Portrait de territoire

JUILLET 2020

Territoire de projets CŒUR MÉTROPOLITAIN





Directrice de publication : **Annabelle Maze, Didier Decoupigny**

Responsable de la publication : Juliane Schulz

Photographie : ADULM

Document, traitement statistique et cartographie réalisés
par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Impression : AD Concept

Territoire de projets CŒUR MÉTROPOLITAIN

Introduction : Renforcer le rayonnement et l'image de la métropole	p. 5
1. Capitale de la Région Hauts-de-France	p. 10
2. Lieu privilégié des mobilités	p. 16
3. Fabrique urbaine	p. 26
4. Place marchande	p. 34
5. Porte d'entrée touristique de la métropole	p. 40
6. Cœur d'une métropole universitaire	p. 48
7. Espace(s) de vie	p. 54

Territoire de projets CŒUR MÉTROPOLITAIN

Préambule

La démarche « Territoires de projets » initiée par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole est issue des travaux du Schéma de cohérence territoriale (SCOT). Engagée depuis 2016, elle a pour objectif de construire une stratégie spatialisée sur des territoires identifiés comme porteurs d'enjeux métropolitains.

Une nouvelle échelle de travail

Afin d'articuler « à la bonne échelle » les initiatives déjà en cours et les enjeux de développement déterminants pour le rayonnement de la métropole, cette démarche dépasse les limites administratives et les cadres plus resserrés des grands projets urbains et observe ces territoires à une échelle intermédiaire.

Les « Territoires de projets » sont identifiés à partir de leurs caractéristiques propres, qu'elles soient géographiques et/ou fonctionnelles, et des dynamiques et enjeux métropolitains qu'ils concentrent. Ces derniers croisent donc des problématiques qui sont à la fois spécifiques à la métropole lilloise et en phase avec les enjeux des métropoles contemporaines.

Une démarche collective

La démarche Territoire de projets est un processus de travail innovant basé sur la mise en œuvre collective. Elle permet d'alimenter la construction d'un récit partagé pour chacun de ces territoires et de poser les bases d'une stratégie commune et échelonnée dans le temps. Afin de bien saisir le contexte, elle s'appuie sur une connaissance partagée des dynamiques et projets portés par les différents acteurs, qu'ils soient publics ou privés.

Phase 1

Ce **« portrait de territoire »** est le fruit d'un processus de travail et de partage. Il fait suite aux deux comités d'orientation stratégique qui ont réuni les villes de Lille et de la Madeleine, la MEL, Lille's Agency, la Région, la DDTM, ainsi que l'Université de Lille, l'Université catholique et la CCI. Ces comités ont permis de confirmer les enjeux identifiés, de partager et d'enrichir cette matière

Une approche par champ thématique a été proposée, permettant de confronter les analyses et les représentations du Cœur métropolitain et d'identifier les enjeux de développement de ce territoire nécessaires au renforcement de son attractivité et son rayonnement au-delà du périmètre métropolitain. Si ce diagnostic ne cherche pas l'exhaustivité, il s'appuie néanmoins, selon les thématiques, sur des études approfondies menées à l'Agence. Afin de rendre plus "active" cette première phase d'approche du territoire, différents outils prospectifs ont été utilisés : benchmark, collages, carte "prospective"...

Ce « portrait de territoire » constitue donc un point de départ, le plus ouvert possible, permettant d'alimenter par la suite une réflexion prospective sur le territoire de projets Cœur métropolitain, en prenant en compte les conséquences et les impératifs issus de la situation de crise exceptionnelle que le territoire a traversé cette année 2020. La poursuite de cette réflexion devra donc être menée en cohérence et en articulation avec les différentes mesures et plans de relance qui ont vu ou verront le jour.

introduction

RENFORCER LE RAYONNEMENT

Le Cœur métropolitain, lieu de référence pour tous les métropolitains, concentre des enjeux essentiels pour l'avenir de la métropole. Vitrine commerciale, tertiaire et touristique à l'échelle régionale mais également incontournable hub de transports, il présente encore un potentiel de développement important. La qualité et le dynamisme de son évolution conditionnent l'image de la métropole lilloise, ainsi que son positionnement au sein de la concurrence régionale, nationale et européenne.

Où se joue aujourd'hui l'attractivité du Cœur métropolitain? Quelle est la juste échelle de réflexion?

Sur ce territoire, la question de l'échelle de réflexion et de l'aire sur laquelle ajuster le regard n'induit pas une réponse univoque d'emblée. En effet, au cours des dernières décennies, le Cœur métropolitain a connu de grandes mutations et reste en mouvement, non seulement en termes de contours mais également en termes d'identité, de lieux d'intensité et de connexions. Sur ce territoire, et peut-être plus qu'ailleurs, un emboîtement des échelles de réflexion est nécessaire afin d'appréhender et d'articuler les dynamiques en cours.

Le « Cœur métropolitain », tel que défini dans la démarche Territoire de projets, est une aire de réflexion comprenant aussi bien l'hyper-centre, la partie intra-muros de la ville de Lille que son contexte élargi, à savoir les faubourgs et communes limitrophes. C'est au travers des différentes explorations thématiques, présentées dans ce document, qu'est apparue la nécessité de penser l'attractivité du Cœur métropolitain à une échelle plus large que celle de l'hypercentre, bien identifié jusqu'à présent.

L'hypercentre est un lieu unique et spécifique, concentrant et condensant sur un périmètre restreint un grand nombre de fonctions métropolitaines et d'enjeux pour l'attractivité du territoire (économie, gouvernance, mobilité, patrimoine, tourisme, commerce...) et ce, à toutes les échelles. Cette polarisation est probablement même une spécificité au niveau national. Cependant, comparée à d'autres métropoles francaises, l'échelle du Cœur métropolitain ou tout du moins la perception de ses « limites » peuvent apparaître comme un frein à son attractivité. Il semble aujourd'hui indispensable d'intégrer dans l'aire de réflexion les grands développements urbains en cours et à venir (Rives de la Haute-Deûle, Lille Sud et notamment Arras Europe, Fives Cail, Euralille à la Deûle etc.) car ceux-ci modifient et enrichissent la morphologie, le fonctionnement et la programmation du Cœur métropolitain. De plus, l'approche pré-opérationnelle de cette démarche conduit à mettre en cohérence ce "périmètre" avec le territoire de dynamique urbaine Cœur métropolitain, inscrit dans le PLUi2.

