

Étude

Septembre 2018

Cadre de vie et attractivité

Retour d'expérience, défis
et axes de progrès
pour la métropole



Directeur de publication : **Didier DECOUPIGNY**
Responsable de publication : **David ABOULKEIR**
Photographie : **ADULM**

Document réalisé par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Impression : **AD Concept**

Cadre de vie et attractivité de la métropole

Retours d'expérience, défis et axes de progrès

SOMMAIRE

Préambule	5
01. Le cadre de vie, un enjeu majeur pour l'attractivité des territoires	6
Définition du cadre de vie	6
L'importance croissante du cadre de vie dans l'attractivité	7
Les défis à relever pour la métropole lilloise	8
02. Clés de réussite des expériences de Bruxelles, Turin, Bordeaux	13
Bruxelles : le canal comme levier d'attractivité des territoires.....	13
Bordeaux : l'aménagement urbain au cœur de la stratégie d'attractivité bordelaise	19
Turin : un modèle de reconversion d'une métropole industrielle par la transformation du cadre de vie	24
Le point de vue du grand témoin	29
03. Des axes de progrès pour améliorer le cadre de vie dans la métropole lilloise.....	30
Une métropole qui s'adapte aux nouveaux usages et « modes de vie ».....	30
Se positionner comme la métropole du vivre-mieux : santé et bien-être, des priorités absolues pour le développement métropolitain.....	33
Requalifier et réenchanter l'espace public	34
Revaloriser la présence de l'eau	39
Conclusion.....	41

PRÉAMBULE

Levier majeur de la compétitivité et de l'attractivité territoriale, le cadre de vie est devenu un enjeu incontournable des politiques publiques territoriales. Dans la poursuite de leur réflexion et travaux sur les leviers de l'attractivité métropolitaine, l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole et ses partenaires¹, l'ont identifié comme un axe de réflexion et d'action commun. Le travail sur le cadre de vie permet non seulement de traiter des questions classiques d'aménagement mais aussi de construire ensemble une vision rêvée de la métropole.

L'Agence a organisé, en Décembre 2017, une rencontre pour en débattre, en partenariat avec le Comité Grand Lille, rassemblement informel des acteurs qui s'engagent pour le développement et le rayonnement international de l'aire urbaine de Lille. La présentation de retours d'expérience de métropoles en France et à l'international, et l'intervention du grand témoin Joël Gayet, fondateur de la Chaire Attractivité et Nouveau Marketing Territorial de l'université d'Aix-Marseille, ont donné l'occasion de rappeler les opportunités de développement exceptionnelles du cadre de vie dans la métropole.

La présente publication s'inscrit dans la continuité de cette rencontre et dessine des perspectives pour la transformation du cadre de vie métropolitain :

- › la première partie démontre l'importance croissante du cadre de vie comme levier de l'attractivité des métropoles, en particulier celle de la métropole lilloise ;
- › la seconde, à travers les cas des métropoles de Bruxelles, Bordeaux et Turin, propose des sources d'inspiration pour la métropole en termes d'approches, de pratiques et de méthodes ;
- › enfin, une troisième partie présente des axes de travail pour l'amélioration du cadre de vie dans la métropole autour de plusieurs thématiques clés : les nouveaux usages, le vivre-mieux, la présence de l'eau, et la requalification de l'espace public

1- Dont la Métropole Européenne de Lille, Lille's Agency et le Comité Grand Lille.

01.

LE CADRE DE VIE, UN ENJEU MAJEUR POUR L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES

DÉFINITION DU CADRE DE VIE

Polysémique par définition, le cadre de vie ne saurait se réduire à la propreté des trottoirs, au bon état de la voirie, ou encore à des bâtiments bien rénovés. Conditionné par des facteurs objectifs, physico-morphologiques et socio-économiques, le cadre de vie désigne généralement l'ensemble des éléments entourant la vie du citoyen-usager, concourant à son épanouissement personnel, professionnel et à son bien-être. Il est aussi une notion subjective liée aux valeurs, perceptions et aspirations de chacun, ce qui explique en partie la difficulté à définir les bons outils et indicateurs pour l'observer et l'évaluer.

Ce constat vaut également pour la notion de qualité de vie, plus englobante et abondamment utilisée. L'INSEE en propose une définition : « la qualité de vie ou le bien-être, est une notion recouvrant de multiples dimensions dont les conditions de vie matérielles, mais aussi le contexte qualitatif de la vie quotidienne. Ainsi peut-elle être approchée à la

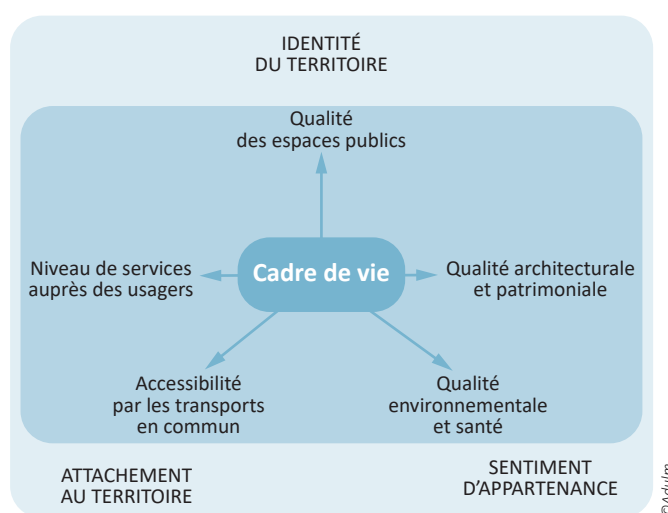
fois par des caractéristiques individuelles, en lien avec des critères socio-économiques (revenus, emploi, logement, etc.) et par les aménités du cadre de vie dans les territoires (accès aux équipements et aux services, qualité de l'environnement, liens sociaux, etc.) »². Dans d'autres approches de la qualité de vie, on intègre aussi de manières plus explicites, les dimensions majeures liées à la sécurité ou à la cohésion sociale (inégalités).

En l'absence d'une approche unique du cadre de vie, nous proposons de centrer la réflexion sur un angle lié à l'urbanisme et à l'aménagement, à savoir : qualité des espaces publics, qualité architecturale, paysagère et patrimoniale, qualité environnementale et santé, accessibilité par les transports en commun, niveau de services auprès des usagers. Ces cinq éléments constituent un socle d'analyse du cadre de vie au regard des défis identifiés pour la métropole lilloise. Dans une approche plus large, d'autres facteurs peuvent aussi entrer en ligne de compte³, comme le rapport à l'identité, l'attachement au territoire, à ses habitants, ses valeurs et ses modes de vie, et le sentiment d'appartenance.

LES 13 DIMENSIONS DE LA QUALITÉ DE VIE SELON L'INSEE



SCHÉMA DES PRINCIPAUX FACTEURS DU CADRE DE VIE



2- Voir l'Annexe pour plus de détail sur les indicateurs INSEE.

3- Ces facteurs ne sont pas directement traités dans cette publication.

L'IMPORTANCE CROISSANTE DU CADRE DE VIE DANS L'ATTRACTIVITÉ

A l'heure de la globalisation, la concurrence entre villes et métropoles s'est accrue pour la conservation et l'attraction de nouvelles ressources créatrices de valeur pour l'économie locale : entreprises, cadres, talents, touristes, habitants, investissements et nouveaux acteurs économiques. Ces derniers, d'après la plupart des études et travaux sur l'attractivité, enquêtes d'opinion, analyses et baromètres issus de la presse

spécialisée (*Mercer, the Economist, Arthur Loyd...*) ou grand public (*Monocle quality of life survey, l'Express, le Point, l'Étudiant...*), accordent dans leur choix de localisation une importance croissante à la qualité du cadre de vie.

Pour les dirigeants et salariés⁴, le cadre de vie serait, avec l'accessibilité - réseau de transport dans son acception large, et le dynamisme économique - création d'emplois, l'un des trois principaux éléments contribuant à l'attractivité d'un territoire. D'après le palmarès des villes où les français aimeraient

LA PRISE EN COMPTE DU CADRE DE VIE DANS LES CLASSEMENTS

Les palmarès, classements et baromètres sur l'attractivité des villes et métropoles où « il fait bon étudier, travailler et vivre », ont envahi le paysage médiatique lors de la dernière décennie, au point de constituer un véritable enjeu d'image stratégique dans la concurrence que se livrent les territoires. Le simple fait d'établir et d'afficher une hiérarchie des villes est suffisant pour susciter l'attention des acteurs locaux ou externes au territoire. A travers leur diffusion massive par les réseaux sociaux, ils véhiculent des images que les territoires s'approprient ou subissent, contribuant au cours du temps à faire ou défaire leur réputation.

Bien qu'ils puissent faire l'objet de critiques, ces classements sont d'abord utiles car ils encouragent les territoires à s'auto-évaluer et à se comparer en matière de cadre de vie. Ils soulèvent aussi des questionnements nécessaires à l'appréciation du cadre de vie :

Quels critères d'évaluation ?

Comment évaluer objectivement le cadre de vie alors qu'il est aussi, par définition, une notion subjective liée aux perceptions et aspirations de chacun ? Pour le prendre en compte, certains palmarès retiennent un nombre limité de catégories et d'indicateurs qui sont pondérés selon leur pertinence et surtout leur caractère objectivable : météo (nombre de jours d'ensoleillement), proximité à la mer et à la montagne (nombre de minutes des stations balnéaires et de sports d'hiver les plus proches), qualité de l'air (nombre de jours où la qualité de l'air a été mauvaise), m² d'espaces verts par habitants, dynamisme culturel (nombre de Musées de France,

« bibliothèques », et « cinémas »)... Mais ces éléments n'apparaissent pas suffisants pour apprécier et comparer le cadre de vie. Ils doivent être complétés par d'autres critères donnant réellement à voir des territoires dynamiques et vivants, répondant aux attentes et besoins du plus grand nombre.

Quels territoires comparer ?

Les raisons de retenir certaines villes plutôt que d'autres doivent être explicitées, notamment sur les critères de population ou d'échelle. Une métropole ne peut pas être évaluée comme une ville de 100 000 habitants, de même que deux villes de mêmes tailles mais aux profils sociologiques opposés.

Quels périmètres de comparaison ?

Certains classements s'effectuent à l'échelle de la commune, alors que les manières de vivre les territoires s'organisent depuis de nombreuses années à l'échelle d'agglomérations. C'est d'autant plus vrai pour la métropole lilloise caractérisée par sa forte multipolarité et sa forte intégration à des systèmes urbains inter-régionaux.

Ainsi, à condition de respecter certaines précautions méthodologiques, les évaluations comparées des métropoles sur le thème du cadre de vie peuvent permettre de faire remonter des éléments de perception déterminants pour les territoires. Elles invitent ces derniers à réinterroger leurs méthodes même d'évaluation, et à proposer des pistes pour une prise en compte plus juste et plus fiable d'une notion complexe, mais fondamentale des politiques publiques territoriales.

⁴ Sondage Opinionway sur l'attractivité des métropoles françaises, regard croisé dirigeants d'entreprises et salariés, pour la Foncière des régions, Déc. 2014.

travailler (Institut Great Place to Work, 2018), il serait le premier critère pour les salariés, tous secteurs, largement devant les opportunités économiques. Dans le baromètre des quartiers d'affaire (EY, 2017), les investisseurs le placent en deuxième critère de choix après la capacité à fidéliser et attirer les talents. La préoccupation apparaît particulièrement marquée pour les cibles émergentes de l'attractivité : start-ups, indépendants, créatifs, entrepreneurs, travailleurs nomades.

En outre, une forte aspiration à vivre « ailleurs » s'observe en particulier chez les citadins, non seulement de la région parisienne, mais aussi des agglomérations françaises de plus de 200 000 habitants, en lien avec une appréciation relativement négative de leur lieu de vie⁵. De nombreuses nuisances sont invoquées : coût de la vie, pollution, bruit, mauvaise qualité de l'air ou encore absence de contact avec la nature.

Aujourd'hui, notamment pour certaines catégories socio-professionnelles supérieures, même si la qualité de l'emploi reste prééminente dans le choix de mobilité, il semble que l'on aille d'abord « chercher ailleurs un cadre de vie meilleur, et non un emploi. C'est une révolution ! »⁶. On assiste ainsi à l'inversement de la logique classique : les centres de décision, usines et bureaux tendent désormais à aller là où les personnes ont envie de vivre et travailler. Par voie de conséquence, un cadre de vie attrayant pour des cadres, des talents, créatifs et nouveaux agents économiques, devient un vecteur majeur d'attractivité économique.



Source : Capture d'écran de la plateforme de participation citoyenne Mon avis Citoyen, 2018

La floraison de plateformes citoyennes sur les réseaux sociaux permettant aux usagers d'évaluer le cadre de vie de leur ville, comme on évaluerait sur Trip Advisor l'offre d'une destination touristique, est l'un des symboles de cette montée en puissance de la qualité de vie, qui a lieu partout dans le monde et qui impacte significativement les territoires.

Anticipant ces évolutions majeures, ces dernières décennies, de nombreuses villes et métropoles - en France, telles que Lyon, Bordeaux, Nantes, ou ailleurs en Europe, comme Barcelone, Copenhague, Amsterdam, Bruxelles ou Turin - ont investi considérablement dans l'amélioration de leur cadre de vie. Certaines en ont fait le socle d'une stratégie globale de développement, de promotion et d'image. Elles ont déployé des actions souvent inscrites dans une vision cohérente de moyen-long terme, répondant simultanément aux attentes de leurs usagers locaux et externes : régénération spectaculaire du cœur de ville, requalification de berges et fronts de mer, valorisation patrimoniale, culturelle et touristique, politique environnementale ambitieuse ou offre renouvelée de services marchands ou non marchands en lien avec le déploiement de l'économie éphémère, collaborative et solidaire.

LES DÉFIS À RELEVER POUR LA MÉTROPOLE LILLOISE

Le cadre de vie, un frein à l'attractivité résidentielle

Généralement performante sur des déterminants classiques de l'attractivité économique (localisation géographique, accessibilité aux marchés, emploi, dynamisme tertiaire, entrepreneuriat...), la métropole lilloise apparaît moins bien perçue sur les critères relatifs à la qualité de vie, comme l'illustre sa position relativement faible par rapport à d'autres métropoles dans de nombreux classements et baromètres. Cette situation est à mettre en relation avec le déficit d'attractivité résidentielle que connaît la métropole, dont le solde migratoire entre 2009 et 2014, a été l'un des plus faibles des métropoles françaises⁷.

5- Étude Obosco et Chronos sur les « usages émergents de la ville », 2017.

6- Philippe Moati, Professeur d'économie à l'université Paris-Diderot, extrait de l'article « la ville dense et connectée est loin de faire rêver les français », 2017, Mediavor.

7- Publication « Repères pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise », ADULM, déc. 2017

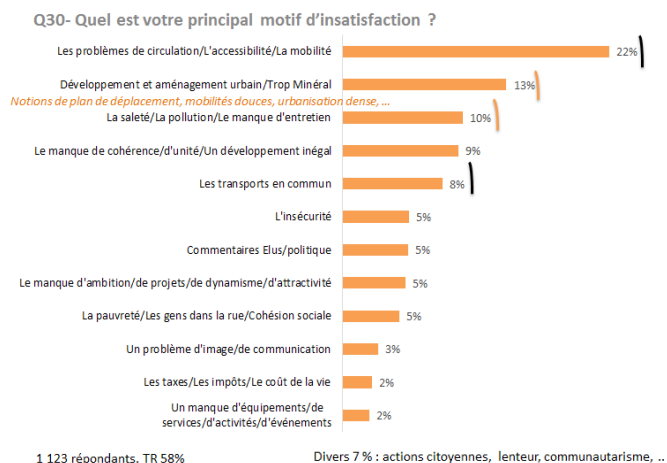
L'image du cadre de vie dans la métropole : des perceptions contrastées

Dans le cadre de la démarche sur l'attractivité métropolitaine menée par la MEL, une étude sur l'image de la métropole⁸ a été réalisée auprès des acteurs et visiteurs du territoire. Elle révèle plusieurs éléments de perception saillants qui soulignent la place du cadre de vie dans le diagnostic établi sur le territoire : la métropole est reconnue pour être accueillante, ouverte, sympathique, riche de son patrimoine, culturellement dynamique et festive, par ses acteurs, habitants et visiteurs. Néanmoins, elle cristallise les insatisfactions sur des préoccupations liées à la vie quotidienne en particulier les transports et conditions de circulation, l'entretien et la propreté, les pollutions, les espaces verts, le développement des espaces publics.

