en 2004. L'association « Aire Métropolitaine de Lille » a été créée fin 2007. Les travaux de l'association et le partenariat dans son format initial se sont poursuivis jusqu'à la dissolution de la structure en 2018.

Il en est de même pour la démarche InterSCOT « Terres du Nord » qui regroupait les SCOT de l'Artois, de l'Arrageois, de Lens-Liévin/Hénin-Carvin et du Grand Douaisis. L'association a été dissoute fin 2017, suite à la création de nouvelles démarches et structures aux échelles interterritoriales comme les pôles métropolitains.

Cependant, l'aire métropolitaine de Lille reste un territoire à fort enjeu. Elle compte désormais trois pôles métropolitains qui se sont constitués sur des territoires plus restreints et en dehors de la MEL : le « pôle métropolitain de l'Artois » (en décembre 2015), le « pôle métropolitain du Hainaut-Cambrésis » (en mai 2017) et le « pôle métropolitain de l'Artois-Douaisis » (en décembre 2017).

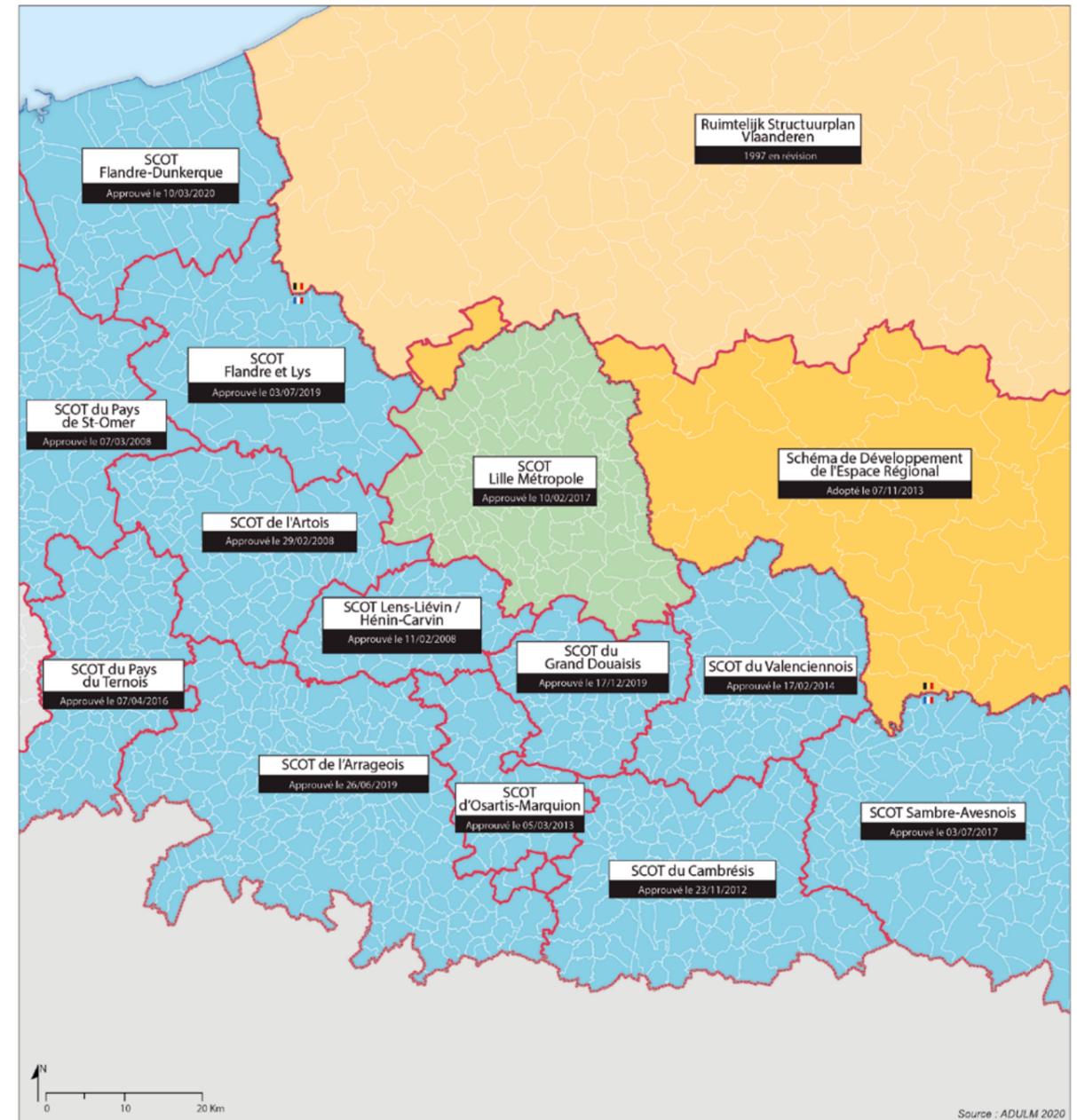
L'aire métropolitaine est également identifiée comme un des cinq espaces à enjeux définis dans le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) approuvé en août 2020.

VERS UNE COHÉRENCE TERRITORIALE À GRANDE ÉCHELLE : CONSOLIDER LES COOPÉRATIONS RÉGIONALES

En 2015, la création de la Région Hauts-de-France, puis la formalisation de nouvelles coopérations interterritoriales, la création des pôles métropolitains, etc. confirme l'importance de penser l'action publique dans un cadre partenarial renouvelé et de développer des approches interterritoriales innovantes et aux bonnes échelles, en fonction de la nature des projets et des enjeux.

Le SRADDET, l'évolution des SCOT voisins et les documents et choix d'aménagement des territoires voisins belges nécessitent d'être pris en compte dans le cadre du suivi et de la mise en œuvre des orientations du SCOT de Lille Métropole. C'est notamment le cas des sujets devant être appréhendés à des échelles au-delà des limites administratives comme le développement économique et urbain, l'eau, ou encore la mobilité.

Les territoires limitrophes du SCOT de Lille Métropole

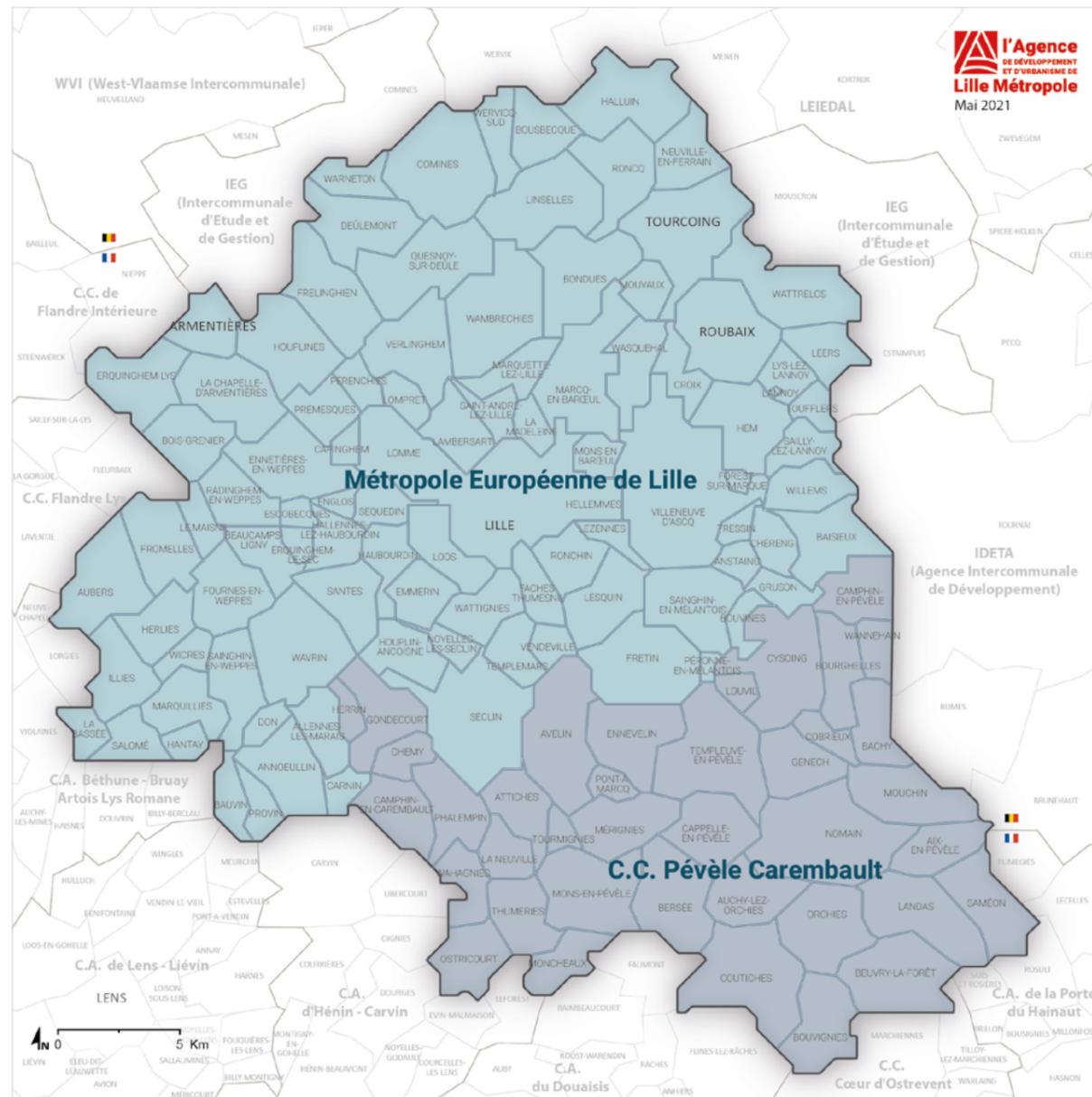


Limites administratives

- Limite de Scot
- Frontière
- Limite de région

Source : ADULM - Novembre 2020

Carte administrative du SCOT de Lille Métropole



LE SCOT : DOCUMENT D'URBANISME MAJEUR

Adopté à l'unanimité le 10 février 2017, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Lille Métropole présente les grandes orientations stratégiques en matière d'aménagement et de développement du territoire métropolitain d'ici 2035.

Ce document de planification à long terme concerne 1,26 million d'habitants répartis dans 133 communes de deux intercommunalités membres : la Métropole Européenne de Lille (MEL) et la Communauté de communes Pévèle Carembault (CCPC). Pour rappel, en 2020, la Communauté de communes de la Haute Deûle a fusionné avec la MEL au profit de cette dernière, tout comme la Communauté de communes de Weppes en 2017.

Le SCOT encadre les Plans locaux d'urbanisme (PLU) du territoire, et d'autres plans d'actions et de schémas comme les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), ou les Plans de mobilité (PDM, anciennement Plan de déplacements urbains - PDU).

Le SCOT repose sur deux principales ambitions transversales :

- développer la métropole européenne et transfrontalière, dynamiser son attractivité et fluidifier l'accessibilité du territoire ;
- protéger, préserver et reconquérir le cadre de vie, l'environnement ainsi que les ressources naturelles, tout en engageant la transition énergétique.

Ces deux principes se déclinent spécifiquement via le Document d'orientation et d'objectifs (DOO). Ce dernier cadre notamment les ambitions des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale et de développement économique, dans le but de développer le territoire, tout en protégeant et mettant en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers afin de lutter contre l'étalement urbain (conformément aux exigences législatives : code de l'urbanisme, code de l'environnement).

Le SCOT, document pivot de l'urbanisme réglementaire, n'est pas pour autant figé. Son instance de gouvernance principale, le Syndicat mixte du SCOT, se réunit trois à quatre fois par an. Il a pour mission l'appropriation, le suivi et la mise en œuvre du SCOT auprès des élus et techniciens des intercommunalités membres.

Pour cela, le Syndicat mixte s'appuie sur l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. Au-delà de la préparation et l'animation des conseils, des bureaux et des commissions thématiques, l'Agence alimente les réflexions stratégiques du Syndicat mixte à travers des études et des observations temporaires et pérennes puis accompagne les autres travaux de planification portés par les intercommunalités (PLU, PLH, SDIT, PDM, PCAET, SRADDET...).

DÉVELOPPEMENT URBAIN

GARANTIR LES GRANDS ÉQUILIBRES DU DÉVELOPPEMENT



Vue aérienne de la ville de Chérengh 2020 - ADULM Ciel ! 30 ans © ADULM / P. Fruitier

Le SCOT de Lille Métropole énonce un projet d'aménagement propice à un développement cohérent et durable permettant d'assurer un niveau de services et d'équipements satisfaisant aux habitants, de desservir efficacement le territoire, de préserver les terres agricoles et naturelles, de limiter la dépendance à l'automobile ou encore d'offrir un cadre de vie agréable et respectueux de la santé publique.

Pour cela, le SCOT s'appuie sur les grandes orientations suivantes :

- maîtriser l'extension de la ville et optimiser la ressource foncière par des choix de projets priorisant le renouvellement urbain, la valorisation de la mixité fonctionnelle, des « densités contextualisées » et des variations des formes urbaines ;
- organiser le développement selon l'armature urbaine et l'armature verte et bleue. L'armature urbaine promeut une organisation multipolaire au regard de l'attractivité des territoires, des bassins de vie actuels et selon la desserte en transport en communs des communes les mieux équipées ;
- déterminer le compte foncier fixant des enveloppes maximales d'urbanisation des espaces naturels et agricoles par territoire (pour la CCPC et les territoires de la MEL dont l'ancienne Communauté de communes de Weppes et l'ancienne Communauté de communes de la Haute-Deûle).

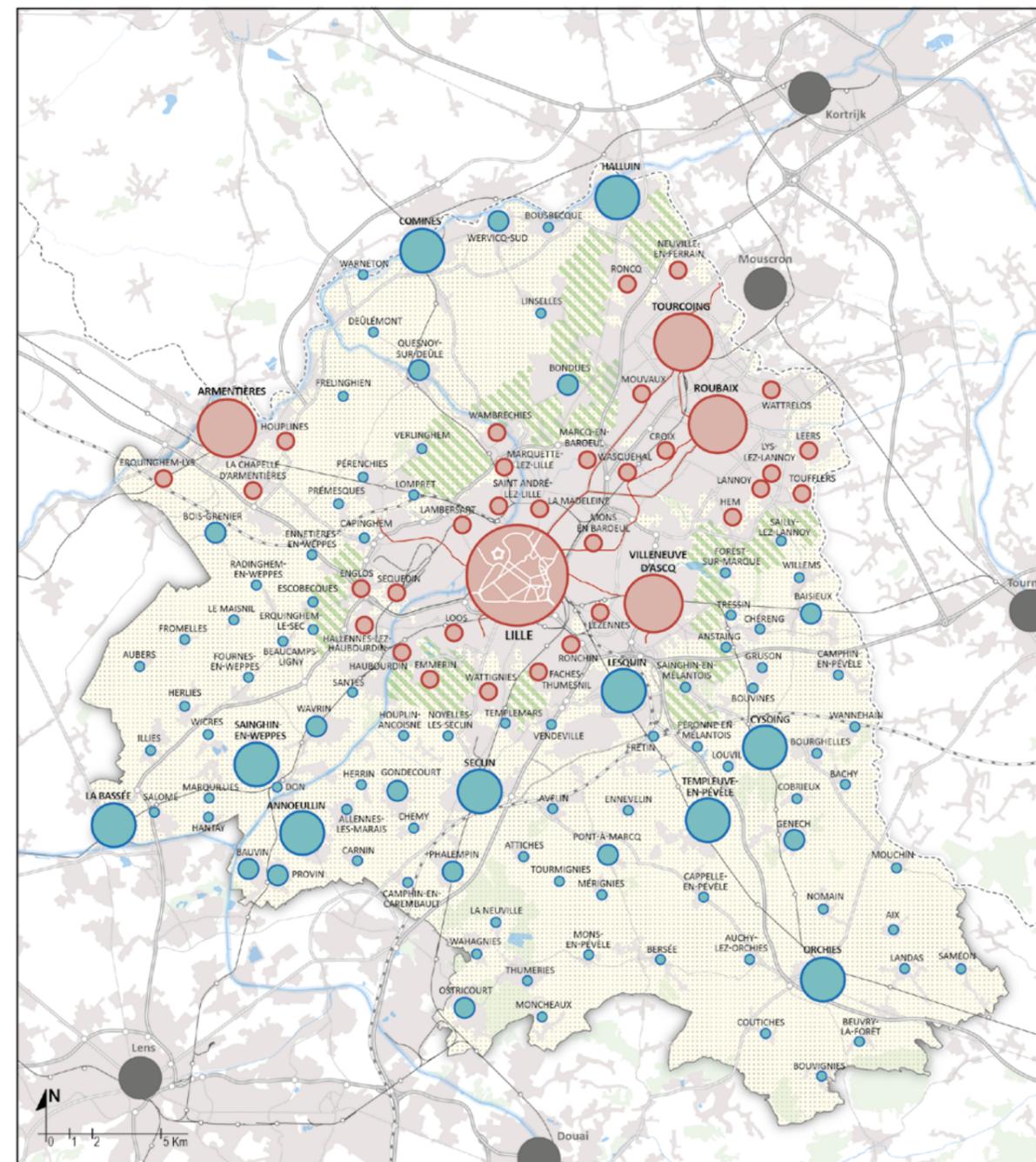
À l'échelle territoriale, le SCOT de Lille Métropole a développé une armature urbaine pour orienter le développement résidentiel au sein des pôles en présence concentrant, par niveau d'importance, les services de mobilité et de centralité.

L'armature urbaine du SCOT distingue deux grands types de territoires : l'agglomération centrale et le périurbain dit « couronne métropolitaine ». La distinction entre les deux territoires se base principalement sur l'organisation des tissus urbains et les modes d'habiter qui en découlent.

L'agglomération centrale se caractérise par une « nappe de tissus continus », sans distinction entre les communes, ponctuée de centralités. Les tissus des communes périurbaines sont circonscrits et distingués par des espaces naturels, agricoles ou forestiers.

Chacun des deux territoires regroupe 3 catégories de communes (soit 6 au total) par ordre hiérarchique déterminé selon la concentration des services de mobilité et de centralité. L'objectif de l'armature urbaine est d'acter la hiérarchie actuelle de la métropole pour en faire une clé de répartition du développement résidentiel.

Le dessin de l'armature urbaine



En structurant l'agglomération centrale...

- Le cœur métropolitain et régional
- Les villes-centres d'agglomération
- Les autres villes de l'agglomération
- Les hémicycles (espaces agricoles et naturels attenants à l'urbanisation)

... et en polarisant le développement urbain de la couronne métropolitaine

- Les villes d'appui
- Les villes-relais
- Les villes et villages durables
- La couronne métropolitaine

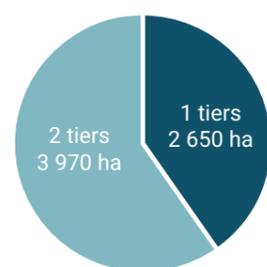
Source : Carte du DOO, approuvé en février 2017

LES CHOIX STRATÉGIQUES APPROUVÉS EN 2017

LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN

- Modérer l'extension urbaine pour les 20 ans à venir par rapport aux périodes passées pour maintenir des espaces agricoles, naturels et forestiers.
- Viser un rythme maximum de 135 hectares par an en moyenne jusqu'à 2035 (contre 265 hectares/an en moyenne entre 2001 et 2013).
- Moins d'extension urbaine signifie plus de renouvellement urbain, ce que le code de l'urbanisme oblige déjà par la mobilisation du gisement dans l'existant avant d'étendre la ville. L'Etat confirme cette gestion économe du sol par l'ambition « zéro artificialisation nette » portée par le projet de loi issu du plan Biodiversité de juillet 2018 et confirmée par le projet de loi Climat et Résilience en cours d'élaboration.
- Répartir 2/3 des 6 620 hectares nécessaires à l'ambition d'attractivité en renouvellement urbain (soit 3970 hectares) et 1/3 en extension urbaine (soit 2 650 hectares).

Compte foncier du SCOT de Lille Métropole (2015-2035) : 6620 hectares pour répondre à l'ambition d'attractivité



■ extension urbaine ■ renouvellement urbain

Détail par territoire du développement urbain entre 2015 et 2035 (en renouvellement urbain et extension urbaine, en hectares)

TERRITOIRE	RENOUVELLEMENT URBAIN			EXTENSION URBAINE		
	Total	Destination résidentielle et mixte	Destination économique	Total	Destination résidentielle et mixte	Destination économique
MEL	3 740	2 280	1 460	2 090	1 190	900
PÉVÈLE CAREMBAULT	230	150	80	560	370	190
SCOT	3 970	2 430	1 540	2 650	1 560	1 090

LE COMPTE FONCIER

Le compte foncier du SCOT est réparti par intercommunalité et par sous-territoires au sein de la MEL. À chacun est alloué une enveloppe foncière dédiée au développement résidentiel/mixte et économique répartie entre renouvellement urbain et extension urbaine.

L'enveloppe foncière maximale en extension urbaine peut être mobilisée en deux phases afin d'encadrer le rythme du développement urbain.

Pour renforcer le développement, la première phase (2015 - 2025) autorise au maximum l'ouverture à l'urbanisation de deux tiers de l'enveloppe d'extension urbaine par territoire. À partir de 2025 et jusque 2035, le dernier tiers de l'enveloppe d'extension urbaine de chaque intercommunalité sera ouvert à l'urbanisation.

Depuis l'approbation du SCOT de Lille Métropole le 10 février 2017, si le périmètre n'a pas évolué, la composition des intercommunalités membres du territoire a changé :

- depuis le 1er janvier 2017, la Communauté de communes de Weppes a intégré la MEL après fusion des deux intercommunalités ;
- depuis le 14 mars 2020, la Communauté de communes de la Haute-Deûle et la Métropole Européenne de Lille (MEL) ont également fusionné, ainsi, les cinq communes de Provin, Allennes-lès-Marais, Annœullin, Bauvin et Carnin ont rejoint les 90 communes de la MEL.

Entre 2017 et 2020 :

- les 5 PLU communaux des communes de l'ancienne Communauté de communes de Weppes ont été approuvés en décembre 2019 ;
- le PLU2 de la MEL a été approuvé lors du conseil métropolitain du 12 décembre 2019, pour une entrée en vigueur en juin 2020. Il occupe une superficie de 647 km², soit 85 communes et une population de 1 200 000 habitants.

En décembre 2020, vu l'arrêté préfectoral du 25 octobre 2019 portant sur la création de la Métropole Européenne de Lille (MEL) issue de la fusion avec la Communauté de communes de la Haute-Deûle à compter du 14 mars 2020, la révision générale du PLU2 a été lancée de manière à doter le territoire d'un Plan Local d'Urbanisme à l'échelle du territoire élargi aux 95 communes, dit « PLU 95 ».

CHIFFRES CLÉS ET ÉLÉMENTS MARQUANTS 2017-2020

ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE



SCOT de Lille Métropole :
1 265 924 habitants en 2017
(Source INSEE)



En 10 ans (2007-2017), le territoire du SCOT de Lille Métropole a vu sa population augmenter de **3,4%** (près de 42 000 habitants supplémentaires).

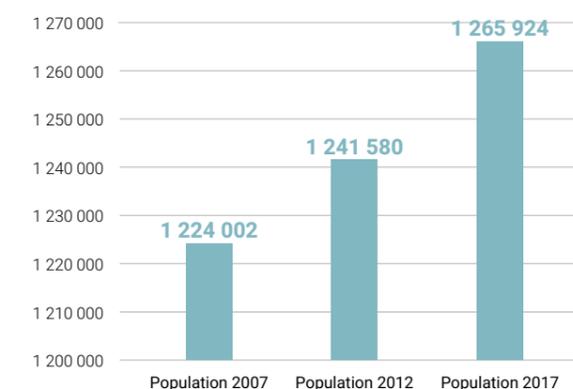
Cette hausse de la population est plus soutenue entre 2012 et 2017 : près de 24 400 habitants supplémentaires, soit un taux de variation annuel moyen de **0,4%** (+ 4 868 habitants par an), contre **0,3%** par an entre 2007 et 2012 (+ 3 516 habitants par an).



L'objectif démographique du SCOT est d'accueillir **110 000 habitants entre 2015 et 2035** (soit une hausse moyenne de 5 500 habitants par an).

Évolution du nombre d'habitants au sein du SCOT de Lille Métropole de 2007 à 2017

(Source : Insee, RP 2007, 2012 et 2017)



ÉVOLUTION DE LA POPULATION AU REGARD DE L'ARMATURE URBAINE

Si entre 2007 et 2012, la hausse de la population était plus effective sur les villes de la couronne métropolitaine (villes d'appui, ville relais et villes et villages durables), avec **une hausse de près de 10 200 habitants** contre moins de 7 500 habitants accueillis pour l'agglomération centrale, cette tendance s'est inversée entre 2012 et 2017.

En effet, sur 5 ans, l'agglomération centrale a connu une hausse de sa population de près de **15 300 habitants**, contre environ 9 000 pour la couronne métropolitaine.

Toutes les typologies de l'armature urbaine ont vu leur démographie augmenter à la fois entre 2007 et 2012, puis entre 2012 et 2017, à l'exception des villes-centres d'agglomération (Armentières, Villeneuve d'Ascq, Roubaix et Tourcoing). Cette typologie a vu, au global, sa population baisser de près de 800 habitants entre 2007 et 2012. Néanmoins, c'est sur les villes-centres d'agglomération que l'on observe, entre 2012 et 2017, la plus forte hausse de population toutes typologies confondues (+7 104 habitants).

Au global, la population de l'agglomération centrale représente **76% de la population totale du SCOT de Lille Métropole** en 2017, contre 75% en 2007.