Quels sont les enjeux pour le Cœur métropolitain?

Cette démarche porte la vision d'un Cœur métropolitain compétitif à l'échelle nationale, au sein d'un territoire fort de son fonctionnement multipolaire. Pour que les pôles urbains principaux tirent profit d'un centre attractif tout en jouant de leurs atouts et complémentarités, le système métropolitain doit pouvoir s'appuyer sur la capacité d'interface et de diffusion de son cœur.

Deux enjeux fondent l'identification de ce territoire de projets.

Être reconnu comme le « Cœur » de la métropole

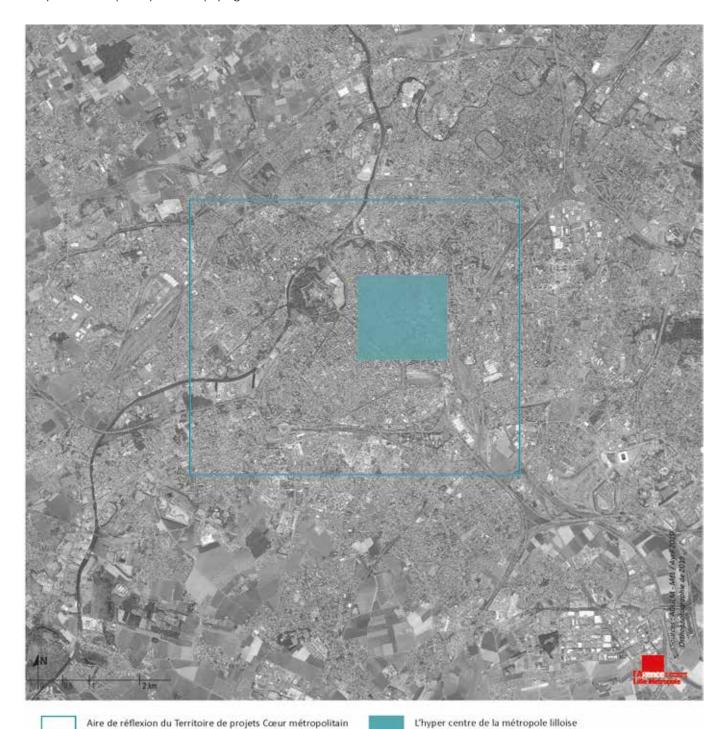
C'est à dire comme :

- > Un territoire hyperconnecté et constituant la porte d'accès à l'échelle métropolitaine et régionale, et notamment l'hypercentre qui concentre les fonctions de hub de transports européens et constitue la vitrine économique, touristique et culturelle de la région.
- > Un territoire accueillant une intensité et une diversité d'usages uniques à l'échelle régionale et ce, malgré la répartition des fonctions métropolitaines et régionales sur l'ensemble du territoire induite par son caractère polycentrique. Il accueille entre autres les différents lieux de représentation institutionnels, notamment en tant que capitale de la Région Hauts-de-France. Son attractivité est liée à l'intensité des fonctions qu'il offre en termes d'offre commerciale, de services et d'emplois, de transports, d'enseignement supérieur, d'habitat, de culture, de tourisme, de patrimoine, d'espaces publics, etc. Cela justifie donc qu'il nécessite une attention particulière car il porte l'«image» de la métropole, et constitue la figure de proue du développement de l'ensemble de la métropole et de la région des Hauts-de-France.
- > Un territoire habité qui, par ailleurs, se développe au profit de l'ensemble des usagers de la métropole, voire de la région, qui s'ils n'en sont pas les habitants en sont les visiteurs réguliers ou occasionnels.

Être renforcé

Différents leviers, déjà investis pour la plupart, permettant de développer et de consolider le Cœur métropolitain, ont été identifiés :

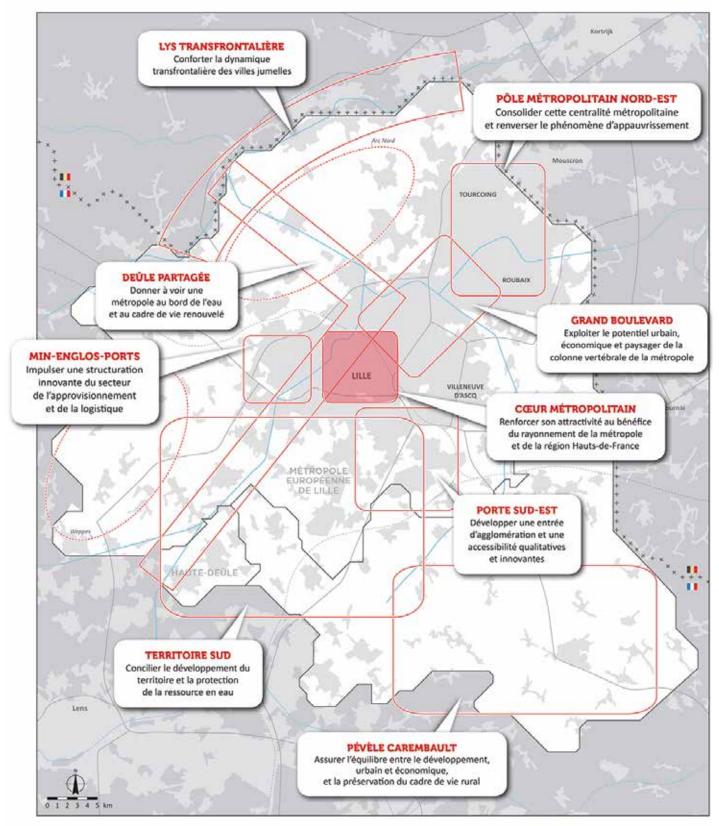
- > la fabrique urbaine,
- » la mobilité et l'accessibilité,
- > l'offre commerciale,
- » le développement touristique,
- > la présence de l'enseignement supérieur et de la vie étudiante,
- » la qualité des espaces publics et paysagers.