Plus spécifiquement, le cadre de vie est perçu, par les acteurs du territoire, comme le principal point de progrès pour l'accueil des cadres et entrepreneurs, devant les conditions d'accessibilité et le travail sur la communication du territoire. C'est un enjeu fort pour la métropole dont la part des cadres des fonctions métropolitaines (recherche, gestion, commerce, culture, prestations intellectuelles) dans l'emploi total reste inférieure à la moyenne des autres métropoles françaises⁹ (8^e rang hors Paris).

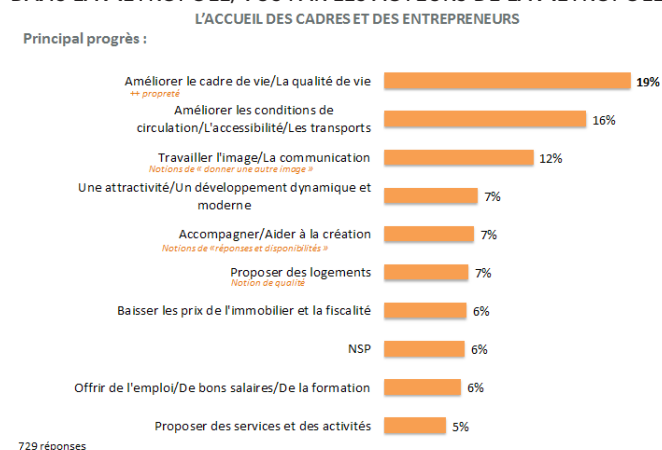
L'enjeu se situe également au niveau régional. Une étude sur la qualité de vie perçue par les salariés dans les régions françaises¹⁰, montre que la Région Hauts-de-France occupe, juste devant l'Île de France, le bas du classement des régions où il fait bon vivre (75% de satisfaction contre une moyenne nationale de 85%) et bon travailler (65% contre une moyenne nationale de 81%). 61% des salariés de la Région estiment, toutefois, que leur salaire actuel leur permet de bien vivre, contre 58% au niveau national.

LES PRINCIPAUX MOTIFS D'INSATISFACTION POUR LES ACTEURS ET HABITANTS DE LA MÉTROPOLE



Source : Étude Comanaging, 2017

LES PRINCIPAUX POINTS DE PROGRÈS POUR L'ACCUEIL DES CADRES ET ENTREPRENEURS DANS LA MÉTROPOLE, VUS PAR LES ACTEURS DE LA MÉTROPOLE



Source : Étude Comanaging, 2017

8- Étude réalisée par le cabinet Comanaging pour le compte de la MEL, plus de 110 acteurs et près de 3000 personnes enquêtées, 2017.

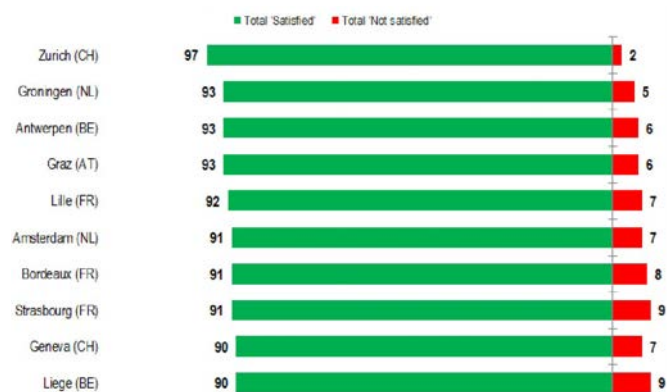
9- Metroscope : 50 indicateurs clés pour les métropoles françaises, FNAU, 2017.

10- Enquête nationale BVA et Salesforce, Mars 2018.

Une position à améliorer par rapport à d'autres métropoles

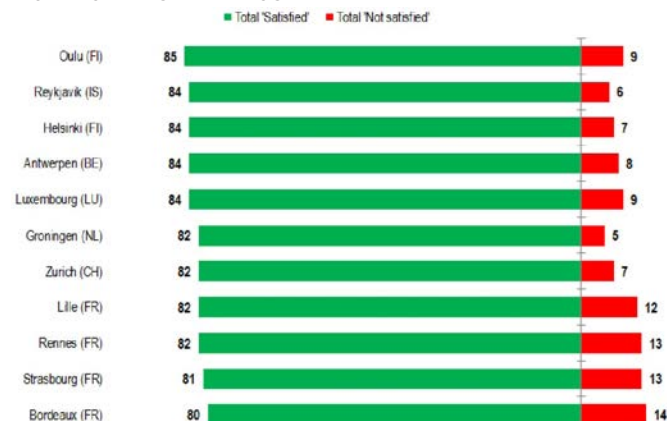
En comparaison à l'échelle européenne, selon l'Eurobaromètre « *Quality of life in European cities* »¹¹, l'appréciation du cadre de vie de la métropole par les habitants est aujourd'hui positive à l'instar de la plupart des villes européennes ; Lille est en tête de classement pour certains éléments comme la santé - l'accès aux soins (5^e avec 92% de satisfaction, en tête des villes françaises), les équipements sportifs (8^e au coude à coude avec Rennes, Strasbourg et Bordeaux), les écoles (13^e juste derrière Bordeaux et Strasbourg, Rennes est 2^e).

NIVEAU DE SATISFACTION DES HABITANTS DE LILLE VIS À VIS DE L'OFFRE SPORTIVE



Source : Eurobaromètre « *Quality of life in European cities* », Commission Européenne, 2016

NIVEAU DE SATISFACTION DES HABITANTS DE LILLE VIS À VIS DE L'OFFRE DE SOIN



Source : Eurobaromètre « *Quality of life in European cities* », Commission Européenne, 2016

Néanmoins, c'est sur d'autres aspects du cadre de vie, avec la question de l'abordabilité du logement, qu'elle est moins bien positionnée face à ses concurrentes :

- › l'état des bâtiments et des rues (41^e place, loin derrière Rennes et Strasbourg) ;
- › les espaces publics (Lille est à la 54^e place, alors que Bordeaux est à la 4^e avec un taux de satisfaction de 90% contre 76% pour Lille dont seuls 18% de très satisfaits. Cette perception est confirmée par la présence observée dans la métropole, d'un espace public de qualité fortement inégale.

Précaution méthodologique : le sondage de l'Eurobaromètre est basé sur les déclarations d'habitants de villes centres (hormis pour certaines villes où l'aire métropolitaine est considérée), ici la ville de Lille (500 répondants). C'est donc le périmètre de la ville-centre qui est retenu et non celui de la métropole, bien que les déclarations peuvent aussi porter sur l'échelle métropolitaine. Il n'en reste pas moins que les résultats obtenus corroborent les travaux menés sur la métropole.

Un retard sur des problématiques majeures du cadre de vie

« L'adaptabilité » de la métropole

Face à l'évolution rapide des usages et attentes des citoyens, la métropole est confrontée au défi d'offrir un cadre de vie répondant aux nouveaux modes de vie et nouvelles façons de consommer (durable, éthique, local, bio, circuit court etc.) de populations aux profils culturellement et sociologiquement divers. Bien qu'étant déjà reconnue pour sa vitalité culturelle, sportive et commerçante, la métropole doit veiller à la variété et la qualité de l'offre de services (commerce de proximité et logistique urbaine, éducation, mobilité, espace public), mais aussi à sa lisibilité et visibilité, qu'elle propose à ses habitants et visiteurs. Le logement dans la métropole est également concerné, en lien avec des attentes des usagers pour un habitat plus innovant, diversifié, offrant des conditions satisfaisantes de confort et d'accessibilité.

11- Eurobaromètre « *Quality of life in European cities 2016* » réalisé par la Commission Européenne sur 79 métropoles européennes et quatre aires métropolitaines.

La santé, le bien-être et la qualité des espaces publics

Comme l'indiquent les études de perceptions citées plus haut, on observe dans la métropole lilloise que santé, bien-être et qualité de l'environnement constituent pour les citoyen-usagers des sujets de préoccupation de plus en plus forts. Ces enjeux, qui s'accompagnent de différentes formes d'inégalités sur le territoire, concernent aussi bien les questions de santé physique que de santé psychique, modes de vie, structures sociales, cadre de vie, milieux et ressources.

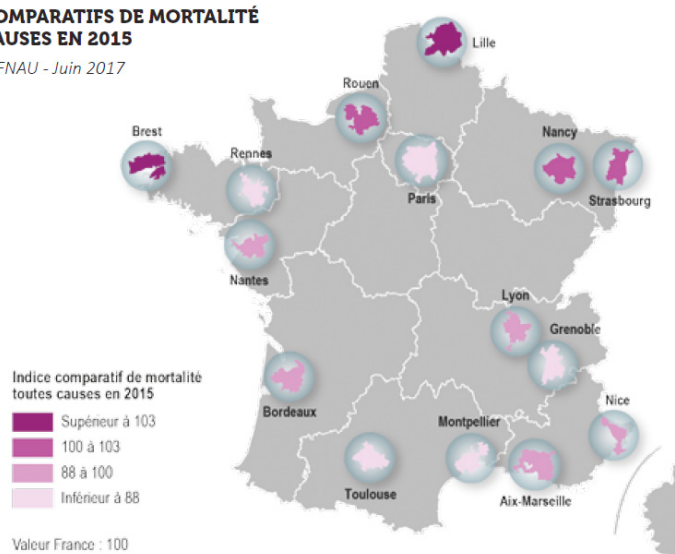
A titre d'exemple, l'état de santé globale de la population dans la métropole, analysé au travers de la mortalité, interpelle : la métropole présente une surmortalité relative aux autres métropoles françaises de 12%, qui s'accroît pour la surmortalité précoce (avant 65/75 ans) atteignant les 22%. Si l'on sait que cette surmortalité n'est pas liée à un déficit d'équipements, ce constat interroge sur les causes de cette surmortalité et son lien au cadre de vie¹². Les caractéristiques environnementales, notamment la qualité de l'air, pourraient constituer des éléments qui s'inscrivent parmi les facteurs explicatifs. Selon l'Organisation mondiale de la santé, la pollution de l'air tue chaque année 500 000 personnes en Europe, dont 48 000 en France.

Dans les Hauts-de-France la pollution aux particules fines serait responsable chaque année de près de 6 500 décès¹³. Bien que la dégradation de la qualité de l'air ces dix dernières années concerne l'ensemble des métropoles françaises, Lille, fait partie avec Aix-Marseille, Strasbourg et Paris, des métropoles qui ont enregistré pour la période 2013 à 2015 le plus grand nombre de jours de pics de pollution.

La qualité de l'environnement, vue sous le prisme de l'espace public dans la métropole, est également problématique. Les travaux de l'Agence¹⁴ insistent sur l'enjeu d'amélioration et de requalification de l'espace public métropolitain : emprise des axes de circulation automobile, manque d'espaces verts et d'espaces de détente accessibles en modes doux, trop grande hétérogénéité et illisibilité des parcours. L'analyse sur l'espace public réalisée dans le cadre du Territoire de Projets Cœur métropolitain, montre que sur la cinquantaine de places que compte la ville de Lille intra-muros, seul une dizaine bénéficie d'un aménagement de qualité les rendant accueillantes pour le piéton. En outre, la présence d'un espace public peu soigné aux abords des portes d'entrée physiques de la métropole, où se concentrent la majorité des flux, notamment par l'autoroute ou les gares, impacte l'expérience vécue des usagers, influençant leur désir d'y vivre, d'y venir ou revenir.

INDICES COMPARATIFS DE MORTALITÉ TOUTES CAUSES EN 2015

Métroscope, FNAU - Juin 2017

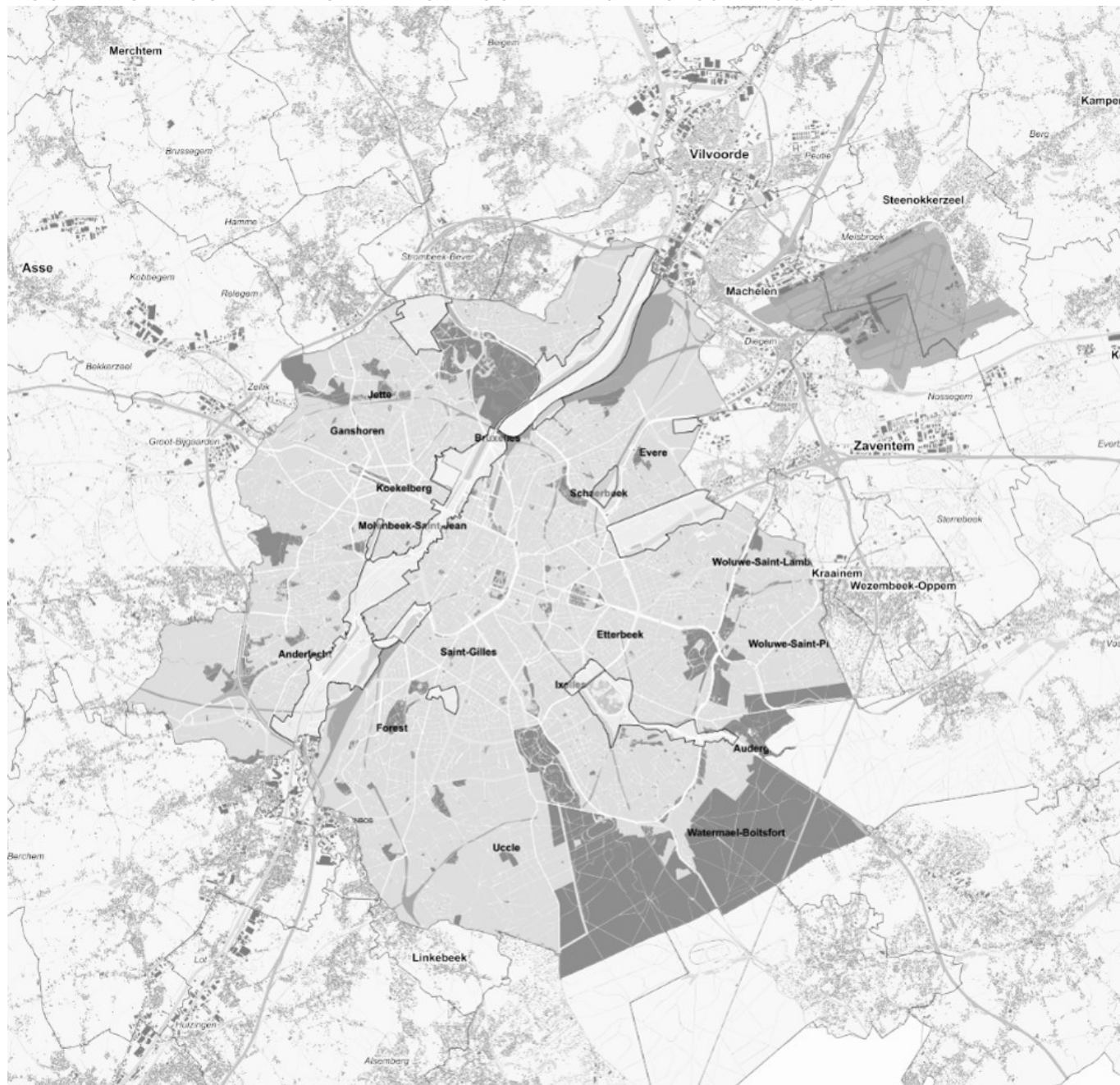


12- 4 Pages « Agir pour le bien-être et la santé dans l'espace public métropolitain », 21 Mars 2018, ADULM

13- Bulletin de veille sanitaire (BVS), Santé Publique France, Sept. 2016

14- Dont La synthèse Espaces publics métropolitains, travaux 2013-2015, et les Cahiers thématiques de l'Atelier des espaces publics, 2016-2017, ADULM.

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE AVEC LE TERRITOIRE DU CANAL ET LES DIX PÔLES STRATÉGIQUES DE DÉVELOPPEMENT



Source : be.brussels

02.

CLÉS DE RÉUSSITE DES EXPÉRIENCES DE BRUXELLES, TURIN, BORDEAUX

Dans le cadre d'un benchmark réalisé par l'Agence, trois cas de métropoles européennes ont été identifiés : Bruxelles, Bordeaux et Turin. Parvenues à se renouveler et à se réinventer en misant sur l'amélioration de leur cadre de vie, ces métropoles présentent des éléments d'enseignement clés pour la métropole lilloise, en termes d'approches, d'outils et de méthodes.