	POPULATION 2017	POPULATION 2012	POPULATION 2007
Villes-centre métropolitaines	232 787	228 652	225 789
Villes-centre d'agglomération	282 648	275 544	276 341
Autres villes de l'agglomération	435 003	430 968	425 615
Agglomération centrale	950 438	935 164	927 745
Villes d'appui	96 102	93 798	90 508
Villes relais	65 483	64 047	62 602
Villes et villages durables	153 901	148 571	143 147
Couronne métropolitaine	315 486	306 416	296 257
SCoT de Lille Métropole	1 265 924	1 241 580	1 224 002

LA VACANCE

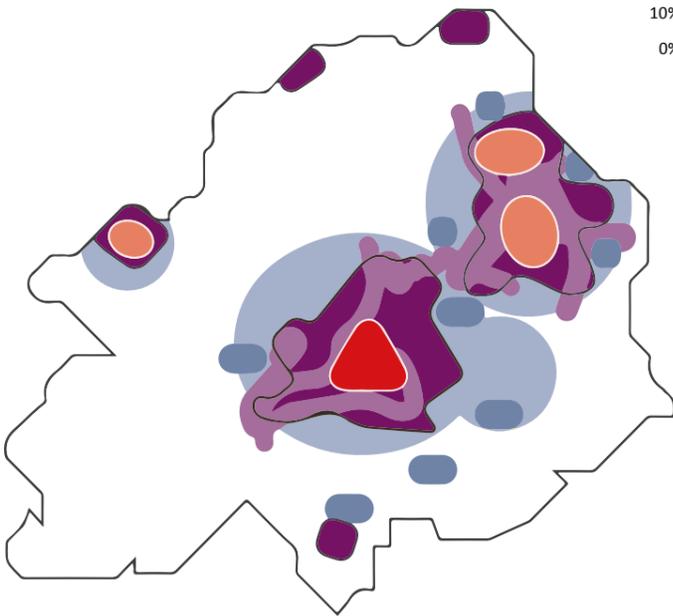
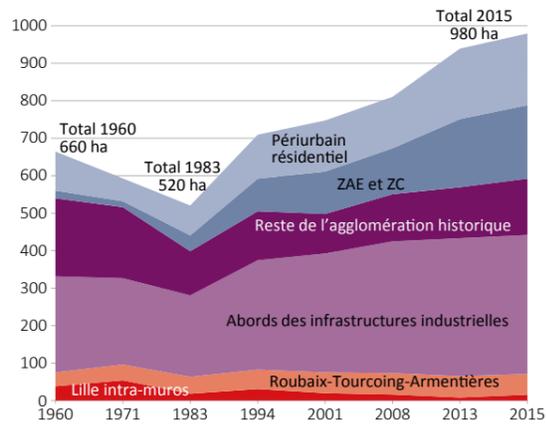
Éléments issus de l'étude « Une approche renouvelée des lieux vacants dans la métropole lilloise » - ADULM Avril 2019

Depuis le pic de la crise industrielle dans les années 1980, la surface du foncier vacant a augmenté fortement et de manière continue dans la métropole lilloise, passant de 500 à 1 000 hectares en 30 ans, soit 3,5 % du tissu urbain artificialisé.

Pour autant, les friches industrielles, notamment polluées, n'expliquent qu'une partie du phénomène. En effet, les terrains qui étaient déjà inoccupés il y a 30 ans, ou qui ont perdu leur usage depuis, représentent 2/3 de la surface vacante en 2015.

En termes d'équivalence, la surface actuelle de foncier délaissé ou en friche équivaut environ à la surface qui a été artificialisée entre 2008 et 2015.

Évolution de la surface foncière vacante dans l'agglomération depuis 1960 (en ha)



La vacance augmente mais elle se diversifie également.

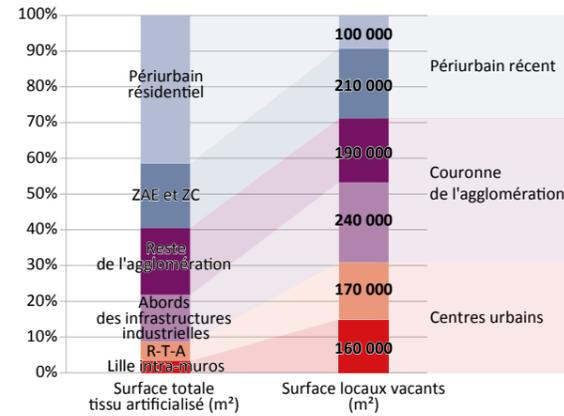
En 2016, environ 4% de la surface totale des locaux d'activités économiques étaient vacants depuis au moins 5 ans, soit environ 1 000 000 m², et environ 2,5% des logements étaient inoccupés depuis au moins 3 ans.

Les différents secteurs de la métropole sont très inégalement touchés par le phénomène.

La désindustrialisation, la pollution des sols, mais aussi les choix de localisation de l'économie actuelle et l'obsolescence territoriale expliquent pourquoi des espaces vacants se concentrent et perdurent sur certains territoires de la métropole, notamment aux abords des infrastructures de la période industrielle (voies d'eau et voies ferrées). Sur ces secteurs, le rythme constaté de développement de la vacance est deux fois plus rapide que le rythme de résorption de ces espaces (par le renouvellement urbain).

Les travaux effectués à l'échelle de la MEL se poursuivront à l'échelle du SCOT (MEL et Communauté de communes Pévèle Carembault - fin 2021/début 2022).

Répartition des locaux d'activités vacants depuis plus de 5 ans dans la MEL (2016)



Synthèse des différentes formes de vacance au sein de la métropole lilloise

Vacance foncière

Friches et délaissés urbains

Vacance résidentielle

Nombre de logements vacants depuis plus de 3 ans par carreau

- 1 à 2
- moins de 10
- 10 et plus

Vacance économique

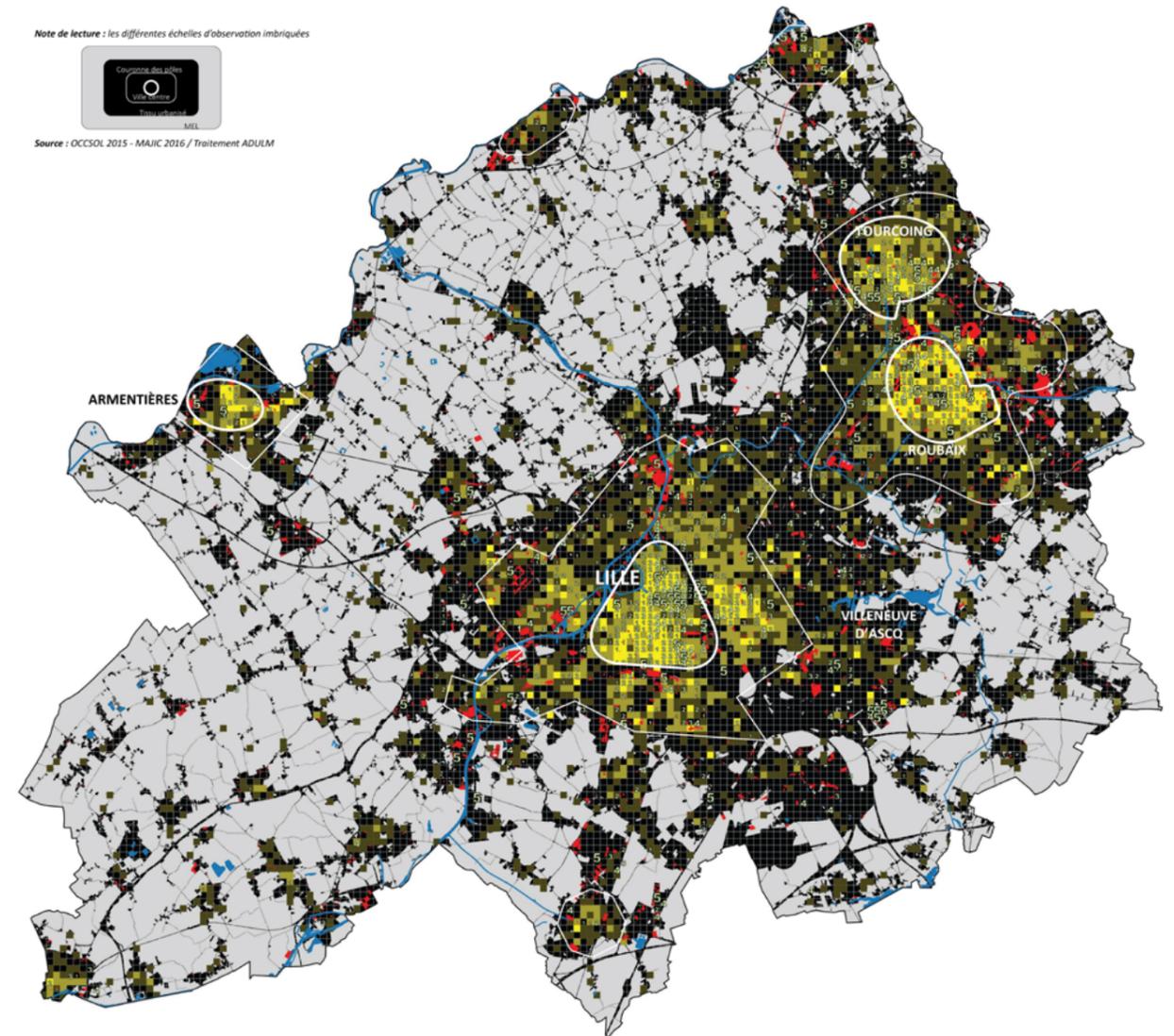
Surface des locaux économiques vacants depuis plus de 5 ans par carreau

- 1 moins de 100 m²
- 2 moins de 500 m²
- 3 moins de 1000 m²
- 4 moins de 2500 m²
- 5 2500 m² et plus

Note de lecture : les différentes échelles d'observation imbriquées



Source : OCCSOL 2015 - MAJIC 2016 / Traitement ADULM



"Une approche renouvelée des lieux vacants dans la métropole lilloise" - ADULM Avril 2019

LES OCCUPATIONS TEMPORAIRES

Éléments issus de l'étude « Urbanisme transitoire : paroles d'acteurs et retours d'expériences de la métropole lilloise » (janvier 2021)

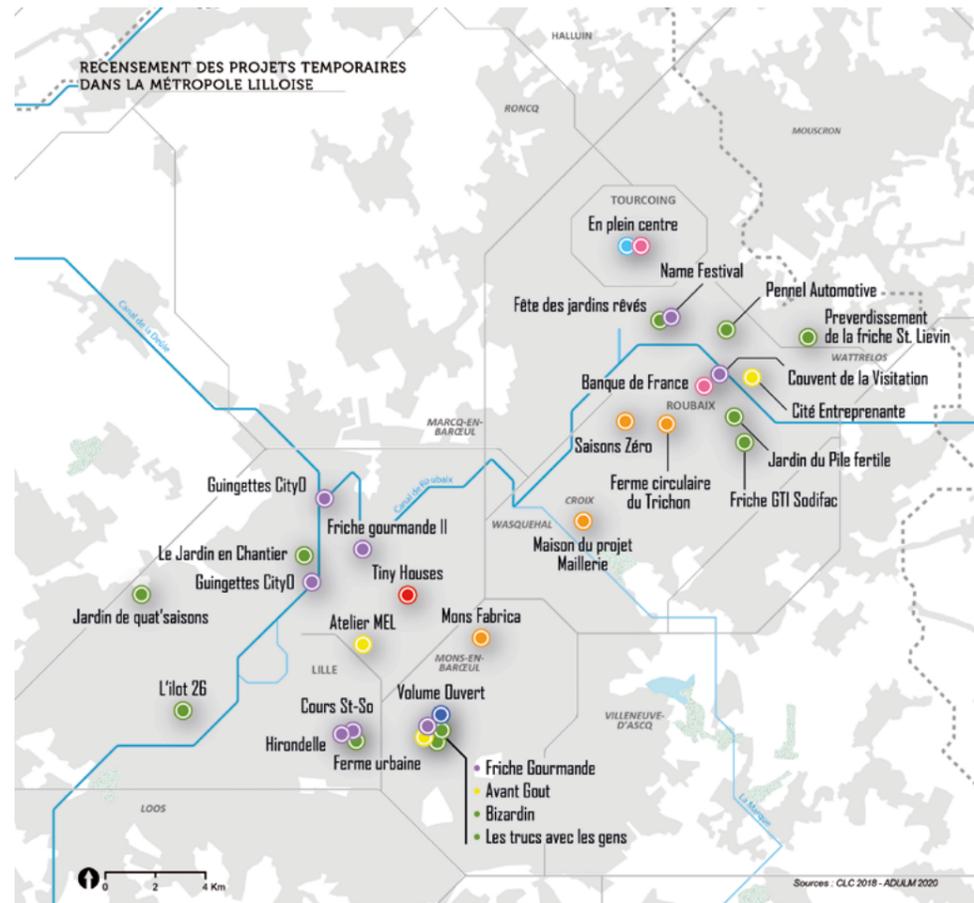
L'urbanisme transitoire englobe toutes les actions qui visent, sur des terrains ou bâtiments inoccupés, à réactiver la vie locale de façon provisoire, lorsque l'usage du site n'est pas encore décidé, ou le temps qu'un projet se réalise.

On constate depuis ces dernières années une multiplication des projets temporaires dans la métropole lilloise bien que la pratique reste émergente. La carte ci-dessous recense une vingtaine de projets temporaires sur la métropole lilloise dont la plupart sont actifs en 2020 ou démarrent tout juste. Ces projets sont répartis sur l'ensemble de l'agglomération et se caractérisent par une très grande diversité.

Cette pratique sur le territoire métropolitain est liée à plusieurs facteurs :

- une diversité de collectifs citoyens souhaitant investir des lieux vacants rapidement ;
- une sensibilisation croissante des acteurs institutionnels (aménageurs, collectivités, EPF) aux enjeux des projets temporaires ;
- l'émergence de nouveaux acteurs spécialisés dans l'urbanisme transitoire.

Recensement des projets temporaires dans la métropole lilloise

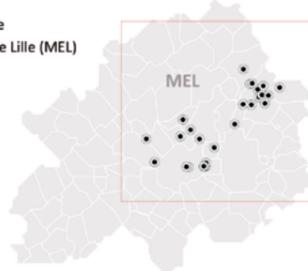


Usages des initiatives recensées depuis 2010

- Événementiel, loisirs, festif, sport
- Création, diffusion artistique
- Co-working, artisanat/production, fab/lab
- Commerce, marché, point de retrait, conciergerie
- Agriculture urbaine, pépinière, éco-pâturage, pré-verdissement
- Logistique, stockage, dépollution
- Hébergement d'urgence, logement
- Usages solidaires ou d'animation social, formation, éducation populaire
- Mixte, hybride

----- Frontière France/Belgique

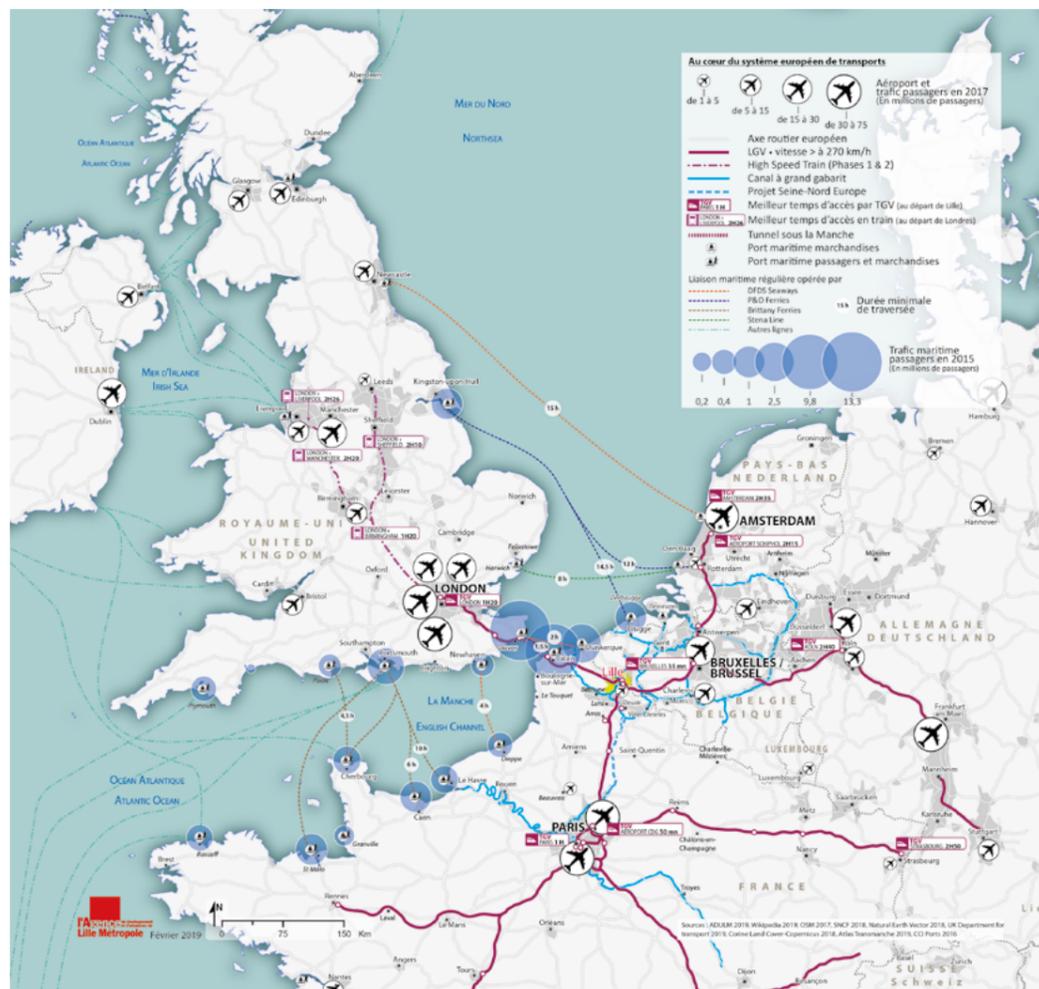
□ Métropole européenne de Lille (MEL)



Source : ADULM - Octobre 2020

ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE ET FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS

Le territoire du SCOT de Lille Métropole : au cœur du système européen de transports



Le territoire du SCOT de Lille Métropole est un nœud de transport stratégique au sein de l'Europe du Nord-Ouest enregistrant d'importants flux de marchandises et de personnes. Le renforcement de son accessibilité avec les principales métropoles françaises et européennes est indispensable pour l'ensemble des modes de transports (ferroviaire, routier, fluvial et aéroportuaire). Le SCOT identifie la nécessité d'assurer une meilleure fiabilité des temps de parcours, tant pour le trafic interne de l'agglomération que pour les trafics d'échanges.

Il fixe pour objectif de :

- garantir et améliorer l'accessibilité du territoire ;
- rendre les déplacements plus fiables et les réseaux d'infrastructures plus robustes ;
- concilier et sécuriser les différents flux et modes de déplacement.

Dans un contexte marqué par une prépondérance de l'utilisation de l'automobile individuelle, la mobilité des habitants tend cependant à évoluer ces dernières années. Tous les transports en commun urbains, interurbains et ferroviaires connaissent une augmentation, accompagnée par de fortes attentes des usagers en termes de confort, fiabilité et « lisibilité » des services de transport. Les changements radicaux dus au contexte (comme les tensions sur les finances publiques, la volatilité du coût du carburant, la prise de conscience des enjeux environnementaux...) ont amené le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole à faire de la mobilité un sujet central et à la repenser en cohérence avec un développement urbain plus durable pour le territoire.

LES CHOIX STRATÉGIQUES APPROUVÉS EN 2017

GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ À GRANDE ÉCHELLE

Le réseau routier structurant

- développer une gestion de la route afin d'optimiser la circulation routière (couloirs dédiés aux transports en commun, au covoiturage...) et garder l'opportunité de réaliser de nouvelles infrastructures routières ;
- offrir des itinéraires d'évitement du cœur métropolitain pour les flux de transit européens ;
- améliorer l'accueil des liaisons régionales ou internationales en car longues distances au sein du pôle Euraflandres.

Le hub ferroviaire métropolitain et régional : le site d'Euraflandres

- renforcer la desserte des trains grande vitesse vers Roissy, Zaventem et vers les métropoles voisines par des cadencements optimisés ou des navettes dédiées ;
- préserver l'opportunité foncière nécessaire pour la création d'un nouveau site de remisage des trains à grande vitesse à l'Ouest de Lille Europe ;
- préserver les TGV intersecteurs vers Strasbourg, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes, Rennes, etc.

Le transport aérien

- améliorer l'accessibilité en transports en commun vers l'aéroport via des services de transports collectifs.

Le transport de marchandises

- développer le transport de marchandises massifiées sur longue distance par le fer et le fluvial en prévoyant la mise à grand gabarit de la Deûle et de la Lys frontalière ;
- profiter de la réalisation du canal Seine-Nord Europe, des perspectives d'intensification des échanges économiques et de l'amélioration de la compétitivité du transport par mode fluvial ;
- préserver les sites existants ou potentiels en bordure de canal dédiés au développement d'activités économiques qui utilisent la voie d'eau ;
- développer les complémentarités et les articulations entre la plateforme Delta 3, les ports de Lille, les terminaux ferroviaires de Mouscron et Courtrai et la gare de Lomme-Déivrance.

ORGANISER LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE EURO-RÉGIONALE

L'étoile ferroviaire (Renforcer le réseau au bénéfice des déplacements internes et d'échanges vers et depuis les territoires voisins)

- conforter l'ensemble de l'offre de service ferroviaire, en particulier les dessertes transfrontalières (Lille-Roubaix-Tourcoing-Mouscron-Kortrijk, Lille - Pont de Bois - Baisieux et Tournai) ;
- développer de nouveaux services TER desservant le territoire sans passer nécessairement par Lille Flandres afin de décharger le nœud lillois ;
- développer de nouveaux services TER Merville-Armentières-Lille ;
- renforcer les liaisons entre Lille et l'ancien bassin minier.

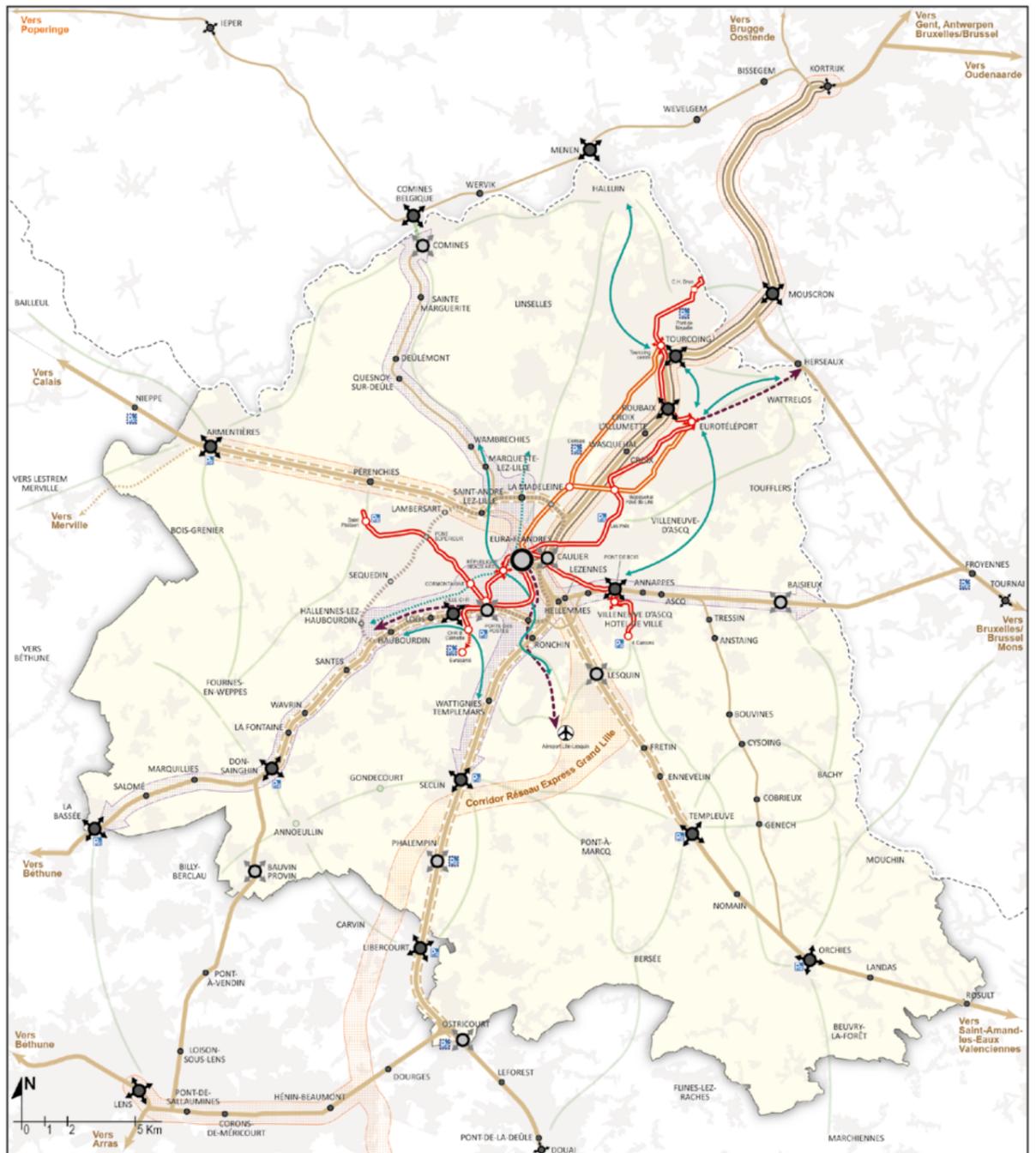
Les entrées TER du territoire

- renforcer les gares d'Armentières, Tourcoing et Roubaix comme portes d'entrées du territoire ;
- prévoir la création d'une nouvelle gare d'entrée d'agglomération TER au niveau de la Porte des Postes-Lille Sud ;
- préserver les emprises foncières qui pourraient être nécessaires à long terme à l'élargissement des principales branches ferroviaires d'entrée d'agglomération (Lille-Armentières, Lille-Don/Sainghin, Lille-Seclin-Osticourt, Lille-Templeuve) ;
- préserver l'emprise existante de la voie ferrée Orchies-Ascq dont l'exploitation doit être prolongée jusqu'à Pont de Bois, pour améliorer la desserte du secteur sud-est pévélois.

Le réseau routier structurant

- renforcer le réseau routier existant, pour exemple :
 - › nouveaux échangeurs prioritaires à Armentières ;
 - › aménager la RD700 en deux fois deux voies depuis la N227 jusqu'à la frontière franco-belge à Wattrelos ;
 - › aménager en priorité le barreau sud de la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO).
- adapter ou réaliser certaines infrastructures routières, pouvant elles-mêmes servir de support à la desserte en transports en commun (bus à haut niveau de service) ou au covoiturage.