Territoires de projets

TERRITOIRES À ENJEUX MÉTROPOLITAINS





Articulation entre territoires de projets

La réflexion sur le territoire de projets « Cœur métropolitain » doit s'articuler étroitement avec trois autres territoires à enjeux métropolitains :



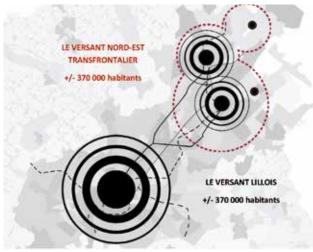
Deûle partagée

- > Donner à voir une métropole au bord de l'eau
- > Retisser les liens entre le canal et la ville
- > Renforcer la structure paysagère de grande échelle
- > Harmoniser les opérations en cours et à venir
- > Stimuler et orienter la mutation économique de la Deûle



Grand Boulevard

- > Renforcer l'identité du territoire de l'"entre-deux"
- > Identifier les séquences : lieux et modes d'intensification
- Organiser la mise en cohérence progressive du grand boulevard, colonne vertébrale de la métropole, unifier sans homogénéiser
- Exploiter le potentiel économique, urbain et paysager de la colonne vertébrale de la métropole, vers un réseau urbain revalorisé



Pôle métropolitain Nord-Est

- Révéler et affirmer une identité du pôle métropolitain nord-est
- > Renverser la spirale de l'appauvrissement du territoire
- Améliorer la qualité du cadre de vie et y intensifier les usages, au bénéfice des habitants
- > Développer des modes de vie connectés et transfrontaliers
- > Produire pour les habitants des biens et services par le développement d'activités économiques et de l'emploi
- > Placer chacun des projets en renouvellement urbain dans une stratégie territoriale plus large et doter chacun d'eux d'outils communs et d'une vision partagée du territoire

© ADULM

CAPITALE DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Au sein de la région Hauts-de-France, la ville de Lille occupe une place prépondérante. La capitale régionale et l'ensemble de la métropole ont vu leur rôle conforté, notamment au travers de la réforme territoriale qui a affirmé la prédominance du couple institutionnel Métropole / Région. La Métropole de Lille est au cœur d'un système territorial dense, en forte intégration avec le Bassin Minier et est par ailleurs une métropole transfrontalière. L'espace métropolitain lillois, dans son acception large, présente une structure multipolaire qui n'a guère d'équivalent en France, sauf peut-être autour de Marseille et Aix-en-Provence, et l'apparente aux grands systèmes métropolitains d'Europe du nordouest. Sa structure et son fonctionnement spécifiques sont le fruit : de son caractère transfrontalier ; de la dimension multipolaire ; de la proximité des centres urbains ; des mutations économiques brutales subies par le territoire.

CHIFFRES CLÉS





232 440 habitants 3,8% de la population de la région



20,3% de la population de la MEL



166 048 emplois 7,8% des emplois régionaux



32,4% des emplois de la MEL



1ère intercommunale des Hauts-de-France en nombre d'habitants et en nombre d'emplois



1 143 572 habitants 19% de la population de la région



512 224 emplois 24,2% des emplois régionaux

Source: Insee RP 2016

Des systèmes urbains pour changer de perspective

La montée en puissance de la métropole se poursuit au travers du processus de métropolisation et interroge l'influence de la capitale sur l'ensemble du territoire régional. Une approche renouvelée des relations entre les territoires de la nouvelle région a été réalisée par l'Agence dans le cadre de l'étude « Métropolisation & systèmes territoriaux au sein de la région Hauts-de-France ». Elle offre une vision dynamique du développement territorial basée sur les flux, réseaux et interconnections plus que sur l'analyse statique des territoires dans leurs périmètres administratifs. La région faite de systèmes urbains multipolaires, remarquablement situés et globalement bien connectés aux grands centres de ressources européens, se doit de bénéficier à plein de ces nouvelles dynamiques de développement.

Partir de l'aire urbaine pour définir des systèmes urbains dépasse la conception classique de l'aménagement et du développement du territoire basée sur la proximité. Aujourd'hui, ni la ville, ni la métropole ne racontent plus les dynamiques territoriales et métropolitaines en cours. Dans un monde dominé par l'échange, un changement de perspective dans les savoir-faire et savoir penser la métropolisation est nécessaire.

Trois échelons territoriaux sont parties prenantes de chaque système urbain :

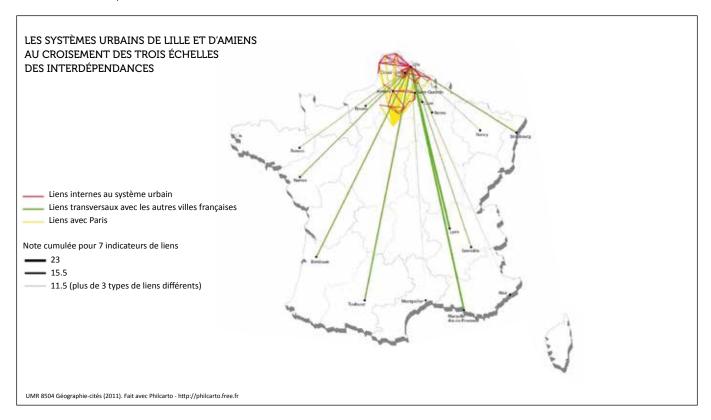
-) la proximité ;
- » la transversalité (dynamiques inter-systèmes) ;
- > la connexité à Paris.

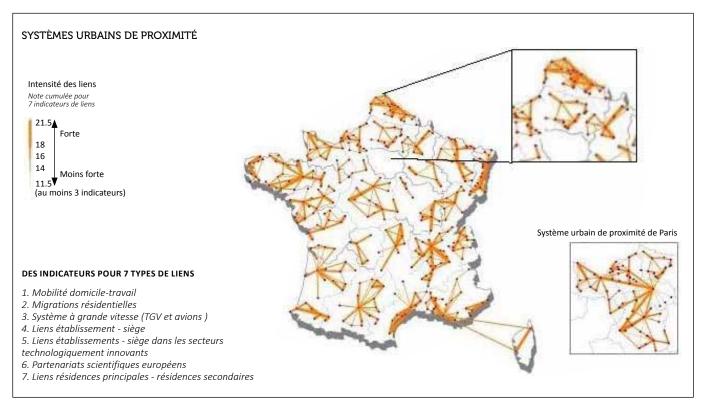
Les mutations territoriales questionnent le sens même d'espaces urbains et métropolitains définis dans des périmètres trop restreints, au travers d'une lecture et d'une gestion aréolaires des territoires. Les territoires doivent être pensés en termes d'interdépendance et d'articulation, et les métropoles en termes de « portes d'accès » - « gateway ». L'ensemble du système urbain est partie prenante de la métropolisation qui est aujourd'hui avant tout une affaire de flux et d'échanges.

