



Direction **Aménagement** et **Renouvellement Urbain**

faire la Ville intense

propositions pour répondre aux objectifs
de Lille Métropole en matière de développement urbain
dans une vision contemporaine, qualitative et durable
de l'aménagement de son territoire

Conseil communautaire du 26 juin 2009
annexe à la délibération-cadre "faire la Ville intense"
version mise en conformité avec le vote du 26 juin 2009



LA VILLE INTENSE

Lille Métropole ne peut plus se satisfaire des modèles de production de la ville qui ont caractérisé et inspiré la majeure partie des extensions urbaines des décennies précédentes, et doit pour cela définir et s'imposer de nouveaux modes de penser et de faire la ville.

Pour être cohérente et efficiente à l'égard de ses objectifs qualitatifs et quantitatifs en matière d'habitat, de développement économique et de mobilité, elle doit procéder à une rupture dans les formes urbaines et dans les modes de production.

INTRODUCTION

Par son programme de mandat *"Vivre ensemble notre Euro-métropole"* (avril 2008), la présidente Martine Aubry affirme l'ambition de repenser totalement la façon dont la ville se développe. Pour *"inventer la forme urbaine de l'Euro-métropole du 21^{ème} siècle"*, il faut *"penser global: l'habitat (vivre), l'économie (travailler) et les transports (se déplacer) devront être planifiés de manière complémentaire et totalement cohérente."*

Les Grands débats Habitat (des 4 et 5 décembre 2008) et Mobilité (du 16 janvier 2009) et la manifestation relative aux 1000 hectares économiques (du 4 février) ont permis à Lille Métropole de préciser et de réaffirmer ses ambitions de développement: il s'agit de construire plus (plus de logements et plus de locaux d'activités), et de construire mieux (par l'innovation dans les formes urbaines et architecturales, et par la mixité sociale et des fonctions), tout en intensifiant les efforts de maîtrise de l'étalement urbain et de création d'espaces naturels et de loisirs.

En extension comme en renouvellement urbains, Lille métropole veut mieux valoriser le territoire et ses ressources. Elle veut intensifier l'effort de reconstruction de la ville sur la ville (la Ville renouvelée), et créer de nouveaux quartiers (pour habiter et pour travailler), qui offrent toutes les qualités, les services et les aménités de la vie en ville. Ces quartiers seront économes d'espace, ils vivront en synergie avec leur environnement local et métropolitain, et ils optimiseront les réseaux de transports, les infrastructures techniques et les équipements.

Lille Métropole veut être une Ville intense, une ambition qui est à la fois sociale et solidaire, culturelle et économique, citoyenne et écologique, et à laquelle répondent une ambition et un projet urbains, par la forme, la qualité et l'intensité des aménagements. Cette ville intense se concrétisera partout: dans les nouvelles extensions urbaines, dans les quartiers renouvelés et dans la mutation progressive, accompagnée et favorisée par les politiques publiques, de tous les quartiers et de tous les territoires qui constituent la métropole.

Les élus de Lille Métropole se préparent à prendre des décisions majeures en matière de développement et d'aménagement du territoire, pour la création et l'aménagement de nouveaux quartiers, pour le développement de sites économiques, pour poursuivre et intensifier les efforts de renouvellement urbain, pour renforcer et diversifier ses réseaux de transports, et pour les valoriser.

Confortée par l'élaboration des contrats de territoire, Lille Métropole se trouve devant l'opportunité de mieux assurer l'articulation entre toutes ses actions.

La présente note se veut de réunir les éléments de cadrage pour une politique urbaine fondée sur cette ambition de la Ville intense. Elle s'intéresse (certes de façon synthétique et synoptique) à tous les territoires et à tous les contenus qui font la ville. Etablie à la demande du premier vice-président René Vandierendonck, elle rappelle les enjeux et formule des propositions pour produire une ville plus intense, plus compacte et de plus haute qualité.

PLAN DE LA NOTE

1. faire la Ville intense, un enjeu politique d'aménagement du territoire pour une métropole résolument contemporaine
2. qu'est-ce qu'une Ville intense ?
3. la Ville intense, condition *sine qua non* à la réalisation des objectifs et des ambitions de développement urbain
4. Lille Métropole se définit des objectifs cibles en matière de qualité et de densité, et des modes de faire pour produire la Ville intense
5. les politiques de Lille Métropole convergent vers la Ville intense
6. annexes

1. faire la Ville intense, un enjeu politique d'aménagement du territoire pour une métropole résolument contemporaine

A l'image des autres grandes métropoles d'Europe, Lille Métropole est confrontée à un triple défi: elle doit (1) créer les conditions d'accueil pour de nouveaux logements et de nouvelles entreprises, pour de nouveaux équipements et pour les espaces naturels qui lui manquent cruellement, (2) limiter et corriger les impacts de son développement urbain sur l'environnement, et (3) créer un cadre de vie riche et agréable, qui favorise la participation de tous aux échanges économiques, sociaux et culturels qui sont la qualité première de la vie en ville et la condition essentielle de son attractivité.

Toutes ces exigences se rencontrent dans la notion de Ville intense: une ville qui maîtrise son étalement urbain; une ville qui valorise ses équipements, ses services et ses réseaux de transports au bénéfice de tous (tout en limitant les coûts et les impacts financiers, énergétiques et écologiques); une ville aussi qui, par la mixité et la diversité de ses fonctions et de ses aménités, crée un cadre de vie, de travail et de loisirs plaisant, riche et favorable à l'épanouissement humain.

C'est une Ville intense, une ville qui marie la qualité à la compacité.

Les politiques nationales et régionales plaident pour une Ville intense. Les projets de loi dits Grenelle 1 et 2 de l'environnement, le Schéma Régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) et le projet de Directive régionale d'aménagement, approuvé par le Conseil régional le 13 mai 2009, imposent ou imposeront une meilleure maîtrise de l'étalement urbain et une meilleure articulation entre les différentes fonctions de la ville, et entre toutes ces fonctions et les réseaux de transports, notamment collectifs.

La Ville intense, telle que se projette Lille Métropole, a pour ambition d'anticiper ces exigences environnementales, tout en valorisant la dimension humaine et solidaire de la vie en ville.

Pour Lille Métropole, ces objectifs, ces ambitions et – bientôt – ces obligations légales ne sont pas nouveaux. Ils répondent à une volonté déjà affirmée dans le Schéma directeur (approuvé en 2002), dans le PDU (juin 2000), le PADD du PLU (octobre 2004), le PLH (décembre 2005) et l'Agenda 21 (février 2006). Toutefois, ils nécessitent une mise en œuvre bien plus forte, plus cohérente et plus efficace, comme nous l'a rappelé le bilan du Schéma directeur (ADULM, novembre 2008).

La Ville intense, qui s'inscrit dans la continuité des objectifs de développement métropolitain et durable, implique une rupture dans les modes de production de la ville. Elle se traduit en décisions politiques très concrètes en matière d'urbanisme et d'aménagement.

[→ Lire en annexes 6.1 et 6.2 les éléments essentiels des "Grenelle 1 et 2", du Schéma régional et du projet de Directive régionale d'aménagement du territoire.]

[→ Le bilan du Schéma directeur pointe l'insuffisance de la construction (de logements et de locaux d'activités, hors bureaux), la faible densité des opérations de construction et la rareté de l'offre foncière de qualité. L'on pourrait y ajouter la forte dépendance de l'automobile de bon nombre des réalisations récentes. Lire en annexe 6.3 un extrait du Bilan du Schéma directeur.]

2. qu'est-ce qu'une Ville intense ?