La stratégie d'utilisation du canal à Bruxelles fait écho aux réflexions de la métropole lilloise pour mieux valoriser ses voies d'eau. La métamorphose urbaine de Turin, la « ville de Fiat », offre un exemple inspirant de reconversion d'une métropole industrielle. Enfin l'expérience de Bordeaux, marquée par son retournement d'image pour devenir une destination résidentielle et touristique de premier plan, permet d'appréhender la manière dont l'aménagement urbain peut être placé au cœur d'une stratégie d'attractivité métropolitaine.

Les trois cas ont été présentés lors de la plénière du Comité Grand Lille de décembre 2017, par Claire Heughebaert, chef de projet « Plan Canal » à la Société d'Aménagement Urbain de la Région Bruxelles-Capitale, Guido Montanari, Maire adjoint en charge de l'aménagement à la Ville de Turin et Michèle Laruë-Charlus, Directeur général de l'aménagement de Bordeaux Métropole. Ces trois intervenants ont proposé des témoignages contrastés, parfois engagés, sur les facteurs de succès mais aussi les freins liés aux démarches qu'ils ont suivies ou pilotées.

BRUXELLES : LE CANAL COMME LEVIER D'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES



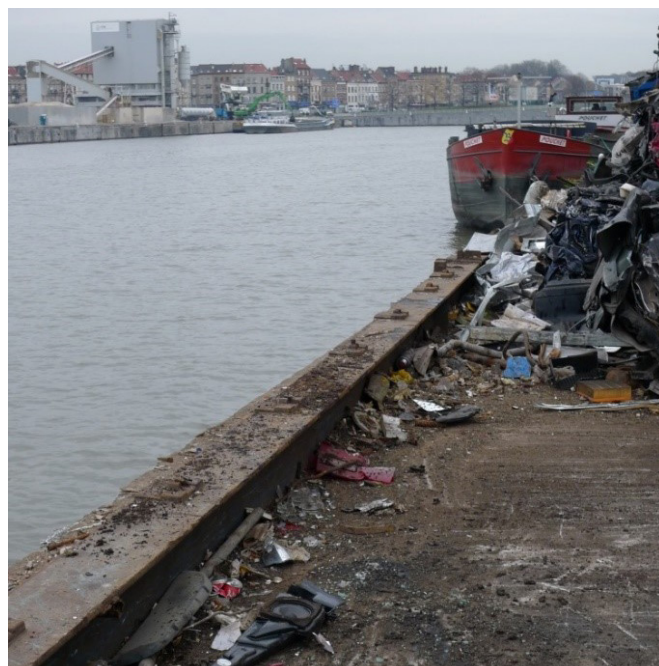
Claire Heughebaert

Chef de projet « Plan Canal »
Société d'Aménagement Urbain (SAU)
Région Bruxelles-Capitale

Présentation au format PDF :
www.adu-lille-metropole.org/pdf/BRUXELLES.pdf

Contexte : les caractéristiques du territoire canal

Depuis une dizaine d'années, la Région de Bruxelles-Capitale connaît un boom démographique, avec une prévision de 10 000 nouveaux habitants par an et près de 100 000 habitants supplémentaires d'ici à 2025. La Région se retrouve face à l'impératif de s'adapter en termes d'offre de logements et d'équipements pour accueillir cette population nouvelle, et ce, sur un territoire régional qui manque de terrains disponibles. Pour répondre à ces défis, le Gouvernement régional a décidé de mobiliser le potentiel du territoire du canal et de concevoir un Plan directeur sur cette zone de 14 km de long traversant la région Bruxelles-Capitale.



Les abords du canal avant sa transformation © SAU

LE CANAL ET LE PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PRDD)

La zone canal, épine dorsale de la région dont le renouveau apparaît primordial, s'inscrit dans le Plan régional de développement durable (PRDD) porté par la Région Bruxelles-Capitale, qui prépare le futur de Bruxelles à l'horizon 2025 et 2040. Le PRDD s'est donné pour objectif de maîtriser la densification et de garantir la mixité bruxelloise en mobilisant les ressources foncières de la Région. Outre le territoire canal, le PRDD a identifié une dizaine d'autres pôles stratégiques prioritaires pour la production de logements et la création de nouveaux quartiers capables de répondre au défi de maintenir des conditions de vie agréables dans la Région.

Situé dans une vallée qui a longtemps été non urbanisée car anciennement marécageuse, le territoire du canal s'est constitué à partir de la Senne, petite rivière à l'origine de la formation de Bruxelles. La Senne a permis d'accueillir dès le XIX^e un fort développement industriel, grâce à un premier canal rejoignant Anvers, crée dès le XVII^e siècle, et un second vers le Sud rejoignant le bassin houiller conçu au XIX^e siècle.

Caractéristique de ces territoires marqués par la forte désindustrialisation de la seconde moitié du XX^e siècle, le territoire du canal cumule aujourd'hui de nombreuses difficultés économiques et sociales de la Région de Bruxelles. En effet, contrairement à certaines capitales européennes, la pauvreté s'est concentrée en cœur de ville, aux abords du canal. Le taux de chômage est d'environ 30% (21% sur la région) et le territoire présente d'importantes difficultés d'insertion professionnelle. A cela s'ajoute d'autres statistiques alarmantes autour de l'état du bâti ou du niveau scolaire. En outre, les activités productives ont eu tendance à migrer hors du territoire de la Région de Bruxelles, vers la Flandres, remettant en question la capacité de ce territoire à créer de l'emploi, maintenir et accueillir de nouvelles activités. Pourtant, ce territoire dispose d'un potentiel de développement considérable, de par ses caractéristiques urbaines, patrimoniales, mais aussi démographiques, avec une population très jeune et multiculturelle.

CHIFFRES CLÉS

Sur la Région Bruxelles-Capitale :

- › 161,4 km²
- › 1 150 000 hab. (2015)
- › +1% = 10 000 habitant/an
- › 1/3 de la population est étrangère
- › 19 communes

La Région est une entité fédérée de la Belgique qui dispose d'un parlement et d'un gouvernement qui lui sont propres.

Sur le territoire du Canal :

- › Canal de 14 km long dans son parcours régional, se poursuit au-delà vers Anvers au Nord et Charleroi au Sud
- › 700 hectares, dont 300 hectares de foncier public
- › 15% du territoire régional
- › 17% de la population régionale
- › Périmètre : concerne 5 communes (Anderlecht, Forest, Molenbeeck, Bruxelles, Etterbeek)
- › Potentiel de création de 25 000 logements et 7 500 emplois

Approche et méthode : bâtir une vision du développement cohérente le long du canal Genèse du projet

Au-delà des défis cités plus haut, plusieurs enjeux ont rendu nécessaire l'initiative d'un projet de long terme :

- › depuis sa création en 1989, la Région Bruxelles-Capitale a énormément investi sur ce territoire, à travers de nombreuses interventions de rénovation du bâti. Mais la requalification urbaine n'a pas été un levier suffisant pour raccrocher ce territoire à la dynamique du reste de la région bruxelloise ;
- › la présence d'une multitude de projets déconnectés les uns des autres : de nombreux acteurs privés et opérations de développements immobiliers ont eu tendance à s'implanter le long du canal en raison notamment du foncier disponible de l'attrait paysager, du rapport à l'eau, et de la qualité potentielle du cadre de vie, sans toutefois s'inscrire dans une vision de développement cohérente de ce territoire.

Devant l'absence de stratégie et d'orientation pour ce secteur qui traverse cinq communes, la Région a proposé la construction d'une vision d'avenir sur ce territoire : le plan canal. Pour le mener à bien, elle a missionné un paysagiste et architecte de renom, ayant déjà travaillé sur l'île de Nantes, Alexandre Chemetoff. Ce dernier a donné à voir le potentiel

< **2012** : Un territoire en effervescence, amorce d'une transformation



> **2012** : Une ambition métropolitaine, Le Plan Canal - Alexandre Chemetoff -



2015 > 2025 : Phase opérationnelle, un urbanisme négocié



Source : SAU

de développement considérable de ce territoire, en particulier le réseau de parcelles publiques directement mobilisables de 313 hectares (appelé Domaine Régional), le long des 14 km du Canal.

En montrant les « images du possible », sur la manière de transformer et d'exploiter ce potentiel pour créer un cadre de vie attractif, l'équipe de Chemetoff a mis en lumière un développement qui ne soit pas seulement le recollement de projets portés par différents acteurs, mais une vision publique instigatrice sur le territoire. **D'un foisonnement de projets, on est passé à une vision qui porte une ambition métropolitaine et une mise en cohérence des projets le long du canal.**

Méthode et gouvernance

Depuis 2015, le gouvernement de la région bruxelloise a décidé d'engager la phase opérationnelle, se donnant 10 ans pour la transformation de ce territoire de 700 ha. Il a élaboré une méthode d'intervention reposant sur une nouvelle façon

de travailler, de concevoir la coopération entre la région et les communes.

LA MÉTHODE CHEMETOFF POUR RÉVÉLER LE POTENTIEL DU TERRITOIRE CANAL

L'étude a mis en évidence six niveaux de lectures du territoire - le canal et le port ; les espaces publics ; les (espaces) délaissés ; les situations d'exception ; le patrimoine industriel ; la nature en ville. Chacun de ces six thèmes a fait l'objet d'une carte. Dans un même temps et au travers des thèmes, six lieux ont été sélectionnés comme sites témoins : Buda - Armateurs-Birmingham - Van Praet - Saintelette - Biestebroek.

Pour chacun des sites, des cartes détaillées de l'état de fait et de la définition du domaine régional ont été dressées car tous sont amenés à devenir des exemples pour le développement de la zone du canal et en même temps des déclencheurs d'un nouveau dynamisme.

Une équipe dédiée au canal

Une équipe dédiée a été créée à la Région au sein d'une structure opérationnelle qui porte la mission de coordination. Elle se compose du Cabinet du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Société d'Aménagement Urbain (SAU), du bouwmeester maître architecte (BMA), de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP) et de Perspective.Brussels (Bureau Bruxellois de Planification). Le fait que cette équipe travaille en transversalité et mette en synergie différents services de la Région, a constitué une grande nouveauté. Un véritable fonctionnement en mode projet a vu le jour, privilégiant la coordination avec les communes, pour permettre l'affirmation d'un seul point de vue ou avis rendu face à un acteur public ou privé envisageant de développer un projet dans la zone. La démarche a ainsi favorisé la défense d'une vision unique pour ce territoire.

Une démarche projet originale

Le plan canal repose sur une co-construction des projets entre les porteurs (publics ou privés) et les autorités compétentes afin de respecter les grandes orientations urbanistiques et paysagères et de tenir compte de la faisabilité économique des projets.

Le travail s'effectue le plus en amont possible en accompagnant les différents porteurs de projet dans la zone. Pour négocier le projet dans un esprit de co-construction, des compétences de « *research by design* » sont employées, favorisant très en amont dans la conception, les collaborations interdisciplinaires, les questionnements et la compréhension

du site. L'objectif est d'essayer de ramener le projet immobilier dans le cadre d'une vision urbaine et d'assurer ainsi sa qualité architecturale et urbaine.

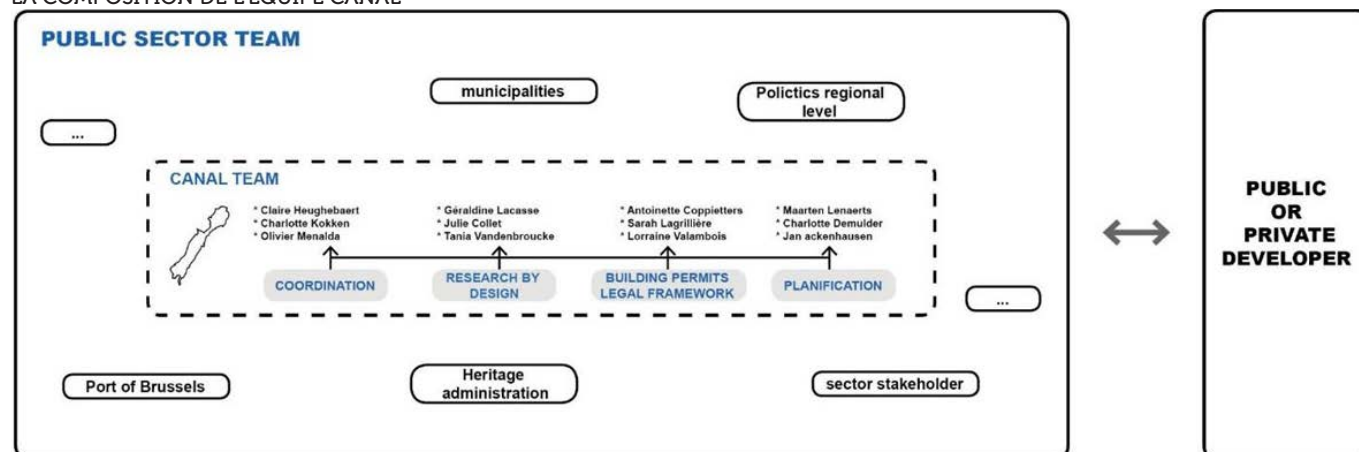
Cette démarche collaborative dans l'élaboration du projet permet de faire respecter au mieux certains principes programmatiques :

- › mixité fonctionnelle fine à l'échelle de l'îlot et de l'immeuble et flexibilité d'usage ;
- › renforcement des activités économiques et plus particulièrement des activités productives ;
- › production de logements afin de répondre aux besoins de la population bruxelloise, et donc plus particulièrement de logements accessibles à des catégories de revenus modestes.

Certains principes concernant les formes urbaines sont également privilégiés :

- › rationalisation de l'usage du sol et recherche de compacité afin de répondre à la situation ultra urbaine de l'ensemble du territoire du Canal à Bruxelles ;
- › conception urbaine où l'espace public est structurant ;
- › création d'un réseau d'espaces publics le long du Canal, contribuant à faire de ce dernier un élément fédérateur entre quartiers. Prévu pour cinq ans, le « Plan de qualité paysagère et urbanistique pour l'espace public du canal » doit permettre de d'harmoniser un espace public aujourd'hui disparate tout au long des berges du canal ;
- › mise en valeur du patrimoine industriel ;
- › interaction entre le bâti et l'espace public, notamment animation des façades et prioritairement des rez-de-chaussée sur rue par des fonctions appropriées.

LA COMPOSITION DE L'ÉQUIPE CANAL



Source : SAU

Réalisations concrètes

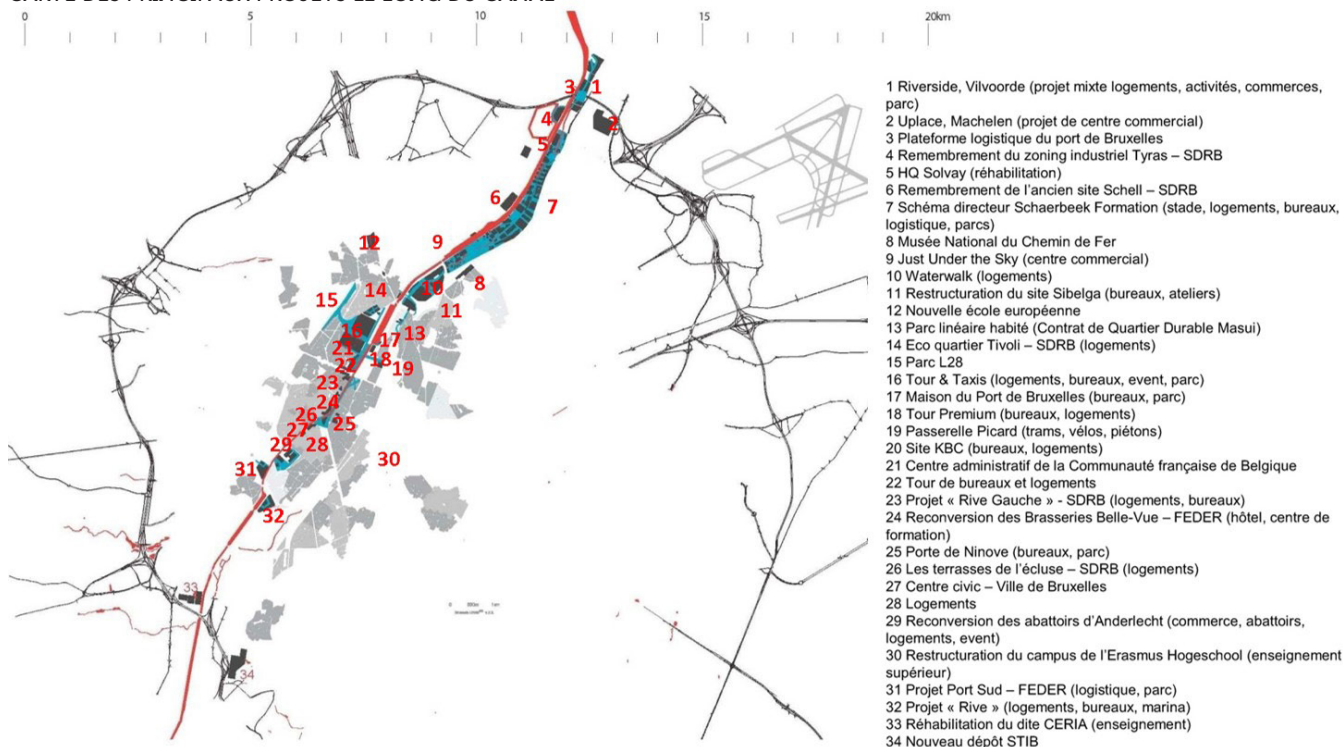
Deux ans après le lancement du Plan Canal, plus d'une centaine de projets ont pu être accompagnés dans le cadre de la démarche. En outre, des efforts de communication significatifs ont été consentis pour rendre visibles et lisibles la dynamique de grand projet à l'œuvre sur le territoire canal ; le site internet dédié de Perspective Brussels¹⁵ met à disposition un outil cartographique interactif pour visualiser et mieux connaître les projets. Parmi ceux-ci on peut citer :

- › Tour et Taxis : en bordure de canal et jouxtant le centre historique, c'est une ancienne gare de marchandise abritant des édifices majeurs du patrimoine industriel. Le site est en cours de reconversion pour accueillir une grande variété d'activités et éléments structurants : un parc urbain régional

comme épicerie, des PME, des activités tertiaires et de restauration, le siège de Bruxelles Environnement, un quartier durable, un lieu d'accueil pour foires, salons et événements etc.