Développer l'usage des transports en commun et conforter l'intermodalité - 2030 et au-delà



Transport ferroviaire

- Etoile ferroviaire à optimiser ou renforcer
- Préservation de la capacité d'élargissement du faisceau ferroviaire
- Conforter et améliorer les liens ferroviaires : Lille - Kortrijk - Roubaix pour tendre vers un lien rapide eurométropolitain
- Principe de liaison rapide Lille-Bassin Minier (schéma régional des transports et mobilités)
- Réouverture à l'étude de ligne ferroviaire (ex. : Armentières - Mervillé)
- Ceinture ferroviaire de Lille Utilisation potentielle

Transport urbain

- Métro - Ligne 1 et 2
- Projet de prolongement du métro
- Ligne de tramway
- Transports en commun structurants
- Bus à Haut Niveau de Service à conforter et optimiser
- Lignes potentielles de bus à Haut Niveau de Service

Transport interurbain

- Pôle bus structurant
- Principe de rabattement à renforcer ou étudier

Autres symboles :

- Pôle gare «Eura-Flandres»
- Gare ou pôle intermodal principal / potentiel
- Halte ou arrêt TER existant
- Halte ou arrêt TER potentiels
- Préserver la possibilité d'aménagement
- Pôle d'échanges urbains principaux à conforter
- Point de maillage structurant du réseau
- Parking relais structurant d'entrée d'agglomération
- Parking relais structurants potentiels ou à étudier
- Tram-train
- Corridors d'étude des trois premières lignes

Source : Carte du DOO, approuvé en février 2017

ASSURER LA FLUIDITÉ INTERNE DU TERRITOIRE

Rendre le réseau routier à tous les utilisateurs

- partager l'espace urbain (rues, places, axes d'entrées et liaisons intercommunales) pour l'ensemble des usagers ;
- assurer une desserte tous modes, dans les cœurs d'agglomération et leurs grands secteurs de développement urbain, en privilégiant les continuités cyclables et piétonnes.

Cet objectif concourt au développement de la ville des proximités et à répondre aux enjeux de transition écologique. Cela permet d'exprimer la forte potentialité du développement des déplacements de proximité par les modes actifs sur le territoire.

Faire des infrastructures des supports d'urbanité

- réconcilier ville et voirie où l'enjeu d'un rapprochement est important afin d'améliorer les relations inter-quartiers, les déplacements de courtes distances au bénéfice d'un meilleur cadre de vie ;
- réduire les vitesses, intégrer les infrastructures aux paysages urbains et par l'évolution des caractéristiques autoroutières de certaines voies à des caractéristiques de boulevard urbain (exemple du «Grand Boulevard», du boulevard de l'Ouest sur Villeneuve-d'Ascq) ;
- repenser l'insertion (couverture, passerelles, mesures anti-bruit, meilleure intégration paysagère...) des autoroutes mais également des N356, N227 et D652, dans leurs traversées urbaines pour favoriser la qualité urbaine et le cadre de vie ;
- réaliser ponctuellement certains contournements.

Conforter le rôle urbain du train

- renforcer l'offre ferroviaire dans les gares existantes ;
- présERVER la desserte ferroviaire dans une vision de complémentarité d'offre avec les transports collectifs urbains.

Optimiser et mailler le réseau de transport public urbain pour conforter l'intermodalité

- conforter certaines infrastructures existantes ;
- aménager des infrastructures plus capacitaires en fonction de l'évolution de la fréquentation des différentes lignes de bus ;
- intégrer les gares et pôles d'échanges intermodaux dans leur environnement urbain en permettant d'améliorer l'accessibilité à pied et à vélo.

Maîtriser l'emprise du stationnement

- favoriser le stationnement au sein du bâti plutôt que sur l'espace public ;
- limiter la création d'offre sur le lieu de travail ;
- inciter à une mutualisation des usages pour favoriser un aménagement économe en foncier (regroupements des offres de stationnement dans les zones d'activités et commerciales par exemple) ;
- présERVER et conforter les parcs relais existants et veiller à implanter les parkings relais surveillés (P+R) de façon à être interconnectés avec des réseaux de transports en commun.

Développer la « cyclabilité » et la « marchabilité »

- poursuivre le maillage du réseau cyclable et piétons en aménageant un réseau continu et sécurisé (pistes, bandes, ouvrages de franchissement, stationnement, zones 30, zones de rencontre, voies piétonnes...);
- relier les grandes entités urbaines de la métropole, proposer un accès direct aux cœurs des villes et aux grands pôles générateurs ;
- mieux articuler le développement territorial (logement, foncier économique, loisirs, etc.) avec l'offre en transports publics ;
- repenser l'espace public au service des modes doux afin d'améliorer les conditions de sécurité et de confort pour les usagers.

CHIFFRES CLÉS ET ÉLÉMENTS MARQUANTS 2017-2020

JUIN 2019 :

Adoption du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) de la MEL

En s'appuyant sur les réseaux lourds déjà existants (métro, tramway et voies ferrées), ce document fixe la feuille de route de la MEL en matière de nouvelles grandes infrastructures structurantes de transports collectifs à horizon 2035.

Il propose aussi de travailler sur les liaisons avec les territoires qui l'entourent grâce au réseau ferré régional pour lequel il ambitionne un niveau de service renforcé et une meilleure articulation avec les réseaux métropolitains en étudiant la création « d'un véritable Réseau Express Régional (RER) métropolitain élargi à l'Eurométropole et au bassin Minier ».

Dans ce cadre a été lancé, par délibération en date du 18 décembre 2020, une étude d'opportunité du déploiement de services express métropolitains sur l'étoile ferroviaire de Lille (réalisation à long terme d'un réseau express à l'échelle de l'aire métropolitaine lilloise qui contribue à proposer un « choc d'offre ferroviaire pour doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains »).

DÉCEMBRE 2020 :

Lancement de l'élaboration du Plan de mobilité (PDM) de la MEL

Le PDM, dont l'approbation est envisagée fin 2022, remplacera l'actuel PDU (Plan de Déplacements Urbains de la MEL), conformément à la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Approbation du schéma cyclable de la Pévèle Carembault

La stratégie en matière de mobilité s'articule autour de plusieurs enjeux et notamment le développement de l'intermodalité sur les gares TER du territoire, l'amélioration de l'accessibilité à la MEL et les principaux bassins d'emploi par le car, le développement des mobilités alternatives puis la mise en place d'une gouvernance supra communautaire avec les territoires voisins.

Dans un esprit de co-construction, la mise en œuvre du schéma cyclable se décline au niveau communal par le biais d'un contrat cyclable qui définit les aménagements à réaliser ainsi que les modalités de financement et d'interventions des différentes parties. Ce contrat cyclable signé entre la CCPC et chacune des 38 communes membres sera établi dans le courant de l'année 2021.

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DES TERRITOIRES VOISINS

Évolution des flux journaliers domicile-travail

À destination et sortant du territoire du SCOT de Lille Métropole vers les SCOT voisins 2012-2017 (Source : Insee Rp 2017 - Fichiers détails Mobilités Professionnelles / Traitement : ADULM 2021)

Résidents SCOT de Lille Métropole vers SCOT voisins (27 200 flux)



Entre 2012 et 2017, les migrations journalières vers les SCOT voisins ont augmenté de 2,1%, soit **+ 560 flux**.

Ces migrations voisines représentent **78% des flux sortants**, les flux restants allant principalement vers le reste de la région.

En 2017, sur les 27 200 migrations journalières domicile-travail sortant du SCOT vers les territoires de SCOT voisins, **9 350 flux** se dirigent vers le territoire du SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin, puis **6 350 flux** vers le SCOT du Valenciennois, **soit respectivement 34,2% et 23,3%**.

Ces déplacements se font majoritairement en voiture : **91,1% de part modale, 7,4%** en moyenne pour les transports en commun (TC).

À noter : la part TC parmi les déplacements, quel que soit le territoire voisin de destination, a baissé (8 % des flux en 2012).

Globalement, cela confirme les statistiques observées en 2012 : sur les 26 644 déplacements flux sortants, **34,5%** étaient à destination du territoire du SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin et 21,8% vers le territoire du SCOT du Valenciennois.

Les flux domicile-travail au quotidien ont tous augmenté vers les territoires voisins, sauf vers le territoire du SCOT Flandre Lys et le SCOT de l'Artois.

Résidents SCOT voisins vers le territoire du SCOT de Lille Métropole (79 000 flux)



Entre 2012 et 2017, les migrations journalières venant des SCOT voisins ont augmenté quel que soit le territoire, au global, + 6,1%, soit **+ 4 606 flux**.

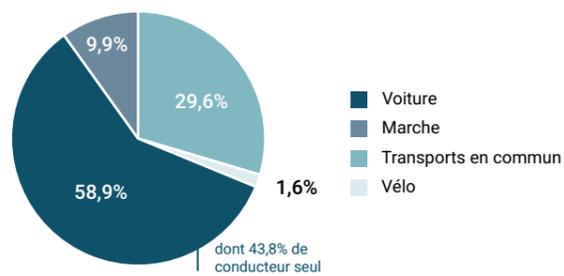
En 2017, sur les 79 000 migrations journalières domicile-travail entrants sur le territoire du SCOT depuis les territoires de SCOT voisins, 23 550 flux viennent du territoire du SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin, puis 17 000 du SCOT Flandre et Lys, soit respectivement 29,7% et 21,5% des flux.

Ces déplacements se font majoritairement en voiture : 82,6% de part modale, 16 % en moyenne pour le TC.

À noter : la part TC parmi les déplacements s'est maintenue à 16% entre 2012 et 2017, mais cette part a diminué pour les migrations journalières venant du territoire du SCOT du Grand Douaisis (passant de 19,2% à 16,5%).

Part modale des déplacements à l'échelle de la MEL

MEL 2016 (via Mémo mobilité / enquête ménages déplacements de 2016) :



Entre 2006 et 2016, la métropole lilloise a vu la part modale de l'utilisation de la voiture augmenter de **2 points**. La part modale du vélo est, elle, en stagnation, celle de la marche est en baisse de près de 2 points.

Cependant, depuis 2016, la mise en place de politiques publiques pour favoriser la pratique du vélo (v'lille, aide à l'équipement de la part des collectivités...) et le développement du maillage du réseau cyclable sont à souligner :

- à l'échelle de la MEL, entre 2017 et 2019, **le nombre de cyclistes a augmenté de 20%** (source CEREMA, sur 17 lignes de comptage) ;
- entre 2016 et 2020 : **50 km** de pistes et bandes sur voirie ont été réalisées ; **250 km** de rues en circulation apaisée ont été aménagées.

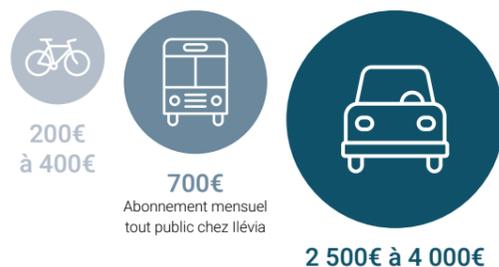
V'Lille

Sources : Ilévia 2017



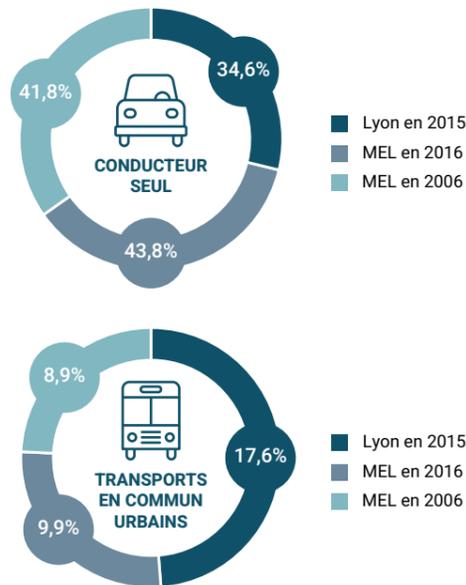
Coût des modes de déplacements par an

Sources : Covivo - FUB - Ilévia



Part modale de l'utilisation des transports

Selon l'Enquête Ménages Déplacement



Nombre de déplacements quotidiens en fonction du motif et son évolution entre 2006 et 2016

(Source : enquête ménages/déplacements de la MEL en 2016)

La portée moyenne d'un déplacement en voiture est de **6,4 km**, mais 50 % de ces déplacements ont une portée inférieure à **2,8 km**.

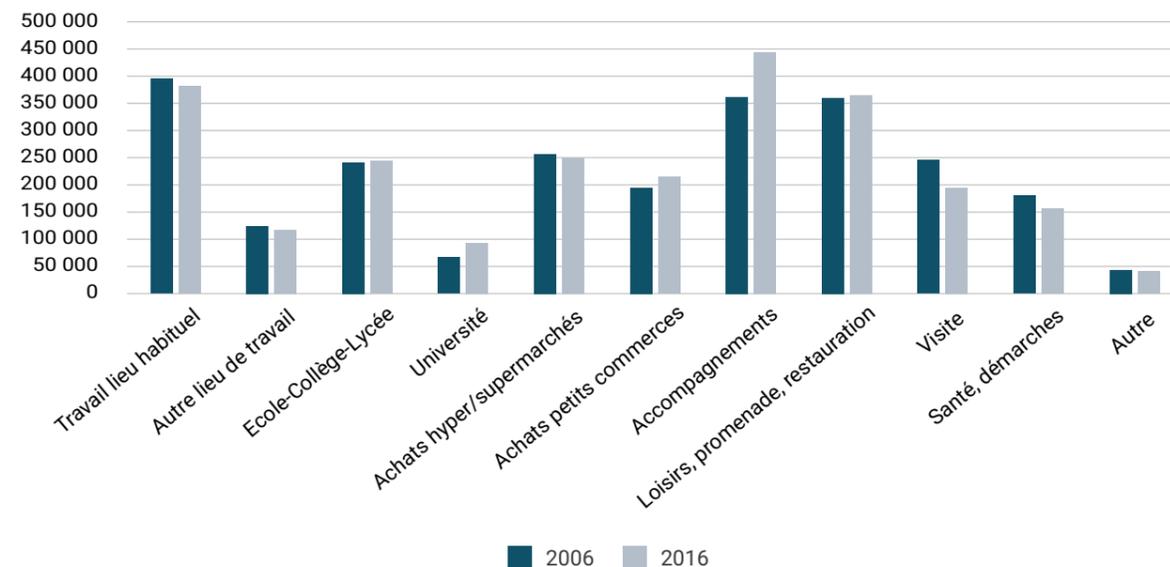
La portée moyenne d'un déplacement avec Ilévia (Transpôle lors de l'EMD) est de **7,6 km**, et 50 % des déplacements ont une portée inférieure à **3,6 km**.

En 2016, le principal motif de déplacements est « les accompagnements » (en forte progression depuis 2006, + 83 000 déplacements quotidiens supplémentaires). **43%** des accompagnements se font pour aller déposer les enfants à l'école maternelle et primaire. Ces déplacements se font à **46% à pied et à 45,2% au volant d'une voiture**.

Le motif de déplacements lié à l'activité des universités est en forte hausse depuis 2006 : **+ 27 000 déplacements quotidiens**. Tout comme le motif « achats petits/moyens commerces (et marchés) » qui augmente de **10%** pour atteindre un total de **216 000 déplacements quotidiens** (à savoir qu'ils se rapprochent de plus en plus du motif hypermarchés / supermarchés qui connaissent une légère baisse d'1% et sont à 252 000 déplacements quotidiens).

Entre 2006 et 2016, les évolutions en baisse concernent : la visite auprès des parents et amis, les déplacements pour la santé, ainsi que les déplacements liés au lieu de travail.

Évolution entre 2006 et 2016 du nombre de déplacements selon les motifs de déplacements



Transports en commun

187 millions de voyageurs / an sur le réseau de transports en commun

730 000 voyages quotidiens

112 millions de voyageurs ont utilisé le métro de Lille en 2016

13 millions de voyageurs ont utilisé le tramway en 2016

Transports de marchandises

Part modale de l'utilisation des transports

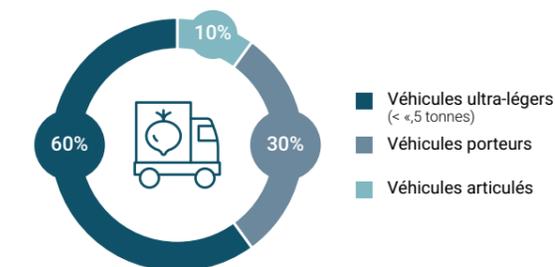
Enquête Ménages Déplacement, source : Freturb Cerema 2017



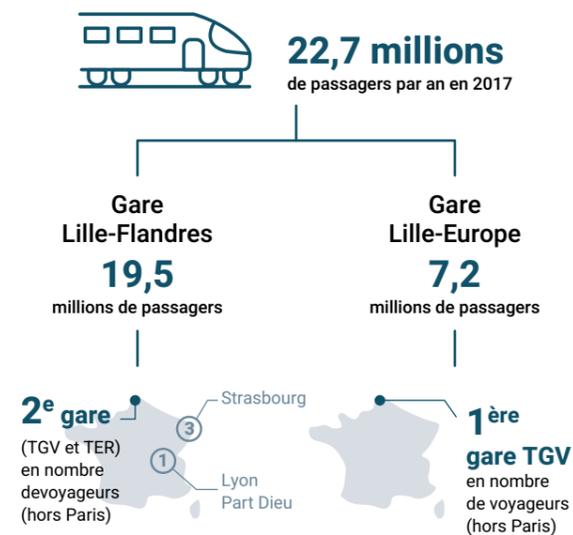
580 000 mouvements* / semaine à l'échelle de la MEL
25% des mouvements hebdomadaires concentrés sur la zone Lomme-Lille-Hellemmes

Utilisation des véhicules motorisés pour le transport de marchandises

Source : Freturb Cerema 2017



Une métropole connectée



Montées et
descentes
par jour :

106 000
sur les 39 gares TER
de la MEL en 2018
Moyenne par jour sur une semaine
type du lundi au vendredi



+11,8%
entre 2015 et 2018
Sources : MEL - région Hauts-de-France

Ces dernières années, les gares d'entrée du territoire ont fait l'objet d'aménagements structurels et urbains afin de renforcer leur multimodalité, leur pratique et leur visibilité.

Gare d'Armentières

- construction d'un véritable pôle multimodal de la métropole, avec la création d'une gare routière et d'un parking en silo de 450 places de stationnement.

Gare de Roubaix

- création d'un parking mutualisé à côté de la gare d'environ 400 places en 2017 ;
- aménagement, depuis l'été 2020, de l'espace public avec piétonisation du parvis ;
- lien avec le Projet CAMPUS GARE en cours : projet mitoyen à la gare (comprenant habitat, bureaux, logements étudiants, amélioration des espaces publics, création de parking, etc.).

Gare de Tourcoing

- lancement de la requalification des espaces de la gare incluant la création d'un P+R, la rénovation du bâtiment voyageur de la gare SNCF ;
- amélioration et aménagement de l'espace public (chantier de la place Sémard débuté en 2020).

Gare de Seclin

- aménagement d'un pôle d'échange multimodal avec la création dans un premier temps d'un parking relais avec près de 300 places et d'un parking à vélo ;
- améliorations des voies et espaces publics aux alentours de la gare ferroviaire.

Autres gares

- des travaux ont été effectués en gare d'Orchies, d'Ostricourt, de Phalempin et de Templeuve-en-Pévèle afin que ces centralités deviennent progressivement des pôles d'échanges multimodaux ;
- sur chaque gare, la création de parking relais, incluant des places dédiées au covoiturage, la mise en place de bornes de rechargement pour voitures électriques et des locaux sécurisés à vélos ont été installés. Les espaces publics ont été requalifiés et des accès ont été réaménagés afin de mieux partager la voirie entre la voiture et les modes actifs.

Évolution du taux de motorisation des ménages



Entre 2012 et 2017, le taux de motorisation des ménages (au moins un véhicule) a augmenté de 0,5 point, pour atteindre **76,2%**, soit **414 800 ménages équipés** (+20 605 ménages par rapport à 2012).

- territorialement, en 2017, c'est la CCPC qui a le taux de motorisation le plus élevé (**90,8% des ménages**) contre 75,2% sur la MEL ;
- à l'échelle de la MEL, dans le détail, le territoire lillois est le moins motorisé (**59,3% des ménages**), puis le territoire roubaisien (74,6% des ménages), les autres territoires restent au-dessus de la moyenne de la MEL ;
- seul le territoire Est marque un taux de motorisation en recul (-0,8 pt entre 2012 et 2017).



Sur cette même période, la part des ménages ayant au moins 2 voitures a augmenté de 0,7 pt, pour atteindre **29,2% des ménages, soit 158 900 ménages équipés** (+ 10 800 ménages).

- la part des ménages ayant au moins deux voitures augmente partout sauf à l'échelle du territoire tourquennois ;
- la CCPC et les Weppes présentent la part des ménages la plus élevée (**49,8% et 43,3%**), les territoires lillois (**12,4%**), et roubaisien (**26,8%**), à l'inverse, ont le moins de ménages ayant au moins 2 voitures, et sont en dessous de la moyenne de la MEL (**27,7%**).

RÉPONDRE AUX BESOINS EN HABITAT DANS UNE DYNAMIQUE DE SOLIDARITÉ



Immeuble de bureau et de logement, Porte de Valenciennes, Lille ©MEL

Le SCOT indique que, pour répondre aux besoins de ses habitants et accompagner l'ambition d'un regain d'attractivité de Lille Métropole, il est nécessaire de proposer une offre de logements cohérente en termes de quantité, de qualité et de diversité, tenant compte des évolutions sociétales et des enjeux posés par la transition énergétique.

La production d'une offre nouvelle de logements s'établira à la fois par la construction neuve mais également par la réhabilitation, la remise sur le marché de logements anciens et la transformation de bâtiments affectés à d'autres usages.

Il s'agit de développer l'attractivité résidentielle, de favoriser des parcours résidentiels fluides, de réduire la spécialisation socio-économique des territoires et répondre aux besoins non satisfaits en termes de logements sociaux et de logements abordables. Il s'agit, en outre, de répondre aux exigences de la loi en vigueur en matière de logements sociaux.

LES CHOIX STRATÉGIQUES APPROUVÉS EN 2017

ASSURER LES PARCOURS RÉSIDENTIELS PAR UNE OFFRE ADAPTÉE ET DIVERSIFIÉE

Créer de nouveaux logements pour un développement harmonieux



130 000 logements neufs

Construire 130 000 logements d'ici vingt ans (6 500 logements neufs en moyenne par an entre 2015 et 2035) pour répondre aux besoins de la population.

Maintenir à minima la population existante dans chaque commune, en tenant compte de trois phénomènes observés :

- la diminution de la taille moyenne des ménages (il faut davantage de résidences principales pour loger le même nombre d'habitants) ;
- le remplacement des logements détruits ou ayant changés d'usage (le renouvellement du parc de logements) ;
- la fluidité du marché (au regard d'un volume plus ou moins important de logements vacants).

Accueillir de nouveaux habitants selon les principes de l'armature urbaine du SCOT :

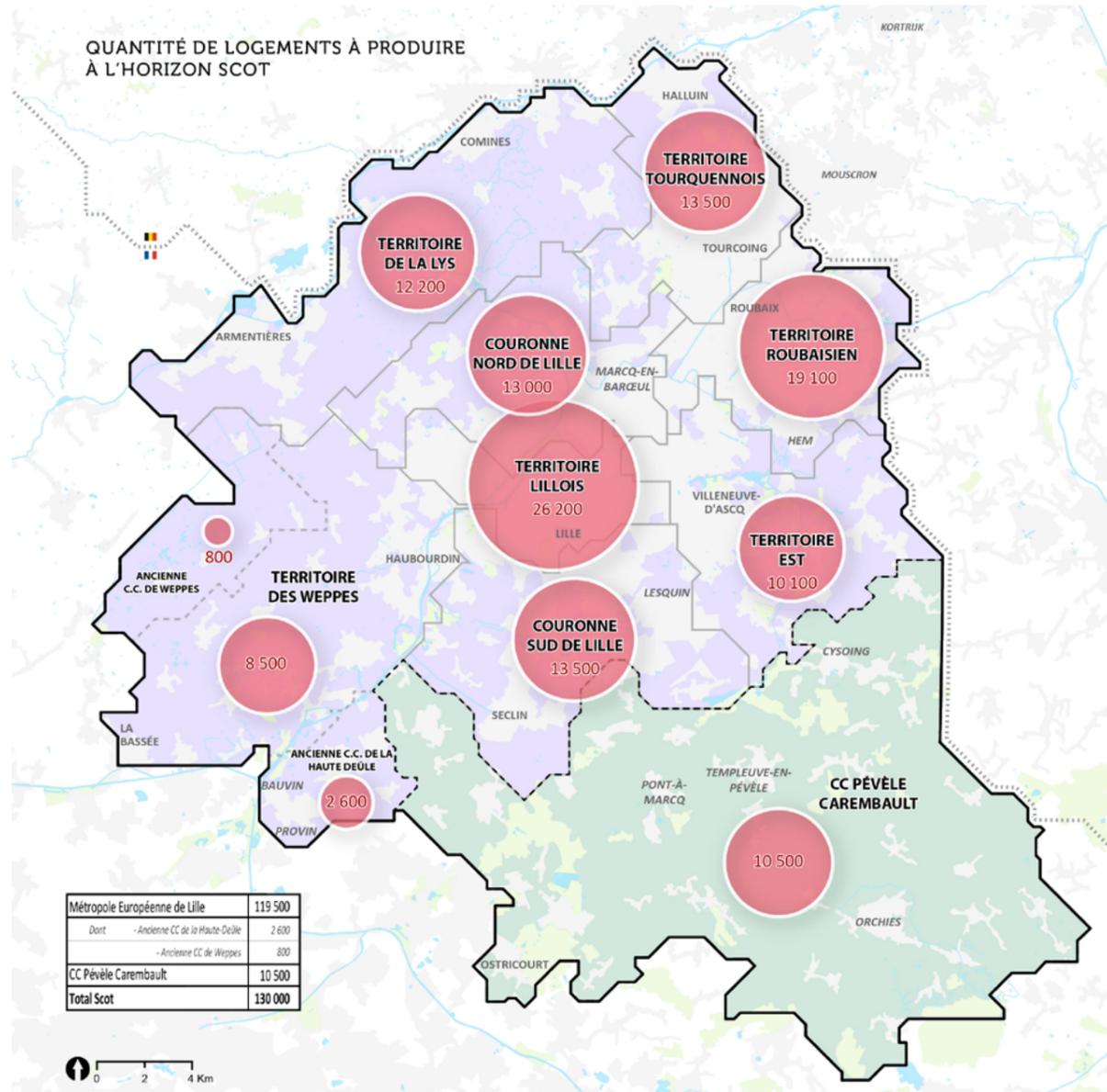
- prioriser les centralités les mieux dotées en équipements et transports en commun ;
- ajuster certains objectifs territoriaux en tenant compte de leur attractivité actuelle.

Cette production de logements doit répondre aux besoins de mixité (mode d'occupation, typologie et taille de logements...) et doit s'implanter selon l'armature urbaine définie.