Quelles que soient leurs fonctions résidentielles et/ou économiques, les nouveaux quartiers que Lille Métropole créera et les quartiers anciens qu'elle redéveloppera ou confortera doivent répondre à plusieurs exigences de qualité. Ces exigences concernent l'accessibilité, notamment en transports collectifs, la mixité sociale et fonctionnelle, l'offre et le partage d'équipements, de commerces, de services et d'aménités, la qualité des liens avec les quartiers environnants (c'est-à-dire: le maillage urbain), la prise en compte des enjeux environnementaux, la valorisation du patrimoine et l'inscription judicieuse dans le paysage. Tous ces enjeux conduisent à des exigences d'intensité urbaine, c'est-à-dire d'une compacité mariée à la qualité.

2.1 l'accessibilité

La ville est faite de liens et de proximités, favorisés et organisés par les modes de transport et de communication à toutes les échelles, du local au global. La première qualité d'une ville intense est celle d'offrir, à courte distance, une grande densité et diversité de lieux et de fonctions, auxquels la marche à pied ou la sortie en vélo permettent d'accéder facilement, sur des parcours agréables, sûrs et attractifs. L'offre de transports collectifs y est dense et de qualité, assurant des liaisons performantes avec les autres territoires de la ville, ainsi qu'avec les nœuds d'interconnexion aux réseaux régionaux et internationaux. Autour de ces moyens de transports collectifs, de leurs arrêts, gares ou stations, la compacité de la ville intense réunit un nombre suffisamment élevé et diversifié d'usagers potentiels (habitant les logements, travaillant dans les entreprises, fréquentant les équipements, etc.), qui à son tour valorise et justifie la qualité de l'offre et contribue à la maîtrise des dépenses publiques pour la création et l'exploitation des réseaux.

2.2 les équipements et les aménités

Un même raisonnement vaut pour les nombreux équipements, commerces et services, pour les parcs et jardins qui composent la ville. Une ville intense comprend une répartition optimale, en fonction de l'échelle des quartiers, de toutes ces facilités et aménités qui font l'attrait de la vie en société. Là aussi, la compacité, la qualité et les courtes distances sont des exigences essentielles, y compris pour accéder, *via* les transports collectifs, aux équipements de niveaux supérieurs, qui fonctionnent à des échelles territoriales plus larges, au bénéfice de toute la métropole ou de son euro-région.

2.3 la mixité sociale et fonctionnelle

La ville n'est pas que nombre, et au-delà de la qualité et de la diversité, elle est aussi partage. La mixité sociale et fonctionnelle n'est pas seulement un outil d'efficacité et de confort urbains, qui favorise le fonctionnement de la ville et de ses réseaux, et qui offre aux citoyens l'accès aux lieux et aux territoires, et à leurs facilités. Elle est aussi un élément constitutif de la solidarité et, ce faisant, de la citoyenneté et de la démocratie. Cette mixité est capable de contribuer à la réduction des inégalités et à la lutte contre les exclusions. Elle peut être source d'innovation, de créativité et d'enrichissement mutuel. Elle est un levier indispensable

d'intégration et de cohésion, mais pour être efficace, elle doit agir en synergie avec les politiques solidaires et émancipatrices dans les domaines économique, social et culturel.

2.4 le maillage urbain

Tous ces enjeux d'accessibilité, de qualité, de diversité et de mixité sont étroitement liés à celui du maillage urbain, au sein même et entre les quartiers, anciens et nouveaux, voire futurs. Dans la ville intense, l'optimal maillage favorise le partage des équipements et des aménités, et permet de valoriser et de conforter les atouts urbains déjà existants, situés "en cœur de ville" ou "de village", ou en quartier. Les nouveaux quartiers et les anciens se confortent réciproquement.

2.5 les enjeux environnementaux

La ville intense répond aux enjeux et défis environnementaux. La compacité ne permet pas seulement de mieux réduire les dépenses énergétiques et tous types de pollutions (que celles-ci soient liées aux constructions ou aux transports), ou de les traiter efficacement et à un coût supportable. Sa qualité permet de préserver, voire de renforcer la biodiversité, de répondre efficacement aux enjeux de traitement de l'eau et des déchets, et de mettre en valeur le paysage et le patrimoine.

La ville intense valorise les installations et les réseaux existants (pour l'eau, l'énergie, les déchets), et elle réduit la consommation ou l'artificialisation des terrains aujourd'hui cultivés ou naturels. Elle contribue au maintien de l'activité agricole, elle préserve mieux l'avenir et laisse la place (au sens propre comme au figuré) à un développement plus naturel du territoire.

Par cette optimisation technique et foncière, la ville intense permet de choisir les meilleurs sites; ceux qui offrent les meilleures conditions à l'urbanisation future, par la présence ou la proximité (actuelles ou programmées) de réseaux de transports collectifs et de leurs arrêts, par la proximité d'équipements et d'aménités à valoriser, par les capacités concrètes de maillage avec les tissus urbains existants, et par l'absence de contraintes fortes (ou par la capacité d'y remédier à un coût raisonnable, car mieux partagé), tels les risques et les nuisances, ou la présence de grandes infrastructures de transport, qui trop souvent sont aussi des barrières infranchissables et des sources de pollution. La ville intense permet de créer de nouveaux quartiers là où les conditions sont optimales pour réussir.

Tous ces enjeux (courtes distances et accessibilité en transports en commun, offre et partage d'équipements et d'aménités, mixité sociale et fonctionnelle, maillage urbain, qualité de l'environnement et optimisation foncière) **plaident pour une ville intense, compacte et de qualité – en tissu urbain existant comme en extension.**

L'intensité urbaine est un enjeu pour tous les territoires de la métropole, quelle que soit l'échelle de leurs formes urbaines. Les villages, les bourgs et les villes, comme l'agglomération centrale et ses grands pôles urbains sont solidaires à l'égard des enjeux de développement.

3. la Ville intense, condition *sine qua non* à la réalisation des objectifs et des ambitions de développement urbain

Pour construire plus, Lille Métropole doit optimiser le foncier.

Le Grand débat Habitat des 4 et 5 décembre nous l'a rappelé: sur la durée du mandat, Lille Métropole doit pouvoir accueillir 30 000 logements nouveaux, dont deux tiers (c'est-à-dire 20 000) dans le tissu urbain existant, et un tiers (10 000) en extension. Tant les 20 000 que les 10 000 posent des enjeux d'intensité urbaine, à la fois condition intrinsèque de qualité – sujet abordé ci-dessus – et enjeu foncier quantitatif. Si l'on sait que les extensions urbaines récentes ont été réalisées avec une densité moyenne de seulement 17 logements/ha (contre 33 en tissu existant), la construction de 10 000 logements selon les mêmes modèles (la solution dite "au fil de l'eau") nécessiterait l'aménagement de quelques 600 ha. S'y ajoutera un second paquet de 600 ha (voire plus) nécessaire – à l'échéance du mandat – pour accueillir des entreprises, notamment industrielles et logistiques, tel qu'on peut conclure de l'étude de programmation économique réalisée par l'agence Katalyse (décembre 2008).

Ces données sont à mettre en perspective de la difficulté concrète, tant pour le logement que pour les activités économiques, d'identifier et de mobiliser les volumes fonciers nécessaires, qui correspondent à la fois aux exigences essentielles de qualité (dont notamment l'accessibilité) et aux souhaits des communes.

Ainsi, pour revenir au logement, l'étude "*Propositions pour une politique foncière (...) en faveur de l'habitat*" (SPIRE e.a. pour LMCU, décembre 2007) et les enquêtes complémentaires réalisées par LMCU mi 2008 (c'est-à-dire avec les nouvelles municipalités) n'ont permis d'identifier que 153 ha de surfaces urbanisables (AUCm et AUDm), à la fois bien localisées (en DIVAT ou en "cœur de ville") et dont l'urbanisation est souhaitée par les communes (c'est-à-dire: peut être engagée au cours de ce mandat).

La production de foncier économique est confrontée aux mêmes obstacles: alors que le besoin de produire 1000 ha de foncier économique sur 10 ans a été identifié dès l'année 2003, seulement 310 ha ont pu être développés en 6 ans.