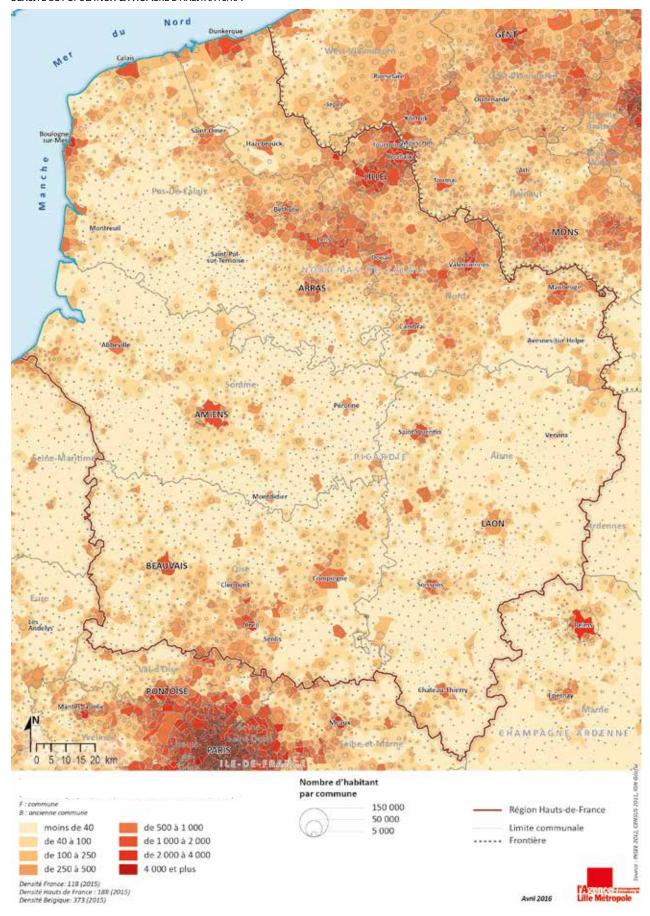
A l'échelle de la région, quatre « systèmes urbains » apparaissent :

 un premier, centré sur Lille, couvrant la majeure partie de l'ancienne région Nord-Pas de Calais;

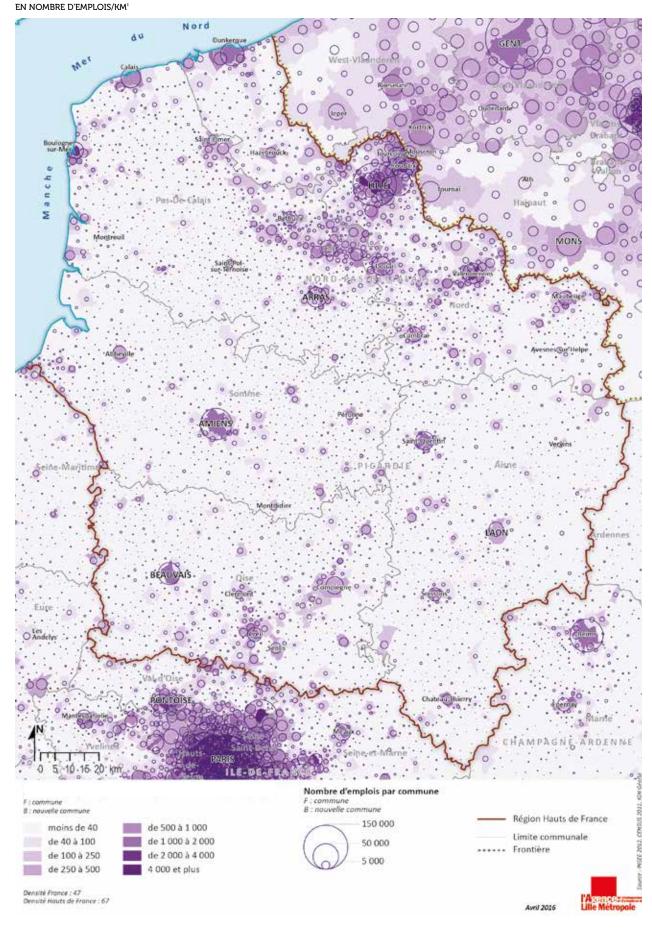
- un second système (plus limité en surface et en poids de population) autonome autour d'Amiens;
- des aires urbaines (dans l'Aisne) relevant du système rémois (sud-est de l'Aisne);
- > le sud de la région est inscrit dans l'aire d'influence de l'Île de France et du système urbain de Paris.







DENSITÉ D'EMPLOIS PAR COMMUNE



Lille, porte d'accès du système lillois

Le rôle de « gateway » de Lille pour la région a été, dans cette étude, mis en évidence. Lille est le passage inter-métropolitain obligé à l'échelle nationale : les relations entre le système de Lille et les autres systèmes métropolitains français (à l'exception de Paris) passent toutes directement par l'aire urbaine de Lille.

Cela légitime fortement le rôle spécifique de la métropole et un aménagement du Cœur métropolitain au bénéfice de l'ensemble du territoire régional. Les autres aires urbaines du système lillois, tout comme celles du système d'Amiens, jouent un rôle limité en ce domaine.

Dans cette approche, l'existence d'une métropole forte, porte d'entrée du territoire régional, est tout à fait compatible avec l'existence d'un réseau de pôles dynamiques. La connexion aux réseaux, l'accès aux ressources mobilisables et la qualité des liens peut se substituer à une logique d'implantation : accès aux services, à l'emploi, aux loisirs, etc.

Pour le développement de ce réseau de pôles dynamiques, une faiblesse réside néanmoins dans le caractère relativement indifférencié des territoires du système lillois. Cette situation freine la métropolisation, pose la question d'un développement économique plus ciblé, territoire par territoire, pour que chacun atteigne un seuil critique en terme de niveau d'excellence et accède ainsi aux réseaux internationaux.

Euralille, symbole de la fonction du gateway

Le rôle de Lille est primordial au sein de ce maillage et il est encore nécessaire de renforcer son rôle de porte d'entrée ou de « gateway »pour la région.

Au sein du Cœur métropolitain, celui-ci se manifeste de manière tangible dans le pôle d'excellence Euralille. Depuis sa création dans les années 1990, le quartier d'affaires et « hub » de transports multimodal incarne cette fonction de porte d'entrée. De par sa fonction de hub de transport majeur, il supporte les flux de déplacements les plus importants du territoire régional. Doté de formes urbaines et architecturales emblématiques, il superpose et concentre des usages divers : commerce, loisir, enseignement supérieur, logement, tertiaire...