- › Schaerbeek-formation : au Nord du territoire du canal, il s'agit de la reconversion d'une gare de triage en plateforme logistique multimodale, zone d'équipements majeurs d'ampleur régionale et création d'un nouveau quartier mixte et durable ;
- › quartier Midi : autour du hub TGV de la Gare du Midi, il s'agit de projets pour connecter les quartiers séparés par le chemin de fer ; relier la gare au centre-ville ; créer du logement ainsi que de l'activité économique et hôtelière ; rationaliser les implantations tertiaires etc.

CARTE DES PRINCIPAUX PROJETS LE LONG DU CANAL



Source : SAU

15- <http://perspective.brussels/fr/projets>

BORDEAUX : L'AMÉNAGEMENT URBAIN AU CŒUR DE LA STRATÉGIE D'ATTRACTIVITÉ BORDELAISE



Michèle Laruë-Charlus

Directeur général de l'aménagement
Bordeaux Métropole

Présentation au format PDF :
www.adu-lille-metropole.org/pdf/BORDEAUX.pdf

CHIFFRES CLÉS

Sur Bordeaux métropole :

- › 578 km² (métro) / 49 km² (ville centre)
- › 760 900 hab. (2014) (métro) / 250 000 hab. (ville centre)
- › 28 communes dans la métropole
- › 8% de croissance de la population entre 2009 et 2014, soit 1,5% par an
- › Près d'un million d'habitants (975 000) prévu dans la métropole d'ici 2030, soit plus de 215 000 nouveaux habitants

Bordeaux, 1995 : une métropole en manque de rayonnement

A rebours d'autres métropoles, comme Lyon ou Amsterdam, ayant eu recours relativement tôt à des démarches de promotion territoriale pour renforcer leur attractivité, Bordeaux a donné la priorité à son projet urbain et à l'amélioration du cadre de vie.

30 à 40 ans en arrière, personne ne semblait miser sur l'attractivité de la métropole bordelaise : elle était médiocre en matière économique et sa situation géographique excentrée et en dehors de la zone stratégique du nord-est de l'Europe qui incarnait alors l'avenir économique européen. D'autre part, son important patrimoine protégé pouvait apparaître comme un frein à la modernité et à la transformation de la ville. En 1995, les défis étaient donc majeurs face à la perte de 100 000 habitants en 50 ans, l'endettement de la ville, l'asphyxie automobile et la faiblesse de l'investissement privé.

Mais ces handicaps se sont révélés être de véritables atouts et potentiels à activer : désindustrialisation moins lourde à gérer, un port en déclin libérant de nombreuses friches en

centre-ville avec un potentiel de développement au bord de l'eau, une situation géographique idéale en matière de qualité de vie (douceur du climat, proximité du littoral et espaces naturels d'exception), et un patrimoine à réhabiliter permettant un développement touristique hors pair.

Approche et méthode : Le projet urbain, pierre angulaire de la stratégie d'attractivité

Le projet politique du maire et président de la métropole, Alain Juppé, s'est imposé. La stabilité politique pendant 20 ans, et une vision urbaine assumée malgré les difficultés, a représenté un atout majeur. Le politique a créé la confiance, initié des politiques publiques, conditions du développement afin d'embarquer les acteurs privés dans la dynamique. L'avenir de la ville s'est fondé sur un projet urbain et non économique. Il n'a pas reposé d'abord sur la création de grands équipements, à l'instar de Bilbao, susceptibles d'amener des visiteurs et générer de la notoriété.

En 1995, la Ville et la communauté urbaine ont porté un projet urbain reposant sur quatre idées fortes :

› Corriger le déséquilibre entre les deux rives de la Garonne

La rive gauche, sur laquelle s'était concentré historiquement le développement de Bordeaux, concentrait entreprises, universités, hôpitaux, gare et aéroport, alors que la rive droite souffrait d'une mauvaise réputation et concentrait les difficultés sociales. La Garonne, large de 450 mètres et franchie par peu de ponts, formait d'ailleurs une telle coupure qu'elle était couramment surnommée « la mer ».

› Étendre le cœur métropolitain

Les dimensions du centre-ville commerçant s'étaient réduites avec le temps et Bordeaux pouvait difficilement prétendre au titre de capitale régionale et métropole européenne. L'idée fut de mener une politique ambitieuse d'extension du centre-ville, au-delà des limites communales, « de ponts à ponts », en concevant des franchissements nouveaux au Sud (pont Simone Veil en 2020) et au Nord (pont Jacques-Chaban-Delmas en 2013) et s'étendant sur les deux rives. Le fait d'étirer le centre-ville a conduit à la création d'un nouvel axe de développement Nord-Sud le long de la Garonne. Les quais ont été réaménagés dans cette perspective, et pas seulement pour des raisons patrimoniales et paysagères. Il s'agissait surtout de concevoir une nouvelle armature urbaine à laquelle se raccrocheraient les quartiers urbains futurs et anciens, et ainsi renouveler l'identité urbaine.

Le cœur métropolitain s'est ainsi recentré vers la Garonne qui est devenue l'axe structurant de l'agglomération. La forme particulière de ce nouveau centre-ville repose à présent sur 300 ha de nature (200 ha du fleuve et 100 ha d'aménagement des berges) des deux côtés du fleuve, traversés au Nord et au Sud par les deux ponts. Ce nouveau cœur, qui englobe le centre historique, s'est vu bordé par de grands équipements d'intérêt d'agglomération dotés d'architectures emblématiques, qui ont renforcé sa dimension métropolitaine : l'ARENA (plus grande salle de spectacle de la métropole) sur le territoire de Floirac, la MECA (Maison de l'économie créative et de la culture en Nouvelle-Aquitaine), le Rocher de Palmer sur la commune de Cenon et la Cité du vin aux Bassins à flot.

► Préserver le patrimoine

Des outils ont été développés en ce sens. Depuis 2004, les 42 000 parcelles des architectures vernaculaires de pierre sont recensées et ont donné lieu à une réglementation à la parcelle. Le PLU 3.1 comprend aussi de nombreuses dispositions pour préserver et valoriser le patrimoine anticipant ainsi sur les PLU patrimoniaux. En 2007, Bordeaux a obtenu la labellisation UNESCO de son centre-ville, devenu avec ses 1 800 hectares, le plus important centre urbain classé au monde. Bien que source de contraintes, cette situation apporte un puissant facteur de rayonnement pour la métropole.

► Faire du réseau de tramway un levier majeur pour résorber la fracture sociale et amorcer la requalification

En 2003, la métropole se trouve dotée de trois lignes, qui se croisent au centre géographique de Bordeaux, place des Quinconces. Ce réseau est complété par un axe nord-sud avec le réaménagement des quais achevé en 2009. L'arrivée du tram a donné l'occasion de requalifier les espaces publics dans le centre-ville de Bordeaux, et au-delà, dans les communes périphériques, comme l'illustre le projet d'extension à l'Est, de la ligne de tram jusqu'à l'aéroport Bordeaux-Mérignac¹⁶. Parallèlement, la semi-piétonisation du centre de Bordeaux a facilité la mise en place d'une politique efficace en matière de déplacements doux.

L'ensemble de ces mesures destinées à favoriser la mobilité tout en réhabilitant les espaces publics a rendu confiance aux investisseurs privés. Un chaînage d'investissements s'est mis en place, chaque euro public investi déclenchant 10 euros d'investissement par le privé.

16- La liaison doit être réalisée en 2019.

LE PROJET URBAIN DE BORDEAUX



Source : AURBA

Points forts et défis de la transformation du cadre de vie bordelais à l'échelle de la métropole

► **Le dynamisme démographique** : Bordeaux reste confrontée à des défis que rencontrent la plupart des grandes métropoles en termes de cadre de vie, en particulier les déplacements et le coût d'accessibilité au logement. Bien que la ville ait connu un regain démographique (50 000 habitants déjà regagnés, 100 000 d'ici à 2030) et que les projets immobiliers se soient multipliés, les tensions sur le marché du logement se sont considérablement accrues (le prix moyen atteint les 4 200 € le m²). Ces prix initialement réservés à la ville, concernent désormais toute la métropole, occasionnant deux types de réactions ; d'une part un repli identitaire des Bordelais au regard de la qualité de vie à « partager », comme l'illustre l'idée selon laquelle l'arrivée massive de parisiens, suite au développement de la LGV, ferait peser un risque sur la douceur de vivre bordelaise. D'autre part, certains maires de la métropole réagissent en limitant le nombre de constructions par

an bloquant les grands programmes immobiliers et favorisant ainsi mécaniquement l'augmentation des prix. Ce contexte tendu pose la question de l'aménagement du territoire à une échelle pertinente. Il exige de ne plus penser seulement à l'intérieur des limites administratives de la métropole mais de créer des alliances avec les autres villes du système régional (Libourne, Agen, Angoulême), pour détendre la situation du logement et éviter l'asphyxie dans la métropole.

› **Les investissements privés** : ils ont été nettement encouragés en privilégiant toujours la négociation, pour tendre vers un système gagnant-gagnant. La collectivité a accompagné le privé tout en exigeant de lui qu'il crée de la valeur au bénéfice de l'intérêt général. A titre d'exemple, dans les périphéries commerciales, le Groupe Auchan va compenser la densification de son centre commercial par le développement d'une ferme urbaine innovante sur 100 ha de zone inondable. Hermès, qui s'installe dans un tout petit village de la métropole, devra réfléchir à la manière de cristalliser sur ce territoire ce que l'on appelle un village en transition. De même dans le domaine du tourisme, plutôt que d'adopter un schéma de planification hôtelière, l'accent a été porté sur l'identification des besoins et des attentes d'hébergement pour impliquer les porteurs de projet.

› **Les programmes immobiliers entre hausse du foncier et quartiers génériques** : pour un terrain à vendre, le propriétaire a aujourd'hui en moyenne 23 offres quand il en avait deux en 1995. Cette surenchère féroce est symptomatique d'une offre qui s'est démultipliée, poussant à la hausse le coût du foncier. Sur ces fonciers hors de prix, le risque majeur est de voir se développer la ville générique représentée par ces écoquartiers qui se développent partout en France. **Face à ce phénomène, le maître-mot à Bordeaux est désormais de dire que « le site fait le projet, le projet fait la règle ».**

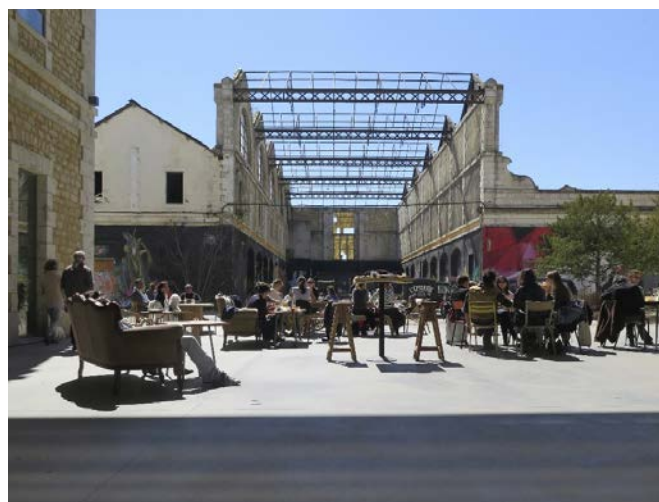
Dans le PLU, des secteurs de projet ont été établis. Sur le territoire de l'ambitieux projet des Bassins à flot (160 ha), ancien site industrialo-portuaire au Nord de l'agglomération, le PLU a été vidé de nombreuses contraintes réglementaires, excepté pour la hauteur. Il s'agissait de faire la preuve que l'urbanisme négocié peut être très efficace. Dans ce projet, qui vise un quartier mixte d'habitat, de services à la personne, d'activités économiques et de loisirs, tout a été discuté entre promoteurs et propriétaires, tant sur le choix des architectes, les formes urbaines, les programmes que les tailles des appartements.

L'ÉCOSYSTÈME DARWIN, UN PROJET URBAIN INNOVANT ET UNE VITRINE DE L'ATTRACTIVITÉ BORDELAISE

Porté à l'origine par deux entrepreneurs, l'écosystème Darwin a consisté en la reconversion d'une friche ferroviaire et militaire de 3 ha sur la rive droite de la Garonne à Bordeaux, au cœur d'une ZAC de 35 ha, pour y expérimenter « un programme d'hybridation urbaine mêlant activités économiques, initiatives citoyennes et associatives dans les domaines de la culture, de l'écologie, des sports urbains » (extrait du portail en ligne Darwin).

Bénéficiant d'un soutien politique, s'appuyant sur un modèle économique entrepreneurial robuste et un marketing efficace, le projet Darwin est devenu en huit ans un « lieu de marque », deuxième site touristique le plus visité de la métropole, qui positionne la métropole bordelaise à l'échelle nationale, comme territoire attractif, terreau d'innovation et de créativité.

Le projet a toutefois connu des crispations ces dernières années en raison du démantèlement d'activités associatives qui étaient situées au cœur d'une ZAC en plein développement. Il fait également l'objet de critiques d'une partie de l'opinion qui le perçoit comme un nouveau quartier gentrifié.



Le projet Darwin à Bordeaux ©A'urba

Un quartier urbain de 5 500 logements a vu le jour en 6 ans, une rapidité exceptionnelle en France, en partie grâce au fait de s'être affranchi de certaines règles. L'enjeu est bien de développer des quartiers qui ont une personnalité, en phase avec les attentes et préférence des habitants. La métropole et la Ville ont également joué un rôle de facilitateur dans le développement depuis 2010, sur la rive droite de la Garonne, de l'écosystème Darwin, devenu un quartier vitrine et l'une des zones les plus dynamiques de la métropole bordelaise.

› **L'attractivité touristique :** de 2 millions en 2000, le chiffre est passé à 7 millions de visiteurs en 2016. La situation n'est pas encore comparable à celle de Barcelone, mais les Bordelais commencent toutefois à s'en plaindre. L'enjeu est de pouvoir continuer à accueillir les touristes, tout en les amenant à sortir du périmètre de la ville pour qu'ils essaient de découvrir toute la métropole. Les touristes doivent être considérés comme des « citoyens » à part entière même si leur présence est temporaire. Un tourisme plus social et qualitatif est aussi recherché, dans le type de clientèle attirée et dans l'offre.