A cette contrainte spatiale, il faut ajouter celle, temporelle, de la durée des processus de production. Selon la situation foncière et la procédure juridique afférente (PAE ou ZAC), ceux-ci peuvent prendre de 4 à 6,5 ans.

[→ Lire en annexes 6.6, 6.7 et 6.8 quelques extraits des études foncières relatives à l'habitat et au développement économique, et quelques précisions quant aux surfaces mentionnées ci-dessus.]

Cet enjeu foncier ne se limite pas au mandat actuel, ni aux contraintes spatiales posées par le Schéma directeur et le PLU en vigueur. Car au-delà de ces échéances, dans le cadre du futur SCOT et des PLU à venir, les enjeux resteront de même nature, voire s'intensifieront. Le SCOT pourra et devra certes redéfinir les objectifs de développement urbain, et permettra de mieux assurer la synergie avec les réseaux de transport, mais c'est toujours sur le même territoire métropolitain que se confronteront les différents besoins, qu'il s'agisse de la construction de logements, de l'accueil d'activités économiques, du développement des espaces naturels et récréatifs, de la construction de grands équipements et d'infrastructures, ou de la préservation de l'espace et de l'activité agricoles.

En globalisant, et en élargissant l'horizon temporel, toute consommation actuelle peu dense et peu intense des surfaces destinées à l'urbanisation finira par placer Lille Métropole dans une situation de pénurie aiguë de terrains constructibles de qualité, et risque de décrédibiliser l'Etablissement dans les négociations à venir avec le monde agricole pour les futures extensions urbaines.

[→ Voir en annexe 6.4 l'évolution de surface artificialisée de la métropole lilloise.]

A court et moyen ou à long terme, l'enjeu est le même: si Lille Métropole veut être à la hauteur de ses ambitions de développement et de ses engagements politiques, voire des obligations que ne tardera pas de lui imposer la loi, la poursuite des tendances et des formes actuelles d'urbanisation n'est plus possible. **La continuité dans les ambitions de développement métropolitain nécessite une rupture dans les modes de faire.**

Reprenons le programme de mandat: *"Nous devons penser économe: économie d'espace, en évitant l'étalement urbain, économie de ressources en optimisant et en rentabilisant mieux nos réseaux. (...) Les nouveaux programmes urbains et les espaces économiques devront en priorité être localisés autour des lieux d'interconnexion entre les réseaux de transport, actuels et futurs. (...) Il s'agit d'optimiser l'utilisation des surfaces foncières, en introduisant une démarche, très qualitative, sur le rapport entre les surfaces bâties et la consommation d'espace, mais aussi sur l'architecture urbaine la mieux adaptée aux différents lieux."*

4. Lille Métropole se définit des objectifs cibles en matière de qualité et de densité, et des modes de faire pour produire la Ville intense

Pour affirmer et clarifier ses objectifs de développement à l'égard de l'ensemble des acteurs, et notamment à l'égard des communes, partenaires dans les projets, Lille Métropole devra préciser ses objectifs et les modes de faire pour produire la Ville intense. Nous proposons successivement des critères de qualité (4.1) et des objectifs de densité (4.2), et identifions la démarche projet comme mode de co-production (4.3) pour réguler et contextualiser les projets, et pour les phaser dans le temps.

4.1 la qualité de la Ville intense se réalisera à travers les choix suivants, qui seront systématiquement mis en œuvre dans la création de nouveaux quartiers, et inspireront la transformation des quartiers existants

(a) Les quartiers favoriseront la **mixité sociale et celle des fonctions** et, parmi celles-ci, notamment la mixité des fonctions résidentielles et économiques, chaque fois où ces dernières sont compatibles avec un environnement urbain de qualité.

Les zonages à dominante économique seront réservés aux activités qui ne supportent pas la mixité avec les autres fonctions.

La diversité résidentielle se traduira par une diversité des produits, quant aux tailles et statuts des logements et aux publics visés.

(b) Les quartiers bénéficieront d'un **excellent maillage avec les quartiers environnants**, et ceci pour plusieurs modes de déplacement (marche à pied, vélo, automobile, transports en commun). Leurs aménagements permettront aussi la réalisation de maillages avec les éventuelles extensions urbaines ultérieures, et ceci quelle que soit la définition réglementaire actuelle des territoires en question dans le Schéma directeur et/ou le PLU.

Les maillages avec les quartiers environnants ne seront pas seulement possibles; ils seront effectivement réalisés dans le cadre des opérations d'aménagement. Ceux avec les éventuelles extensions urbaines ultérieures devront pouvoir être créés sans devoir revenir sur les structures parcellaires réalisées.

(c) Les quartiers bénéficieront **des équipements, des commerces et des services** qui leur sont nécessaires, et/ou s'appuieront sur ceux des quartiers immédiatement voisins, dont ils conforteront le fonctionnement. Aussi, les nouveaux quartiers seront dimensionnés et comprendront les nombres de logements et/ou de bureaux suffisants, qui permettent à ces commerces et équipements de bien fonctionner. Le partage, plutôt que l'autarcie guidera leur localisation.

(d) Les quartiers favoriseront **les déplacements à pied et en vélo**. Ils bénéficieront d'une **accessibilité optimisée en transports en commun**. Les éventuels axes de transports encore à créer ou à renforcer doivent être pensés dans le temps de la livraison des constructions. L'excellence en matière d'accessibilité en transports collectifs privilégiera les équipements publics (les écoles, les fonctions-guichet), les commerces et les services, les pôles d'emploi et les immeubles résidentiels les plus denses, sans oublier les places ou jardins publics à haute valeur d'usage.

(e) **La hiérarchisation des voiries, la qualité des espaces publics** (dont les places et les jardins) **et l'organisation du stationnement** contribueront à la qualité et à la valeur d'usage des aménagements pour tous les publics (y compris les personnes à mobilité réduite), en même temps qu'ils viseront l'optimisation du foncier urbanisé constructible, dans un souci de rationalisation et d'économie.

De façon générale, le stationnement des véhicules sera réalisé au sein même des parcelles, ou dans des constructions ("*silos*") prévues à cet effet, le stationnement sur la voie publique étant possible mais limité. Le stationnement des vélos sera assuré au plus près des destinations.

Pour les locaux d'activités, chaque fois que l'offre de transports en commun le permet, l'objectif doit être de limiter le stationnement en général et celui en surface en particulier.

Pour les immeubles de bureaux, cette maîtrise du stationnement en surface concernera toutes les localisations, condition essentielle pour éviter les distorsions de concurrence qui, *in fine*, décourageraient la construction d'immeubles de bureaux à proximité des moyens de transports collectifs.

(f) Pour les logements, les formes urbaines intégreront le plus souvent **des espaces de vie extérieurs privés** (terrasses ou jardins) et des relations faciles avec les jardins publics.

(g) Les aménagements et les choix des formes urbaines contribueront au développement de la biodiversité, à la gestion optimale de l'eau et à celle des déchets. Ils valoriseront les qualités architecturales, urbaines et paysagères du site et de son environnement. Ils favoriseront la maîtrise de l'énergie et celle des risques et des pollutions. Pour ce faire, ils s'inspireront de la charte des éco-quartiers ou – mieux – la mettront en œuvre, dans toutes ses dimensions sociales et écologiques, à toutes les échelles du projet.

4.2 la densité urbaine contribuera à la qualité et à la réussite de la Ville intense

Les enjeux du 21^{ème} siècle font que chaque commune se sent concernée par la volonté communautaire de mettre en œuvre des projets de logements, d'activités économiques et d'équipement, tant en renouvellement urbain qu'en extension urbaine, répondant aux enjeux du développement durable.

Toutefois, la conception métropolitaine de la ville de demain ne peut pas être uniforme sur l'ensemble du territoire métropolitain. Comme le définit le rapport de présentation du PLU:

"les projets de développement, élaborés pour chaque territoire, doivent à la fois permettre de mieux respecter les spécificités de chaque zone géographique et favoriser le processus de métropolisation de l'agglomération lilloise".