Reconnu à l'échelle nationale et européenne, ce pôle concentre une partie importante des lieux de pouvoir et de décision présents dans la métropole (MEL, Conseil général du département du Nord, siège de la Région Hauts-deFrance). De par une prédominance du tertiaire supérieur (administrations et entreprises) et la localisation de nombreux sièges sociaux d'entreprises d'échelon national, ce secteur est également considéré comme la "turbine tertiaire" de la métropole. De nombreux flux et échanges s'effectuent au sein de ce pôle en lien avec son rôle décisionnel : liens entre sièges et établissements d'entreprises, flux financiers ou échanges entre les sphères économiques et politiques.

Par conséquent, l'attractivité d'Euralille en tant que destination est aussi importante que sa capacité d'interface et de diffusion. Pour l'avenir, il semble crucial de maintenir et de renforcer à la fois son ancrage au sein du Cœur métropolitain et de la métropole que son rayonnement national et européen. Le grand projet urbain Euralille 3000, lancé en 2016 et qui vient consolider la 1ère phase d'Euralille, représente une des réponses à ces enjeux. Il semble cependant indispensable de l'inscrire encore plus clairement dans une stratégie d'échelle métropolitaine, visant à renforcer la qualité des liens avec les autres pôles dynamiques de la métropole, notamment concernant l'offre tertiaire.

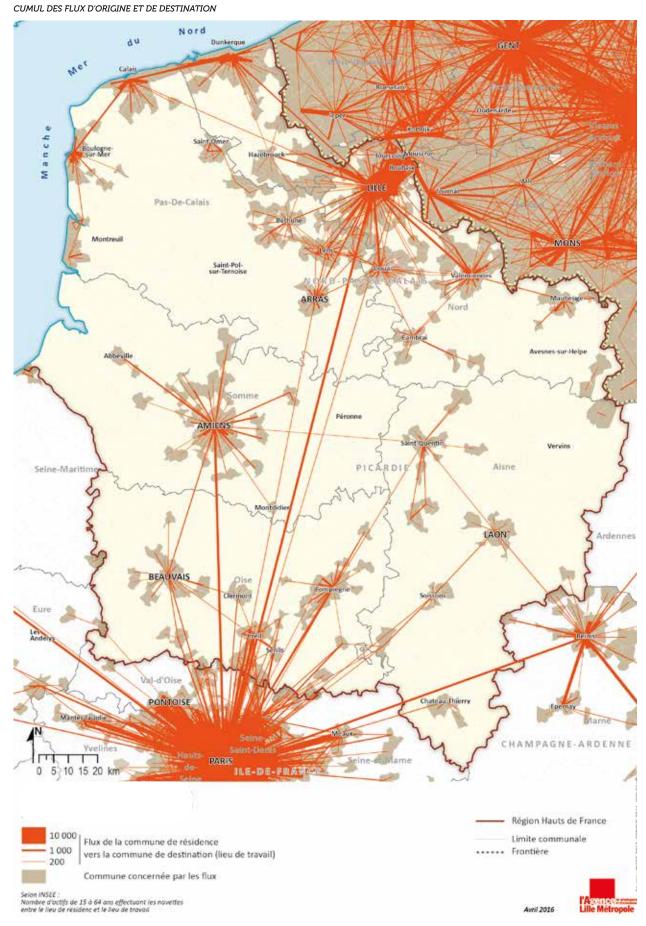
Pour aller plus loin

- > Métropolisation & systèmes territoriaux au sein de la région Hauts-de-France Premières réflexions pour une approche renouvelée des relations entre les territoires de la nouvelle région, ADULM 2016.
- Analyse des systèmes territoriaux de la Région Hauts-de-France Étude en cours, réseau régional des Agences d'urbanisme Hauts-de-France, 2020.



Le site d'Euralille, porte d'entrée principale de la métropole lilloise © MEL, Alexandre Treisnel (2018)

FLUX DES ACTIFS SUPÉRIEUR A 200 NAVETTEURS

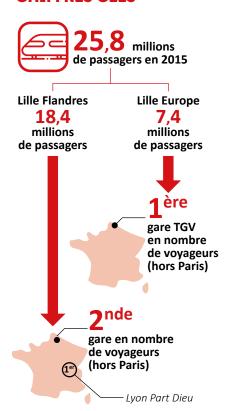


02.

LIEU PRIVILÉGIÉ DES MOBILITÉS

Chaque jour, le territoire de la MEL génère 4,5 millions de déplacements tous modes confondus. Le cœur métropolitain, porte d'accès principale de la métropole, supporte un réseau dense d'infrastructures de mobilité et les flux d'usagers les plus importants du territoire régional. Générateur et récepteur de flux, le cœur métropolitain se doit de rester une porte d'accès et un lieu privilégié des mobilités, à toutes les échelles, encourageant l'utilisation des transports collectifs et adapté aux modes doux.

CHIFFRES CLÉS







Accessibilité grande vitesse

Une des forces en terme de mobilité du Cœur métropolitain se trouve dans la possibilité d'accéder au centre via deux gares à grandes vitesses : Lille Flandres et Lille Europe aujourd'hui identifiées sous le nom Euraflandres. Cette géographie unique de la grande vitesse fut un choix stratégique fort et attractif lors de la construction de la gare Lille Europe. Cette situation permet aujourd'hui un accès direct à plus de 60 villes reliées par la grande vitesse au départ des deux gares.

Desserte à l'échelle nord européenne : le risque d'un effet tunnel

Malgré les nombreux atouts géographiques de son hub, le positionnement de Lille dans le réseau grande vitesse nord-européen reste améliorable et doit constituer un point de vigilance. A cette échelle, on observe en effet des trafics ferroviaires faibles vers l'Allemagne, la Belgique (hors Bruxelles) et les Pays-Bas (exceptés 2 aller-retours quotidiens en Thalys pour Rotterdam et Amsterdam), certainement dus aux effets frontières, conjugués à l'existence d'une rupture de charge presque systématique à Bruxelles pour ces destinations.