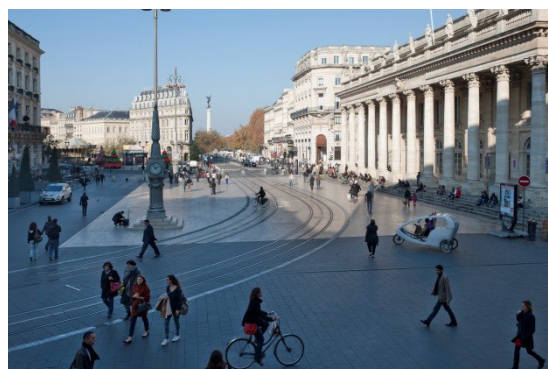
› **Les labels de territoire :** Bordeaux a reçu de nombreuses distinctions, dont le titre de « ville du bonheur » (2015), ville préférée des salariés de France (2016), ou numéro 1 des villes à découvrir par le Lonely Planet (2017). Bien qu'enthousiasmants, ces labels sont à prendre avec précaution pour plusieurs raisons :

- ils peuvent inciter à la « paresse », en donnant le sentiment que « c'est fait » quand on ne fait que commencer...
- Ils peuvent générer de la prétention (« on sait tout ») et de la vanité qui n'incite pas à regarder ce qu'on fait ailleurs ;
- enfin ils peuvent entraîner à la démesure. Or une forme d'humilité et de modestie a présidé à tout ce qui s'est fait à Bordeaux. Cela signifie aussi qu'il faut travailler à une échelle pertinente. Aujourd'hui, la ville a son projet urbain mais l'échelon métropolitain, en termes de projet, est encore à construire. Quant au niveau européen, il commence à s'affirmer sur certains aspects.



La place de la Bourse encombrée par les véhicules en 2004 (photo ci-dessus). Le patrimoine de la place est mis en valeur en 2007, ses façades blondes se reflètent dans le miroir d'eau devenu un symbole du nouveau Bordeaux et un lieu de rencontre incontournable (photo ci-dessous) © A'urba

Malgré des réussites évidentes en termes de cadre de vie et d'attractivité pour la métropole bordelaise, celle-ci poursuit ses efforts. Elle a constitué une mission 2050 (démarche #BM2050) pour dessiner les contours d'un futur projet métropolitain, en lien avec l'aménagement du territoire mais aussi d'autres thématiques stratégiques d'avenir (intelligence artificielle etc.). L'objectif est de comprendre la ville, la métropole dans laquelle nous aimerions vivre demain, les initiatives à prendre dans les 10 à 20 prochaines années et les secteurs d'avenir, pourvoyeurs d'emplois, sur lesquels parier.



La place de la Comédie circulée à la fin des années 90 (photo ci-dessus). La place réaménagée privilégie l'espace piéton, met en valeur le Grand-Théâtre et devient un axe majeur du tramway. Aménagements du tramway - architecte : agence BLP © A'urba



Le square Vinet en 2004, situé dans le centre historique, il est déserté par les Bordelais (photo ci-dessus). Le square réaménagé en 2005 par Michel Desvigne, propose une aire de jeux pour les enfants et un espace paisible et agréable de quartier (photo ci-dessus) © A'urba

TURIN : UN MODÈLE DE RECONVERSION D'UNE MÉTROPOLE INDUSTRIELLE PAR LA TRANSFORMATION DU CADRE DE VIE



Guido Montanari

Maire adjoint
en charge de l'aménagement
Ville de Turin

Présentation au format PDF :
www.adu-lille-metropole.org/pdf/TURIN.pdf

CHIFFRES CLÉS

- › Turin est la capitale de la région du Piémont, au Nord de l'Italie. Elle est aussi le chef-lieu de la Citta Metropolitana (Ville Métropolitaine de Turin, équivalent d'un département français).
- › 900 000 hab. (ville) / 2 280 000 hab. (agglomération)
- › 130 km² (ville) / 6 827 km² (agglomération)

Contexte : de la formation d'une ville capitale à la « ville de Fiat »

Colonie romaine à sa création, Turin est devenue dès le XVI^e siècle la capitale d'un Etat, dotée d'un rôle politique international. Son urbanisation ancienne est fondée sur un tracé en forme de grille, conservé jusqu'à nos jours, et un lien historique fort entre l'hyper-centre et la périphérie qui abrite notamment plusieurs résidences royales construites au XVII^e-XVIII^e siècle : le territoire métropolitain intègre non seulement la plaine, mais aussi les Alpes et les collines, les bassins des rivières, dont le Pô (plus long fleuve italien), sur lesquels se sont branchés les grands axes urbains de l'extension de la période baroque (XVII-XVIII^e).

Fin XIX^e, Turin devient une importante ville industrielle, puis le berceau de la FIAT, employant plus de 158 000 personnes à la fin des années 1970. La ville est surnommée la *One company town* en écho à l'importance de son industrie automobile. Bien que remodelée en profondeur, sa morphologie conserve les liens entre la ville et le paysage, les rivières, les montagnes, même pendant la période de développement industriel.

Dans les années 80-90, la ville connaît une grave crise industrielle qui se traduit par l'abandon de grandes zones d'activité.

Entre 1980 et le milieu des années 90, l'aire métropolitaine de Turin perd près de 100 000 emplois directement liés à l'industrie automobile, et au début des années 2000, moins de 30% de la production automobile de FIAT se maintient encore dans la ville. Les enjeux de requalification sont considérables, avec en 1989, la présence de plus de 1 000 hectares de friches industrielles en grande partie situées à proximité du centre historique. Dans ce contexte, à l'instar d'autres villes en Europe gravement touchées par la crise, Turin initie un long processus de transformation dès le début des années 80, avec comme ambition, la transition d'une cité industrielle vers une ville organisée autour des événements, de la culture, du tourisme, de la science et la recherche.

Approche et méthode : Les facteurs clés de succès de la transformation de Turin

Un nouveau plan régulateur, une gouvernance renouvelée et des grands projets fédérateurs

Le nouveau Plan Régulateur Général (PRG) adopté en 1995, est l'un des déclics de cette transformation. De la fin des années 1990 Jusqu'aux années 2000, ce plan donne lieu à une transformation profonde et globale du territoire métropolitain. Soutenu par des outils de développement de l'Union Européenne (FEDER, programme Interreg) pour la requalification physique et sociale du territoire, le plan comprend :

- › la couverture des voies ferrées qui divisent la ville en deux ;
- › la requalification d'espaces vacants le long de 3 grands axes ;
- › la restauration de l'espace public en centre-ville ;
- › la requalification de quartiers en périphérie ;
- › l'amélioration des transports publics, avec de nouvelles gares et un nouveau métro

De manière concomitante et complémentaire, la ville lance une démarche de planification stratégique et de communication globale symbolisée par la création de l'« Association Torino Internationale ». Cette nouvelle instance partenariale établit alors un espace de dialogue entre la société civile et le monde institutionnel de la métropole turinoise, nécessaire à la réalisation de grands projets, notamment l'accueil de grands événements pour accompagner les mutations urbaines : les Jeux Olympiques d'Hiver 2006, le cent cinquantième de l'Unité de l'Italie ou encore la Capitale Mondiale du Design en 2008. Ces événements ont contribué significativement à changer la perception de la ville par les habitants eux-mêmes mais aussi les visiteurs. Aujourd'hui, Turin est reconnue nationalement et à l'international pour sa vie culturelle.

ASSOCIATION TORINO INTERNATIONALE, UN NOUVEAU MODÈLE DE GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE POUR ACCOMPAGNER LA RECONVERSION

Dans un contexte de profonde transformation urbaine et suite à l'obtention des Jeux Olympiques d'hiver, l'association Torino International est fondée en 2000, à l'initiative de la Province et de la ville. Elle symbolise la volonté des acteurs locaux de « réécrire » un récit identitaire à l'attention des Turinois comme de l'extérieur, mais aussi de retisser des liens de communication et de coopération entre les différentes élites et les groupes sociaux composant la ville, pour contrebalancer le poids de Fiat dans le développement local. Son objectif est d'élaborer et piloter un processus de planification stratégique au sein d'un partenariat élargi à l'ensemble des acteurs métropolitains (elle compte près de 85 membres publics et issus de la société civile, dont les municipalités de l'aire métropolitaine, des agences publiques mais aussi des entreprises, fondations, associations culturelles, syndicats...). Dans ce cadre elle soutient de nouveaux projets et initiatives, en mobilisant des capacités de leadership et de partenariat, et elle anime un dialogue et des échanges constants entre acteurs pour générer des synergies et opportunités.

Entre 2000 et 2015, trois plans stratégiques, qui sont des documents d'orientation non contraignants, se succèdent :

1^{er} Plan Stratégique - promouvoir la ville : il vise à poursuivre le repositionnement de Turin d'une ville industrielle à un centre culturel résilient, une destination globale reconnue, notamment pour les événements nationaux et internationaux. Il met l'accent sur le soutien direct au processus global de transformation physique du territoire.

2^e Plan stratégique - l'économie de la connaissance : il s'agit de valoriser et consolider un développement sur des secteurs stratégiques, traditionnels et d'avenir. Il est illustré par

quelques chiffres clés : 30% du PIB régional est représenté par les activités industrielles, elle est la première région italienne pour l'investissement privé dans la R&D, pour l'investissement dans l'innovation industrielle et pour les brevets dans les hautes-technologies

3^e Plan stratégique - La ville des opportunités : en réaction à la crise financière de 2008, qui a plongé le pays et la ville dans une profonde récession, le plan vise à réactiver les moteurs économiques de la métropole :

- › à travers un focus sur les facteurs « softs » du développement urbain local, par opposition aux grands projets d'infrastructure coûteux ;
- › en veillant à l'intégration des valeurs du développement durable et de la solidarité dans les stratégies et projets ;
- › en capitalisant sur la réforme des institutions locales et métropolitaines ;
- › en renforçant la gouvernance métropolitaine et la coopération dans les stratégies de développement économique.

Malgré sa longévité avec plus de 15 ans d'existence et sa contribution à la définition d'une vision stratégique métropolitaine, l'association est suspendue en 2016 suite aux élections municipales et l'arrivée au pouvoir d'une nouvelle équipe. C'est l'Urban Center Metropolitano, structure issue du premier Plan Stratégique qui reprend le processus d'échange entre les principaux acteurs du territoire. Il devient l'outil de médiation et d'aide à la décision qui permet, au cœur des enjeux de la construction d'une ville « métropole », de formaliser les projets urbains, d'en favoriser la communication auprès du plus grand nombre et de faire progresser la culture urbaine.

La requalification du centre historique

Pendant cette période, le centre historique fait l'objet d'une stratégie de régénération avec des opérations majeures comme la revalorisation d'une zone archéologique devenue un espace public, la piétonisation du centre ou la requalification de la Piazza San Carlo, principale place publique du centre de la ville. Des îlots centraux du quadrilatère romain sont réaménagés en tenant comptes des nouveaux usages. Une action globale de revalorisation du patrimoine est engagée dès les années 1980 à travers la restauration et la réutilisation des grands bâtiments baroques, comme ceux des rési-

dences royales en périphérie, ou du XIX^e pour des fonctions culturelles, et la restructuration de grands musées (Musée d'Art Contemporain, Musée du Cinéma, Musée de l'automobile, Musée Égyptien).

Les artistes sont invités à redessiner une image moderne et attractive de la ville à travers la création en 1998 de l'événement mondialement connu, « Luci d'artista » (lumières d'artiste). Au cours de celui-ci, des plasticiens de renommée internationale subliment l'espace public en investissant les places et rues avec des sculptures ou installations lumineuses.

Certaines interventions ont fait l'objet de critiques pour ne pas avoir suffisamment tenu compte du tissu historique de la ville et de la grille orthogonale initiale, étroitement liée au paysage. C'était le cas du projet de requalification, aux abords de l'hyper-centre, d'un ancien site de maintenance ferroviaire (Officine Grandi Riparazioni). Celui-ci fait l'objet d'une nouvelle proposition qui comprend la création d'espaces de vie pour les étudiants, une passerelle high tech, un centre de logistique e-commerce. Les conditions sont créées pour que la ville ancienne puisse ainsi dialoguer avec la ville nouvelle dans un respect de la tradition et de la qualité de vie.

L'épine dorsale, axe majeur du développement de la ville

Les infrastructures ont joué un rôle déterminant dans la transformation de Turin. L'État a investi massivement, près d'1,5 milliard d'euros (sur les 6,8 milliard d'euros investis au total), dans le développement de la ligne 1 du métro mais surtout dans la couverture sur près de 12 km de l'important passage ferroviaire qui coupait la ville en deux, du Nord au Sud, et la réalisation d'un nouveau boulevard. Ce dernier, appelé « Spina centrale » (épine dorsale) permet de relier les différentes friches urbaines le long de cet axe, donnant lieu à la requalification de plus de 200 hectares de friche. La Spina Centrale, qui devient le pivot des principales interventions de transformation urbaine, se développe sur un axe comprenant 4 secteurs clés de régénération (Spina 1, 2, 3, 4), tous situés à l'ouest de la vieille ville en damier.

Le long du tracé de la Spina Centrale, se sont implantés de nouveaux quartiers résidentiels, des parcs urbains, des parcs technologiques, les nouveaux édifices du campus étudiant de Polytechnique, des gares, de nouveaux espaces pour l'art et la culture, des installations sportives et surtout le Centre du Lingotto. Ce dernier, autrefois le plus emblématique site industriel de Fiat, a fait l'objet d'une réhabilitation par l'architecte Renzo Piano, pour devenir aujourd'hui un centre commercial et l'un des plus grands centres de congrès multifonctionnels d'Europe.

La réalisation du nouveau boulevard de la Spina Centrale est l'occasion de concevoir de la viabilité ex-nihilo au bénéfice de la qualité de l'environnement et de la qualité de vie des habitants, en séparant les flux de circulations : l'axe central de circulation, les contre-allées à vitesse modérée, la piste cyclable, le stationnement, les trottoirs et les espaces verts. Un plan général a permis d'harmoniser les aménagements le long de



Le nouveau boulevard de la Spina Centrale, issu du recouvrement des voies ferrées

cet axe (plan lumière, un architecte a été désigné pour suivre tous les aménagements privés et publics...). Par ailleurs, le projet associe art et espace public grâce à une initiative - confiée au directeur du Stedelijk Museum d'Amsterdam - qui prévoit la mise en place le long du boulevard d'installations d'artistes contemporains célèbres.

Les zones d'interventions avaient déjà été planifiées dans le Plan Régulateur Général (PRG) adopté en 1995, le projet d'enfouissement des voies ferrées fut approuvé fin 1998, et de nombreuses interventions ont été finalisées pour les Jeux Olympiques d'Hiver de 2006.

Le nouveau Plan Régulateur Général

L'élection en 2016 de la nouvelle maire, Chiara Appendino, a marqué un changement d'orientation politique. Elle a formé une équipe qui s'est particulièrement concentrée sur la révision générale du plan directeur. Les thèmes de travail comprennent :

- › l'environnement en tant que ressource et facteur d'attractivité : une politique forte des espaces verts et de valorisation de parcours le long du fleuve, la perméabilité des sols, la préservation paysagère. Cet axe est davantage mis en avant que dans les plans précédents ;
- › l'identité, l'histoire et beauté de la ville, en mettant l'accent notamment sur la valorisation du patrimoine industriel et en misant sur la culture ;
- › le bien-être et la qualité de vie à rendre concrets sur le territoire ;

-
- › les jeunes et la ville : plus de 100 000 étudiants qui sont une ressource ;
 - › travail, production et commerce : maintenir des zones pour la production et soutenir les petits commerces ;
 - › simplifier les règles : l'urbanisme comme un processus de simplification et de flexibilité.

Dans un contexte d'incertitude économique, de crise politique et sociale, de diminution des ressources publiques, des investissements internationaux et locaux, ce plan directeur envisage Turin comme un « laboratoire du futur, du développement durable et de la solidarité ». Comme l'affirme Guido Monatanari, « il porte la vision d'une ville capable d'offrir des opportunités à tous, belle, agréable et surtout plus juste ».