La politique communautaire en matière de densité doit donc, non seulement répondre à une logique métropolitaine de développement maîtrisé de l'urbanisation, mais également à une logique de densité adaptée.

Au-delà de la définition de seuils :

- de densité brute de 35 logements par hectare pour l'habitat,
- de densité minimale nette de 1,00 pour les immeubles de bureaux,
- de densité minimale nette de 0,50 pour les autres activités économiques,

et qu'il s'agisse de zones d'extension urbaine ou de tissus urbains existants, il conviendra de faire évoluer ces seuils, au travers de la co-production des projets, pour les adapter:

- aux caractères différents des communes: espaces urbanisés agglomérés, espaces ruraux, espaces périurbains (ces derniers nécessitent une redéfinition des critères d'identification),
- à la multiplicité des tissus urbains composant le territoire métropolitain: quartiers historiques, centres bourgs, franges urbaines, quartiers pavillonnaires, grands ensembles, maisons de ville, etc.
- aux capacités des réseaux et des équipements publics existants.

[→ La densité brute est calculée sur l'ensemble de l'opération: la densité nette sur les unités foncières commercialisées, à l'exclusion de tout espace public.]

[→ Suivant un rapport 70/30 (c'est-à-dire 70% de surface commercialisée pour 30% de surface non commercialisée) une densité brute de 35 logements par hectare se traduit a priori par une densité nette de 50 logements par hectare.

A titre d'exemple, un des produits pouvant être réalisés avec une densité nette de 50 logements par hectare est la maison unifamiliale en mitoyenneté avec jardin et stationnement intégré sur une parcelle de 200 m² (6,5m x 30m). La diversité des produits et des densités au sein d'une opération permet de répondre à plusieurs types de demande et de mieux valoriser les espaces publics et les réseaux, tout en offrant des espaces extérieurs (jardins et/ou terrasses) et des facilités raisonnables de stationnement à tous les logements.]

[→ Lire en annexe 6.10 des exemples concrets de densité dans la métropole lilloise.]

Ainsi, les seuils de densité pourront évoluer en fonction des contextes urbains contigus, notamment pour assurer la continuité des formes et des densités urbaines avec les cœurs de ville et de bourg. Ils pourront également augmenter chaque fois que l'on se trouve en présence ou à proximité d'éléments urbains attractifs, tels les moyens performants de transports en commun, les équipements ou les aménités (comme les parcs urbains) et dans ce cadre tendre vers un doublement de ce seuil.

Les densités seront appréciées sur les emprises foncières totales des opérations - ces dernières étant pondérées en fonction des affectations (logements, activités, équipements). Elles seront réalisées à travers une modulation des densités et des formes urbaines au sein d'une même opération, en permettant une progressivité dans le temps et dans l'espace.

[→ A noter que les quelques chiffres de densité indiqués ci-dessus ne sont pas des COS au sens du règlement du PLU. Le COS du PLU est un plafond, calculé à la parcelle, alors que ces exemples de densité sont des cibles, voire des minima (des seuils), calculés à l'échelle d'un quartier.]

[→ Une analyse au sein des DIVAT, réalisée dans le cadre de la révision du PDU, montre que le COS réglementaire, défini par le PLU, est valorisé en moyenne à 85% par les promoteurs privés, à 82% par les sociétés d'investissement (SCI, SACI, SCCV), à 66% par les bailleurs sociaux et à 53% par les particuliers (source: "Etude stratégique sur les disques de valorisation des axes de transport", Spire, Transitec et Tracés Urbains, pour LMCU, 2009).]

[→ La densité ne se limitera pas au "construit": la densité recherchée est une densité de valeur d'usage, à laquelle participent les rues, les places et les jardins publics.]

4.3 la coproduction des projets comme mode de régulation, de phasage et d'adaptation des objectifs de la Ville intense en fonction des contextes locaux

Les sites qui accueilleront les nouveaux quartiers diffèrent par leurs localisations et par leurs caractéristiques, ils peuvent différer par les souhaits des communes quant au phasage dans le temps de leur réalisation, et ils différeront par les choix les plus concrets de leur aménagement.

Pour ces raisons, Lille Métropole et les communes devront s'engager dans des processus de co-production, car ce sont les projets qui réguleront et contextualiseront les exigences, les densités, les formes urbaines, leur réalisation et leur phasage. Les densités devront toujours être définies et modulées en fonction du contexte et des caractéristiques des sites. La co-production des projets permettra de préciser *in fine* les densités effectives de chacun des projets.

Une telle démarche de co-production a besoin d'un langage commun. Ainsi, les propositions d'aménagements devront comprendre, à toutes les phases décisionnelles du projet, des indications claires et dimensionnées relatives aux caractéristiques et aux délimitations des espaces publics, aux structures parcellaires, aux typologies des constructions, aux densités (en unités et en SHON) et à l'organisation du stationnement. De la même façon, elles indiqueront les délimitations et les superficies des surfaces utilisées pour le calcul des densités brutes et nettes. Ces éléments sont indispensables pour la validation des projets, et notamment pour apprécier les modulations de densités proposées. Ces exigences devront être intégrées dans les études en cours et à venir, et dans les cahiers de charges afférents.

Lille Métropole devra engager des démarches de sensibilisation, de dialogue et de pédagogie, au sein de ses propres services et à l'externe, pour les professionnels comme pour le grand public, selon des méthodes et avec des outils adaptés à la variété des situations et des attentes. Elle devra étudier les conditions de traduction réglementaire de ses objectifs dans les documents d'urbanisme et de planification (et notamment dans le PLU) au moyen des outils réglementaires existants comme de ceux prévus dans le projet de loi dit Grenelle 2. Elle devra assurer la cohérence et la synergie avec la mise en œuvre des programmations pour le

logement et pour les activités économiques et avec les décisions prises dans le cadre de la révision du PDU (valorisation urbaine des réseaux de transports).

Enfin, Lille Métropole devra procéder à une évaluation des premiers projets réalisés selon les critères de qualité et de densité développés ci-dessus. Cette évaluation lui permettra, le cas échéant, d'ajuster ses objectifs et ses modes d'intervention pour la réalisation de la Ville intense.

4.4 la protection du foncier agricole comme protection de la Ville intense

L'étalement urbain a aussi pour conséquence la disparition de terres agricoles. Chaque année 60 000 hectares de terres arables sont consacrés au niveau national à l'extension ou la création de zones commerciales ou le développement de secteurs pavillonnaires. Cette tendance a non seulement des conséquences environnementales graves en matière de biodiversité, mais aussi réduit notre capacité de production alimentaire, alors que la demande de produits agricoles de proximité croît fortement. Il est donc nécessaire de se doter d'outils pour protéger notre foncier agricole. Dans ce cadre nous assurerons un suivi régulier du compte foncier agricole.

5. les politiques de Lille Métropole convergent vers la Ville intense

Par ses politiques expérimentales et innovantes, telles la Ville renouvelée, et par la réalisation des pôles d'excellence, tels l'Union, les Rives de la Haute Deûle et Euralille, Lille Métropole est déjà engagée dans la réalisation de la Ville intense. Par ses choix stratégiques et par ses actions, dans les domaines de l'habitat et du développement économique, dans ceux de la mobilité, de la requalification des friches ou du développement du commerce en centre ville et dans les quartiers, Lille Métropole s'est déjà donné des objectifs et des outils pour produire la Ville intense. Plusieurs décisions majeures, déjà prises par ou proposées au Conseil communautaire, dans les domaines des transports et de la mobilité, de l'habitat et de la mixité sociale, de l'urbanisme commercial et de la planification, lui permettent d'intensifier et de conforter son action. Dès lors, l'enjeu pour Lille Métropole est de généraliser sur l'ensemble des projets, et notamment en extension urbaine, les acquis de la Ville intense, jusque là surtout réalisés dans la transformation de la ville existante.