L'implantation de cette offre de logements, quelle qu'elle soit, doit tenir compte de :

- l'accessibilité aux transports collectifs ;
- la proximité des services et des équipements publics (enseignement, santé...);
- la connexion aux centralités (commerces, services de proximités...);
- du renforcement de l'offre de logements prioritairement au sein des villes d'appui, en respectant l'équilibre sur l'ensemble du territoire ;
- développer une offre de logements qui garantisse les parcours résidentiels ascendants.

Le SCOT fixe des objectifs de nouveaux logements à l'horizon 2035 par intercommunalité. Au sein de la MEL, la répartition par territoire des objectifs de logements est affichée à titre indicatif, ce qui permet à la MEL de les préciser dans le cadre du PLU et du PLH. L'objectif de logements à créer en Pévèle Carembault est indiqué pour l'ensemble des communes.



Logements à produire à l'horizon du Scot de Lille Métropole
(en nombre)



Source : ADULM - Janvier 2021

Densifier les tissus résidentiels en harmonie avec leur contexte urbain

Mieux connaître et qualifier les tissus urbains résidentiels

- intégrer une dimension morphologique au sein des réflexions d'aménagement par une description systématique du type de tissus urbains (s'appuyer sur les catégories indicatives proposées dans l'Atlas des tissus urbains).

Produire des formes résidentielles nouvelles, variées, et contextualisées au tissu urbain, plus ou moins denses (en renouvellement urbain comme en extension)

- résoudre les situations de sous-densité sans pour autant générer des formes urbaines en rupture avec le tissu bâti environnant ;
- offrir, en tissu urbain compact, des respirations dans la ville par des projets urbains dé-densifiés ;
- connecter davantage les quartiers, les îlots (traitement des espaces publics, développer des typologies innovantes d'habiter...).

Développer une offre résidentielle abordable, adaptée et diversifiée

Favoriser l'offre de logements abordables

- proposer des logements en accession à la propriété à des prix abordables.

Garantir la production de logements sociaux : atteindre un objectif de 40 000 logements

- développer une offre nouvelle de logements sociaux au sein des centres-bourgs et centres-villages au service des parcours résidentiels des ménages ;
- privilégier les villes d'appui et les villes relais en tant que secteurs de centralité permettant aux ménages les plus modestes d'accéder aux services de proximité et de mobilité.

Produire des typologies de logements diversifiées pour assurer le parcours résidentiel

- permettre, par les documents d'urbanisme la production de logements diversifiés : logements sociaux, logements locatifs privés, logements en accession à la propriété... ;
- diversifier les logements, également en termes de typologies de bâti : logements en appartement, maisons familiales, résidences de plain-pied, logements intermédiaires, etc.

Permettre l'accès au logement des jeunes

- répondre à minima aux besoins en logement des étudiants les plus démunis, soit 4 000 logements ;
- intégrer durablement cet objectif de 4 000 logements dans la ville dans un souci de mixité et afin d'accompagner les territoires dans leur effort de diversification de leur parc de logements.

Promouvoir une offre nouvelle de logement adapté au vieillissement

- développer globalement un « habitat favorable au vieillissement » inséré dans un tissu urbain mixte, pour lequel la proximité des transports en commun, de l'offre médicale et des commerces est un critère de localisation important.

Assurer l'accueil et l'habitat des gens du voyage en accord avec le schéma départemental

- identifier les secteurs d'implantation des aires permanentes d'accueil en fonction de l'évaluation des besoins et de l'offre existante.

Développer des solutions adaptées au mal-logement

- permettre aux personnes sans abri ou mal logées d'accéder durablement à un logement digne et adapté ;
- porter, via les politiques d'habitat concertées, une attention à l'offre de logements en direction des publics les plus fragiles ;
- inciter à une gestion locative adaptée et à un suivi des personnes les plus marginalisées ;
- veiller à une bonne répartition spatiale et structurelle de cette offre par les PLH.

S'ENGAGER EN FAVEUR D'UNE RÉNOVATION AMBITIEUSE DU PARC DE LOGEMENTS

Améliorer la qualité et la performance énergétique du parc ancien

- améliorer la qualité globale de l'habitat dans la métropole en accord avec les documents cadres en la matière (Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie et plan climat-énergie territorial) ;
- lutter contre le phénomène croissant de précarité énergétique des ménages.

Promouvoir un habitat digne et intervenir sur le recyclage des logements vacants

- favoriser et soutenir les actions innovantes ou expérimentales favorisant le recyclage des logements vacants et leur remissur le marché ;
- estimer le volume de logements inconfortables ou indignes ;
- identifier les situations d'habitat fortement dégradé et sans confort ;
- développer des actions territorialisées via notamment les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) ;
- créer des synergies avec les acteurs de l'habitat ;
- porter des efforts financiers de réhabilitation.

NB : Les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) doivent fixer des objectifs chiffrés répondant à ces ambitions et contribuer au lancement de démarches de planification énergétique (études territoriales plus fines, énergies locales renouvelables et réseaux adaptés) et de conseil (outils d'aide à la décision, audits...).

LUTTER CONTRE LES INÉGALITÉS SOCIOESPATIALES

Promouvoir la mixité sociale

- produire des logements sociaux prioritairement en dehors des quartiers en politique de la ville ;
- rééquilibrer l'offre dans les secteurs concentrant des logements dégradés en propriété occupante en accompagnant la réhabilitation des logements et en incitant l'implantation de nouvelles opérations, y compris privées.

Impulser une dynamique de redéveloppement économique

- définir une politique foncière et immobilière donnant la priorité au maintien et au développement des activités économiques en ville, au plus près des habitants, des services et des équipements notamment dans les quartiers en politique de la ville ;
- conforter les centres-villes et les grands projets à dominante économique situés en secteur de renouvellement urbain (Union, Lainière, Blanchemaille, Euratechnologies, Eurasanté, etc).

Déployer des stratégies en matière de mobilité et agir sur le cadre de vie

- améliorer les conditions de mobilité et d'accès par les transports en commun et le développement de l'accessibilité « vélo » ;
- concevoir des espaces publics comme des espaces de respiration et de valorisation de la nature en ville ;
- agir sur la gestion transitoire des friches et des délaissés urbains qui ont un fort impact sur l'image globale d'un quartier ;
- appuyer des études d'opportunité sur l'implantation des équipements de rayonnement.

CHIFFRES CLÉS ET ÉLÉMENTS MARQUANTS 2017-2020

FÉVRIER 2018 :

Démarche PLH – MEL :

Engagement de la procédure d'élaboration d'un nouveau Programme Local de l'Habitat (PLH3) par délibération. Ce dernier remplacera le PLH actuel, adopté en 2012 et prolongé de 2 ans jusqu'en décembre 2020.

LES CONSTRUCTIONS DE LOGEMENTS

Nombre de logements commencés/construits par type entre 2007 et 2018

Sources : Sitadel

Entre 2007 et 2018, près de 72 400 logements ont été construits à l'échelle du territoire.

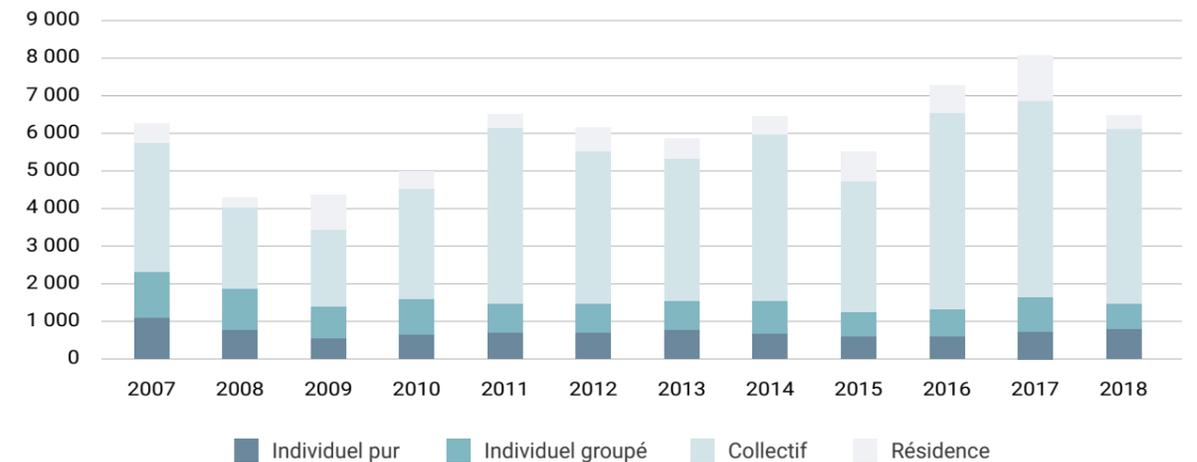
Ce rythme de construction tend à la hausse ces dernières années, puisque qu'entre 2015 et 2018 (année d'entrée en application des objectifs et orientations du SCOT de Lille Métropole), en moyenne 6 866 logements ont été construits par an, contre 5610 entre 2007 et 2014.

Au regard des objectifs de production de logements posés par le SCOT entre 2015 et 2035 (130 000 logements à produire, soit 6500 logements/an), sur ces dernières années (depuis 2015), les objectifs sont atteints.

Sur 11 ans, près de 2/3 des logements construits sont du collectif (64%), et ces dernières années ce taux s'est même renforcé puisqu'entre 2015 et 2018, il atteint 68%.

Parallèlement, entre 2007 et 2018, on constate une baisse régulière des logements individuels (purs ou groupés).

À noter que les logements en résidences ont augmenté de près de 50% sur ces 11 années, pour atteindre en 2018, 11,7% des constructions. Entre 2015 et 2018, ce type de construction est devenu supérieur au nombre de logements individuels pur ou groupés construits.



Part des logements construits entre 2007 et 2018 répartie selon l'armature urbaine du SCOT

Sur 11 ans, 70% des logements construits le sont au sein de l'agglomération centrale (76% entre 2015 et 2018).

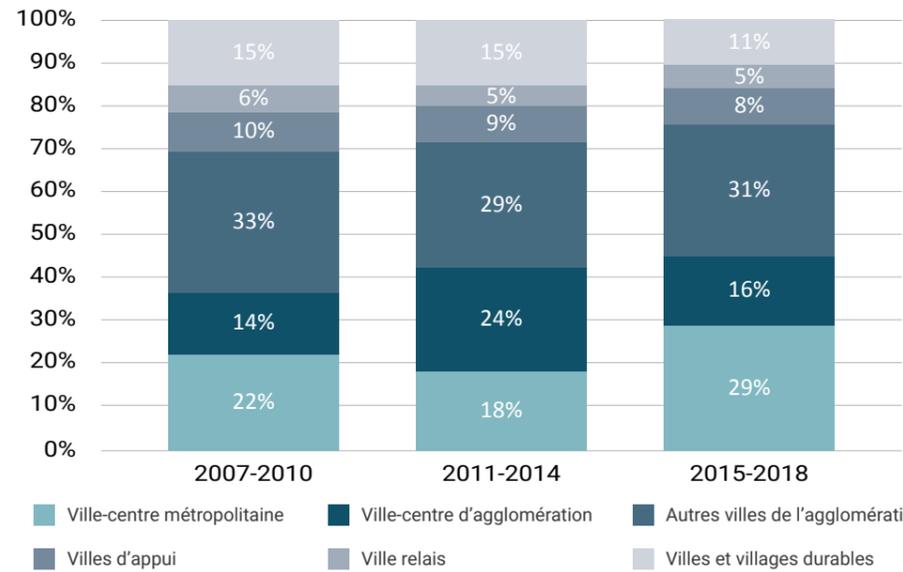
Cette construction est portée depuis 2015 par Lille (ville-centre d'agglomération) et les autres villes de l'agglomération.

Au sein de la couronne métropolitaine, ce sont les communes des villes et villages durables qui ont construit le plus de logements.

Les villes-centre d'agglomération (Armentières, Ville-neuve d'Ascq, Roubaix et Tourcoing) ainsi que les villes et villages durables ont observé entre les périodes 2011-2014 et 2015-2018 une baisse du rythme de la construction de logements : respectivement (-27% et -21,1%).

Évolution du nombre de logements construits/commencés par territoire (CCPC, MEL couronne Nord...) entre 2007-2014 puis 2015-2018 et comparaison avec les objectifs annuels du SCOT 2015-2035

Si globalement, entre 2015 et 2018, les objectifs en terme de production de logements sont atteints (6 866 logements par an en moyenne), des disparités par territoire existent.

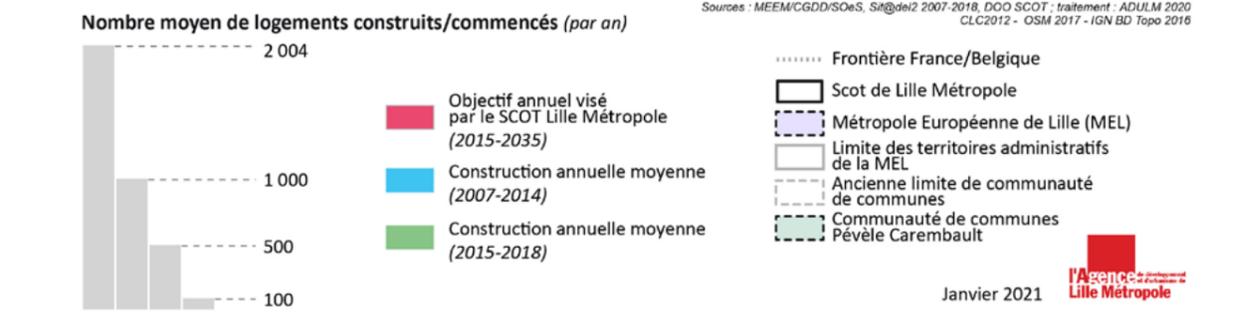
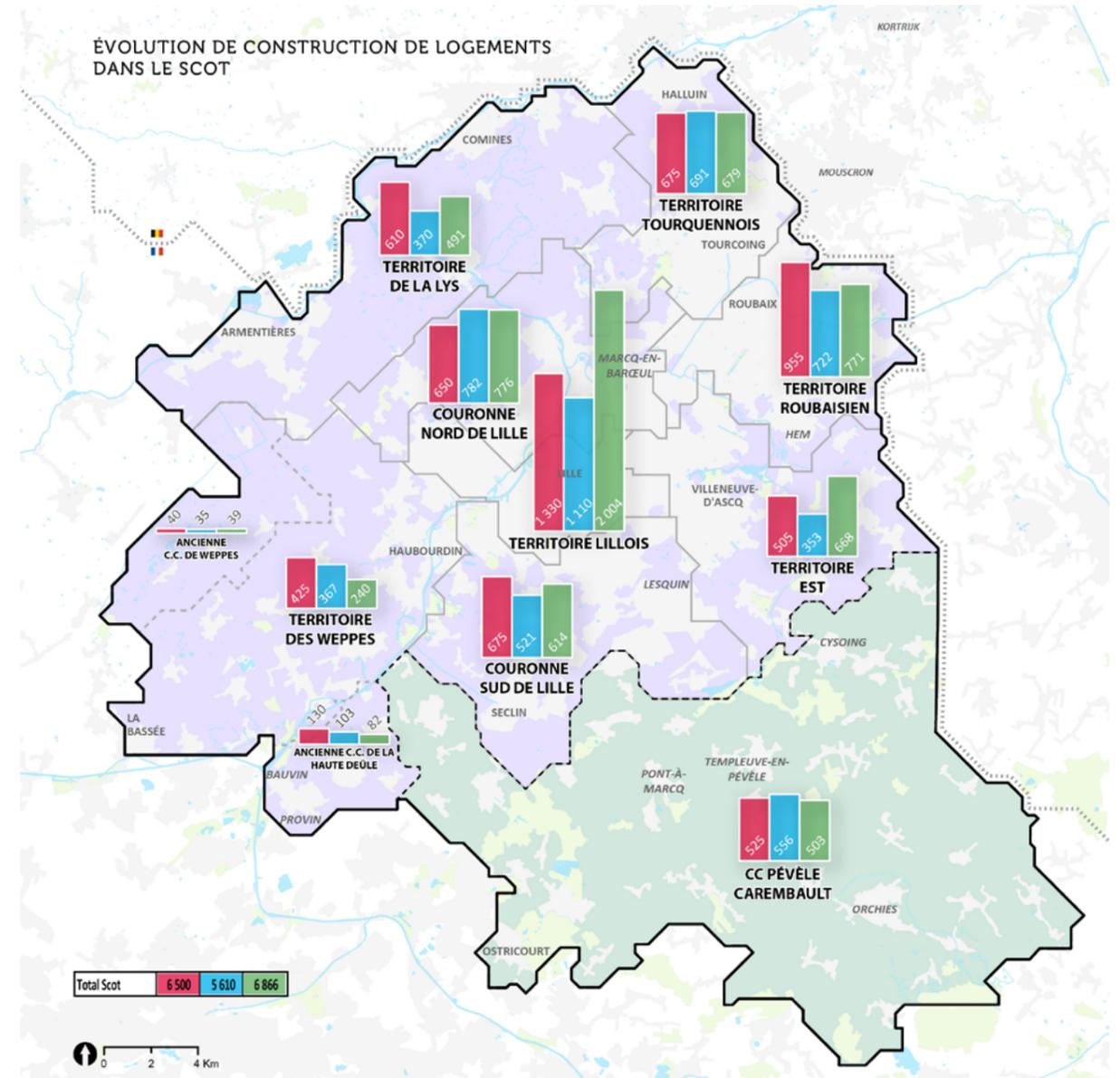


Le territoire de l'ancienne Communauté de communes Haute-Deûle a une dynamique de construction en-dessous de l'objectif du SCOT, tout comme la Pévèle Carembault, la couronne Sud de la MEL, le territoire de la Lys, les Weppes et le territoire roubaisien.

Le territoire tourquennois et l'ancienne Communauté de communes de Weppes sont à l'équilibre.

Les territoires lillois, Est et la couronne Nord ont une dynamique de construction au-delà des objectifs annuels.

*Des bilans réguliers doivent permettre de réévaluer les besoins dans un délai de six ans à compter de l'approbation du SCOT : rattrapage des retards, accroissement éventuel des demandes non satisfaites, etc. La mise à jour de la base de données de l'occupation des sols (basée sur orthophoto 2020) sera disponible dans la 2ème partie de l'année 2021, ce qui permettra de dresser un bilan sur le compte foncier et l'étalement urbain.



MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES

(Éléments issus de l'étude « Migrations et ségrégations socio spatiales : des phénomènes intimement liés » - à paraître en 2021)

En 2020, un travail d'analyse des données de 2015 (dernières données récentes) a permis d'analyser les phénomènes de migrations résidentielles.

En un an (2014-2015), ce sont plus de 32 400 personnes qui ont rejoint le territoire du SCOT tandis que 35 400 l'ont quitté.

À ces chiffres s'ajoutent près de 52 400 personnes qui ont changé de communes de résidence au sein du territoire du SCOT.

En 2015, sur les 32 470 entrants

43 % viennent du Nord ou du Pas-de-Calais.

Ils viennent massivement de 5 EPCI (la communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, la communauté de communes de Flandre intérieure, la communauté d'agglomération de Valenciennes, de Lens-Liévin et du Douaisis).

De jeunes entrants

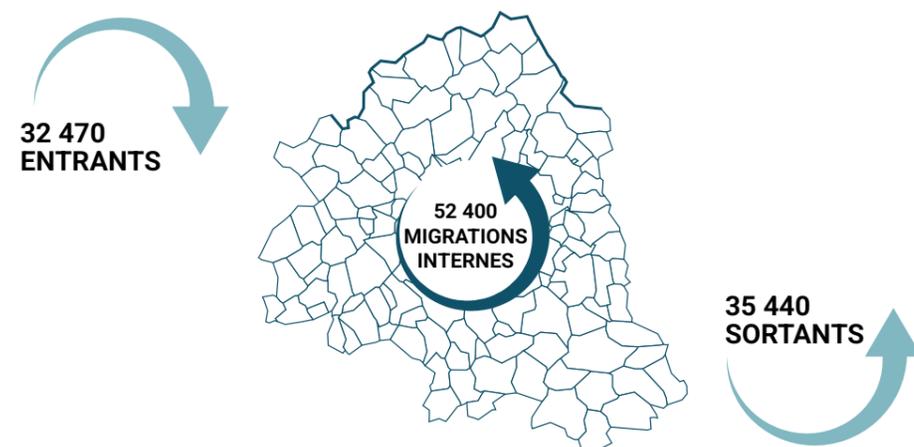
- Plus d'un arrivant sur deux est âgé de moins de 25 ans, reflet du caractère étudiant de la métropole lilloise.
- Près d'un quart de nouveaux arrivants ont entre 25 et 35 ans.

Une majorité d'étudiants et de ménages de catégories sociales supérieures

- 38 % se sont déclarés élèves, étudiants ou stagiaires non rémunérés.
- 17 % sont cadres et 16 % de professions intermédiaires.

Des personnes seules logiquement surreprésentées

- Plus de 6 ménages sur 10 qui ont rejoint le territoire du SCOT de Lille Métropole sont des personnes seules.



En 2015, sur les 35 440 sortants

42 % sont toujours dans la région Hauts-de-France dont près de la moitié au sein du département du Nord.

Les communautés d'agglomération d'Hénin-Carvin, de Béthune-Bruay, la communauté de communes de Flandre intérieure, les communautés d'agglomération du Douaisis et de Lens-Liévin sont les territoires où se dirigent massivement les sortants.

Des jeunes actifs majoritaires

- Plus de 40 % ont moins de 25 ans auxquels s'ajoutent 27 % de 25-35 ans.

Le territoire du SCOT perd ses actifs de professions intermédiaires et peine à maintenir ses cadres

- 21 % des sortants sont cadres et 20 % de professions intermédiaires soit 41 % des sortants.
- 18 % des sortants sont des ménages sans activité professionnelle.

Une surreprésentation des couples sans enfant et personnes seules

- Les personnes seules représentent 46 % des sortants et les couples sans enfants 26 %.

Des locataires HLM peu présents parmi les sortants

- Les locataires du secteur privé sont largement surreprésentés parmi les sortants puisqu'ils en représentent 67 %.
- À l'inverse, les locataires HLM ne représentent que 7 % des ménages sortants.

DYNAMIQUES DU PARC TOTAL DE LOGEMENTS

Éléments issus des éléments de la Story Map sur les dynamiques des marchés immobiliers sur la Métropole Européenne de Lille

Les dynamiques du marché de l'immobilier du logement peuvent être appréhendées à partir de l'analyse de deux types de flux au regard du stock de logements :

- la construction de logements neufs (à partir de l'observation des permis de construire) ;
- les ventes de logements effectuées auprès de particuliers (hors ventes sur plan).

Les dynamiques immobilières du logement dans le territoire du SCOT en 2015

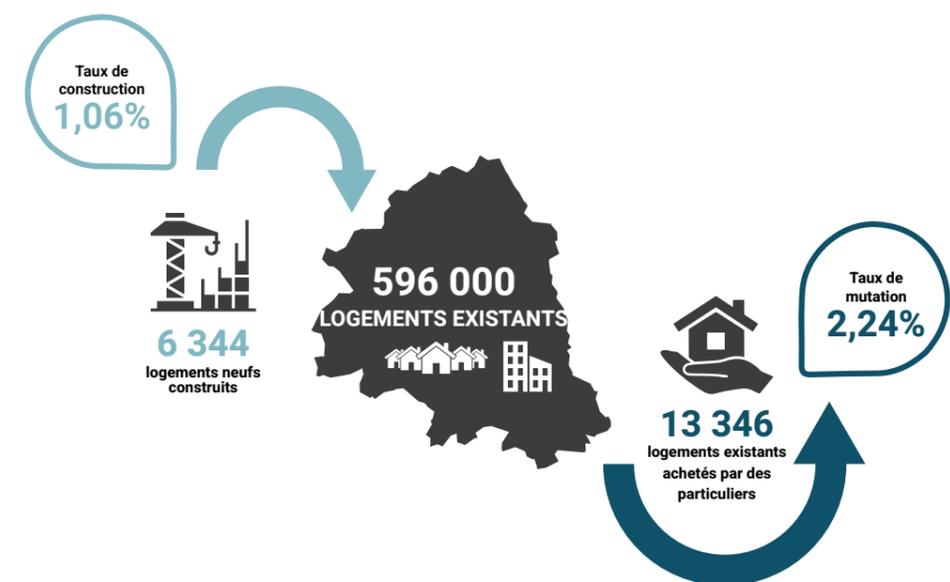
* année lissée, moyenne annuelle entre 2014 et 2016.

Le territoire du SCOT enregistre un stock de 596 000 logements.

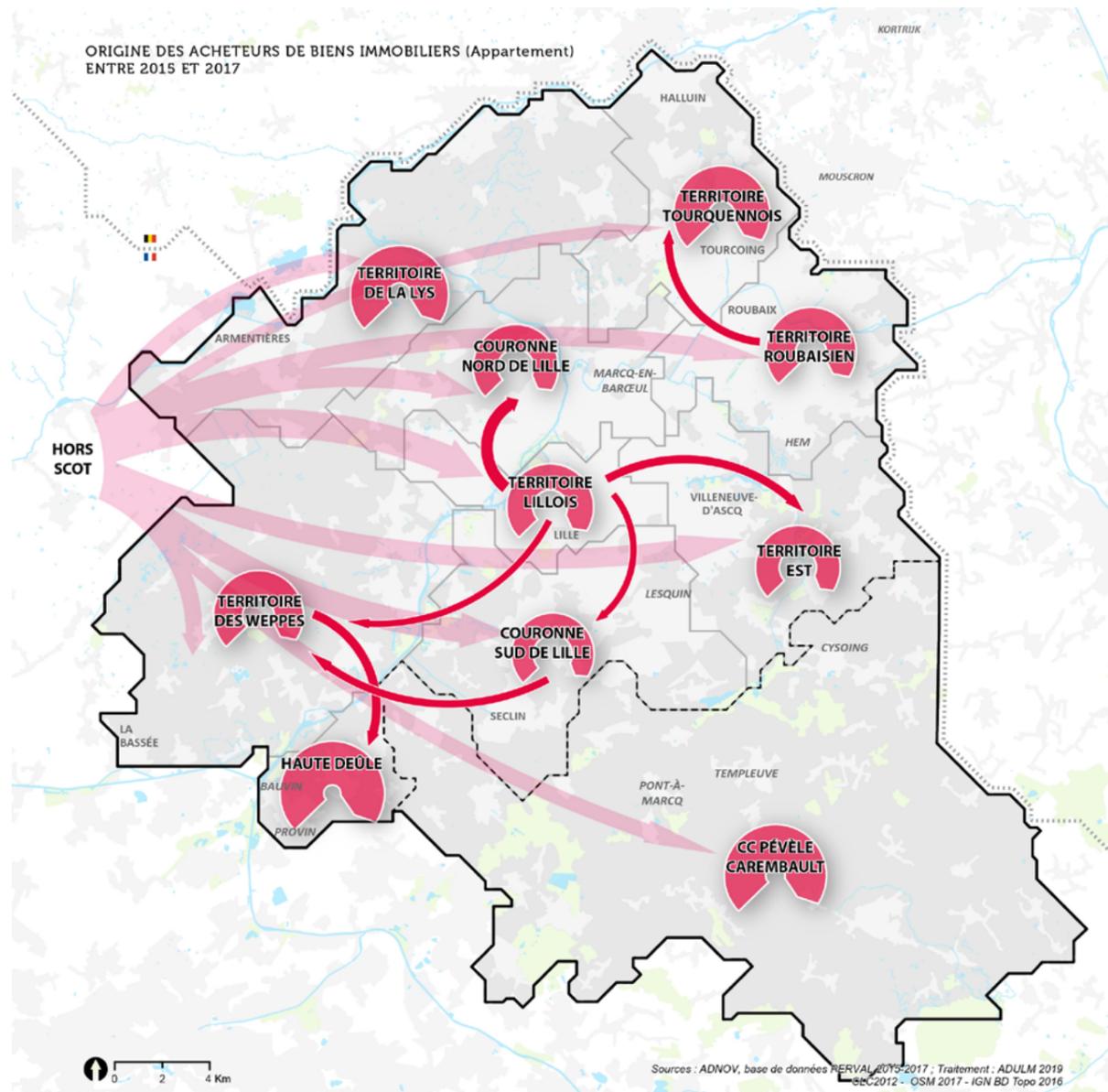
En 2015, plus de **6 300 logements** ont été construits au sein du territoire du SCOT, soit un taux de construction de 1,06 %. En parallèle, plus de **13 000 logements** existants ont été vendus auprès de particuliers (taux de mutation de 2,24 %).