Le Lingotto, autrefois centre névralgique de la production de Fiat, aujourd'hui reconverti en centre commercial et en l'un des plus importants centres des congrès multifonctionnels d'Europe



La Piazza San Carlo dans les années 70 et après sa piétonisation



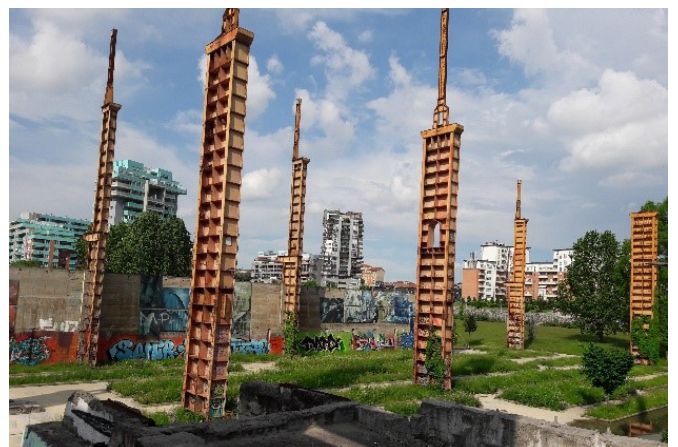
L'igloo de Mario Merz (Spina 2), l'une des œuvres d'art les plus imposantes du nouveau boulevard, devenu un nouveau symbole de Turin



Le redéveloppement de la gare de Turin Porta-Susa en 2006, une des grandes réalisations de la phase Spina 2



Le Parc Dora, au Nord de Turin, réhabilitation réussie d'un ancien grand site industriel de 45 ha aux abords du fleuve, en privilégiant la concertation avec les habitants.



LE POINT DE VUE DU GRAND TÉMOIN



Joël Gayet

Fondateur de la Chaire Attractivité et Marketing territorial de l'Université d'Aix-Marseille

A l'issue de la présentation des trois cas de métropoles lors de la plénière du Comité Grand Lille, le grand témoin, Joël Gayet, fondateur de la Chaire Attractivité et Marketing territorial de l'Université d'Aix-Marseille, est revenu sur les cas présentés en proposant quelques pistes de réflexion :

- › **la vision urbaine globale est essentielle**, comme l'illustrent le plan canal à Bruxelles, les stratégies de Bordeaux et de Turin. Cela va bien au-delà du foncier, mais touche aussi à d'autres secteurs comme le tourisme etc.
- › **Le besoin d'une vision qui porte le développement d'une ville**, à l'instar de Turin, autour de valeurs fortes : laboratoire « juste », le durable ou l'altruisme ;
- › **les réalisations symboliques et projets phares signalent et renforcent le changement d'image**, au-delà de l'action de

renovation : par exemple à Bruxelles avec l'arrivée dans la zone du canal d'un hôtel particulier et d'un musée des arts forains, ou à Bordeaux avec la sortie tous les deux à trois ans d'un projet emblématique comme le Stade Matmut atlantique, la Cité du vin ou le projet innovant Darwin ;

- › **le poids de la qualité de vie et de la culture** : lorsqu'on demande « citez-moi spontanément 10 villes qui ont réussi », la majorité des villes citées le sont en rapport avec la culture. C'est la culture, la création contemporaine, qui font la fusion entre les habitants et le monde extérieur, et qui changent l'identité d'un territoire. Les clusters (excepté la Silicon Valley) ou pôles d'excellence, bien qu'essentiels, jouent un rôle généralement moindre dans l'image et l'identité des habitants ;
- › **le poids des entreprises** : elles peuvent avoir un vrai pouvoir d'éclairage sur la stratégie. A Bordeaux, le maire Alain Juppé a créé le « conseil des entrepreneurs », qui regroupe des chefs d'entreprise référents et innovants très impliqués, auxquels on soumet les projets du territoire ;
- › **le poids du ciblage** : Pour travailler son marketing, le territoire doit s'adapter à des cibles et échelles qui correspondent à des marchés spécifiques (« je ne me bat pas de la même manière pour attirer un touriste qui vient de New York et un touriste qui habite à 100 km »).

03.

DES AXES DE PROGRÈS POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DANS LA MÉTROPOLE LILLOISE

L'Agence porte une réflexion sur le cadre de vie dans la métropole aux différentes échelles. Elle le fait notamment par la démarche du SCOT¹⁷, les études sur l'attractivité économique¹⁸, mais aussi les Territoire de Projet ou les Cahiers de l'espace public métropolitain. Sur la base de ces travaux et des éléments de diagnostic partagés par l'ensemble des acteurs métropolitains (cf. partie 1), des axes de progrès pour le cadre de vie dans la métropole ont pu être identifiés. L'Agence propose quatre d'entre eux comme prioritaires, non seulement pour les défis métropolitains auxquels ils répondent, mais aussi pour leurs potentiels effets de levier dans un environnement en pleine mutation, sur l'attractivité et le rayonnement du territoire :

- › les usages émergents et nouveaux « modes de vie » ;
- › le vivre-mieux ;
- › la requalification de l'espace public ;
- › la revalorisation de la présence de l'eau.

Ces axes sont complémentaires et ont vocation à poser les jalons d'une stratégie de développement prenant en compte toutes les dimensions.

UNE MÉTROPOLE QUI S'ADAPTE AUX NOUVEAUX USAGES ET « MODES DE VIE »

L'importance de proposer une offre métropolitaine de qualité et diversifiée

A l'instar des métropoles qui aujourd'hui sont les plus en avance en matière de cadre de vie, la métropole lilloise doit être en capacité de proposer demain une offre de commerces et services de proximité diversifiée et qualitative à ses usagers. Cette offre doit tenir compte non seulement de la pluralité des sensibilités culturelles et caractéristiques socio-démographiques des usagers (du plus jeune au moins jeune, célibataire, couples et familles, étudiants, touristes etc.), mais aussi être en phase avec les évolutions technologiques, écologiques, sociétales et économiques.

L'offre commerçante déjà dense dans la métropole pourrait être étoffée pour offrir une expérience de consommation diversifiée, incluant une variété de niveaux de gamme et des produits plus spécialisés (artisanat, art et design, épicerie

fine etc.), et ce, dans les secteurs identifiés comme stratégiques, le cœur métropolitain mais aussi d'autres centralités de la métropole. L'enjeu du développement des services de e-commerce est aussi à prendre en compte. Il implique différentes formes de lieux de retrait de commandes, pouvant être supports d'autres activités. Ces points de livraison doivent être rendus accessibles à pied, en vélo ou en transport en commun.

De nouveaux services dans la métropole pour répondre aux usages émergents

Devant l'évolution rapide des attentes et comportements de ses habitants et visiteurs, la métropole lilloise fait face au défi d'anticiper les nouveaux usages et modes de vie émergents. Faciliter la création d'une offre pertinente et innovante de lieux et services permettrait à la métropole de se singulariser et de se positionner comme une excellente destination alternative aux autres grands pôles urbains.

Des tendances, relevant aussi bien du développement du numérique, du développement durable que de l'économie collaborative, sociale et solidaire, s'observent notamment chez les habitants des villes-centres et métropoles françaises. Certains exemples sont de grande ampleur, comme la forte demande de lieux adaptés pour le travail nomade hors des locaux des entreprises, ou les tiers-lieux et nouveaux espaces de sociabilité urbaines accessibles à tous (cf. Axe 3 sur l'espace public). D'autres sont plus anecdotiques mais montent en puissance comme le besoin de mutualisation d'équipement entre voisins pour combler les carences de la grande ville (50% seraient intéressés par le partage d'équipement comme un espace vert, des installations de production d'énergie renouvelable, potager, salle de sport, laverie, salle de jeux pour les enfants, salle de réception, garage etc.)¹⁹. L'exemple du projet Darwin à Bordeaux est emblématique de cette tendance. La métropole bordelaise a soutenu le développement de tiers-lieux innovants portés par des entrepreneurs, sur un ancien site ferroviaire et militaire au bord de la Garonne. Des nouveaux espaces de vie attractifs ont vu le jour, brassant de nouvelles pratiques et usages urbains dans un esprit de mutualisation et de coopération : incubation de jeunes poudres, coworking, commerce, restaurants, hébergement, concerts, sport urbain, engagement associatif et citoyen etc.

17- Le SCOT (Schéma de cohérence territoriale) a été approuvé en février 2017
18- Repères pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise, ADULM, 2017

19- L'observatoire des usages émergents de la ville, Obsoco 2017

Miser sur les nouvelles formes d'approvisionnement et d'alimentation en ville

Face à une prise de conscience et un intérêt de plus en plus marqué au sein des sociétés urbaines occidentales pour les problématiques de production, d'approvisionnement, et de consommation alimentaires, de nouvelles pratiques émergent. On observe notamment chez les habitants des villes et métropoles françaises un attrait pour l'autoproduction alimentaire (65% seraient usagers de jardins partagés pour cultiver fruits et légumes s'ils se développaient à côté de chez eux). Cette tendance exprime chez certaines catégories de populations urbaines une volonté croissante, dans les villes, de reconnexion à la terre. Elle s'accompagne d'autres pratiques liées au jardinage à l'agriculture urbaine (l'exemple du potager urbain de Saint-Saveur à Lille), au tri écologique des déchets.

La métropole pourrait se positionner comme destination d'excellence pour les nouvelles manières de s'alimenter en ville, en proposant des produits agricoles sains et de qualité. L'offre gastronomique, de plus en plus recherchée, peut devenir le support d'un art de vivre dans la métropole, avec le développement notamment de la culture brassicole (estaminets, micro-brasserie), les cuisines de terroirs et *veggie-friendly*²⁰. Il s'agit aussi de soutenir le développement des marchés fortement plébiscités comme l'illustre la réussite du marché de Wazemmes à Lille. Certaines métropoles multiplient les initiatives en ce sens, à l'instar de Turin : accueil de l'évènement phare Terra Madre Salone del Gusto qui rassemble des milliers d'organisations dans le monde en faveur d'une alimentation durable et des circuits courts, l'inscription dans les statuts municipaux du droit à une alimentation saine ou encore l'élaboration de l'axe food city vision dans le plan stratégique métropolitain.



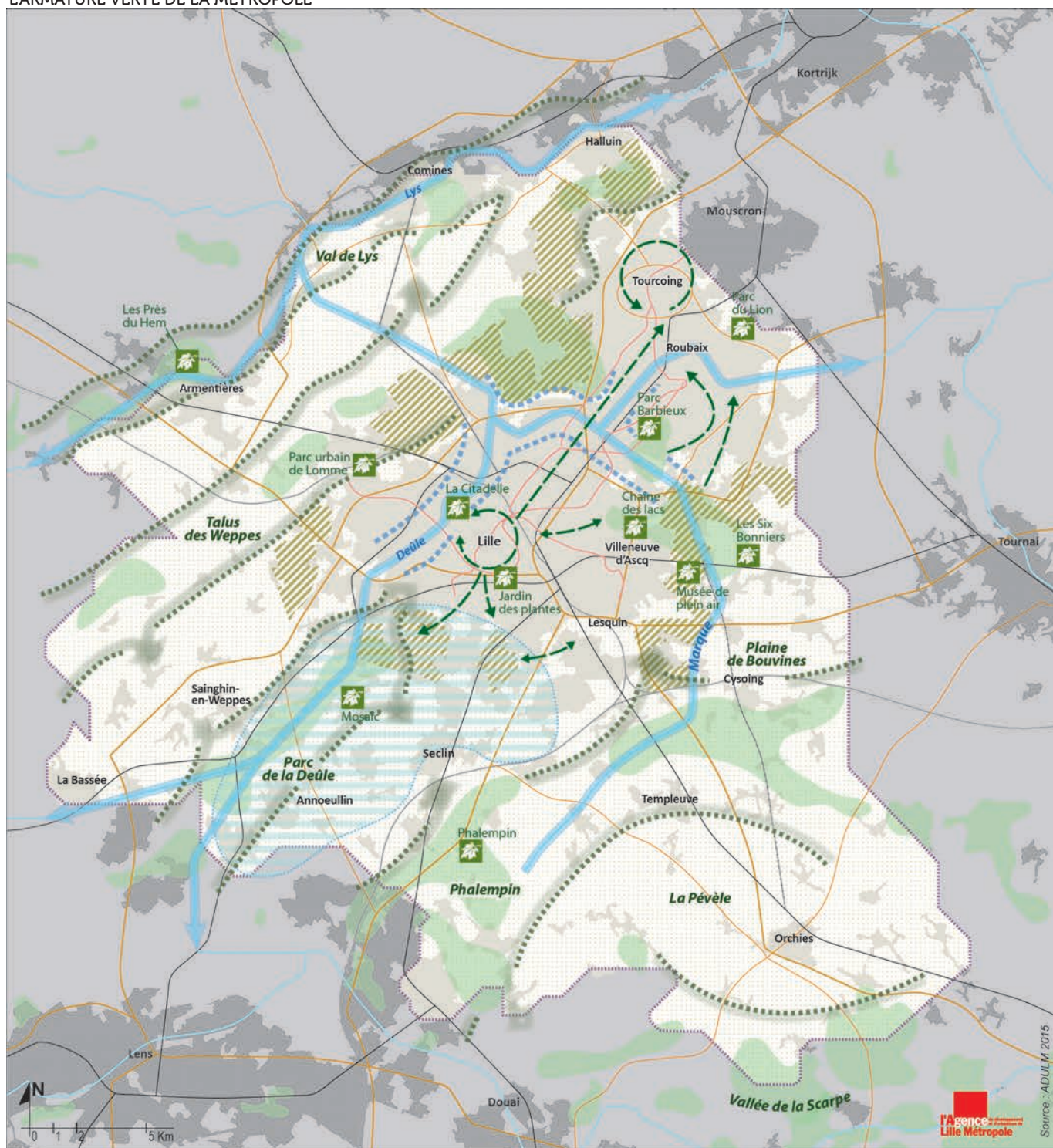
Point de retrait du Circuit Court dans le quartier St. Maurice de Lille ©Adulm

Le développement des services de proximité liés à l'alimentation et les circuits courts (comme Le Court Circuit à Lille) pourrait être amplifié dans la métropole, en lien avec le déploiement de la logistique urbaine et l'explosion des pratiques d'achat via le numérique. C'est ce qu'illustre le développement de nouveaux services, comme le Drive et Drive Pieton, qui permettent la livraison à domicile ou dans des points relais de proximité, des courses ou produits de restauration.

POUR ALLER PLUS LOIN

- › L'économie éphémère, une opportunité pour renforcer l'hospitalité des territoires, IAU, 2017
- › Vague 4 de l'Observatoire des pratiques de consommation émergentes de l'ObSoCo, 2018
- › Conforter les centralités commerciales urbaines, DOO SCOT, ADULM 2017

20- Lille serait la ville la plus vegan-friendly de France, devant Strasbourg et Paris, selon le site de voyage Likibu, 2018.



En préservant les hémicycles et le foncier à usage agricole...

- Hémicycle
- Principal site d'intérêt à préserver
- Foncier agricole
- Tache urbaine (SCOT) : nature en ville à conforter

... et en s'appuyant sur une armature verte et bleue.

- Pôle récréatif métropolitain
- Continuité structurante des 3 vallées Lys, Deûle, Marque
- Grand secteur de reconquête écologique et des paysages
- Valorisation de la voie d'eau
- Liaison verte urbaine à favoriser
- Aire d'alimentation des captages d'eau « Grenelle » (vulnérabilité forte, très forte et totale)

- Voie rapide
- Route structurante
- Voie TER
- LGV
- Voie et cours d'eau
- TC urbain lourd

SE POSITIONNER COMME LA MÉTROPOLÉ DU VIVRE-MIEUX : SANTÉ ET BIEN-ÊTRE, DES PRIORITÉS POUR LE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN

Dans l'enquête de perception de la MEL²¹, les acteurs métropolitains convergent pour dessiner la métropole demain : une métropole verte, durable et agréable à vivre. Cette aspiration reflète en particulier la forte préoccupation des habitants de la métropole et de la Région, de préserver et améliorer leur état de santé dans un contexte environnemental qui se dégrade (par exemple la pollution fait partie des requêtes les plus tapées par les internautes sur l'image numérique de la métropole et classe Lille dans les 7 premiers territoires français²²).

Créer les conditions du bien-être

Encourager certaines pratiques dans la métropole peut jouer un rôle déterminant dans l'amélioration de la santé et du bien-être des métropolitains. Cela concerne notamment la consommation alimentaire, la pratique de sport en plein air, la marche mais aussi les modes de déplacement alternatif en plein développement comme le vélo, la trottinette électrique, le roller, le hoverboard etc. Aussi, réduire la place de la voiture en ville apparaît plus que nécessaire dans un contexte d'hyper-saturation des infrastructures routières dans la métropole et de récurrence des pics de pollution qui accroissent les taux de mortalité. Sur ce point, des mesures, déjà adoptées mais davantage mises en œuvre dans certaines villes, sont à renforcer : aménagement de l'espace public favorable à la marche et autres mobilités douces, limitation de l'usage de la voiture dans certains secteurs, élargissement du système de vélo en libre-service, journées sans voiture à l'instar de Bruxelles etc.