5.1 Lille Métropole crée la Ville intense

Lille Métropole a engagé une politique ambitieuse de Rénovation urbaine (ANRU) et de la Ville renouvelée. Elle y consacre des moyens importants, qu'elle entend prolonger tout au long du nouveau mandat. Ces politiques portent leurs fruits, en termes de solidarité et de développement urbain. Par la maîtrise de l'étalement urbain, en reconstruisant la ville sur la

ville, et en œuvrant pour le rééquilibrage des territoires et la réduction des inégalités sociales, ces politiques participent de l'effort de développement durable. Elles participent de la Ville intense.

[→ La politique de la Ville renouvelée résulte des orientations du Schéma directeur (élaboré en 1992-1994 et approuvé en 2002) et d'une délibération-cadre d'octobre 2000. Une nouvelle délibération-cadre est présentée à ce Conseil du 26 juin 2009, qui définit les objectifs, les critères, les moyens et les modes opératoires pour la poursuite et l'intensification de cette politique, dont le caractère innovant et les vertus pour la construction d'une Ville intense ont été rappelés ci-dessus.]

Les projets des pôles d'excellence, d'Euralille, de l'Union et des Rives de la Haute Deûle construisent la Ville intense. Au sein des territoires urbanisés, sur des sites à la fois significatifs et emblématiques, ces projets réunissent tous les éléments qui font la ville. Ils tirent profit des réseaux viaires et de transport existants, ou les créent en intervenant sur les maillages. Comme les projets de la Ville renouvelée, ils valorisent des sites désaffectés ou en déshérence. Ils redéveloppent l'habitat, les activités et les équipements, et apportent des réponses originales aux enjeux environnementaux, par leurs formes urbaines, leurs densités, les réponses apportées à la gestion de l'eau, à la biodiversité, etc. Ils sont construits, voire mis en œuvre avec les villes et avec un large choix d'acteurs publics et privés, et font ou feront l'objet d'initiatives originales dans les domaines de la conception et de la construction.

La politique de reconversion des friches, mise en œuvre avec le concours de l'EPF, recycle un foncier déqualifié au bénéfice de tous ces projets. De 2001 à 2007, quelques 250 ha ont été traités (acquis, dépollués, réaménages, lotis), pour accueillir la construction de logements, d'entreprises et/ou d'équipements, le plus souvent dans le cadre de quartiers mixtes; et quelques 260 ha supplémentaires font l'objet de projets. Lille Métropole a acquis un savoir-faire reconnu dans le traitement des friches et des sites et sols pollués, qu'elle entend renforcer par une meilleure connaissance du tissu industriel et de son évolution, pour anticiper son recyclage, tout en systématisant la prise en compte des pollutions en amont des projets dans un contexte de plus en plus contraint. La Mission d'information et d'évaluation "Friches industrielles – pollutions historiques", décidée par le Conseil communautaire du 17 avril, permettra de formuler des propositions opérationnelles dans les domaines juridique, financier, de l'expertise et du savoir-faire, aux plans européen, national et local.

La politique de l'habitat privilégie la mixité sociale. Fondée sur la prise de compétence en 2003 et l'adoption du PLH en 2005, Lille Métropole a créé plusieurs dispositifs réglementaires, opérationnels et financiers, dont la mise en place des ERL en 2004, la bonification des COS (la densité autorisée, dans le PLU) en 2006, la création d'une servitude de 20% de logements locatifs sociaux (SRLL) dans les ZAC et dans les secteurs d'extension en 2008, et la mobilisation de la politique foncière (à la fois autonome et en convention avec l'EPF) sur les ZAC, les ERL, les PAPA et les friches. Le Grand débat Habitat (des 4 et 5 décembre) inspire à la fois la révision du PLH (à intervenir courant 2009) et d'autres mesures opérationnelles à venir, dont l'extension de la servitude de logements locatifs sociaux (SRLL).

Les politiques de mobilité et de partage et de requalification de l'espace public se basent sur le PDU, qui a été adopté dès 2000 (et mis en révision en 2006 en vue de l'adoption courant 2009 d'un "PDU 2" plus ambitieux et plus intégral). Les choix de Lille Métropole, affirmés dans ce document, ont déjà conduit au réaménagement de nombreux espaces publics en faveur des transports collectifs, des piétons et des cyclistes, à la réalisation de pôles d'échange, à la création de lignes de bus à haut niveau de service et au lancement d'études pour la réalisation d'un réseau de trams-trains, comme à la définition et la mise en œuvre d'une charte de qualité des espaces publics. Aussi, le PLU a créé, dès 2004, les périmètres de valorisation des axes lourds des transports collectifs, qui modulent – encore prudemment – les exigences en matière de stationnement des véhicules (et que les travaux pour le "PDU 2" dénomment désormais "DIVAT" en vue d'une valorisation urbaine renforcée).

Le Grand débat Mobilité du 16 janvier 2009 a conduit Lille Métropole à se définir des objectifs plus ambitieux, à moyen et à long terme, pour la répartition modale des déplacements des habitants, à savoir 35% à pied (contre 31% en 2006), 10% en vélo (contre 2% en 2006), 20% en transports collectifs (contre 10% en 2006) et 35% en voiture ou en deux-roues motorisées (contre 56% en 2006). Inscrits dans la délibération-cadre du 17 avril 2009, *"Engager la métropole lilloise vers la mobilité du 21^{ème} siècle"*, ces objectifs se complètent d'un ensemble d'actions – dont plusieurs s'accompagnent d'une première série de délibérations opérationnelles –, pour aménager le territoire de façon à réduire la dépendance à l'automobile, pour favoriser l'intermodalité, pour développer les transports ferroviaires (train, tram-train, métro) et fluviaux pour voyageurs, pour renforcer la performance des bus, pour développer la marche à pied et la pratique du vélo, pour améliorer l'utilisation du réseau routier existant et la qualité des espaces publics et pour maîtriser l'emprise du stationnement sur le domaine public et son impact sur l'aménagement des quartiers. Toutes ces actions dans les domaines de la mobilité et du partage de l'espace public participent de la Ville intense.

La Ville intense est une condition *sine qua non* de la mobilité, et réciproquement.

La politique de développement économique, depuis la prise de compétence en 2002 et son volet "1000 hectares", défini en 2003, comprend un volet de 200 hectares de recyclage foncier industriel, avec des projets emblématiques à Lys-lez-Lannoy (SIE), Halluin (Front de Lys), Marquette (Rhodia), etc. Aussi, en exécution de son Plan métropolitain de développement économique (PMDE, délibération-cadre du 29 mai 2009), Lille Métropole a décidé d'accompagner la production de ses nouveaux parcs d'activités de préconisations pour la localisation des différents secteurs économiques. Parmi les critères urbains figurent notamment la localisation prioritaire des activités tertiaires dans la "ville dense", afin de favoriser la mixité des fonctions et de rentabiliser les réseaux de transports collectifs qui permettent de garantir *"un mode de transport alternatif à la voiture"*. Quant aux activités commerciales, elles s'inscriront résolument dans les orientations du Schéma de développement et d'urbanisme commercial (SDUC).

La politique d'urbanisme commercial, définie dans le SDUC et intégrée (et donc confortée) dans le Schéma directeur – et traduite dans le PLU – vise le renforcement de l'offre commerciale dans les centres-villes et dans les quartiers, et sa maîtrise dans les pôles commerciaux périphériques et dans les linéaires périurbains.

La stratégie foncière de Lille Métropole, affirmée par la délibération de décembre 2005, et mise en œuvre en partenariat avec l'EPF (3^{ème} convention-cadre, mars 2007) bénéficie à toutes ces politiques, dans les domaines de l'habitat et du développement économique comme dans celui de l'espace naturel métropolitain. La mise en œuvre de la Ville intense permettra à Lille Métropole de mieux identifier et localiser ses priorités de développement, notamment en matière d'habitat, afin d'engager une action foncière renforcée sur les sites stratégiques.