Pour ce qui concerne les mutations, en 2015, les dynamiques de la couronne métropolitaine sont notamment portées par Lille et les « autres villes de l'agglomération » en dehors d'Armentières, Villeneuve d'Ascq, Roubaix et Tourcoing.

La ville de Lille, et dans une moindre mesure les villes et villages durables sont particulièrement dynamiques en termes de construction. Au contraire, les villes d'appui, les autres villes d'agglomération et surtout les villes relais enregistrent en moyenne un taux de construction bien inférieur.



ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES ACHETEURS (2015-2017)



Part des ventes de biens selon la provenance des propriétaires*
acquis entre 2015 et 2017 sur le territoire du SCOT
(Flux supérieur à 10%)

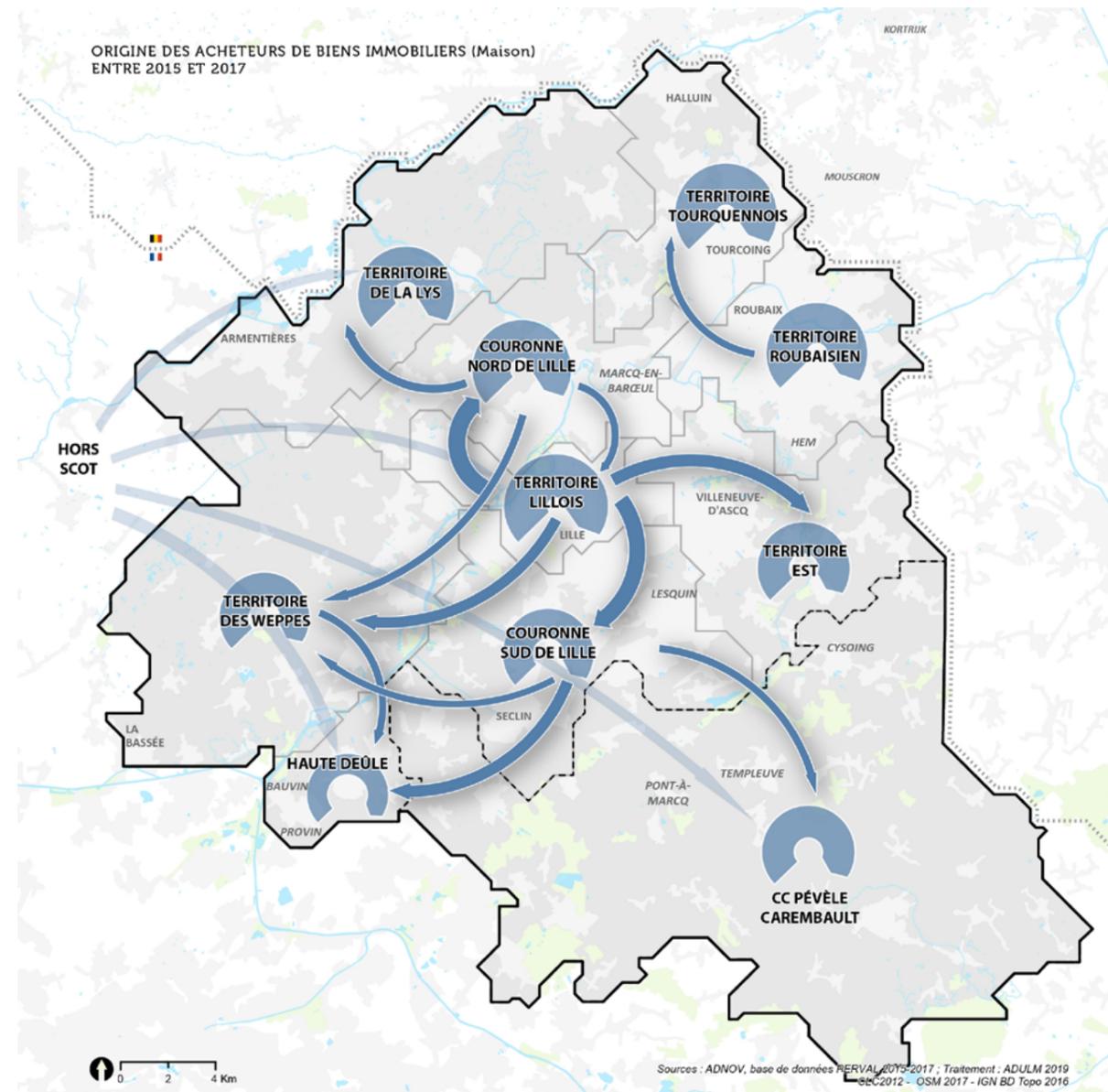


* Sont considéré comme propriétaire les propriétaires occupants et les investisseurs non occupants.

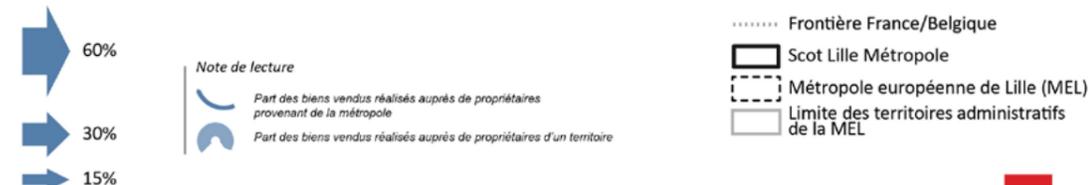
Janvier 2021



Source : PERVAL 2015-2017 ; Traitement : ADULM 2021



Part des ventes de biens selon la provenance des propriétaires*
acquis entre 2015 et 2017 sur le territoire du SCOT
(Flux supérieur à 10%)



* Sont considéré comme propriétaire les propriétaires occupants et les investisseurs non occupants.

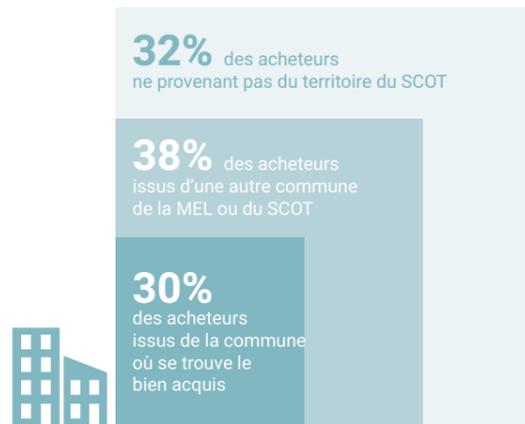
Janvier 2021



Source : PERVAL 2015-2017 ; Traitement : ADULM 2021

L'achat d'appartements

- Ces acquisitions ne génèrent pas nécessairement de mobilité résidentielle, notamment dans le cas d'un achat au titre d'un investissement locatif.
- La ville de Lille est le territoire de la métropole le plus attractif vis-à-vis de l'extérieur. 40 % des appartements y sont achetés par des propriétaires n'habitant pas la métropole. Cette part élevée s'explique notamment par l'intérêt des investisseurs locatifs pour la centralité métropolitaine.

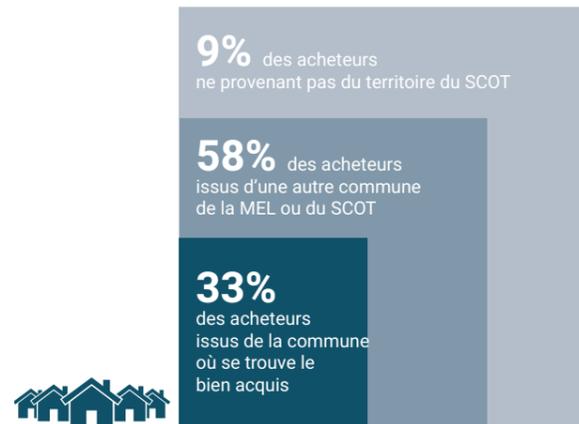


L'achat de maisons

- un phénomène au caractère beaucoup plus endogène : seule une maison sur 10 acquise par un propriétaire n'étant pas issu du territoire du SCOT ;
- une maison sur trois achetée par un ménage habitant déjà la commune.

Près de 60 % des achats de maisons génèrent potentiellement une mobilité interterritoriale au sein du territoire du SCOT.

Le caractère endogène est particulièrement prégnant pour Lille et la partie Nord de la métropole. Entre 50 et 60 % des maisons qui y sont vendues, le sont auprès de propriétaires issus du territoire.



LE MAL-LOGEMENT

Éléments issus de l'étude : Les personnes vulnérables vis-à-vis du logement dans la Métropole Européenne de Lille – Novembre 2020.

18 % de la population du territoire du SCOT vit avec un revenu inférieur au seuil de pauvreté en 2017 (c'est-à-dire avec moins de 60 % du revenu médian national après versement des revenus de redistribution), ce qui représente **223 611 habitants, dont 216 654 habitants sur la MEL.**

Entre décembre 2017 et juin 2019, les places en hébergement et logements adaptés ont fortement augmenté.

Les places en hébergement pour demandeurs d'asile ont plus que doublé sur cette même période.

Évolution du nombre de places en hébergement et en logements adaptés (hébergement d'urgence saisonnière, de réinsertion sociale...) à l'échelle du territoire MEL entre 2017 - 2019

	Places en hébergement ¹ et logement adaptés ²			Places en hébergement pour demandeurs d'asile		
	En décembre 2017	En juin 2019	Évolution	En décembre 2017	En juin 2019	Évolution
Total	6 991	7 297	+306 +4,4 %	314	725	+411 +130,9 %

¹ Hébergement : centres d'hébergement et de réinsertion sociale, hébergement d'urgence, villages d'insertion

² Logement adapté dont résidences sociales (source DDS)

SE MOBILISER POUR L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI DE DEMAIN



Luthier, Lille © MEL

Le SCOT de Lille Métropole vise à préparer l'économie de demain et à développer l'emploi en renforçant ou en faisant émerger cinq grands écosystèmes économiques, c'est-à-dire cinq grandes dynamiques qui s'appuient sur les atouts historiques du territoire et ses fleurons en matière d'innovation :

- la métropole agricole ;
- la métropole marchande ;
- la métropole productive et durable ;
- la métropole de la culture, de la créativité et du tourisme ;
- la métropole de la santé et des services à la personne.

Cette économie de demain trouve aussi ses fondamentaux sur des principes de modération de la consommation foncière alliée à une politique foncière et immobilière à mettre en place :

- valoriser prioritairement des espaces déjà urbanisés pour favoriser une régénération du tissu économique ;
- renforcer la ville des proximités, pour les habitants comme pour les entreprises ;
- valoriser des sites les plus accessibles par des infrastructures de transports existantes ou à venir.

LES CHOIX STRATÉGIQUES APPROUVÉS EN 2017

MAINTENIR ET DÉVELOPPER PRIORITAIREMENT L'ACTIVITÉ EN VILLE

Les principes de localisation du foncier et de l'immobilier économiques

- mobiliser les capacités de renouvellement urbain ;
- avoir un usage économe des possibles projets en extension ;
- conforter, accueillir et par endroit redynamiser les nombreuses activités économiques prenant place naturellement dans le tissu urbain mixte et dans les espaces économiques existants : les activités tertiaires, les activités commerciales et artisanales, les activités de services, les activités productives et logistiques ;
- participer au dynamisme et à l'animation des quartiers, des centres-villes et des centres-bourgs, tout en contribuant à rapprocher les emplois des habitants ;
- s'interroger sur l'apport de formes urbaines pouvant accueillir de l'économie : équipements partagés, atelier de production mutualisé, économie circulaire...

Organiser le développement de toutes les activités économiques

 **Conforter les activités agricoles (soutenir les filières de production)** : prévoir l'accueil de 3 pôles d'excellence en lien avec les activités agricoles et agro-alimentaires, à savoir Euralimentaire, un pôle dédié à l'agriculture innovante et Verem.

 **Promouvoir les activités productives** : favoriser la rénovation des sites productifs anciens (renforcement du pôle d'excellence « Industrie » dans la Vallée de la Lys). Identifier des surfaces foncières répondant à des besoins variés (site de grande taille).



Renforcer la logistique (d'échelle internationale, régionale, ou « petite logistique urbaine »), de façon à évoluer vers des modes de transport de marchandises plus durables (routier, ferré, fluvial ; préserver et développer les sites multimodaux).



Structurer l'offre tertiaire : production d'un immobilier dédié et requalification des bureaux obsolètes et choix des implantations en fonction de l'armature urbaine (cf. thématique développement urbain).



Développer l'enseignement supérieur et la recherche en lien avec les pôles d'excellence économiques (développement d'activités innovantes).



Dynamiser les activités liées au tourisme notamment dans les secteurs les plus touristiques et ceux générateurs de flux, notamment les plus multimodaux (gares, grands équipements...).



Renforcer l'artisanat et les services dans le tissu urbain mixte, ainsi que la production de lieux d'accueil adaptés.

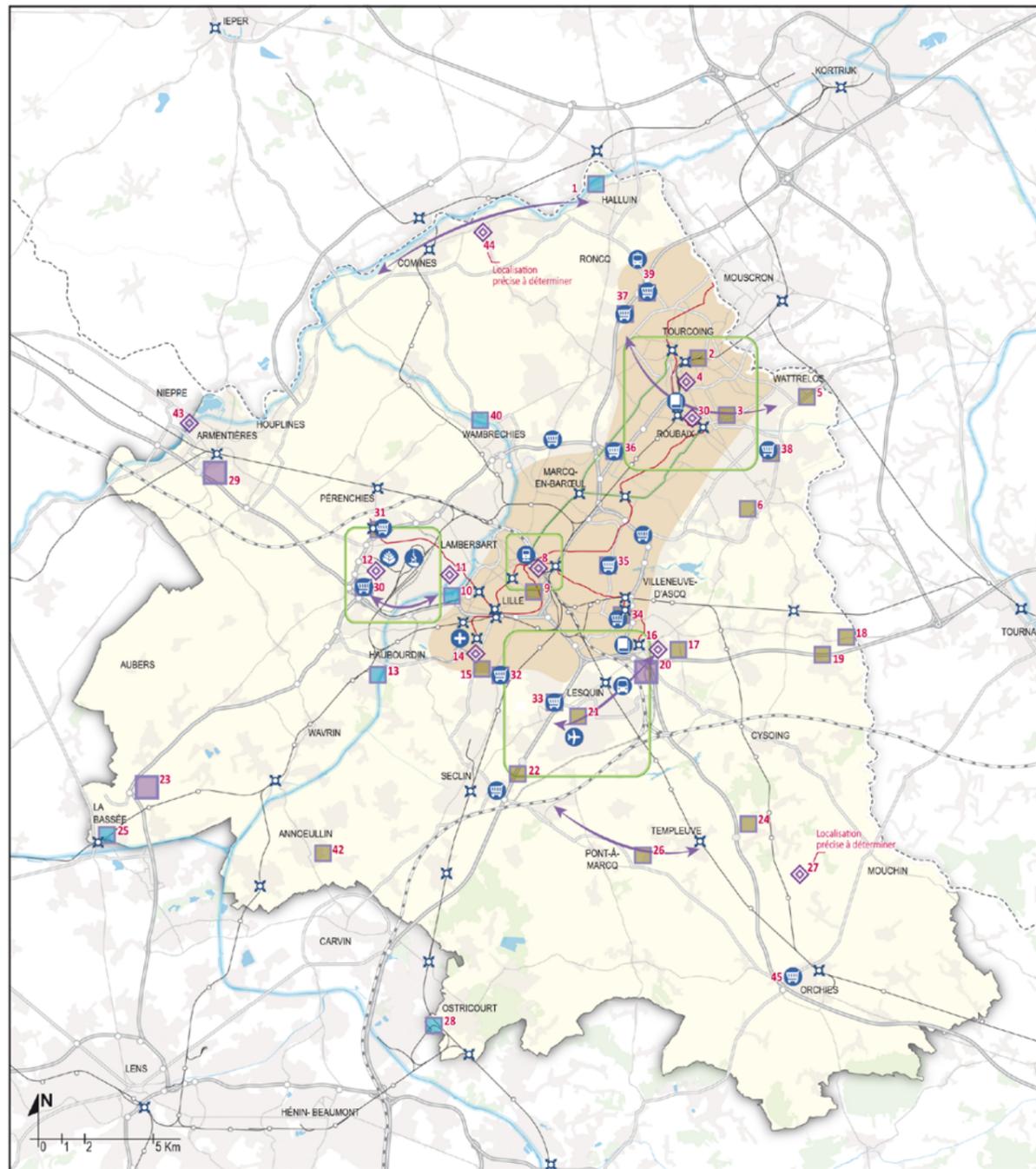


Organiser l'offre commerciale et de services marchands par le renforcement du maillage commercial de proximité (cf. thématique « commerce »).



Renforcer la qualité des sites d'activités et de l'immobilier d'entreprises : intégration environnementale, urbaine, paysagère et architecturale, approvisionnement en énergie de sources renouvelables et desserte performante (réseau et numérique).

Les secteurs et sites de développement économique métropolitains prioritaires à l'horizon 2035



Source : Carte du DOO, approuvé en février 2017

LES PRIORITÉS SPATIALES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Valoriser les 5 axes de développement économique métropolitains

L'axe historique : renforcer la colonne vertébrale métropolitaine Lille – Tourcoing-Roubaix-Wattrelos – MIN de Lomme / Port de Lille multimodal

- renforcer les activités participant au rayonnement économique, touristique et commercial métropolitain centré sur Lille ;
- dans le secteur Tourcoing–Roubaix–Wattrelos, guidé par des projets phares autour de la distribution, la vente à distance, le e-commerce, organiser l'articulation des développements économiques, soutenue par la présence d'équipements universitaires et par le développement ou la création de sites d'excellence (l'Union, Blanchemaille) ;
- structurer les développements existants ou à venir sur le secteur du MIN de Lomme /Port de Lille en préservant les infrastructures de logistique existantes et en travaillant à leur mise en réseau dans des logiques d'approvisionnement métropolitain multimodales.

L'axe canal : structurer une offre ponctuée de différents sites de logistique fluviale

- valoriser le secteur du Port de Lille - Plateforme de Lomme - Marché d'intérêt national (MIN) de Lomme - Centres commerciaux d'Englos et de Lomme par son accroche fluviale et l'utilisation trimodale (eau, fer, route) ;
- reconverter les sites économiques existants sur le secteur du Port de Santes jusqu'au Port de Lille ;
- répondre à des enjeux liés au développement des activités productives de la croissance verte, ainsi qu'au développement des activités touristiques et de loisirs sur les secteurs de La Bassée, du port d'Halluin et de la Vallée de la Lys ;
- préserver ponctuellement des fenêtres fluviales pour un accès au canal pour l'éventuelle création de simples quais de déchargement.

L'axe aéroport de Lesquin – cité scientifique de Villeneuve d'Ascq : secteurs de grands équipements (grand stade, aéroport...)

- appuyer le développement de ce secteur autour des axes de transports et pôles intermodaux que sont le métro 4 Cantons et, dans une moindre mesure, la gare de Lesquin ;
- organiser les liens existants et les déplacements dans cette frange Sud-Est du centre de l'agglomération.

L'axe Avelin-Templeuve

- faire émerger un axe économique d'intérêt intercommunal en l'articulant avec les grands pôles intermodaux du SCOT (gares ferroviaires et création d'un système de rabattements...).

Les portes d'entrée métropolitaines (requalification ou création)

- proposer une cohérence d'ensemble pour chaque site (entre bâti et paysage) et garantir un haut niveau de qualité urbaine et environnementale ;
- développer la porte d'entrée Sud de la métropole (autour de Seclin) en tenant compte des différents enjeux inhérents à ce territoire et notamment la préservation de la ressource en eau (champs captants), projets de grandes infrastructures de transport à horizon SCOT ;
- permettre l'accueil d'activités productives et logistiques sur le secteur des Acquets - Porte des Anglais - Parc d'Houplines dans l'Armentierois, en lien avec la création d'un nouvel échangeur ;
- structurer la Porte de Flandre à Roncq-Neuville-en-Ferrain en lien avec le projet commercial Promenade de Flandre et le centre commercial de Roncq existant ;
- orienter le parc transfrontalier de Baisieux vers les activités productives liées à la transition énergétique et numérique.

Produire des espaces à dominante économique

- développer 10 pôles d'excellence : lieux de filières prioritaires et sites vitrines de savoir-faire dans un tissu urbain mixte) ;
- produire des sites économiques métropolitains, en renouvellement urbain ou en extension, en cohérence avec une vocation prioritaire (une quarantaine de sites économiques d'envergure métropolitaine est identifiée pour fixer les grandes priorités de l'aménagement économique des vingt prochaines années ;
- développer un foncier répondant à des besoins d'agglomération ou de proximité : identifier, en dehors des sites d'activités métropolitains, des possibilités de création d'espaces à dominante économique, prioritairement en renouvellement urbain ou en extension.

CHIFFRES CLÉS ET ÉLÉMENTS MARQUANTS 2017-2020

FÉVRIER 2020

Début de la crise sanitaire et économique

L'année 2020 a été lourdement impactée économiquement par la crise sanitaire COVID-19. Les mesures de fermeture ont démarré en février 2020 notamment pour le secteur événementiel. S'il est difficile de mesurer en 2021 les effets d'une crise qui perdure, on note :

- une attention à porter aux secteurs économiques vulnérables (services aux entreprises, commerce, transport de marchandises, culture-tourisme) ;
- une dynamique d'emploi à l'arrêt (+ 1 100 salariés privés en 1 an entre les 3èmes trimestres 2019 et 2020 soit 5 fois moins que la moyenne annuelle des dernières années) ;
- mais également une perte d'activité relativement amortie par la diversité de l'économie métropolitaine et la présence de secteurs économiques résistants (-8,3 % en 2020 par rapport au niveau d'avant crise soit une perte légèrement moins importante que les métropoles de Bordeaux (-8,5 %), Lyon (-8,7 %), Marseille (-9 %) et Toulouse (-9,4 %)).

Les impacts économiques de la crise feront l'objet d'un suivi dans le cadre du SCOT.

LES PÔLES D'EXCELLENCE

Au regard des 10 pôles d'excellence identifiés dans le SCOT, trois pôles d'excellence sont toujours au stade de projet, deux sont émergents (Blanchemaille et Euralimentaire), et cinq se sont développés.

Trois pôles, non planifiés dans le SCOT, ont émergés : HelloLille Sport, Ag Tech et Euromatériaux sur le site de l'Union.

L'EMPLOI

Évolution globale de l'emploi entre 2007 et 2017

543 900 emplois en 2017, un nombre d'emplois qui progresse depuis 2007

- 534 870 emplois en 2012, +2,5 % par rapport à 2007
- 543 900 emplois en 2017, +1,7 % par rapport à 2012

Toutes les catégories de communes qui constituent l'armature urbaine du SCOT de Lille Métropole ont vu globalement l'emploi progresser entre 2007 et 2017.

2 points d'alerte : les villes centres d'agglomération et les villes d'appuis ont perdu des emplois entre 2012 et 2017, respectivement -4,2 % et -1,9 %.

LE TAUX D'EMPLOI

(nombre d'individus de la classe ayant un emploi au nombre total d'individus dans la classe pour mesurer l'évolution de l'adéquation offre /demande d'emploi)

60% d'une classe d'âge en emploi en 2017, un chiffre en progression

- 59,2 % en 2012, +0,1 point par rapport à 2007
- 60 % en 2017, +0,8 point par rapport à 2012

Un point d'alerte : une population en emploi en perte de vitesse dans les villes-centre d'agglomération. Une hausse plus affirmée dans les villes-relais.

	Taux d'emploi			Évolution	
	2017	2012	2007	2007 / 2012	2012 / 2017
Ville-centre métropolitaine	54 %	53 %	54 %	-0,5	0,8
Villes-centre d'agglomération	50 %	52 %	52 %	-0,3	-1,7
Autres villes de l'agglomération	64 %	63 %	62 %	0,5	1,1
Ville d'appui	65 %	64 %	64 %	-0,2	1,3
Villes relais	65 %	64 %	63 %	0,5	1,7
Villes et villages durables	69 %	68 %	67 %	0,7	1,8

ANALYSE DE L'EMPLOI ET DE SON ÉVOLUTION PAR GRAND SECTEUR

Les données de l'URSSAF couvrent l'ensemble des entreprises employeuses du secteur concurrentiel, affiliées au régime général. Elles ne permettent pas d'observer le secteur public, les particuliers employeurs et le secteur agricole.