Une éco-métropole, plus verte, plus saine et respirable

La métropole lilloise dispose du potentiel pour tendre vers une éco-métropole, plus verte, plus saine et respirable. Avec près de 50% de son territoire non-urbanisé, elle est la métropole la plus agricole de France. Elle est dotée d'importantes ressources agricoles mais aussi paysagères et naturelles (marais, monts etc.) dans ses espaces périphériques, à mieux préserver et valoriser au bénéfice de l'usager métropolitain. C'est ce que met en lumière le SCOT à travers le concept d'hémicycles, qui prévoit de valoriser à terme des entités agro-paysagères situées aux franges de l'agglomération comme un système de parcs agricoles. Ils constituent un paysage intermédiaire entre ville et campagne. Avec le projet du « Parc de l'Arc Nord », la Métropole Européenne de Lille prépare actuellement l'aménagement d'un premier hémicycle sur le territoire.

Bien que la « couverture verte » (part du couvert végétal dans l'espace artificialisé) de la métropole soit la plus importante des 15 premières métropoles françaises²³ cette réalité n'est pas suffisamment perceptible par les métropolitains. Cette couverture ne bénéficie pas à tous : sur 4 000 ha arborés dans la métropole, seulement 1/4 se situent dans le domaine public. Ainsi, il apparaît impératif pour la métropole de renforcer la présence d'espaces verts, notamment dans le cœur métropolitain souvent perçu comme trop minéral, conjointement au développement de cheminement sportifs et de loisirs vers les espaces verts métropolitains pour améliorer leur accessibilité. Les friches urbaines peuvent également constituer des ressources pour le développement d'espaces vert, comme le fait Turin en intégrant l'option de créations de nouveaux parcs dans sa stratégie de revitalisation de friches industrielles.

21- Étude réalisée par le cabinet Comanaging pour le compte de la MEL, plus de 110 acteurs et près de 3000 personnes enquêtées, 2017

22- Étude Comanaging, 2017

23- Metroscope 2017

Intégrer les enjeux « santé » et « bien-être » dans les politiques métropolitaines.

Pour mieux traiter l'enjeu du bien-être et de la santé dans la métropole, leur prise en compte dans les politiques sectorielles (transport, habitat, aménagement des espaces publics, équipements etc.) doit être considérablement renforcée, en identifiant les bons critères et en améliorant leur observation. La prise en compétence récente de la MEL sur le volet de la santé environnementale permettra d'agir davantage sur la prévention et l'amélioration de l'accès au soin. Une vision d'ensemble est nécessaire pour amplifier l'enjeu « santé » dans les politiques métropolitaines, en complémentarité avec les politiques communales.

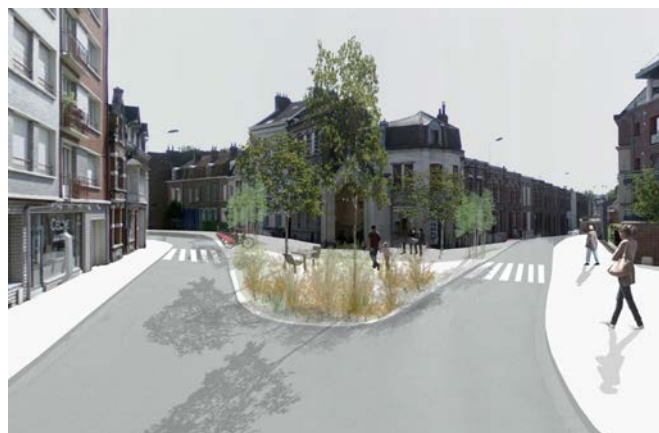
POUR ALLER PLUS LOIN

- › Le 4 Pages de l'Agence #21 / Bien-être et santé dans l'espace public, ADULM 2018
- › Affirmer le rôle de L'armature verte et bleue, PADD SCOT, ADULM 2017
- › Hanovre : une métropole pionnière du développement durable. Complément au voyage d'étude 2016 du Comité Grand Lille, ADULM 2017
- › Agir pour un urbanisme favorable à la santé, concepts & outils, Guide EHESP/DGS
- › Quelle prise en compte de la santé dans les politiques de Bordeaux Métropole ? A'urba 2016

REQUALIFIER ET RÉENCHANTER L'ESPACE PUBLIC

La qualité des espaces publics offerts aux visiteurs et aux habitants constitue aujourd'hui un enjeu incontournable de l'attractivité d'une métropole. Certaines métropoles comme Bordeaux ou Turin, qui poursuivent le renouvellement de l'espace public comme un des axes clés de l'extension de leur cœur métropolitain depuis plus que 20 ans, sont aujourd'hui en avance sur cet aspect. Si certains espaces urbains de la métropole lilloise ont pu faire l'objet ces dernières décennies d'un traitement qualitatif, la métropole lilloise n'est pas reconnue aujourd'hui pour la qualité d'ensemble de ses rues et de ses places de proximité. Cela contribue à masquer les valeurs de son patrimoine bâti remarquable et à brouiller l'image de la ville.

L'enjeu des espaces publics métropolitains est aujourd'hui celui d'un espace public « renouvelé » s'appuyant plus particulièrement sur la trame de l'espace public quotidien. Pour accompagner les acteurs publics et privés, l'Agence a élaboré un vaste éventail de propositions, visant à améliorer le confort et la lisibilité des espaces publics de la métropole. En identifiant des typologies d'espaces publics caractérisant la métropole, comme les axes linéaires et les triviums (les carrefours en Y) il était montré que leurs requalifications pourraient engendrer une forme de continuité par la répétition de l'attention apportée à ces lieux. Les carrefours en Y, par exemple, pourraient servir plus régulièrement comme support pour accueillir des arbres, des terrasses, des jeux d'enfants, de l'art, de l'eau et de nouveaux usages. Par leur nombre, et avec des modes de traitements contextualisés, ces lieux peuvent marquer concrètement la trame de l'espace public métropolitain.



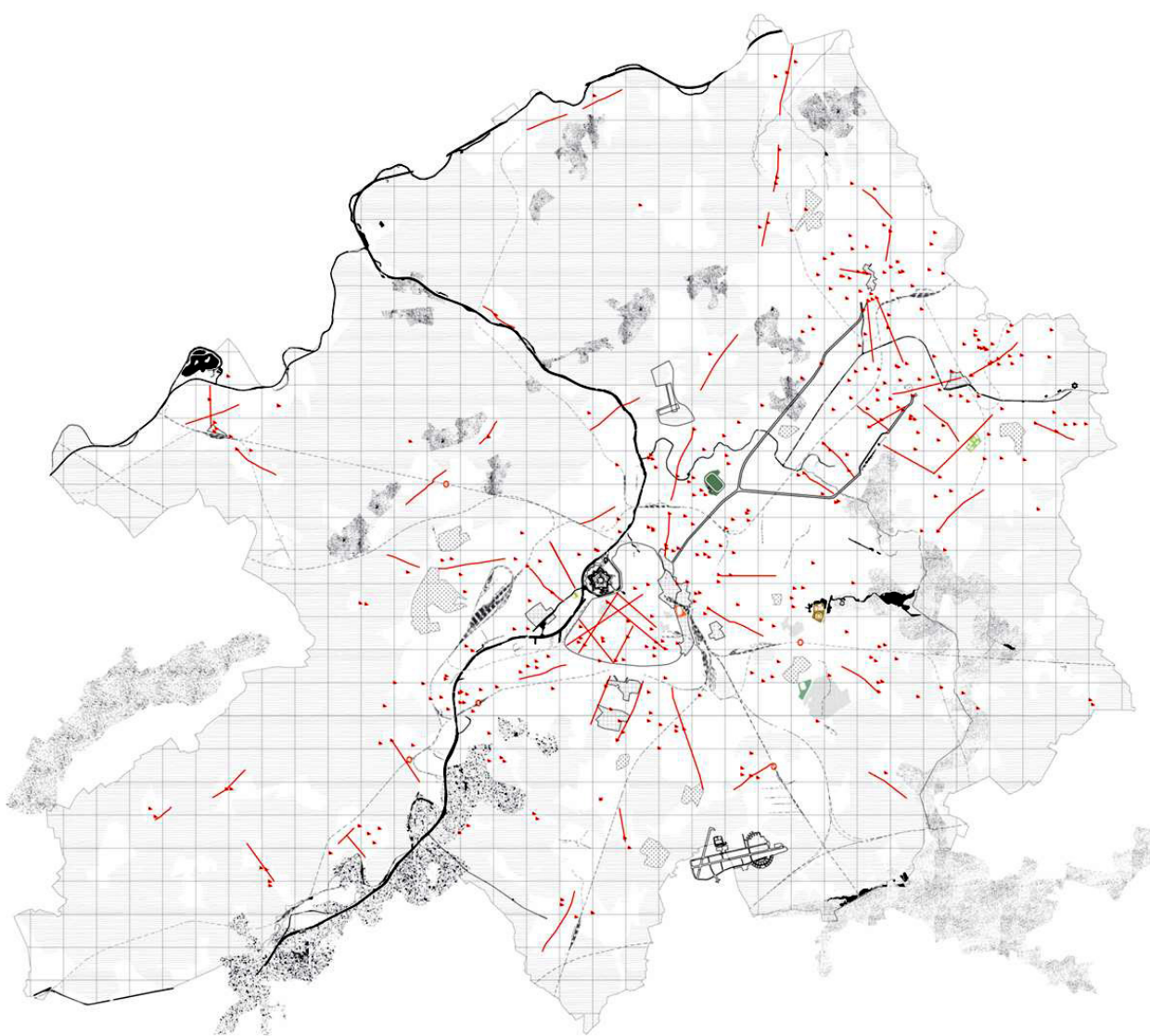
Esquisse de requalification d'un trivium : Rue du Ballon à Lille



Les triviums (carrefours en Y) : une typologie prégnante de l'espace public métropolitain

De plus, les ateliers des espaces publics organisés par l'Agence entre 2014 et 2016 ont fait émerger des propositions très précises pour l'implantation de banc-relais, de sanitaires publics, d'arbres et d'éclairage urbain... Ce type de mesures semblent indispensables, afin de conforter le caractère accueillant des rues et des places, notamment pour les personnes vulnérables

et fragilisées. Car la voiture occupe toujours une place prédominante dans l'espace public et rentre de plus en plus en conflit avec le développement des modes doux ; des principes concrets pour l'aménagement du stationnement dans l'espace public de la métropole ont également été mis à disposition.

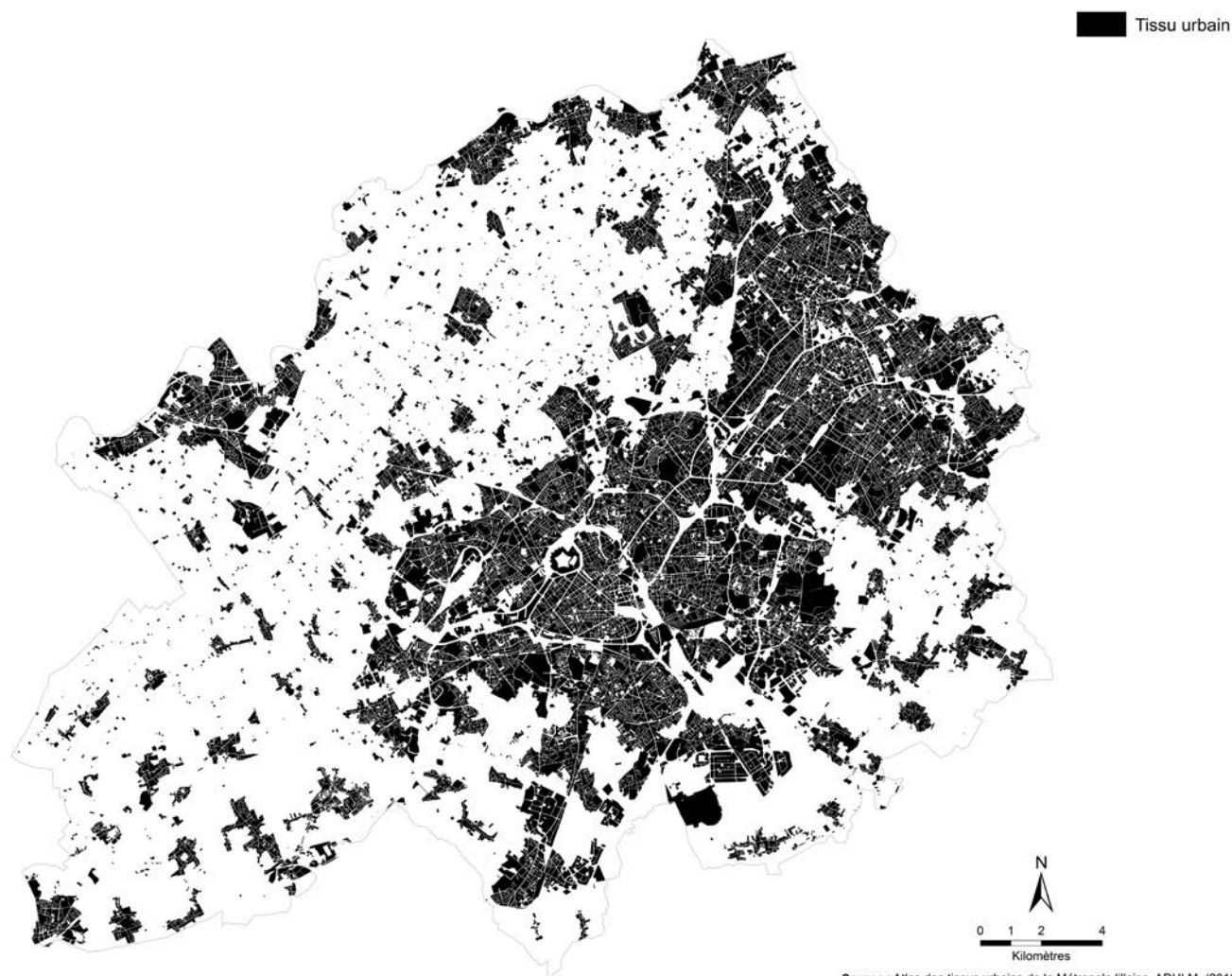


Les triviums et les axes linéaires, éléments récurrents et identitaire de l'espace public métropolitain

Traiter des coupures au sein du tissu urbain

La métropole est fortement marquée par des infrastructures lourdes, comme des voies routières structurantes, des voies ferrées et la voie d'eau. Ils contribuent à la fragmentation du territoire et constituent autant de coupures au sein de son tissu urbain. En conséquence, les parcours piétonniers et cyclables sont souvent discontinus et difficiles à pratiquer. Néanmoins, certaines de ces infrastructures lourdes représentent aussi des éléments structurants et marquants pour l'image spatiale de la métropole. Ces « coupures métropolitaines » comme le Grand Boulevard ou le boulevard

Schumann de la ville de Lille peuvent devenir des références positives de la métropole, s'ils étaient pacifiés et mieux insérés dans le tissu urbain dans une logique de couture. Il s'agirait de transformer ces voies routières structurantes en boulevards urbains en favorisant la coexistence entre circulation automobile, transport en commun et modes doux. De cette manière, ils peuvent devenir des éléments d'accrochage pour les quartiers voisins. Concevoir et déclencher cette métamorphose représente aujourd'hui une des missions clés pour renforcer le réseau des espaces publics et améliorer la cohésion au sein de la métropole.



Des « coupures » importantes au sein du tissu urbain de la métropole lilloise : infrastructures et friches © ADULM

Source : Atlas des tissus urbains de la Métropole lilloise, ADULM (2016)

Des interventions concrètes dans l'espace public pour 2020

La désignation de Lille Métropole comme « Capitale Mondiale du Design 2020 » et la mobilisation collective autour de ce projet constituent une opportunité exceptionnelle pour mener des initiatives créatives et originales dans l'espace public de la métropole lilloise. En appliquant des modes opératoires innovants, qui s'apparentent à l'urbanisme tactique, des interventions concrètes sont envisageables dès 2020. Basé sur des sites tests comme support d'expérimentations et sur le « droit à l'erreur », ce mode d'intervention urbaine permet également de mettre l'action et le regard des habitants et usagers au cœur du projet.