La charte des éco-quartiers, arrêtée en décembre 2007 et mise en concertation avec les communes et les constructeurs, avant une validation définitive courant 2009, précise les ambitions, les objectifs et les modes de faire de Lille Métropole et des cosignataires pour un développement urbain durable.

Les politiques de notre Etablissement pour **le développement de l'Espace Naturel Métropolitain** et pour **la valorisation de l'activité agricole** œuvrent en synergie et en complément avec celles pour la Ville intense.

Quant au PLU, en attendant de pouvoir engager une révision générale (qui pourra s'initier après la définition du PADD du SCOT), plusieurs modifications et révisions thématiques, dans les domaines de l'urbanisme commercial et de la gestion économe du foncier (ZAD, "A+", etc.) comme dans celui, moins urbain, du patrimoine agricole, permettront de mieux répondre aux objectifs de développement urbain de Lille Métropole.

La mise en révision du Schéma directeur et l'élaboration du SCOT, décidées par le Syndicat Mixte en novembre 2008, permettront à Lille métropole, comme aux autres communes et intercommunales concernées, de traduire le choix de la Ville intense dans un nouveau document de planification et de programmation qui permettra d'être plus exigeant, plus contraignant et plus efficace en matière de densités et en matière de cohérence entre le développement urbain et les réseaux de transports collectifs existants ou à créer. Ce futur SCOT devra ensuite se traduire dans la révision du PLU, qui sera d'autant plus efficace qu'il pourra s'appuyer sur les expériences que nous aurons alors acquises dans la mise en œuvre la plus concrète de la Ville intense.

Enfin, les orientations et les objectifs de la Ville intense pourront trouver des traductions intéressantes dans les domaines culturel et événementiel, et contribuer à une réflexion partagée sur l'avenir et l'attrait de la ville et de la vie en société. Elles pourront servir de cadre et de support à un Grand débat dédié aux politiques d'aménagement de Lille Métropole, dont l'organisation est envisagée à l'horizon 2010.

5.2 Lille Métropole va généraliser la mise en œuvre de la Ville intense en appliquant ses exigences et ses savoir-faire dans les projets en extension

Nous venons de le rappeler: par ses projets de renouvellement urbain et par ses projets tels Euralille, l'Union et les Rives de la Haute Deûle, Lille Métropole a mis en œuvre, ou s'engage à mettre en œuvre de la façon la plus concrète, ses ambitions de la Ville intense. Elle a la capacité, en partenariat avec les communes, d'appliquer ces mêmes objectifs sur ses projets en extension urbaine. Le projet Tournebride à Capinghem, Lomme et Prêmesques se dessine dans ce sens: il permettra de réunir, sur un territoire de 60 ha, bien desservi par le métro et – dans le cadre du projet – par une ligne de bus en site propre, une offre diversifiée d'environ 1500 logements, des locaux d'activités, un campus de formation et une offre très conséquente de services médico-sociaux, en synergie avec l'hôpital Saint-Philibert, déjà présent le site (le tout – logements, entreprises et équipements – pour environ 360 000 m²). D'autres projets devront permettre à Lille Métropole de poursuivre sur cette voie, en réalisant la Ville intense sur l'ensemble des sites de développement urbain de notre métropole.

Lille Métropole se trouve devant la possibilité d'appliquer aux projets en extension urbaine les exigences et les savoir-faire qu'elle met en œuvre dans ses projets en renouvellement urbain.

[→ Les projets de l'Union, de Tournebride, à Salomé (le centre-bourg), à Neuville-en-Ferrain, à Mouvaux (le centre), à Saint-André (le quartier Sainte-Hélène), à Hallennes-lez-Haubourdin (la porte des Weppes), à Wavrin etc. témoignent de la diversité des situations où la démarche de la Ville intense – du bourg intense, du village intense – est déjà engagée en dialogue entre Lille métropole et les communes, s'appuyant sur des expertises, des analyses et des projets urbains de qualité.]

6. ANNEXES

- 6.1 Les projets de loi Grenelle 1 et 2 de l'environnement,
 - 6.2 Le SRADT et le projet de Directive régionale d'aménagement
 - 6.3 Extrait du Bilan du Schéma directeur
 - 6.4 Evolution de la surface artificialisée de la métropole lilloise (1950-2001; carte)
 - 6.5 Evolution de la consommation de foncier par habitant en France
 - 6.6 Extrait des études foncières relatives à l'habitat
 - 6.7 Extraits de l'étude de programmation économique
 - 6.8 La production de logements, d'après SITADEL; 2000-2006
 - 6.9 La relation vertueuse entre la densité urbaine et la qualité des transports collectifs
 - 6.10 Exemples concrets de densité sur la métropole lilloise
-

6.1 Les projets de loi Grenelle 1 et 2 de l'environnement

Le projet de loi "Grenelle 1" (art.7) affirme et réaffirme les objectifs des politiques urbaines de *"lutter contre l'étalement urbain et contre la déperdition d'énergie"*, de *"lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles"* et d'*"assurer une gestion économe (...) de l'espace"*. Pour ce faire, la loi doit créer des outils *"permettant [aux collectivités territoriales] de prescrire (...) des seuils minimaux de densité"* et *"permettant de conditionner la création de nouveaux quartiers au renforcement correspondant des infrastructures de transport"*.

L'avant-projet de loi "Grenelle 2" (art.10) apporte plusieurs de ces outils, tant au niveau du SCOT qu'à celui du PLU. La logique intercommunale et l'objectif programmatique du PLU seront renforcés, en intégrant le PLH et le PDU dans ses orientations d'aménagement et de programmation. Ainsi, le SCOT et le PLU pourront définir des calendriers d'urbanisation en fonction de la réalisation d'équipements et d'infrastructures. Dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, ils pourront imposer une densité minimale de construction. Le PLU pourra également y fixer *"un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation."*

6.2 Le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) et le projet de Directive régionale d'aménagement

Par son **Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire** (SRADT, approuvé le 22 novembre 2006), la Région Nord-Pas de Calais s'est engagée à promouvoir de nouvelles conceptions du développement urbain, en cohérence avec ses objectifs tels le développement des transports collectifs interurbains et la création d'une trame verte et bleue.

L'élaboration d'une **Directive régionale d'aménagement (DRA) "Renouvellement urbain et maîtrise de la périurbanisation"** précise cet engagement de la Région. La directive doit devenir une position volontariste, coproduite et partagée avec les territoires, "portée à connaissance" et concrétisée dans les politiques sectorielles et contractuelles du Conseil Régional, telles le développement de projets de pays urbains ou le développement d'opérations de renouvellement urbain.

6.3 "Du Schéma directeur au SCOT, éléments de bilan" (ADULM, novembre 2008)

- **L'artificialisation du territoire se poursuit**

Si l'enveloppe urbaine n'a pas beaucoup évolué dans les documents réglementaires, l'urbanisation réelle du territoire se poursuit à un rythme significatif. Ainsi, entre 1988 et 2005, environ 1550 hectares du territoire de l'arrondissement auraient été artificialisés [inventaire Corinne Land Cover], soit une croissance d'environ 220 hectares par an, ce qui correspond à une augmentation de la surface artificialisée de la métropole de 5% en 8 ans. Cette consommation de sol, qui a principalement concerné la terre agricole, correspond en grande partie à des lotissements de maisons individuelles, ou à des zones d'activités périphériques d'assez faible densité.

- **La densité des opérations reste faible**

La densité moyenne des opérations de construction menées de 1990 à 2000 sur le territoire de l'arrondissement peut être estimée à 28 logements à l'hectare, à partir des données de la Direction Régionale de l'Équipement (SITADEL).