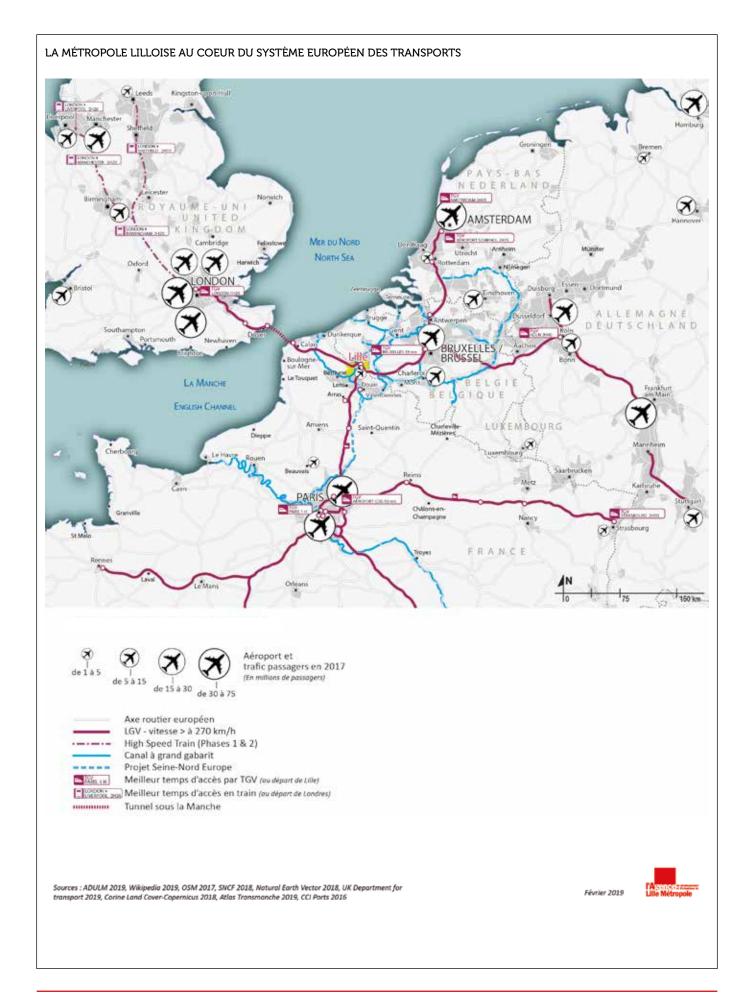
Par ailleurs, le positionnement, souvent représenté, de Lille au cœur du "triangle" Bruxelles, Paris et Londres, doit être regardé également dans son rapport à Amsterdam et Cologne. A cette échelle, on comprend la fragilité du positionnement de Lille, notamment par rapport à la définition de son lien à Bruxelles.

En outre, dans un contexte tendu autour de la question des migrants, la position de Lille comme « dernier arrêt » avant la limite de l'espace Shengen ne semble pas favoriser sa desserte. Le Royaume-Uni a en effet récemment fait pression pour réduire la fréquence des arrêts sur Lille du fait du risque d'infiltration de migrants en gare Lille Europe.

Une connexion Lille-Bruxelles à améliorer

L'exclusivité de la liaison directe Lille-Bruxelles en TGV peut être considérée comme limitante car elle offre moins de souplesse : une fréquence globale moindre sans offre complémentaire TER, un coût plus élevé et une fiabilité horaire faible. Ces TGV proviennent en effet soit de Londres, soit des villes du sud de la France, qui sont sujets à des retards plus fréquents, dus aux longues distances parcourues en amont.

Une liaison TER indirecte existe avec changement à Tournai ou Courtrai mais reste dissuasive (environ 1h40 de trajet). Outre la correspondance, son efficacité est contrainte par les retards fréquents des lignes TER belges.



Desserte grande vitesse à l'échelle nationale : un contexte de concurrence renouvelé

Différentes grandes villes en France bénéficient désormais d'une desserte grande vitesse. Pour les plus récentes, après Strasbourg, ce sont les villes de Bordeaux, Rennes et Montpellier qui bénéficient de la grande vitesse depuis 2017 sur l'ensemble de la ligne. Si ce développement du réseau permet à Lille de nouvelles connexions à grande vitesse avec d'autres grandes villes, cela montre également combien le contexte d'accessibilité grande vitesse en France a évolué et à quel point la desserte TGV de Lille ne fait plus figure d'exception.

Outre ce renouvellement de la concurrence inter-métropoles, un risque d'affaiblissement de la desserte nationale de la gare TGV de Lille doit être pointé du fait, par exemple, de la baisse générale du nombre de TGV inter-secteurs (de province à province), ou encore de l'ouverture de liaisons grande vitesse vers Amiens à partir de Roissy, qui pourraient venir délester l'axe Roissy-Lille.

Préserver et développer le positionnement TGV

Dans le contexte de concurrence inter-métropoles renouvelé, le positionnement de Lille dans la desserte de grande vitesse à l'échelle européenne est à préserver. Pour cela, un travail à grande échelle est nécessaire : métropolitaine, euro-métropolitaine, régionale, nationale et internationale.

Un aéroport généraliste et régional

L'aéroport de Lille s'inscrit dans un territoire eurorégional large bénéficiant d'une offre riche et d'un territoire bien desservi par le train à grande vitesse (triangle Paris, Bruxelles, Charleroi, Londres). Le développement de l'offre de l'aéroport s'est fait en complément de l'offre TGV.

11e aéroport de France métropolitaine (hors insulaire), l'aéroport de Lille est un aéroport de petite taille à l'échelle nationale. Sa croissance, bien que modérée, est continue. Son offre, principalement européenne, est généraliste, le low cost représentant environ 35% des vols.

L'aéroport de Lille constitue un aéroport de délestage pour les aéroports de Paris et Bruxelles. Cela implique notamment une ouverture de la plateforme 24h/24h. Il bénéfice également d'une labélisation Catégorie IV 3 qui permet d'assurer des vols et des atterrissages dans toutes les conditions climatiques, même difficiles. Aujourd'hui, l'aéroport est relié au Cœur métropolitain (Lille Flandres) par une navette dont la durée du trajet est d'environ 20 minutes, hors heures de pointe, mais dont la fréquence et son tarif peuvent s'avérer être un frein à son utilisation (une navette par heure, aller simple : 8 €, allerretour : 10 €).

Des réseaux routiers structurants qui convergent vers Lille

L'agglomération se situe au cœur d'un vaste système routier et autoroutier, structuré par 6 axes autoroutiers principaux rayonnant en étoile autour de Lille intra-muros, qui assure des liaisons rapides vers les principaux pôles de la région, la Belgique et l'ensemble de la France. Cette ossature est complétée par des barreaux de liaisons à grande capacité qui desservent le cœur de l'agglomération (Voie Rapide Urbaine et RN227). Ce dessin en étoile et l'absence de contournement routier ne permettent pas d'éviter le cœur d'agglomération, ni d'alléger les tronçons les plus chargés sur lesquels les flux convergent.