Dans cet esprit, une série de tactiques pour réinvestir l'espace urbain en général et l'espace public en particulier sont identifiables, par exemple :

1. favoriser la cohabitation et le vivre-ensemble dans un espace public pacifié en superposant des usages ;
2. mettre en scène des lieux parfois délaissés, des commerces et des services moins fréquentés en créant des situations étonnantes ;
3. proposer des installations sportives et ludiques qui favorisent l'épanouissement et la découverte ;
4. rendre accessible certains terrains enclavés pour améliorer les liens entre les espaces ;
5. végétaliser les toitures et les façades ou créer des jardins partagés.

Le POC Book Collectivité, réalisé conjointement par le Comité d'organisation Lille Métropole 2020 et l'Agence à destination des collectivités et des initiatives citoyennes, peut servir d'inspiration dans le développement des projets pour 2020.



Skatepark sous le pont de Västerbron à Stockholm © ADULM



Mise en scène de l'espace public devant la maison des artistes à Hanovre © ADULM



Mise en scène du passage piéton sous le pont de Drottningholmsvägen à Stockholm © ADULM

Intégrer le temporaire dans les façons de faire

De manière plus générale, il semble crucial d'intégrer davantage le temporaire dans les modes opératoires. Dans la requalification de l'espace public, la mise en place d'installations éphémères sur une place ou l'utilisation différente d'une rue pour un jour ou un mois permettent d'attirer l'attention sur le potentiel de ce lieu et d'observer si et comment les usagers se l'approprient. C'est également l'occasion d'engager un dialogue avec eux pour faire émerger leurs attentes et les croiser avec les diagnostics d'experts. L'expérimentation peut donner ainsi des indices importants pour un réaménagement à long terme de ce lieu et le rendre plus acceptable.



La rue de Gand dans le Vieux Lille avec une voirie entièrement rénovée et temporairement piétonnière pendant la période estivale en 2018 © ADULM

POUR ALLER PLUS LOIN

- › Espaces publics métropolitains, ADULM 2016
- › Les cahiers des ateliers des espaces publics de Lille Métropole (no 1 à 8), ADULM 2017
- › Capitale Mondiale du Design POC Book - collectivités, Comité d'organisation Lille Métropole 2020

REVALORISER LA PRÉSENCE DE L'EAU

L'élément géographique le plus prégnant pour définir la métropole lilloise est certainement la présence de l'eau qui est à l'origine même de la fondation de la ville de Lille et qui a joué un rôle majeur pour l'implantation de l'industrie sur le territoire. Pendant des siècles, le réseau des fleuves et canaux s'est développé de manière considérable en lien avec le développement économique et l'aménagement urbain de la métropole. Pourtant, suite au déclin industriel, la capacité de ces cours d'eau à constituer un support majeur de la reconquête urbaine et du renouveau écologique n'a fait l'objet d'une prise de conscience que progressivement et reste largement sous-exploitée.

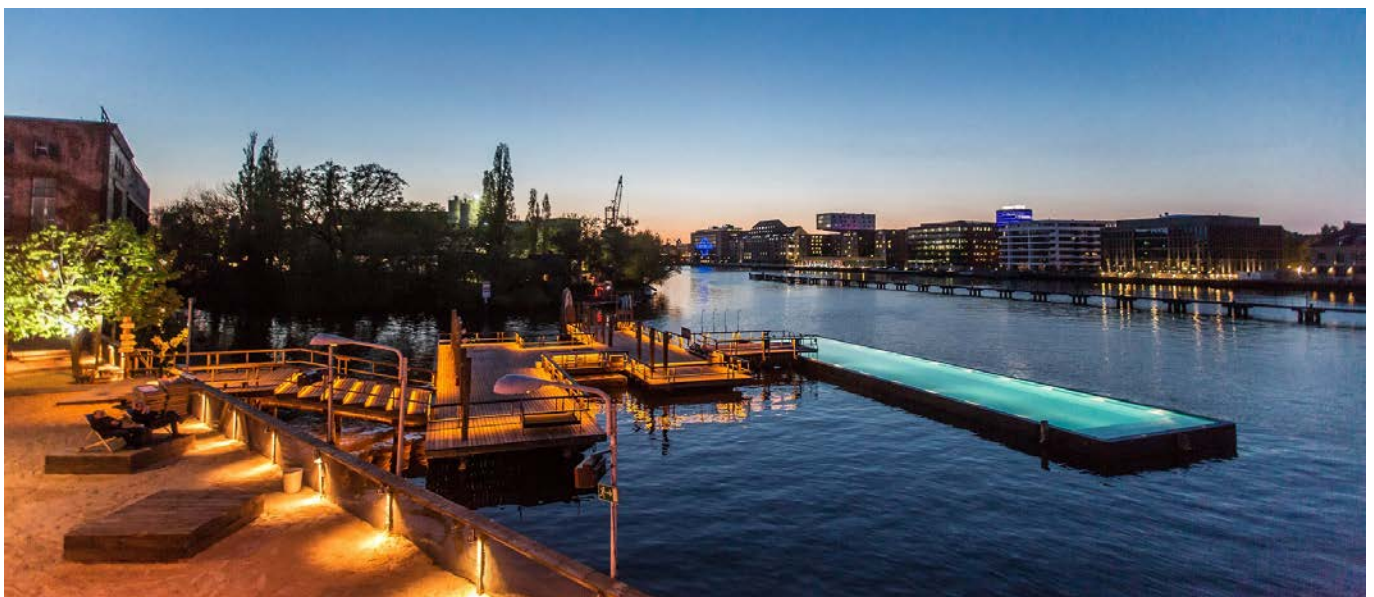
Depuis le début des années 1990 des actions et initiatives remarquables ont été menées. La revalorisation de certaines voies d'eau du réseau hydrographique a été engagée notamment avec la création du parc de la Deûle sur le site de l'Union et le secteur « Rives de la Haute-Deûle », ou avec le réaménagement du parc de la Citadelle. Aujourd'hui, la reconquête de ce paysage de fleuves et canaux reste néanmoins extrêmement partielle par rapport aux nombreux potentiels identifiés et au regard de l'envie exprimée par les habitants et touristes de s'approprier l'eau.

Développer les modes doux en bord de l'eau

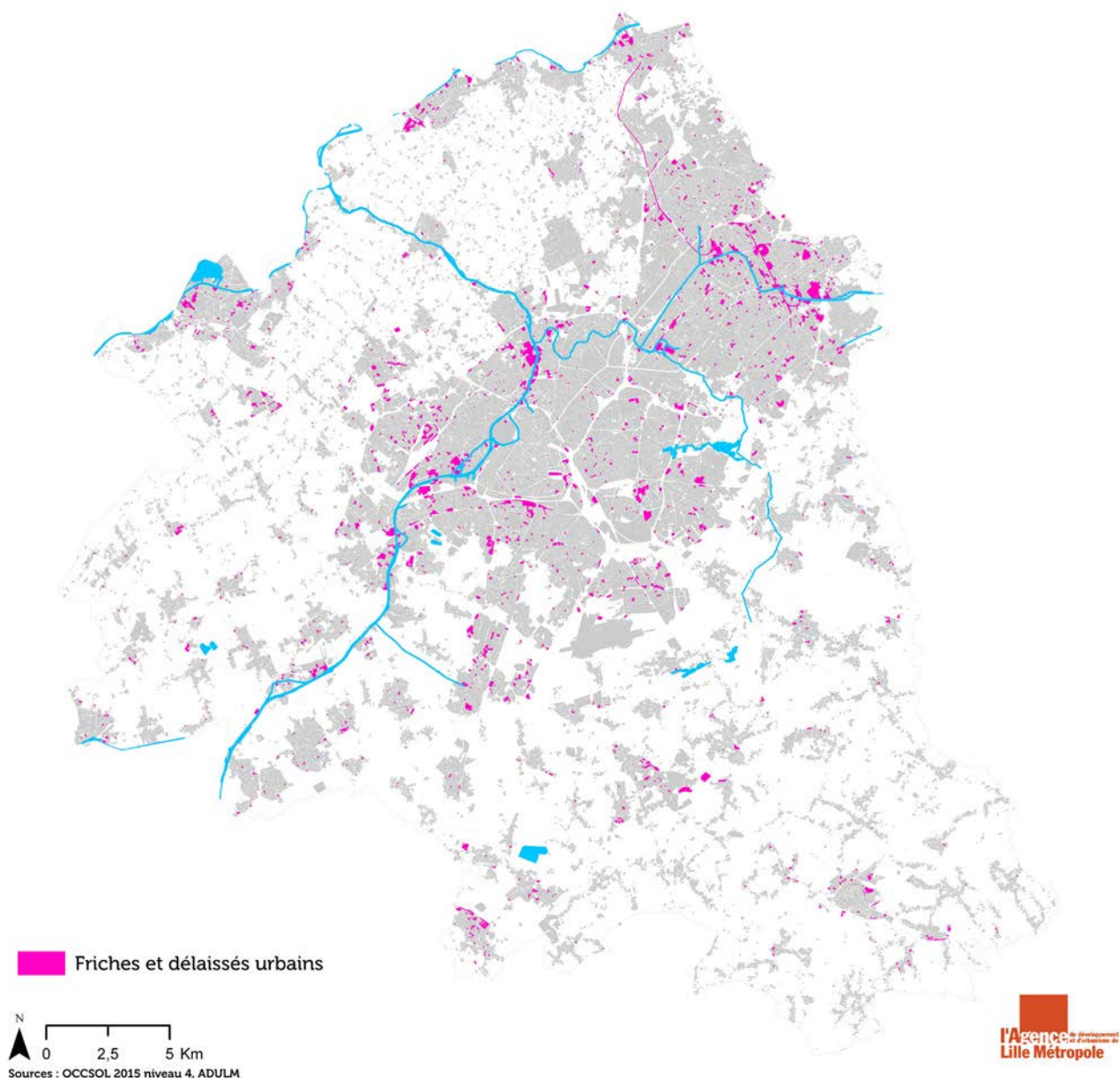
Une revalorisation conséquente des espaces le long de la Deûle, du canal de Roubaix, de la Marque et de la Lys permettrait d'améliorer le réseau de promenades et de voies douces de la métropole et de mieux relier l'offre sportive et culturelle de la métropole par des parcours agréables. L'ensemble des cours d'eau doivent pouvoir être parcourus dans toutes leurs continuités. A ce titre, l'aménagement successif de la coulée verte entre Deûlémont et Lille représente un progrès significatif. En revanche ils existent toujours de nombreux maillons à améliorer ou à combler, notamment la liaison aujourd'hui inexistante entre les « Rives de la Haute-Deûle » et le parc de la Deûle. En outre, les franchissements, de par le niveau de continuité et de confort qu'ils offrent pour les parcours des modes doux, constituent un levier d'aménagement essentiel pour favoriser l'appropriation des bords à voies d'eau.

Une stratégie d'aménagement ambitieuse

Revaloriser les espaces le long des cours d'eau métropolitains jouerait également un rôle crucial dans la revitalisation des friches persistantes et du patrimoine industriel, souvent situés à proximité des voies d'eau. Chaque opération d'aménagement est aussi une opportunité à saisir pour reconnecter la ville à l'eau. Aujourd'hui de nombreux projets d'aménagement viennent de s'achever, se réalisent ou sont en cours



« Badeschiff Berlin » : vu que la qualité de l'eau de la rivière Spree ne permettant pas de s'y baigner, l'association Stadtkunstprojekte e.V. a initié en 2004 le « Badeschiff », un ancien cargo reconverti en bassin flottant. La piscine en pleine aire est ouverte chaque année de début mai au début septembre et attire des nombreux usagers. Concepteurs : AMP Arquitectos, Gilbert Wilk et Susanne Lorenz © Markus Nass



La revalorisation des cours d'eau métropolitains peut souvent aller de pair avec la revitalisation du patrimoine industriel et des friches persistantes © ADULM



Le Collegebrug et l'espace public au bord de la Lys à Courtrai (2009) © Vincent Lecigne MEL

d'études le long des voies d'eau métropolitaines. Si certains de ces projets répondent bien aux objectifs de développer les usages multiples et d'améliorer l'accès au bord de l'eau en créant de nouveaux quartiers multifonctionnels et des espaces publics orientés vers l'eau, d'autres opérations qui ont pris place le long de la Deûle ou du canal de Roubaix se montrent plutôt contre-productives. Dans ce contexte, il paraît crucial de développer à court-terme une stratégie d'aménagement globale.

L'exemple du « Plan canal » de Bruxelles encourage à se mobiliser pour passer d'un tel foisonnement de projets immobiliers hétérogènes à une vision qui porte une ambition métropolitaine. Il met en lumière également, la manière avec laquelle les nouvelles fonctions au bord de l'eau comme l'habitat, les loisirs et le tertiaire peuvent être conciliées avec les activités logistiques existantes, qui sont à maintenir et développer. Ce partage des territoires au bord de l'eau est à organiser afin d'y développer une réelle mixité fonctionnelle sans négliger l'importance de la voie d'eau et de ses rives pour l'écosystème de la métropole. Des occupations temporaires pourraient jouer leur rôle afin de créer davantage de destinations au bord de l'eau et d'initier l'appropriation de ce paysage plus large par les métropolitains. Enfin, une telle stratégie doit anticiper l'impact et les opportunités liées à la réalisation du canal Seine Nord.

Renouveler l'imaginaire lié à l'eau

Les cours d'eau de la métropole lilloise représentent un élément fort de structuration du territoire. Ils peuvent constituer un vecteur majeur pour valoriser son identité, développer son image de marque et lui permettre de mieux affirmer son positionnement dans l'espace Nord-Ouest européen. Une vision forte et cohérente du développement de la voie d'eau dans la métropole paraît indispensable.

Enfin, travailler davantage sur la voie d'eau et plus généralement sur l'élément qui est l'eau au sein de la métropole serait également une manière de contribuer au développement du territoire à une échelle plus large dans une dynamique de coopération avec les territoires voisins, notamment transfrontaliers, comme le met en lumière le projet du « parc bleu de l'Eurométropole ».

POUR ALLER PLUS LOIN

- › Partager la Deûle urbaine, L'atelier public de paysage no 10 de l'ENSAP, ADULM et Ports de Lille
- › La voie d'eau, fédératrice de territoires dans les Hauts-de-France - La liaison Seine-Escaut et ses opportunités de développement local, 2018 ADULM et ESSEC
- › Le parc bleu de l'eurométropole, Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai 2018



Guinguette sur le rive droite de la Garonne à Bordeaux (2015) © A'urba

CONCLUSION

La plénière du Comité Grand Lille de décembre 2017 a marqué une étape pour une réflexion renouvelée sur le cadre de vie comme condition majeure de l'attractivité de la métropole. La présente publication vient l'étayer par la synthèse des études et travaux réalisés par l'Agence et ses partenaires sur l'enjeu du cadre de vie pour la métropole, par la présentation des expériences inspirantes de Turin, Bordeaux et Bruxelles, et par la proposition d'axes de progrès.

Il apparaît aujourd'hui indispensable de poursuivre cette réflexion en intégrant dans l'analyse d'autres critères de qualité de vie qui peuvent peser sur l'attractivité de la métropole, comme le niveau d'insécurité ou la cohésion sociale. L'enjeu se situe également dans l'amélioration de l'observation du cadre de vie dans la métropole, et sa définition, pour une meilleure appropriation de cette thématique par les acteurs métropolitains.

Par ailleurs, le statut de capitale d'une grande région de près de 6 millions d'habitants, nécessite aussi pour la métropole d'envisager la question du cadre de vie à la bonne échelle. Celle-ci doit tenir compte du caractère multipolaire de la métropole, des besoins et pratiques quotidiennes des acteurs qui se déploient dans des espaces plus vastes que la seule agglomération urbaine. Ceci implique de penser l'aménagement et le développement de l'offre métropolitaine dans une articulation fine entre échelle de proximité et bassin de vie, au-delà des périmètres administratifs et au plus près des réalités vécues par les habitants et visiteurs réguliers ou occasionnels de la métropole.

Enfin, le cadre de vie est un enjeu stratégique pour le développement mais aussi l'image interne et externe de la métropole. Comme les retours d'expériences de cette publication le soulignent, il rend nécessaire pour tous les acteurs concernés l'affirmation d'une vision commune globale de l'attractivité pour accélérer la transformation du cadre de vie sur le territoire. Dans ce sens, la dynamique engagée autour de la Capitale Mondiale du Design en 2020 constitue une formidable opportunité à saisir.



Centre Europe Azur
323 Avenue du Président Hoover
59000 LILLE

+33 (0)3 20 63 33 50
agence@adu-lille-metropole.org
www.adu-lille-metropole.org