430 455 salariés en 2019

Une évolution favorable dans la durée quelles que soient les catégories de l'armature urbaine

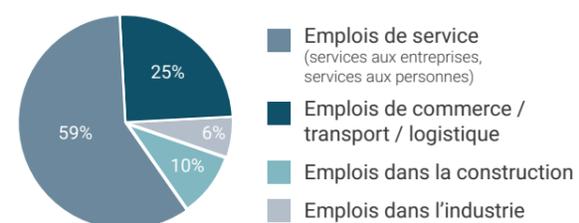
- 400 715 salariés en 2014, +1,2 % par rapport à 2009
- 430 455 salariés en 2019, +7,4 % par rapport à 2014

En 2019 :

- 59 % des emplois sont des emplois de service (services aux entreprises, services aux personnes)
- 25 % des emplois dans la catégorie commerce / transport / logistique
- 6 % des emplois dans la construction
- 10 % dans l'industrie

Répartition des emplois par secteur en 2019

(Source : Insee, RP 2007, 2012 et 2017)



Deux secteurs perdent durablement des emplois (l'industrie et la construction), même si le rythme des destructions d'emplois se réduit :

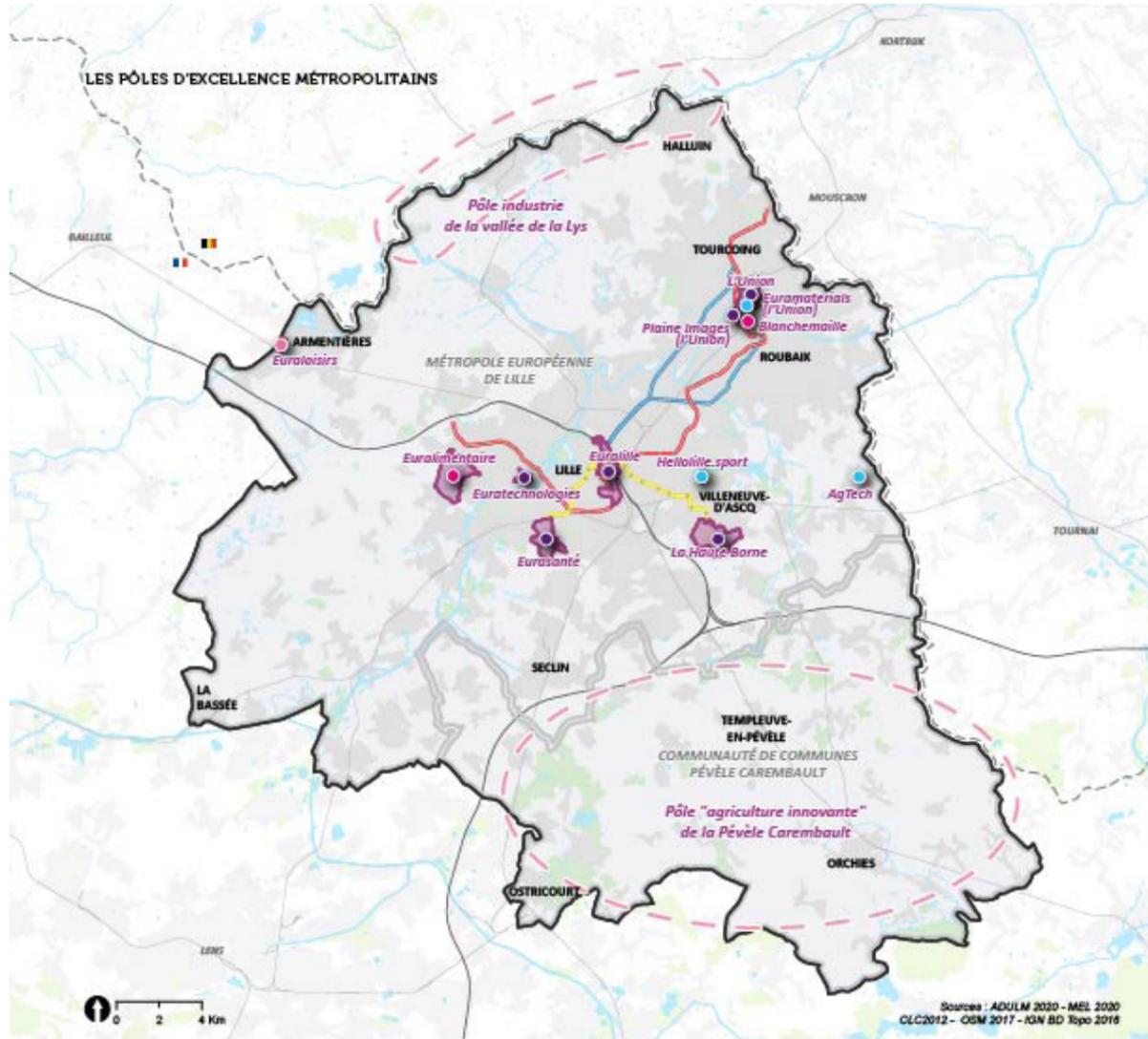
- industrie : - 10,5 % entre 2009 et 2014 et - 5,5 % entre 2014 et 2019 ;
- construction : - 4,8 % entre 2009 et 2014 et - 1,2 % entre 2014 et 2019.

Une progression continue des emplois serviciels

+22 % entre 2009 et 2019, soit près de 255 000 emplois en 2019.

L'évolution de l'emploi par secteur n'est pas la même partout

- l'économie servicielle crée de l'emploi partout (services aux entreprises, immobilier, finance, TIC ; services pour les personnes (administration, santé aux personnes, enseignement)...) ;
- la construction crée de l'emploi sauf, et cela de manière durable, dans les villes-centres d'agglomérations et les autres villes de l'agglomération.



PÔLES D'EXCELLENCE

Planifiés dans le SCOT

- Développé
- Émergent
- En projet

Non planifiés dans le SCOT

- Émergent

RÉSEAUX

- Métro (ligne 1)
- Métro (ligne 2)
- Tramway
- Réseau LGV
- Ligne TER

LIMITES ADMINISTRATIVES

- Frontière France/Belgique
- ▭ SCOT Lille de Métropole
- ▭ Limite d'EPCI
- ▭ Limite communale

L'ATTRACTIVITÉ ET LE CADRE DE VIE

NOVEMBRE 2018 :

Création de la marque Hello Lille

FÉVRIER 2019 :

Création de l'Agence d'attractivité Hello Lille

Tourisme (échelle MEL)

Fréquentation touristique : 2,4 millions de nuitées hôtelières en 2018

L'offre au 1^{er} semestre 2020

(Source : ADULM - Mai 2020)



114
hôtels



11 résidences
de tourisme



7 675
chambres



862
appartements



16 509 lits



2 502 lits

Hébergements touristiques

- pendant la période 2010-2016, +17% de progression soit + 3 050 lits pour une offre totale de 20 690 lits touristiques dans l'arrondissement de Lille ;
- entre 2018 et 2020, poursuite du développement + 2% pour les hôtels et + 10% pour les appartements en résidences de tourisme.

Tourisme d'affaires & Rencontres professionnelles (échelle MEL)

L'évolution des sites entre 2009 et 2019

(Source : ADULM - Mai 2020)



160
créations



22
fermetures

Classement ICCA*



+2
places

par rapport à 2018
(18 congrès accueillis)

*Association Internationale des Congrès et des Conventions

L'offre en 2019



292 lieux
de réunion
et de manifestations
professionnelles

soit **158 000 m²**
dédiés aux lieux
de réunions



1169 salles
et
127 auditoriums
(38 500 places)



11 sites
pouvant accueillir
plus de 1 000 personnes
en configuration théâtre

Source : ADULM - Juin 2020

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET RECHERCHE

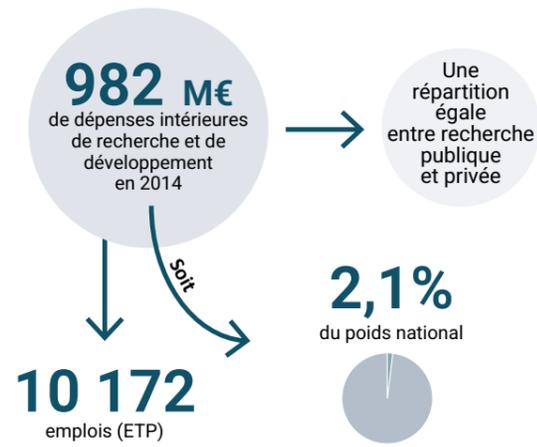
2017 :

Adoption par les Hauts-de-France du Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation (SRESRI) 2017-2021

2016 :

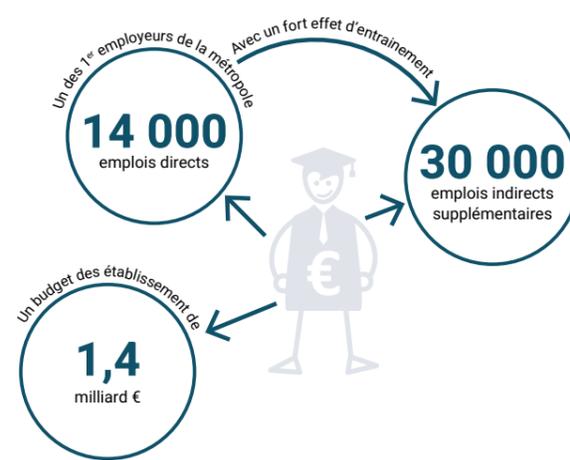
Adoption par la MEL du Schéma Métropolitain d'Enseignement Supérieur et de Recherche (SMESR)

Dans l'académie de Lille

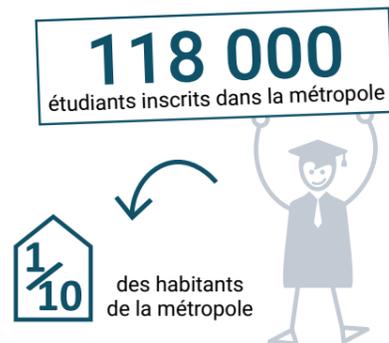


Un acteur économique majeur

Source : l'impact économique de l'enseignement supérieur et de la recherche dans la métropole lilloise, 2018, ADULM



Une des premières métropoles universitaires de France



ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL MÉTROPOLITAIN



Fleuriste, Vieux-Lille © MEL

Faire son marché, s'approvisionner, s'habiller, rénover sa maison ou jardiner, sont autant d'occasions d'achats, des plus quotidiens aux plus occasionnels. Parce qu'il s'agit de répondre aux besoins des habitants, ainsi que des usagers du territoire (travailleurs, touristes) et ce, quels que soit leurs moyens financiers, il revient au SCOT de Lille Métropole de garantir un bon niveau d'équipement commercial du territoire, aussi bien sur le plan de la répartition spatiale que de la diversité de l'offre.

La priorité de localisation est donnée à l'implantation des activités commerciales et de services dans les espaces à vocation mixte du tissu urbain, qu'ils soient existants ou futurs. Pour cela, le DOO du SCOT présente des règles précises d'organisation de ces activités à l'échelle de la métropole lilloise, synthétisées en une armature commerciale, en lien avec la carte de l'armature urbaine du SCOT.

Le commerce doit (re)trouver sa place dans le tissu urbain mixte des villes, bien desservi de manière multimodale, notamment par les transports en commun et les modes actifs (vélo, piétons), là où il peut contribuer au rayonnement des quartiers et des centralités urbaines

LES CHOIX STRATÉGIQUES APPROUVÉS EN 2017

CONFORTER LES CENTRALITÉS COMMERCIALES URBAINES

Au sein du tissu urbain mixte, les centralités commerciales urbaines sont des espaces multifonctionnels (logements, activités, services, équipements) desservis par différents modes de transport, ils sont, par conséquent, les lieux privilégiés d'implantation des activités commerciales (dont l'artisanat commercial).

Construire une armature commerciale favorisant le commerce de proximité

- construire une armature commerciale en lien direct avec l'armature urbaine établie dans le SCOT. Elle est composée de cinq catégories de centralités commerciales urbaines, à savoir : la centralité métropolitaine, les centralités d'agglomération, les centralités d'appui, les centralités relais, les centralités de proximité ;
- définir, en fonction du rayonnement attendu (type d'offre, surfaces maximales) des règles spécifiques à chaque catégorie de centralités ;
- identifier et préciser dans les PLU le périmètre des localisations préférentielles du commerce accueillant les différents niveaux de centralité commerciale définis.

Peuvent ainsi être identifiées comme centralités commerciales urbaines :

- les centres-villes, les centres de quartiers, les centres bourgs ;
- certaines entrées de ville identifiées pour leur vocation commerciale spécifique (avec des règles d'aménagement particulières) ;
- les linéaires urbains identifiés pour leur vocation commerciale (voies d'accès historiques comme le « Grand Boulevard », l'avenue de Dunkerque...).

Caractéristiques & développements possibles	L'ARMATURE COMMERCIALE MÉTROPOLITAINE	Les communes concernées
Attractivité touristique et porte d'entrée métropolitaine. Réponse à tous les types de besoins.	LA CENTRALITÉ MÉTROPOLITAINE	Lille
Rayonnement sur une grande part de la métropole. Réponse à des besoins occasionnels (plusieurs fois/an)	LES CENTRALITÉS D'AGGLOMÉRATION	Armentières, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq
Réponse aux besoins hebdomadaires, principalement alimentaires. Offre combinant commerces de petite taille et/ou une moyenne surface généraliste (jusqu'à 5.000 m ² de surface de vente) et/ou une moyenne surface spécialisée (jusqu'à 5.000 m ² de surface de plancher)	LES CENTRALITÉS D'APPUI	Halluin, Comines, Lesquin, Sainghin-en-Weppes, La Bassée, Annœullin, Seclin, Cysoing, Templeuve, Orchies
Réponse aux besoins courants, essentiellement alimentaires. Offre combinant petits commerces et/ou une moyenne surface généraliste (jusqu'à 2.000 m ² de surface de plancher)	LES CENTRALITÉS RELAIS	Toutes les autres communes du SCOT
Maille prioritaire de l'armature commerciale pouvant prendre place dans toutes les communes et quartiers. Réponse aux besoins quotidiens ou de dépannage	LES CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ	Toutes les communes du SCOT

Accueillir les nouveaux services du e-commerce

- aménager et mailler plus finement les lieux de retrait et de commandes liés aux e-services (points de livraisons, automates) ;
- assurer une bonne accessibilité de ces lieux notamment à pied, à vélo ou en transport en commun.

Créer un tissu commercial plus qualitatif

- valoriser et développer les espaces publics, notamment les espaces extérieurs partagés, comme trame d'organisation des espaces commerciaux ;
- travailler sur la densification des espaces commerciaux et sur la mixité des fonctions au sein des espaces commerciaux monofonctionnels.

CONDITIONS D'IMPLANTATIONS SPÉCIFIQUES

Les espaces situés hors du tissu urbain n'ont pas vocation à accueillir de nouveaux commerces.

Restructurer les pôles commerciaux monofonctionnels d'échelle d'agglomération

Les pôles commerciaux monofonctionnels d'échelle d'agglomération sont des sites où :

- se concentre une offre majoritairement dédiée à la fonction commerciale sur plus de 10 000 m² de surface de plancher ;
- le rayonnement s'étend sur une grande partie du territoire du SCOT ;
- sont générés des flux de déplacements importants (clients, employés et marchandises), majoritairement routiers ;
- de vastes fonciers sont dédiés au commerce et à ses fonctions connexes (stationnement, infrastructures d'accès) ;

- toute création de nouveau pôle commercial d'agglomération pendant la durée du SCOT, en dehors des centralités commerciales urbaines et du centre commercial Roncq - Promenade de Flandre, est interdite ;
- sont autorisés, à l'intérieur de ces pôles, le renouvellement à surface égale ou l'extension des bâtiments à usage commercial existants ainsi que la création de nouveaux magasins, notamment via l'usage d'espaces déjà urbanisés (bâtiements ou stationnements).

Les objectifs principaux guidant l'organisation de ces sites sont de :

- limiter le développement des surfaces commerciales, éviter d'étendre les emprises foncières au-delà de leur emprise actuelle ;
- améliorer la qualité urbaine, architecturale et environnementale en travaillant à leur transformation en espaces urbains plus mixtes dans leurs fonctions, valorisant mieux leur foncier (densification) et bénéficiant d'une desserte en transports en commun et en modes doux améliorée.

Chacun des 12 sites commerciaux monofonctionnels identifiés sera délimité dans les PLU par un périmètre dessiné au plus près de l'existant.

Permettre l'accueil d'une offre commerciale plus diffuse

- en dehors des espaces n'ayant pas de vocation commerciale, comme certaines entrées de ville, espaces de loisirs et espaces réservés aux activités économiques hors commerce
- en autorisant la création et l'extension d'une cellule commerciale dans la limite de 400 m² de surface de plancher.

Le Syndicat mixte du SCOT a fait le choix de ne pas réaliser de Document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC), mais de se doter d'un solide volet commercial qui décline différentes orientations pour encadrer les implantations commerciales du territoire métropolitain. La loi ELAN du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, exige l'élaboration d'un tel DAAC en cas de révision de l'actuel SCOT.

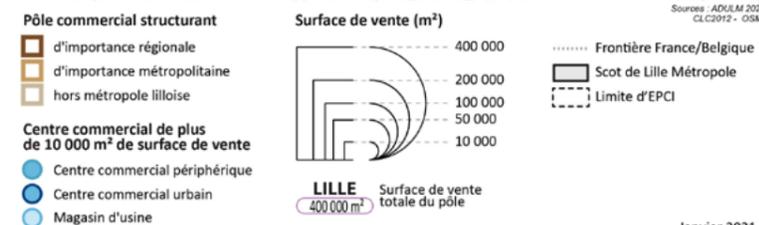
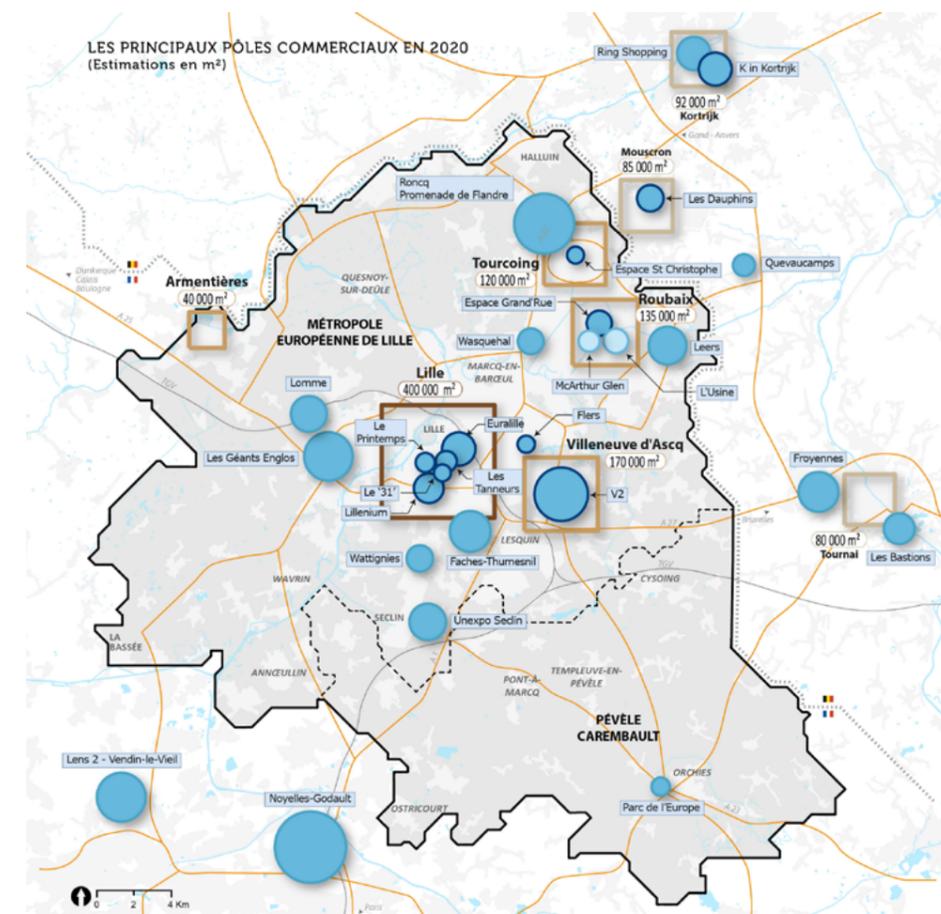
CHIFFRES CLÉS ET ÉLÉMENTS MARQUANTS 2017-2020

DÉVELOPPEMENT DES PÔLES COMMERCIAUX

Depuis 2017, l'armature commerciale métropolitaine connaît des transformations importantes. Les plus importantes ont marqué les centres commerciaux périphériques avec :

- la création du centre commercial Promenade de Flandre en 2017 (50 000 m² de surface de vente) et redéploiement de grandes surfaces commerciales (ZAC du Petit Menin – 25 000 m²), ce qui en fait la première polarité commerciale de la métropole avec plus de 110 000 m² de surface de vente ;
- le lancement de réflexions sur la restructuration de plusieurs centres commerciaux comme Englos-les-Géants, Faches-Thumesnil et Roncq ;

D'autres projets ont concerné les polarités de centre-ville avec : la création du Lillenum (27.700 m²) à Lille en 2020 ; l'autorisation de grands projets comme Leroy Merlin (15.000 m²) et Kiabi (siège mondial et magasin) à Villeneuve d'Ascq ; des transformations internes aux centres commerciaux (remplacement de Géant par Leclerc à Roubaix, réduction de surface de Carrefour à Euralille, etc.).



Janvier 2021

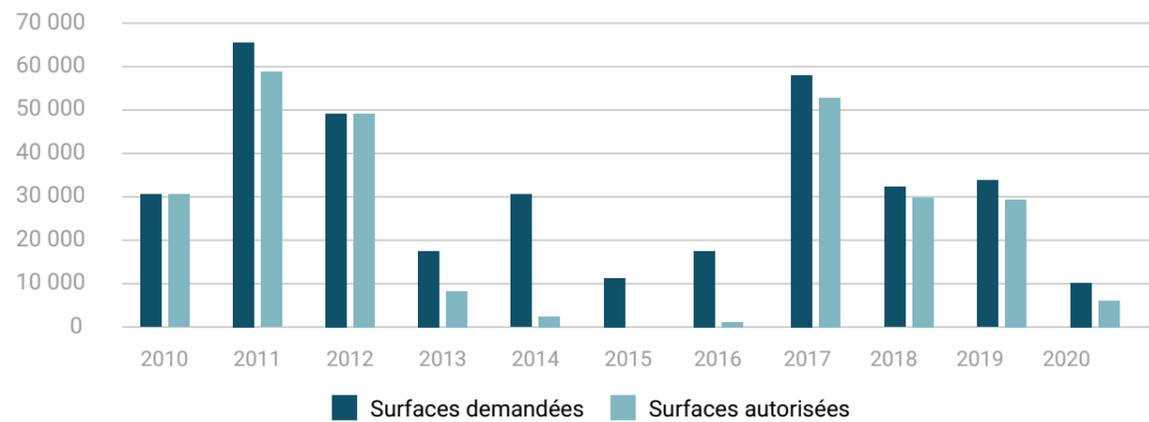


DYNAMIQUE COMMERCIALE DES GRANDS PROJETS COMMERCIAUX

Celle-ci, mesurable à travers les demandes soumises à la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC), a connu plusieurs périodes depuis ces 10 dernières années :

- entre 2010 et 2012, période plus intense principalement liée au dépôt du projet Promenade de Flandre (50 000 m²) et à celui du Lillanium (27 700 m²) ;
- entre 2013 et 2016, net ralentissement des projets ;
- depuis 2017, plus de 164 000 m² de surface de vente ont été demandées et près des ¾ autorisées (121 000 m²). Le cas de l'année 2020 est à part en raison de la crise sanitaire.

Les projets commerciaux soumis à autorisation (CDAC) entre 2010 et 2020 - Échelle SCOT



Au-delà des aspects quantitatifs, on remarque que 77% des projets sont majoritairement situés dans des espaces périphériques.

Répartition des projets commerciaux selon leur localisation



LE COMMERCE ET L'EMPLOI

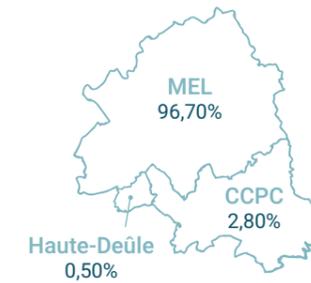
Chiffres à l'échelle du SCOT de Lille Métropole

(Sources : ACOSS* 07/2017)

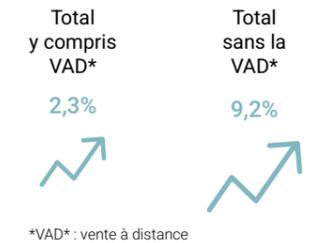
Nombre total d'emplois salariés dans le commerce et les services commerciaux (sc) en 2017



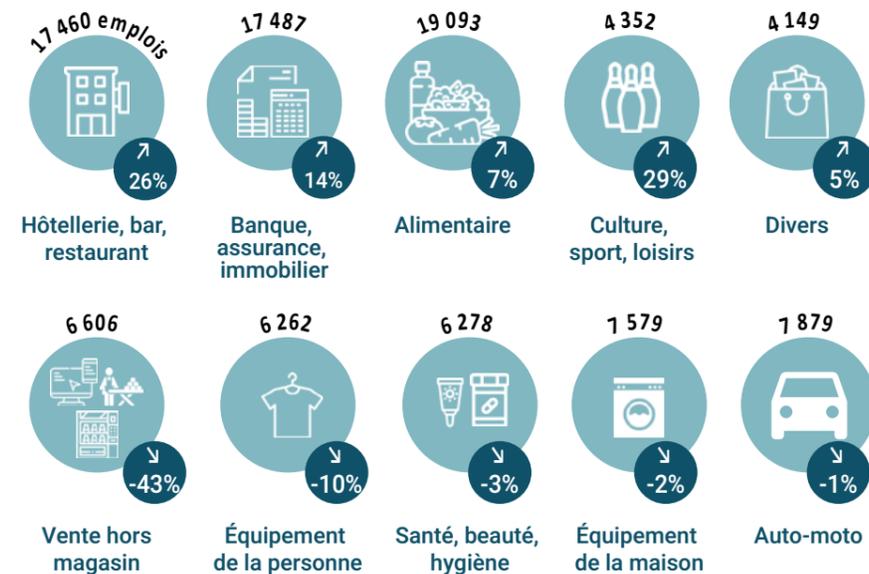
Répartition de ces emplois par ECPI (%)



Évolution des emplois salariés dans le commerce de détail et les sc (2008-2017)



10 secteurs d'activités commerciales : nombre d'emplois salariés en 2017 et évolution entre 2008 et 2017



ZOOM VAD Le secteur de la VAD métropolitain reste le 2nd de France



ZOOM VAD Évolution des emplois salariés de la VAD (2008-2017)



VISER L'EXEMPLAIRE EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE



Chemin, Houplin Ancoisne @MEL

L'action en faveur de l'exemplarité environnementale du territoire est indissociable de l'ambition d'un regain d'attractivité de la métropole lilloise.