La hausse des flux de transit auxquels s'ajoutent des flux domicile-travail (internes et externes à la métropole) importants, amplifient ces dernières années le phénomène de congestion, particulièrement marqué aux heures de pointes. L'absence d'un véritable réseau secondaire apte à capter le trafic local ou interurbain renforce la fragilité générale du réseau routier principal. De plus, la saturation du réseau primaire a également pour conséquence un report conséquent des trafics vers les itinéraires secondaires d'évitements traversant les centres-bourgs, occasionnant des problèmes de nuisances et insécurités accrues.

Malgré l'offre de transports collectifs (TER, métro, tram, Bus à Haut Niveau de Service-BHNS), le réseau autoroutier participe majoritairement aux échanges. Son manque de robustesse impacte l'attractivité économique et l'accessibilité aux pôles d'attractivité majeurs pour la région comme Euraflandres, Lille CHR, pôles administratifs et équipements régionaux... Fortement inséré dans le tissu urbain, le réseau autoroutier génère des nuisances sonores et nuit à la qualité de l'air de manière considérable.

CHIFFRES CLÉS



Flux passagers 1,9 million de passagers en 2017 11e aéroport français

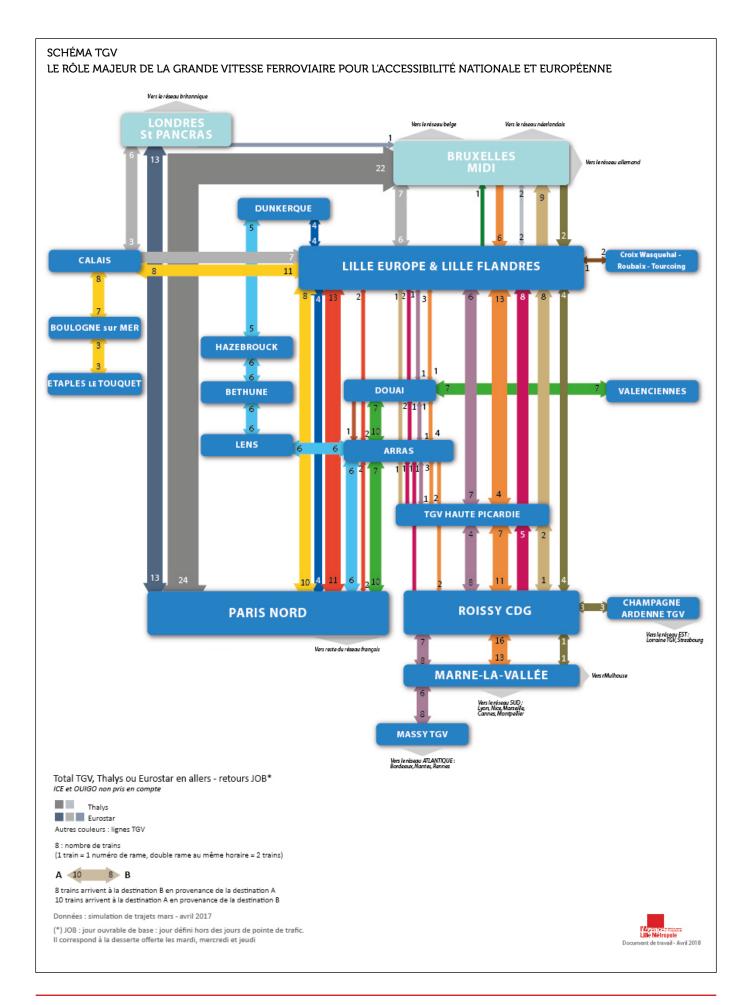
+66% de voyageurs entre 2009 et 2017



19 700 mouvements d'avion en 2017 10 compagnies et 57 destinations



96% Taux de remplissage (emport 2017)



Cars inter-régionaux

Depuis l'entrée en vigueur de la loi Macron en 2015, les cars inter-régionaux se sont considérablement développés. Plus de 5 millions de passagers ont été transportés en autocar selon les chiffres de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) entre 2015 et 2017.

Il y a eu un foisonnement de nouveaux services qui a engendré une forte demande de points d'arrêt, selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). Au 31 décembre 2015, l'offre desservait 136 villes françaises, aujourd'hui ce sont 262 villes qui sont desservies et près de 9 millions de voyageurs ont emprunté les autocars « Macron » en 2018 (cf. données ARAFER, mars 2019).



© ADULM

Offres et services au départ de la région Hautsde-France

Lille concentre trois atouts majeurs

- > la métropole bénéficie d'une situation privilégiée au croisement de plusieurs axes autoroutiers (A1, A27, A25) et de son ouverture sur le réseau belge (E429 vers Bruxelles, E17 vers Gand/Anvers/Rotterdam, E403 vers Bruges, E42 vers Tournai/Mons/Charleroi);
- > Lille permet de desservir un espace urbain eurorégional de 2 millions d'habitants en lien avec un pôle intermodal d'envergure, le pôle EuraFlandres (gare Lille-Europe et Lille Flandres) en intermodalité avec la grande vitesse ferroviaire, le TER, Métro, Tramway et bus ;
- > Lille constitue un arrêt technique (pause du chauffeur) et à la fois commercial (voyageurs supplémentaires) sur les axes Paris-Londres, Paris-Bruxelles et Paris-Anvers-Amsterdam.