De 2000 à 2006, cette densité moyenne a peu varié et semble même s'être légèrement affaiblie en passant à 26 logements à l'hectare. De manière générale, la construction neuve de logements est très consommatrice d'espace dans les territoires périurbains, mais aussi parfois dans les territoires urbains.

(...)

Cette densité limitée pose question au regard des objectifs de maîtrise de l'extension urbaine, de développement durable, mais aussi au regard des besoins en logements qui sont loin d'être atteints et du coût foncier, de plus en plus élevé.

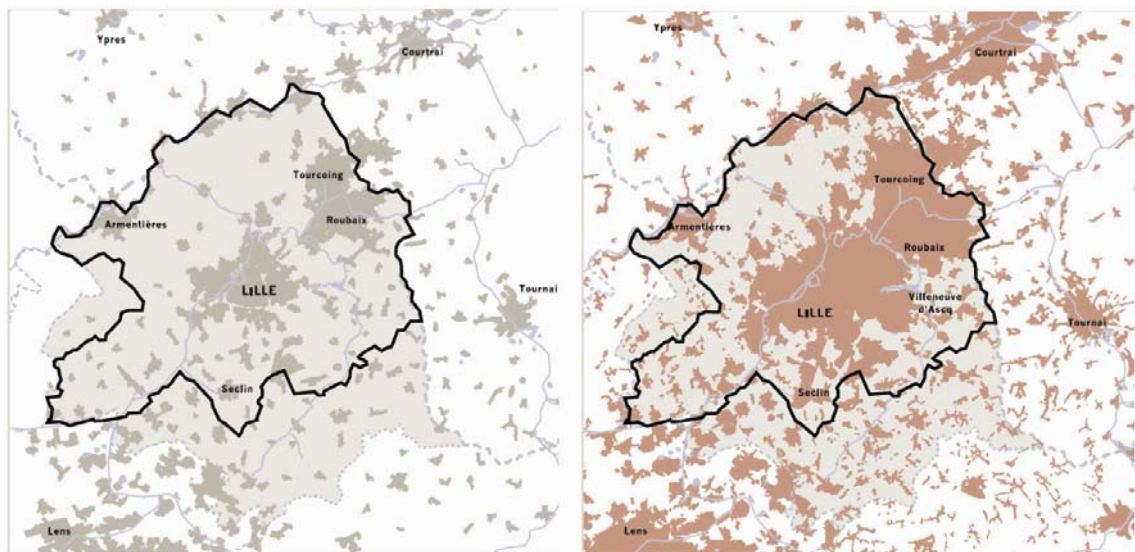
- **L'objectif des "deux tiers – un tiers" respecté, mais peu significatif**

Le respect de l'objectif des "deux tiers – un tiers" (...) reste difficile à apprécier réellement compte tenu du faible recul temporel dont nous disposons depuis l'entrée en vigueur des PLU compatibles avec le schéma directeur (2004/2005 pour les premiers PLU).

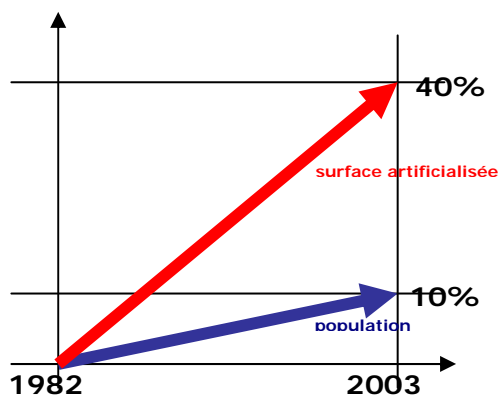
L'observation sur une plus longue échelle temporelle montre que de 2000 à 2006, 73% des logements ont été autorisés dans le "tissu urbain existant" (source SITADEL). Cependant, ce résultat n'est pas aussi significatif qu'il pourrait paraître. Il est en effet nécessaire de rappeler que la "zone urbaine existante" du schéma directeur ne peut être assimilée au seul tissu déjà bâti; elle comprend en fait l'essentiel des zones inscrites dans les documents d'urbanisme de 2000, c'est-à-dire des espaces importants qui n'étaient pas urbanisés au moment de l'approbation du schéma.

6.4 Evolution de la surface artificialisée de la métropole lilloise (1950-2001)

(source: Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2002)



6.5 Evolution de la consommation de foncier par habitant en France



artificialisation des sols et
croissance de la population
(G. Flament pour LMCU; source
INSEE et IFEN)

6.6 Extraits des études foncières relatives à l'habitat

Pour le tissu urbain existant, une enquête entreprise par les services de LMCU a permis d'identifier 110 sites (pour 104 ha) d'opportunités foncières (des ERL, des PAPA, des friches industrielles ou commerciales, etc.).

Sur les 110 sites, une cinquantaine ont vocation à faire l'objet d'une intervention de l'EPF, à court, moyen ou long terme (dans le cadre de l'avenant à la convention, décidé en novembre 2008, qui consacre 25 M€ à l'habitat). Une trentaine de sites peuvent être engagés directement par les opérateurs, avec un accompagnement de LMCU à l'équilibre des projets.

Selon une hypothèse de 50 logts/ha, ces 80 sites représentent 3585 logements, auxquels s'ajoutent 4600 logements dans les ZAC en renouvellement urbain. Ces nombres ne représentent qu'une partie des besoins identifiés par le Grand débat: *"De nouvelles opportunités foncières sont à identifier et constitueront le vivier de ces prochaines années pour compléter l'initiative privée, qui reste le principal moteur de production de logements dans le tissu urbain."*

Une deuxième enquête, sur le foncier en extension urbaine, réalisée à la fin du 1^{er} semestre 2008 (c'est-à-dire avec les nouvelles municipalités), a permis de caractériser les capacités de construction en extension:

sites urbanisables en ha

	zones à urbaniser (AUCm ou AUDm)	dont localisés dans les périmètres de qualité		
		DIVAT	cœur de ville	somme DIVAT et cœur de ville
inscrits dans le PLU	1367 ha	216 ha	202 ha	418 ha
dont projetés par les communes	747 ha	84 ha	69 ha	153 ha

aide de lecture: 69 ha de surfaces urbanisables (AUCm ou AUDm) répondent au double critère d'un projet communal et d'une situation en cœur de ville.

"Pour atteindre l'objectif de construction en extension urbaine, un minimum de 250 ha [pour une densité de 40 logts/ha], à majorer compte tenu de la nécessité de construire des quartiers mixtes, doit être mobilisé."

6.7 Extrait de l'étude de programmation économique (Katalyse, 2008)

Traduction sur les volumes de fonciers, en ha à 10 ans:

	tertiaire	production	logistique	total
hypothèse basse	130 ha	580 ha	250 ha	960 ha
hypothèse haute	140 ha	620 ha	270 ha	1030 ha

Le volume de 600 ha sur la durée du mandat (mentionné dans le chapitre 3) est une estimation. La programmation du foncier économique est établie sur des échéanciers différents (300 ha en 2 ans; environ 1000 ha en 10 ans).

6.8 La production de logements, d'après SITADEL; 2000-2006

Territoire	Nombre total de logements	SHON habitation	Superficie cumulée des terrains	Superficie moyenne	SHON moyenne	COS moyen	Densité nette (logts/ha)
Armentiérois	834	86 983	314 253	377	104	0,28	26,54
Couronne nord	2 633	274 138	1 002 165	381	104	0,27	26,27
Couronne sud	2 161	209 165	748 063	346	97	0,28	28,89
La Lys	1 592	191 485	800 584	503	120	0,24	19,89
Les Weppes	2 059	238 974	1 218 457	592	116	0,20	16,90
Territoire Est	1 314	141 760	602 557	459	108	0,24	21,81
Territoire lillois	3 939	307 970	466 067	118	78	0,66	84,52
Territoire roubaisien	3 053	301 120	985 480	323	99	0,31	30,98
Territoire tourquennois	2 581	256 989	878 470	340	100	0,29	29,38
LMCU	20 166	2 008 584	7 016 096	348	100	0,29	28,74

source: SITADEL (D.R.E. Nord-Pas de Calais), pour la période de 2002 à 2006, exploitation ADULM.