Ces dernières années, la métropole s'est distinguée par des progrès considérables sur les questions d'environnement : trame verte et bleue, prise en charge des friches et des sols pollués, gestion des déchets... L'objectif affirmé par le SCOT de Lille Métropole en 2017 est de poursuivre et conforter ces politiques. Celle relative à la dimension écologique de la trame verte et bleue est en particulier renforcée.

Pour les 20 prochaines années, une attention particulière sera portée sur l'enjeu, très spécifique au territoire, de pérennisation de la ressource en eau et de sécurisation de l'approvisionnement en eau potable.

La métropole lilloise doit aussi s'engager dans la transition énergétique, notamment en cherchant la polarisation du développement urbain, la mixité des fonctions et la réhabilitation thermique massive de son parc de logements.

Une meilleure intégration des problématiques de risques, pollutions et nuisances est demandée à tous les stades de l'aménagement et en cohérence avec les documents cadres en la matière : SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux), PGRI (Plan de Gestion du Risque Inondation), SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux), PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère), PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement), etc.

LES CHOIX STRATÉGIQUES APPROUVÉS EN 2017

GARANTIR UN CADRE RESPECTUEUX DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA SANTÉ PUBLIQUE

Agir pour la reconquête d'une ressource en eau irremplaçable

Veiller à la compatibilité des usages du sol avec la vulnérabilité de la ressource en eau dans les secteurs contribuant à l'alimentation de captages

L'aire d'alimentation des captages prioritaires « Grenelle » au Sud de Lille concerne les deux intercommunalités du territoire du SCOT : 26 communes de la MEL et 11 communes de la CCPC. Elle fait d'ailleurs l'objet d'un périmètre de déclaration d'utilité publique établi en date du 25 juin 2007 et d'un périmètre de Projet d'Intérêt Général (PIG) en 1992. Ce territoire du Sud de Lille est historiquement très attractif pour le développement économique et résidentiel. L'urbanisation qui en résulte est susceptible d'impacter la ressource en eau. Un travail d'évaluation de ces impacts a débuté en 2015, dans le cadre d'une étude partenariale menée par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et le BRGM (Bureau de Recherche Géologiques et Minières), dont les principales conclusions ont conduit à montrer que l'imperméabilisation des sols et la collecte des eaux de ruissellement conduisent à une réduction de la recharge pluviale de la nappe de la craie.

Ces évolutions prédictives de la quantité d'eau au sein de la nappe sont susceptibles d'avoir des conséquences sur la qualité de l'eau de la nappe : les cours d'eau drainent potentiellement des substances polluantes qui mécaniquement diminuent la qualité de l'eau pompée dans la nappe.

Si l'eau brute prélevée dans la nappe ne répond plus aux critères de qualité (définis par arrêté préfectoral du 11 janvier 2007), elle ne pourra plus être utilisée pour l'eau potable.

Pour compléter les mesures de protection instituées par les deux arrêtés préfectoraux et le plan d'actions de la « Démarche Grenelle Sud de Lille » en vue de permettre l'alimentation de la nappe et de prévenir les risques de pollution, le DOO du SCOT fixe, entre autres, les orientations suivantes :

- assurer les conditions nécessaires à la mobilisation prioritaire du potentiel foncier en renouvellement urbain, notamment celui permettant la reconquête de friches et de sites pollués ou potentiellement pollués ;
- favoriser la forme urbaine compacte, optimisant le flux d'assainissement, évitant la création de nouvelles voiries et la diffusion supplémentaire des flux routiers sur le territoire ;
- prévoir systématiquement dans les projets, l'intégration des mesures nécessaires pour assurer la qualité de la ressource en eau et la recharge de la nappe.

Réduire les consommations d'eau et sécuriser l'approvisionnement en eau potable

- appréhender les capacités d'approvisionnement en eau potable (renforcement du stockage, parer à toute pollution, rendement des réseaux) au regard de la croissance démographique souhaitée.

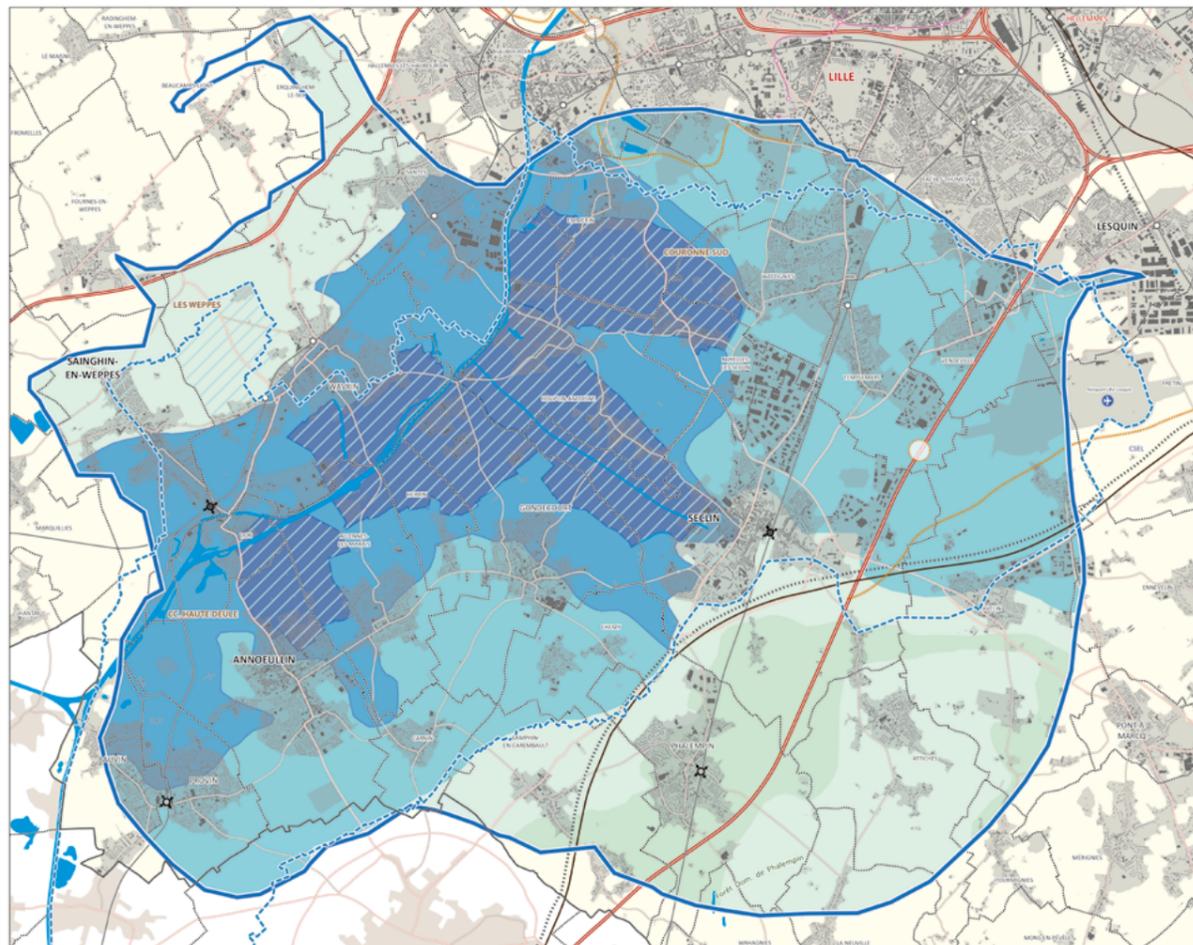
Gérer durablement les eaux pluviales : un enjeu quantitatif et qualitatif

- limiter les surfaces imperméabilisées pour préserver l'alimentation des nappes et prévenir les pollutions ;
- privilégier l'infiltration des eaux, lorsque le contexte local le permet (géologie, zonages d'assainissement local, protection des captages d'eau, etc.), après traitement éventuel de dépollution, selon la nature des eaux et la vulnérabilité de la nappe ;
- stocker et restituer progressivement les eaux pluviales, lorsqu'elles ne peuvent être infiltrées, vers les milieux récepteurs ou en dernier recours vers les réseaux, si ces derniers sont en capacité à les recevoir.

Améliorer l'assainissement

- développer les communes en adéquation avec les capacités et les performances des systèmes d'assainissement situés en aval des zones de collecte et de traitement des effluents ;
- appuyer cet objectif par la réalisation de schémas d'assainissement.

Les captages « Grenelle » au Sud de Lille, les zonages à prendre en compte



Périmètres de protection

- Déclaration d'utilité publique (D.U.P.)
- Périmètre du Projet d'Intérêt Général (P.I.G.)
- Aire d'alimentation des captages (A.A.C.)

Vulnérabilité des eaux souterraines

- Vulnérabilité totale
- Vulnérabilité très forte
- Vulnérabilité forte
- Vulnérabilité moyenne
- Vulnérabilité faible

Éléments géographiques

- Tissu urbain
- Bâti
- Zone agricole
- Réseau hydrographique
- Limite du SCOT
- Limite communale

Réseaux routiers et ferrés

- Autoroute, voie rapide
- Route principale
- Route secondaire
- Ligne T.G.V.
- Ligne et gare ferroviaires
- Ligne et station de métro

Éléments de projet

- Principe d'infrastructure nouvelle liée au projet REGL
- Nouvel aménagement routier
- Echangeur
- Gare ou pôle intermodal principal
- Gare ou pôle intermodal potentiel

Cette carte a pour objectif de fournir une première indication de la localisation des différents zonages relatifs à la protection des captages dits « Grenelle », pour venir en aide aux porteurs de projets, le plus en amont de leur démarche.
Les limites des zones de vulnérabilité sont issues de la Carte de vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution (BRGM, 1981)
Les périmètres détaillés de la DUP et du PIG sont à consulter dans les arrêtés correspondants, datés du 25 juin 2007.
L'aire d'alimentation des captages correspond à celle définie dans le cadre de la démarche « Captage Grenelle » et qui a été approuvée par le Préfet, le 17 septembre 2013.



Maîtriser l'exposition des habitants aux pollutions, risques et nuisances

Prévenir les risques d'inondation et réduire la vulnérabilité des territoires

- préserver le caractère naturel et agricole des zones inondables et limiter l'artificialisation des sols ;
- tenir compte des éléments disponibles relatifs à la connaissance du risque : Territoire à Risque Important de Lille, d'Armentières-Béthune (TRI), les Stratégies Locales de Gestion des Risques Associées (SLGRI) ; les Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), SAGE, études hydrologiques... ;
- veiller à définir les mesures favorables à la limitation du ruissellement (règles d'infiltration à la parcelle, gestion alternative des eaux pluviales, préservations d'éléments naturels participant à la rétention des eaux pluviales) ou à la réduction de la vulnérabilité des aménagements et des constructions (préserver le bon écoulement des eaux, contrôle des débits de fuite...).

Appréhender les risques technologiques

- tenir compte des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) approuvés et des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- veiller à ce que les nouvelles activités à risque soient localisées dans des zones d'activités dédiées ;
- approfondir le risque de transport lié aux matières dangereuses.

Prévenir les risques de mouvement de terrain

- intégrer la présence de catiches en amont des opérations d'aménagement ;
- prendre en considération les niveaux d'aléa retrait-gonflement des argiles ;
- prendre en compte le Schéma Interdépartemental des carrières et veiller à ce que la remise en état des sites soit réalisée en concertation avec le projet du territoire.

Gérer les sols pollués et les sédiments de dragage

- rechercher le traitement des pollutions à l'occasion des opérations d'aménagement ;
- préserver les espaces nécessaires pour la mise en œuvre du schéma directeur régional des terrains de dépôt des Voies Navigables de France (VNF), en dehors des aires d'alimentation des captages.

Conforter la gestion performante des déchets, préserver les matières premières

- valoriser l'énergie produite via des nouveaux équipements de traitement et de valorisation des déchets (de préférence implantés avec une desserte multimodale) dans les choix de localisation du développement urbain ;
- encourager la gestion innovante des déchets et la limitation de la production de déchets (zéro déchets, compost...).

Améliorer la qualité de l'air et la gestion des nuisances sonores

- veiller à ne pas aggraver l'exposition des populations à la pollution atmosphérique (secteurs à proximité des infrastructures routières majeures les plus fréquentées) ;
- installer aucunement un équipement dit « sensible » (établissement de garde d'enfant, d'enseignement ou de santé) sur une zone exposée à des valeurs dépassant la valeur limite (bruit, pollution atmosphérique...) telle que fixée par la réglementation européenne ;
- encourager la mise en œuvre des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ;
- intégrer la dimension acoustique en amont de la conception des opérations d'aménagement ;
- décliner une orientation santé « Métropole du bien-être », qui devra comprendre des prescriptions et recommandations en matière de développement d'une ville et d'un habitat favorables à la santé, ainsi qu'au vieillissement.

PRÉPARER L'AVENIR ÉNERGÉTIQUE DE LA MÉTROPOLE ET SON ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Vers une organisation territoriale porteuse de sobriété et d'efficacité énergétique

- polariser le développement urbain de façon à conforter les centralités urbaines et les transports en commun existants ou en projet (tendre vers une ville des proximités, multimodale) ;
- planifier les choix d'implantations, notamment économiques, de façon à favoriser l'écologie industrielle ou le développement de réseaux de chaleur ;
- plaider pour des choix en matière de mobilité qui favorise un report modal du transport de personnes et de marchandises vers des modes innovants, moins polluants et plus efficaces ;
- organiser les réseaux de distribution d'énergie au service du projet de territoire : SCOT, PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial) et SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie) ;
- développer, en prenant en compte les capacités existantes, les réseaux de chaleur, les réseaux intelligents, le stockage d'énergie et articuler les différents réseaux d'énergie entre eux, dans une logique de complémentarité. Un schéma directeur des réseaux de chaleur a été finalisé en 2018 et a mené à l'adoption d'une stratégie de développement des réseaux de chaleur de la MEL à l'horizon 2030.

Vers une performance énergétique renforcée dans les projets d'aménagement, dans la perspective d'un territoire zéro carbone

- planifier l'approvisionnement en énergie des opérations d'aménagement en maximisant la production d'énergies renouvelables et privilégiant la valorisation des ressources du site ;
- intégrer systématiquement les approches bioclimatique, architecturale, patrimoniale et paysagère à toutes les échelles ;
- faciliter le recours aux dispositifs d'économie d'énergie ou de production d'énergies renouvelables ou de récupération.

Vers une réduction massive des consommations d'énergie dans le bâti existant

- réhabilitation énergétique massive du parc de logements existants ;
- requalification des bureaux obsolètes (confort et performances énergétiques notamment).

Vers une meilleure exploitation du potentiel de production locale d'énergies renouvelables ou de récupération

- encourager la production locale d'énergies dans la mesure où cette production renouvelable ne consomme pas de nouveaux espaces naturels et agricoles et se situe en dehors des espaces consacrés à la trame verte et bleue ;

- faire émerger une filière locale de bois-énergie ;
- identifier le potentiel pertinent et cibler des localisations préférentielles pour le développement de parcs éoliens et solaires sur le territoire (centrales photovoltaïques pour exemple) ;
- développer des réseaux de chaleur renouvelable.

L'ARMATURE VERTE ET BLEUE

Elle se compose des espaces agricoles et naturels non bâtis, des espaces de nature en ville et du réseau hydrographique structurant. Ces éléments peuvent parfois se superposer ou interférer entre eux ; ils interagissent aussi avec la trame urbaine.

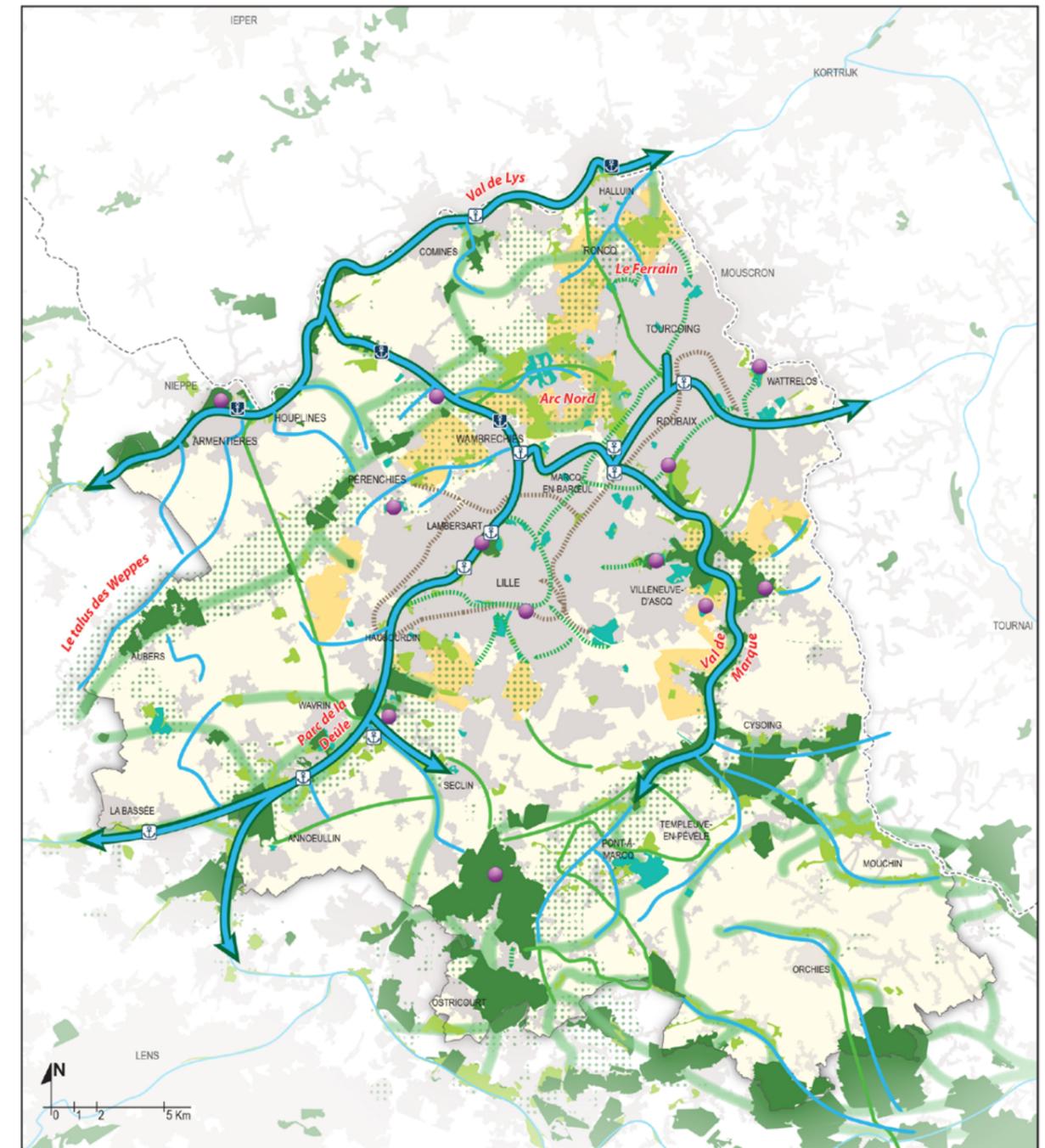
Respecter l'intégrité des grandes plaines à dominante agricole

- préciser les modalités de préservation des grandes entités agro-paysagères par leur identification et la mise en place de mesures de protection appropriées :
 - › la Plaine de la Lys, avec ses élevages et ses cultures spécialisés,
 - › les « openfields » des Weppes, de la vallée de la Deûle et du Mélançois, notamment la Plaine de Bouvines ;
 - › la Pèvelé, terre de semenciers et d'une agriculture à haute valeur ajoutée,
 - › la vallée de la Marque, mosaïque de prairies et boisements ;
- assurer une qualité architecturale du bâti et une insertion paysagère des sièges d'exploitations et des bâtiments annexes ;
- assurer des continuités écologiques en marge des espaces agricoles ;
- adosser à ces continuités des itinéraires réservés aux modes actifs (itinéraires de promenades, véloroutes...).

Préserver une agriculture diversifiée et dynamique

- prendre en compte l'impact des extensions urbaines pour l'activité agricole (impact foncier, enclavement des sièges d'exploitation, morcellement des exploitations et des conflits d'usages) ;
- permettre le changement de destination des bâtiments agricoles, en priorité aux bâtiments présentant un intérêt patrimonial, architectural ou environnemental ;
- développer une stratégie de développement de filière et de distribution, et accompagner les agriculteurs dans leur installation, leur formation et leur diversification ;
- encourager les mesures agro-environnementales de reconquête des cours d'eau non domaniaux, en matière de qualité de l'eau et de fonctionnalités écologiques (mise en place de zone tampon avec restauration de ripisylves, usage raisonné de phytosanitaires...).

Synthèse de l'armature verte



Principaux espaces de reconquête écologique

- Réservoir de biodiversité à préserver
- Espace naturel relais à conforter
- Principe de connexion à dominante écologique : fonctionnalité des milieux à maintenir ou restaurer*
- Principale liaison écologique prenant appui sur le réseau hydrographique : Potentiel à développer

Trame écologique et paysagère support d'activité récréative

- ➔ Continuité structurante écologique, récréative et paysagère
- ⋯ Caractère naturel et paysager à maintenir ou à renforcer
- ➔ Principe de connexion à dominante récréative - Voie verte
- ➔ Autre continuité verte urbaine à favoriser
- ➔ Voie ferrée active : rôle de connectivité à prendre en compte

- La nature en ville à conforter
- Espace vert (existant ou en projet) potentiel à exploiter
- Pôle récréatif majeur (existant ou potentiel) : attractivité et accessibilité à renforcer
- ⚓ Équipement de tourisme fluvial existant ou potentiel

Espace à dominante agricole

- Hémicycle (proposition de périmètre)
- Espace agricole : pérenniser une agriculture diversifiée et durable

*Pour plus de détails, consulter la carte « TVB écologique »

Source : Carte du DOO, approuvé en février 2017

Préserver les hémicycles, espaces agricoles multi-fonctionnels aux franges de l'agglomération centrale

- mettre en valeur les grands espaces agricoles et naturels aux franges de l'agglomération centrale en tant qu'espaces de respiration comme l'Arc Nord, le Mélantois ou la Plaine de Bouvines ;
- mener des démarches de valorisation paysagère, récréative et agricole.

Les espaces de reconquête écologique

Renforcer et amplifier la trame écologique en cohérence avec les documents cadres SDAGE, SAGE, SRCAE, SRCE...

- les réservoirs de biodiversités métropolitains et les zones tampons associées (espaces sources) ;
- les espaces naturels relais (potentiel et corridor écologique) ;
- les corridors écologiques et espaces à renaturer (connexions entre les réservoirs de biodiversité via des éléments naturels résiduels : haies, bosquets, mares...) ;
- les éléments de connexions dans les milieux urbains (espace de nature en ville : alignement d'arbres, parcs, squares...).

Protéger et valoriser les milieux à enjeux spécifiques pour le territoire

- éviter l'artificialisation des berges, préserver les boucles inondables des vallées et cours d'eau, notamment dans la Vallée de la Lys ;
- respecter le fonctionnement hydraulique, écologique et paysagère du réseau secondaire de cours d'eau, urbaniser en recul des berges, valoriser les accès ;
- préserver prioritairement les zones humides en prenant en compte le SDAGE et le SAGE, et en révélant leur fonctionnalité et leur richesse biologique ; à défaut, veiller à leur compensation ;
- préserver et améliorer les boisements existants notamment ceux remarquables, respecter les spécificités écologiques des milieux en cas de plantations, à défaut prévoir des mesures compensatoires en cas de défrichement ;
- identifier les forêts et boisements principaux (forêt domaniale de Marchiennes, bois de Bouvignies, bois de Flines) issus de la charte du Parc naturel régional Scarpe Escaut pour lesquels la sensibilité écologique et paysagère de leurs lisières justifie la prise de mesures particulières ;
- protéger les milieux agro-naturels dits « mosaïques », constituées de prairies bocagères ou semi-bocagères, de mares, de bosquets, d'alignements d'arbres têtards, des ceintures bocagères du bâti agricole et des villages.

LA TRAME VERTE ET BLEUE À VOCATION RÉCRÉATIVE

- permettre l'amélioration du cadre de vie et contribuer ainsi au développement social et économique du territoire par les espaces naturels et agricoles, via le développement d'activités de loisirs ;
- décliner ce maillage de l'échelle du quartier à celle des grandes entités paysagères.

Les actions à mener ou conforter doivent :

- affirmer les pôles récréatifs de rayonnement métropolitain ;
- améliorer leur accessibilité en transports en commun ou au sein d'un réseau de déplacements « actifs » : maillage de voies vertes - vélo-routes, chemins de promenades, notamment dans les hémicycles et les parcs agricoles ;
- protéger et valoriser les espaces ruraux propices aux pratiques récréatives diffuses ;
- inscrire des points d'appui du tourisme fluvial (prévoir les emprises nécessaires au déploiement des activités nautiques), des ports de plaisance sur la Lys, la Deûle et autres canaux.

LA NATURE EN VILLE

Du parc urbain à la toiture végétalisée, du boulevard arboré au talus ferroviaire...

Mobiliser les outils nécessaires, afin de :

- favoriser la place du végétal en ville ;
- organiser, à l'échelle locale, une réponse à l'objectif de proximité des espaces verts diversifiés et de qualité, gage d'acceptabilité de la densité urbaine ;
- identifier des cœurs d'ilots verts urbains comme éléments paysagers à préserver, notamment dans les secteurs très denses et déficitaires en espaces verts ;
- expérimenter de nouvelles formes de nature en ville répondant aux enjeux environnementaux et à l'évolution des attentes des habitants (agriculture urbaine en superstructure, toitures plantées, jardins partagés...) ;
- prévoir une liste des essences locales à privilégier dans les plantations publiques et privées pour leur valeur écologique et en tenant compte de leur impact sur la santé des habitants.

CHIFFRES CLÉS ET ÉLÉMENTS MARQUANTS 2017-2020

LA COMMISSION PARTENARIALE (COMPAR) AAC

La préservation de la ressource en eau / la maîtrise de l'exposition des habitants aux risques

- **En cours de révision depuis 2016** : SAGE Scarpe aval
- **20 septembre 2019** : approbation du SAGE de la Lys
- **10 octobre 2019** : approbation du Plan de Prévention des Risques Inondation par ruissellement au Nord-Ouest de l'arrondissement de Lille
- **9 Mars 2020** : approbation du Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Marque-Deûle

Afin de protéger la ressource en eau et de partager une vision anticipatrice et globale en faveur d'un développement cohérent et raisonné et suite à la volonté des partenaires institutionnels d'avoir une instance d'échanges, il a été décidé, dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT, de mettre en place, dès 2017, le Comité Partenarial de l'Aire d'alimentation des captages (AAC). En 2020, cette dernière a évolué pour devenir la Commission Partenariale AAC.

Afin d'accompagner au mieux les acteurs du territoire et de protéger la ressource en eau, tout en réalimentant la nappe de la craie, la COMPAR est dotée de 4 objectifs :

- suivre et évaluer les plans, programmes et projets sur le territoire de l'AAC à titre consultatif ;
- accompagner la « traduction » des orientations du SCOT sur le périmètre de l'AAC ;
- contribuer à une démarche de « Territoire de projets » du SCOT ;
- partager et faire évoluer les connaissances, mettre en place une veille pérenne, développer des outils d'accompagnement technique et méthodologique.

La COMPAR est composée de 10 élus du Syndicat mixte du SCOT (7 MEL et 3 CCPC), des représentants de la DDTM, la DREAL et l'Agence de l'Eau. Elle est accompagnée par son comité technique qui regroupe les techniciens des structures associées.

Sur proposition de ce comité technique, composé de la DDTM, de la DREAL, de l'ARS, de l'Agence de l'eau et de services des EPCI concernées, les élus de la COMPAR AAC préparent des avis qui seront ensuite soumis au bureau délibérant du Syndicat mixte du SCOT, constitué du Président et des 6 Vice-présidents.

Le Syndicat mixte du SCOT a en charge l'animation et le secrétariat de la COMPAR AAC : réception des dossiers, convocation, ordre du jour, animation des comités techniques et de la COMPAR, rédaction du compte-rendu et des avis formalisés.

En décembre 2019, la MEL a approuvé son Plan Local d'Urbanisme (PLU) intercommunal qui renforce les règles d'urbanisme en vue d'une meilleure protection de la ressource en eau. Elle a également des projets qui réunit ses 26 communes « Gardiennes de l'eau ». Pour ses 11 communes situées dans le périmètre de l'AAC, la Communauté de communes Pévèle Carembault est en train de préparer un dispositif de coordination avec l'appui de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. Le Syndicat mixte du SCOT et la COMPAR permettent d'assurer la cohérence des démarches à l'échelle du SCOT.

SANTÉ ENVIRONNEMENTALE / MÉTROPOLE DU BIEN-ÊTRE

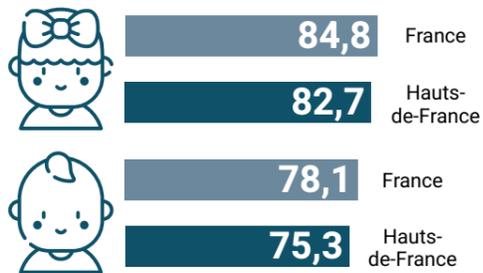
DÉCEMBRE 2018 :

MEL : création par délibération d'un observatoire métropolitain de santé

Inégalités sociales de santé

Espérance de vie à la naissance 2006-2013

Source : ARS Hauts-de-France, 2018



Comportements individuels

Source : ARS Hauts-de-France, 2019

30,5% de fumeurs quotidiens en Hauts-de-France

Diabète

France : 5% de la population
Hauts-de-France : 7% de la population

Pollution des sols

Dans la MEL :

7 020 sites recensés dans la base de données BASIAS (Anciens sites industriels et activités de services)

Pollution atmosphérique (MEL)

60 jours de dépassement du seuil journalier maximum de particules fines (< 2,5 micromètres) recommandés par l'OMS en 2018

1 700 décès attribués à la pollution atmosphérique dans la MEL en 2018

Sources : Atmo, 2019)

ÉNERGIE / ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET)

Ce document législatif et réglementaire permet d'actualiser et de renforcer les objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie, de développement des énergies renouvelables, d'amélioration de la qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique aux horizons 2025, 2030 et 2050.

DÉCEMBRE 2019 : Arrêt projet du PCAET de la MEL pour une approbation prévue en 2021

FÉVRIER 2021 : adoption du Plan Climat Air Energie Territorial de la MEL

MARS 2020 : Adoption du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la CCPC

En décembre 2018, le projet d'autoroute de la chaleur (Halluin-Lille), en lien avec le schéma directeur métropolitain des réseaux de chaleur est lancé.

Le projet « autoroute de la chaleur » qui dessert les différents équipements présents le long de cet axe (piscines, bureaux, logements...) est une réponse aux engagements de la MEL dans son PCAET. Ce projet vise une augmentation de la part d'énergie renouvelable et de récupération (ENR&R), une diminution du recours aux énergies fossiles (dont charbon) et une garantie un prix compétitif pour les usagers des réseaux.

Les avantages sont nombreux pour la collectivité : réduction des émissions de gaz à effet de serre, gain tarifaire, création d'emplois pérennes dans l'entretien et la maintenance, non délocalisables à partir d'équipements européens.

ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

(Résultats issus de l'étude ADULM - juin 2017)

Dans son rôle d'appui aux politiques publiques, l'Agence, via une étude de modélisation des îlots de chaleur, a proposé des préconisations d'aménagements urbains à intégrer dans les documents d'urbanisme, notamment sur le redéploiement de l'eau et de la nature en ville, l'orientation du bâti... :

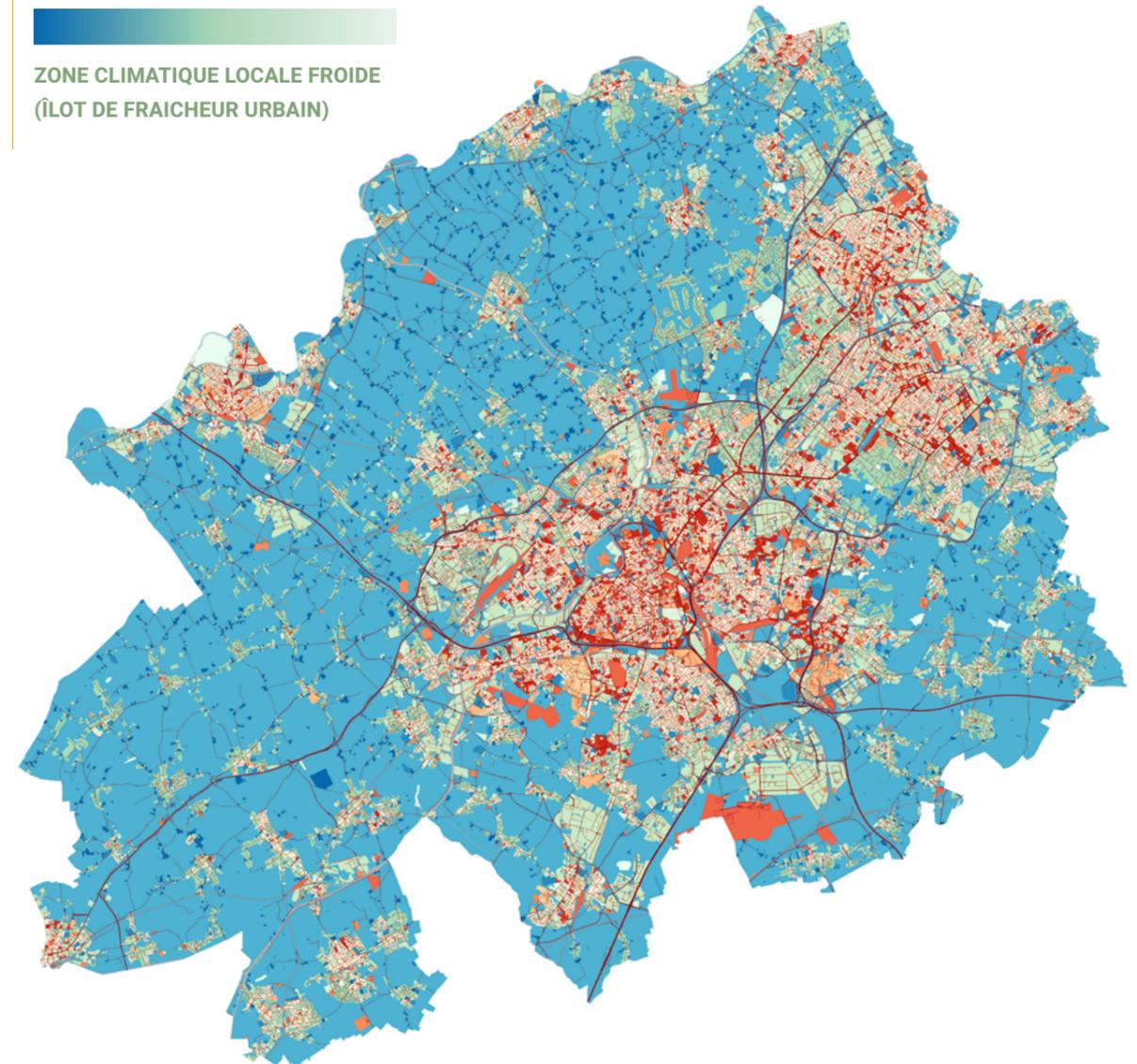
- la couleur, la rugosité et les matériaux de surface utilisés jouent un rôle important dans la capacité à absorber les rayonnements solaires (privilégier des matériaux de moindre inertie thermique, comme le bois, et de pigmentation claire) ;

- les principes d'une architecture bioclimatique (murs trombes, protections solaires, orientation favorable des ouvertures...), outre une diminution des besoins en chauffage (période froide) ou de refroidissement (période chaude), optimisent les apports naturels climatiques (vent et soleil), tout en évitant les inconvénients (surchauffe d'été notamment) ;
- l'orientation par rapport au soleil et au vent permet de limiter l'effet d'îlot de chaleur en favorisant le rafraîchissement naturel (coolfreshing, puits canadiens, vents traversants...) ou les ombres portées (murs, végétations...).

Modélisation des îlots de chaleur et de fraîcheur urbains de la MEL



(ADULM – 2020) Les îlots de chaleur urbains concernent la partie urbanisée du territoire en raison du caractère minéral, sombre et imperméable dû à l'artificialisation des sols. Les îlots de fraîcheur urbain concernent davantage les zones non bâties et naturelles (eau et végétation).



CADRE DE VIE

OFFRIR UN CADRE DE VIE MÉTROPOLITAIN DE QUALITÉ



Place Louise de Bettignies, Lille @ MEL

L'amélioration du cadre de vie est une ambition transversale du SCOT de Lille Métropole. Elle contribue, par la diversité et la dimension humaine des thématiques qu'elle traite (patrimoine, espaces publics, entrées de ville, politiques culturelles et sportives...), à porter une identité commune.

Cette dernière doit se traduire au sein des projets, toutes échelles confondues (intercommunale, de quartier, à l'îlot...) et dans la capacité à relier les entités urbaines avec les transports en commun et les modes actifs en support prioritaire.

LES CHOIX STRATÉGIQUES APPROUVÉS EN 2017

CONCEVOIR DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ PORTEURS DU VIVRE ENSEMBLE

- ancrer les espaces publics comme le premier levier d'action concret de l'aménagement (potentielles fonctions d'aération et de respiration, notamment dans l'effort engagé de densification des villes, de lieux repères à l'origine d'une vie de quartier, de liens physiques entre des entités urbaines anciennes ou nouvellement créées) et associer la pratique et l'assimilation de ces espaces par les habitants ;
- garantir une qualité de même niveau dans le traitement des espaces publics du quotidien en fonction des usages observés ou prévisibles au regard de la programmation des projets ;
- améliorer la qualité des espaces publics de proximité en intégrant, tant que possible, l'eau et le végétal ;
- optimiser la recherche de nature en ville et de gestion durable des espaces ;
- soutenir et favoriser l'investissement des habitants dans l'intégration du végétal dans la ville et dans l'amélioration des espaces publics de qualité par une politique volontariste basée sur la facilitation des opérations de frontage (verdissement des façades, installation de petits mobiliers...).

RECONNAÎTRE LA RICHESSE ET LA DIVERSITÉ DU PATRIMOINE ET DES PAYSAGES

Identifier et protéger le patrimoine métropolitain

- protéger réglementairement des patrimoines de dimensions locales témoignant d'une époque ou d'un mode de faire spécifique (écluses, ports, ouvrages d'art, douanes, grands ensembles, prairies, vergers, fermes...);
- réaliser des inventaires du patrimoine architectural, urbain, rural, agricole et paysager ou alimenter ceux existants par chaque commune du territoire de manière égale ;
- guider l'évolution du patrimoine par l'objectif d'habitabilité : entre sauvegarde, amélioration des performances énergétiques et adaptation aux usages contemporains ;
- instaurer un principe d'examen de la valeur patrimoniale du bâti et des espaces publics avant toute destruction ou modification, ne pas chercher à reproduire l'existant mais à le poursuivre avec les moyens actuels (langage architectural, matériaux...).

Mettre en scène les entrées de ville et les limites d'urbanisation

- veiller à ce que les entrées d'agglomération, celles des villes et villages, et entre deux tissus urbains s'attachent aux principes d'intégration urbaine et paysagère mais aussi de lisibilité des limites d'urbanisation ;
- privilégier une logique de préservation visant au maintien de fenêtres paysagères, voire de coupures vertes ;
- qualifier le rapport entre la ville et la campagne à condition d'en encadrer les formes via, notamment la mise en place de schéma d'aménagement paysager plus spécifiquement au sein des secteurs dits « hémicycles » ;
- privilégier la continuité paysagère et la mise en cohérence des tissus, voire la développer activement comme dans le cas des franges transfrontalières.

DÉVELOPPER ET CONFORTER L'UNIVERSITÉ, LE TOURISME, LES ARTS, LA CULTURE ET LES SPORTS

L'enseignement supérieur, les arts, la culture et les sports sont à la fois des fonctions métropolitaines mais ils renvoient aussi à des enjeux de proximité, partie intégrante de la ville. Ils contribuent à l'identité métropolitaine, tout en s'intégrant à un maillage plus fin source de régénération urbaine et développement de l'économie locale.

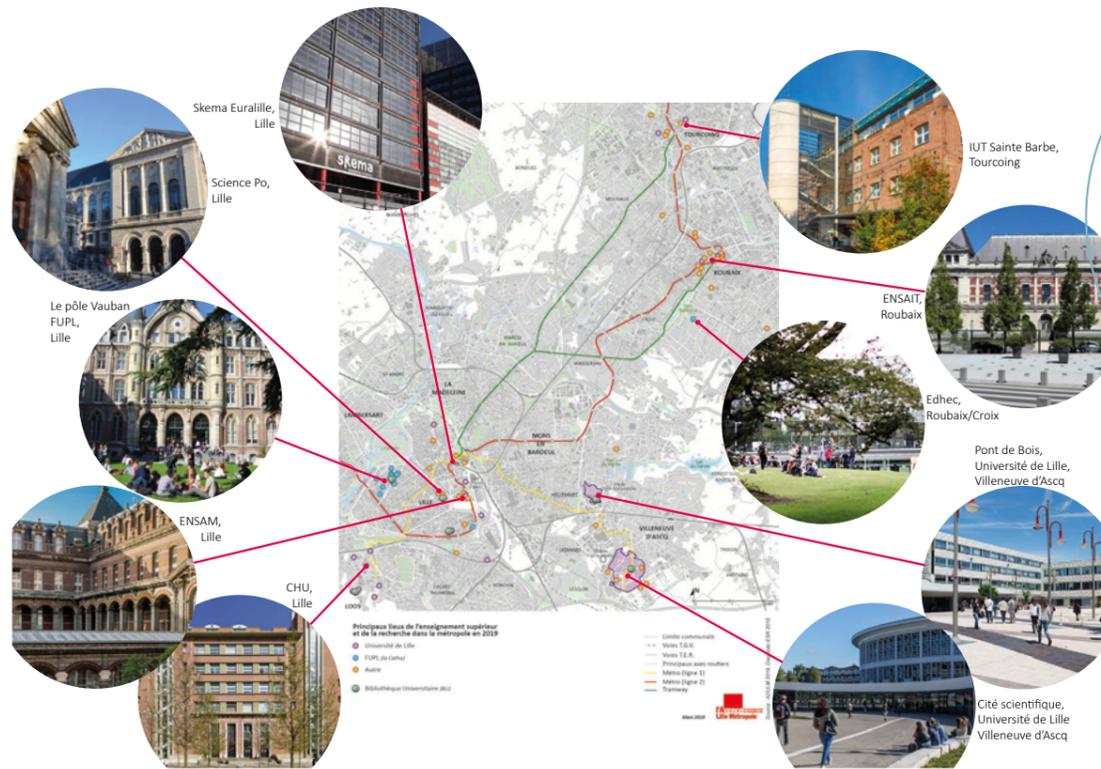
Affirmer la nature universitaire de la métropole

La métropole lilloise porte l'ambition d'affirmer son identité de grand pôle universitaire. Les objectifs sont de :

- renforcer l'excellence de l'université à l'international ;
- conforter la recherche et l'économie de la connaissance ;
- mieux intégrer l'université dans son territoire (diversité des fonctions urbaines, intégration architecturale et urbanistique des sites universitaires et mise en réseau via une desserte multimodale et sécurisée).

Dans cet esprit, le schéma métropolitain de l'enseignement supérieur et de la recherche, adopté en 2016, définit une stratégie en matière de développement économique en lien avec la recherche, de réussite et de vie étudiante et de relation entre l'Université et la cité.

L'Université & la ville



Affirmer l'attractivité touristique du territoire

Par sa situation géographique et la richesse de ses équipements, le territoire du SCOT de Lille Métropole dispose de nombreux atouts pour développer son activité touristique. Plusieurs axes d'attractivité peuvent notamment être développés : tourisme d'affaires, culturel, commercial, sportif, fluvial...

Devenir une référence en matière culturelle et artistique :

- développer les projets autour du travail de mémoire du patrimoine historique et l'accueil associé des visiteurs ;
- accompagner l'expansion du secteur des industries culturelles et créatives en renforçant le développement des initiatives ou projets à l'instar du site d'excellence sur l'Union dédié à l'image, ou la marque « Lille design » ;
- concrétiser spatialement cet objectif dans les projets d'aménagement via des programmes artistiques et culturels éphémères ou pérennes, des dimensions de design, via la mobilisation ponctuelle et en amont des artistes.

Développer la métropole sportive :

- poursuivre l'implantation d'équipements de proximité en privilégiant les secteurs en renouvellement urbain et l'offre de transport ;
- mener une réflexion sur les possibilités de renforcement du maillage d'équipements sportifs.

Mailler efficacement les grands équipements en lien avec l'offre de transport et la politique événementielle :

- articuler transports en commun, renforcement des modes doux et accès aux équipements ;
- penser la question des équipements en lien avec le développement d'une politique événementielle : animation du territoire, mais aussi développement des fonctions économiques, sociales et professionnelles associées à ces équipements ;
- permettre le développement du parc hôtelier en adéquation avec la demande et autoriser le développement d'autres formes d'hébergements touristiques (campings urbains, hébergements insolites, logements à la ferme...) en lien avec les attentes des touristes.

Mettre en œuvre la métropole intelligente et connectée

- parvenir à une couverture exhaustive du territoire en réseaux et services haut et très haut débit : en cohérence avec le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) de la Région et celui de la MEL ;
- commander l'élaboration d'un schéma des usages et services numériques afin de développer une stratégie globale en la matière.

CHIFFRES CLÉS ET ÉLÉMENTS MARQUANTS 2017-2020

JANVIER 2018

Depuis le 1er janvier 2018 entrée en vigueur de la Loi Gemapi. Prise de compétence par la CCPC et la MEL de la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI).

A ce titre quatre domaines d'intervention sont obligatoires :

- l'aménagement de bassins ou d'une fraction de bassins hydrographiques ;
- l'entretien et l'aménagement des cours d'eau ou plans d'eau y compris des accès ;
- la défense contre les inondations ;
- la protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques, des zones humides et des bois.

Les EPCI confortent ces responsabilités en matière de gestion du cycle de l'eau.

JUIN 2018

Les Périmètres de protection et de valorisation des espaces agricoles et naturels périurbains (PAENP)

En 2018 (délibération du 15 juin), la MEL a engagé une démarche renforcée sur des zones agricoles et naturelles soumises à de fortes pressions urbaines : les hémicycles du SCOT, en se basant sur une analyse partagée entre la MEL, les communes, le monde agricole, et en expérimentant des outils juridiques existants.

2018 : lancement des réflexions sur un « PAENP ARC NORD »

2019 : lancement des travaux PAENP « Gardiennes de l'Eau » - territoire des champs captants (soit 26 communes)

Mai 2021 : lancement d'un appel à projet auprès des communes de la CCPC pour la mise en oeuvre de la trame verte et bleue

Concevoir des espaces publics de qualité porteurs du vivre ensemble (Faire la ville à proximité)

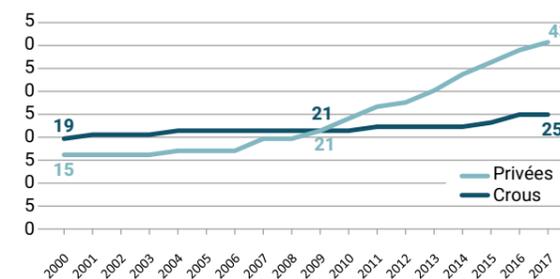
2020 : lancement du POC Grand Boulevard (démarche partenariale entre le Comité d'organisation Lille Métropole, la MEL, les communes et l'Agence)

Lancée dans le cadre de Lille Métropole 2020, Capitale Mondiale du Design.

Le logement des étudiants

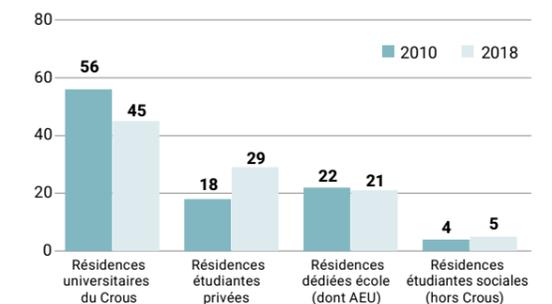
Évolution du nombre de résidences étudiantes dans la Métropole Lilloise

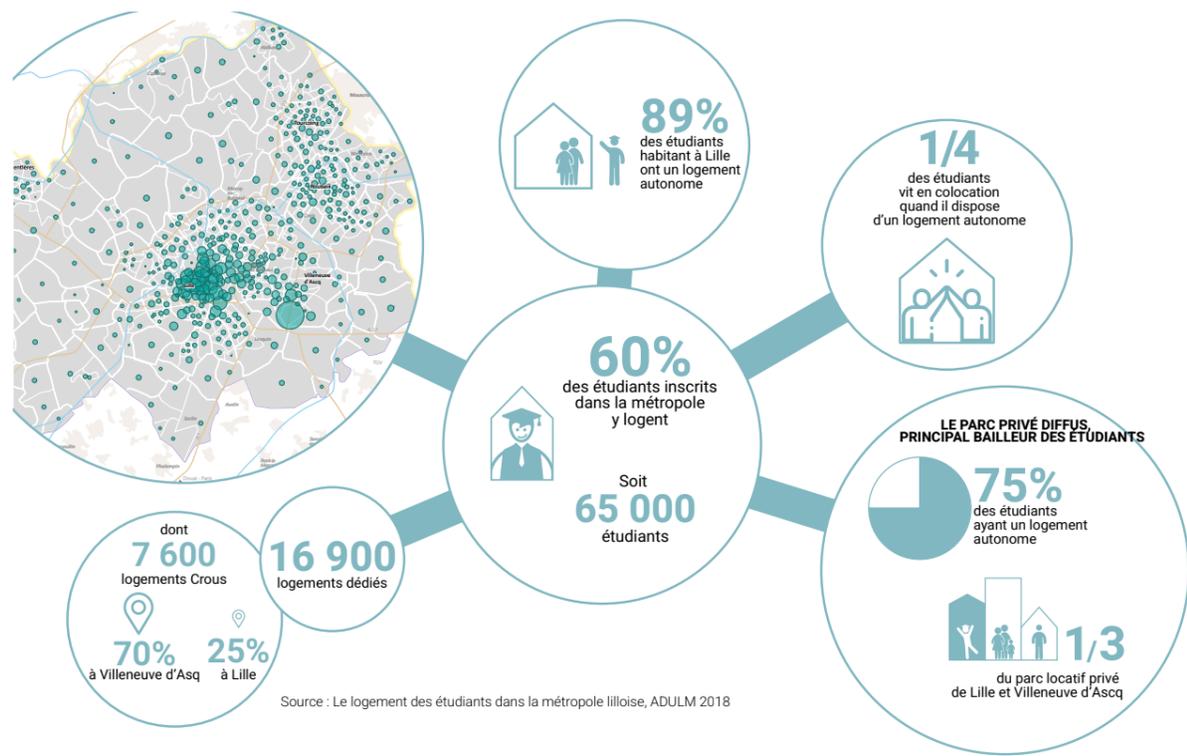
Sources : Crous 2016-2017, ADULM 2018



Part de chaque segment de logement dans l'offre dédiée

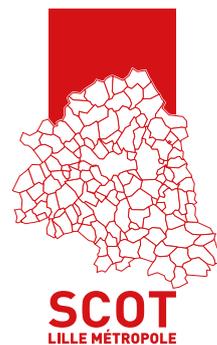
Sources : Crous, AEU, ADULM, CRGE





SCOT EN BREF

Développement urbain
Mobilité
Habitat
Économie & Emploi
Commerce
Environnement
Cadre de vie



LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LILLE MÉTROPOLE

LE « SCOT EN BREF »

Choix stratégiques approuvés en 2017 et éléments marquants 2017-2020

Ce document vise à faire vivre le SCOT, à le partager avec les élus, les partenaires publics, les acteurs et habitants du territoire et à en faire un outil de travail qui porte la cohérence du développement des intercommunalités membres. Il propose :

- une vision synthétique des choix stratégiques approuvés en 2017 au regard des orientations thématiques suivantes : développement urbain, mobilité, habitat, économie et emploi, commerce, environnement et cadre de vie ;
- une première sélection d'éléments marquants des politiques portées et de chiffres clés et indicateurs d'évolution depuis l'approbation du SCOT sur ces thématiques.

Ces orientations et chiffres clés par thématique sont à considérer comme une amorce d'indicateurs de suivi, une étape préalable au futur bilan obligatoire en 2023. Cette première étape de travail se poursuivra et s'enrichira dans le cadre du programme de travail du Syndicat mixte et de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et par d'autres réflexions, études et travaux en cours des acteurs du territoire.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

scot-lille-metropole.org

+33 (0)3 20 63 33 77 / scot-lille@adu-lille-metropole.org
Centre Europe Azur / 323 Avenue du Président Hoover / 59000 Lille

  [adulm59](https://www.facebook.com/adulm59)  [adulm](https://www.linkedin.com/company/adulm)
adu-lille-metropole.org