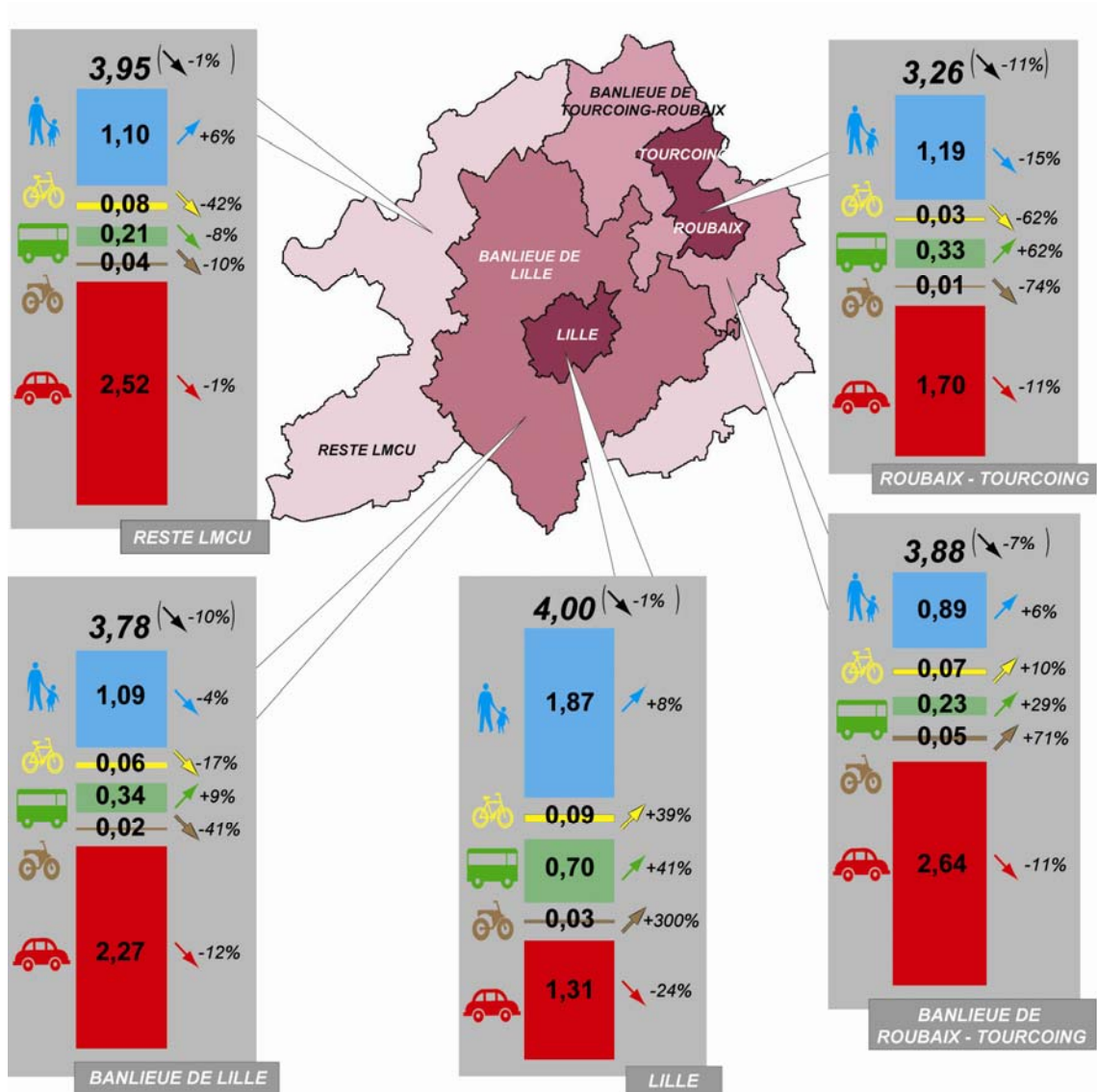
Le fichier compte 6579 permis, dont 5562 (85%) ont été conservés dans l'analyse. Sont exclus les permis aux surfaces et/ou superficies "aberrantes".

De façon plus synthétique, l'étude "Mission d'assistance à l'élaboration d'une politique foncière communautaire en faveur de l'habitat", SPIRE e.a. 2007, constate, pour le territoire de LMCU, sur la période 2000-2006, une densité moyenne de 33 logts/ha en recyclage urbain et de 17 logts/ha en extension urbaine.

Toutes ces densités sont des densités nettes, ce qui implique que la consommation foncière par logement est plus élevée que les chiffres font apparaître.

6.9 La relation vertueuse entre la densité urbaine et la qualité des transports collectifs

Une exploitation de l'enquête déplacements de 2006 (source LMCU, DCV) montre que **la densité et la mixité fonctionnelle des quartiers favorisent à la fois la marche à pied et l'utilisation des transports en commun**, au détriment de la voiture. (*nombre de déplacements par jour et par habitant – un jour de semaine, hors vacances scolaires – selon les modes, et évolution entre 1998 et 2006*).



Cette synergie peut exister à toutes les échelles. Quel que soit l'échelle ou le lieu, en ville, en agglomération ou dans les villages, l'efficacité, la fréquence et la qualité des modes de transports dépendent de leur optimale inscription dans le tissu urbain. Seule une bonne organisation du développement urbain permet d'offrir, pour un coût raisonnable, des transports collectifs fréquents et de qualité. Il existe une relation vertueuse entre la Ville intense et la qualité des transports.

6.10 Quelques exemples concrets de densité sur la métropole lilloise

(a) L'ADULM a réalisé fin 2007 une exposition "**Densités et formes urbaines**" qui présente 20 opérations "historiques" et récentes dans la métropole. Cette exposition est toujours consultable sous forme de publication.

Une enquête comparable, également sur une vingtaine d'opérations, a été réalisée en 2006 par la Direction du Cadre de vie.

(b) Il existe un grand nombre de publications, à l'échelle française (dont celle de la FNAU, fédération des agences d'urbanisme) et à l'échelle européenne. La plupart des métropoles se sont intéressées à la question de la densité, voire de l'intensité urbaine.

(c) Deux enseignements essentiels:

- densité ≠ hauteur de construction,
- la densité n'est pas liée à un type de construction en particulier.

nom de l'opération	nombre de logements	COS	surface moyenne de logement (SHON)	densité nette de logements	
Marcq-en-Baroeul, rue Henri Dunant	maisons de ville			de 34 à 53 logts/ha	L
Croix, rue Saint-Exupéry	maisons de ville			48 logts/ha	L
Roubaix, rue du Fil d'Art – rue du Fort	maisons de ville			49 logts/ha	L
Roncq, le Clos Notre Dame	12 maisons de ville et 33 logements collectifs	0,75	102 m ²	74 logts/ha	A
Tourcoing, Résidence de la Latte	34 logements collectifs	0,80	92 m ²	87 logts/ha	A
Lille, Soleil intérieur ("plaine Meo")	57 maisons de ville	0,96	114 m ²	84 logts/ha	A
Seclin, les Jardins du Moulin	22 maisons de ville 120 logements collectifs	1,21	87 m ²	127 logts/ha	A
Lille, Euralille, le Bois habité	34 logements individuels 694 intermédiaires ou collectifs	2,42	72 m ²	203 logts/ha	A
Roubaix, le Nouveau Roubaix	584 logements collectifs	1,93	64 m ²	303 logts/ha	A

sources:

A = ADULM, 2007: "*Densité et formes urbaines, exemples d'opérations d'habitat en métropole lilloise*"

L = Guillaume Flament pour LMCU, Direction du Cadre de vie, 2006: "*Habiter et se déplacer*"