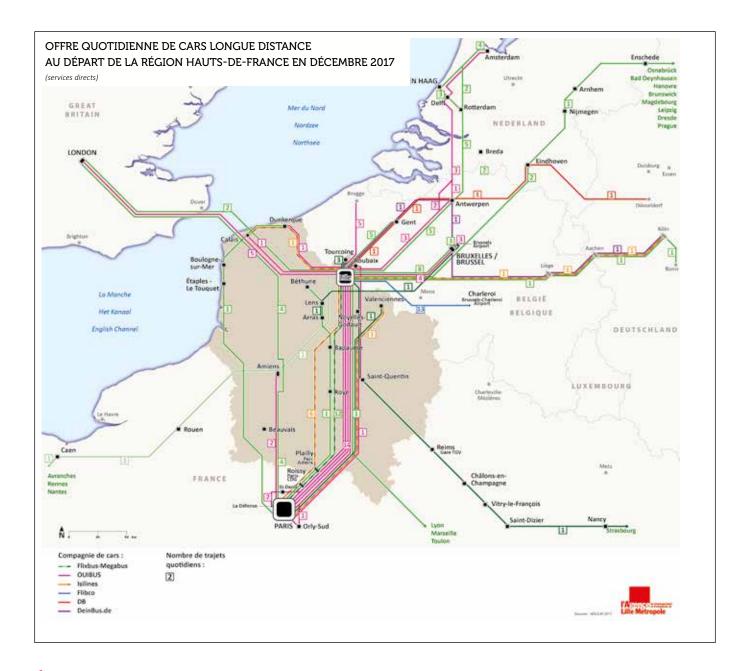
Dans le top 10 des liaisons les plus fréquentées, c'est la liaison Lille-Paris qui est en première ligne avec 140 641 passagers au 4ème trimestre 2018, soit une évolution des passagers entre 2017 et 2018 de +40 %. Cette offre est proposée par 4 opérateurs différents : Eurolines, Isilines, FlixBus et BlablaBus/Ouibus. (cf. données ARAFER mars 2019)

Lille est particulièrement bien reliée à Paris et bénéficie, grâce à sa situation géographique, d'une bonne desserte à plusieurs métropoles nord-européenne: Londres, Gand, Bruxelles, Anvers ou Amsterdam. S'y ajoute une ligne vers Prague desservant plusieurs villes d'Allemagne (Hanovre, Magdebourg, Leipzig, Dresde) et passant par les Pays-Bas (Eindhoven, Arnhem...).

La desserte en cars interrégionaux est également complétée par certaines dessertes vers les grandes régions voisines comme la Normandie ou la Région Grand-Est.

La desserte en région Hauts-de-France est cependant très inégale. À côté de Lille qui est bien desservie, seule la ville d'Amiens, située au croisement des lignes Paris-Amiens-Londres, Lille-Amiens-Rouen-Caen et Lille-Amiens-Beauvais, arrive à être desservie quotidiennement, vers Paris, Londres, Rouen, Beauvais et Caen.

Cette structuration des lignes est donc, à l'échelle régionale, particulièrement inégale. Les services sont centrés sur Lille et provoquent un « effet tunnel » avec une desserte faible ou inexistante des agglomérations intermédiaires.



Évolution de l'offre et adaptation des infrastructures de transports

Les transports nationaux et interrégionaux connaissent une mutation importante depuis quelques années avec la montée en puissance et la conjonction de plusieurs phénomènes, comme l'ouverture à la concurrence des opérateurs ferroviaires, les trains low-cost (« Ouigo »), ou encore les cars inter-régionaux (cars « Macron ») et la hausse des pratiques de covoiturage.

Si les adaptations régulières des équipements publics qu'elles demandent - adaptations difficiles à anticiper et pas toujours cohérentes - peuvent mettre en difficulté les pouvoirs publics, ces grandes mutations :

> ne remettent pas en cause le rôle central du Cœur métropolitain dans les transports, et même pour certains, consolident son rôle de gateway; > peuvent également être considérées comme une possibilité de développer de nouvelles mobilités et de connecter encore plus Lille aux autres territoires. En effet, par exemple, les cars interrégionaux (cars Macron) permettent à Lille de renforcer ses relations à Paris et à plusieurs métropoles nord européennes renforcées (Anvers, Bruxelles, Amsterdam, Gand...).

Etant donné le développement continu de ces nouveaux types de mobilité nationale et interrégionale, les impacts sur le Cœur métropolitain sont difficiles à planifier. L'adaptation pragmatique et la réversibilité des espaces semblent en tout premier lieu indispensables. La présence des cars et le besoin de lieux pour le covoiturage ont des conséquences concrètes dans les choix d'aménagement des espaces publics du hub métropolitain, voire dans l'identification de nouveaux lieux d'intermodalité.

CHIFFRES CLÉS

PÔLES PRINCIPAUX



Gare Lille Flandres 63 246

montées-descentes/jour



489 trains par jour (deux sens confondus)



Gare Lille Europe 10 439montées-descentes/jour



34 trains par jour (deux sens confondus)

PÔLES SECONDAIRES



Gare Lille CHR 1 844

montées-descentes /jour



64 trains par jour (deux sens confondus)



Gare Porte de Douai 201

montées-descentes /jour



24 trains par jour (deux sens confondus)



Gare de Saint André

montées-descentes /jour



20 trains par jour (deux sens confondus)



Gare de La Madeleine 122

montées-descentes /jour



25 trains par jour (deux sens confondus)

Conseil Régional des Hauts-de-France DTSI/DPSR-SIG 2015

Le cœur métropolitain : nœud central d'un réseau ferré dense organisé en étoile

Également organisé en étoile, le réseau ferroviaire s'articule autour de 6 branches principales, sensiblement parallèles aux sillons autoroutiers, qui relient efficacement la gare Lille Flandres, nœud central du réseau, à tous les pôles de l'aire métropolitaine transfrontalière. Quotidiennement, plus de 500 trains partent ou arrivent en gare Lille Flandres en provenance ou à destination des principales gares de la Région, avec des fréquences soutenues et des temps de parcours attractifs.

Lille est également située sur la Ligne à grande vitesse (LGV) Nord, ouverte en 1993, qui lui permet aujourd'hui d'accueillir chaque jour plus de 160 trains à grande vitesse à destination de Londres, Bruxelles, Paris et des autres régions françaises, répartis entre les gares de Lille Flandres et surtout Lille Europe, entièrement dédiée aux TGV et TERGV (Trains régionaux grande vitesse). En effet, depuis 2000, la Région a mis en place, sur la Ligne à grande vitesse Nord, des TER-GV à destination des trois agglomérations du littoral ainsi que vers Arras, divisant ainsi par deux les temps de parcours.

De plus, la région Hauts de France souhaite déployer un nouveau projet réseau ferroviaire dans le but d'améliorer les connexions à l'échelle de l'Aire métropolitaine : le Réseau Express Hauts de France (REHF). Un réseau qui permettrait d'optimiser l'articulation des réseaux de transport existants et à venir et, ainsi, proposer une solution efficace pour connecter l'aire métropolitaine à l'ensemble de la région Hauts de France.

Un réseau de transport urbain dont Lille Flandres est le cœur

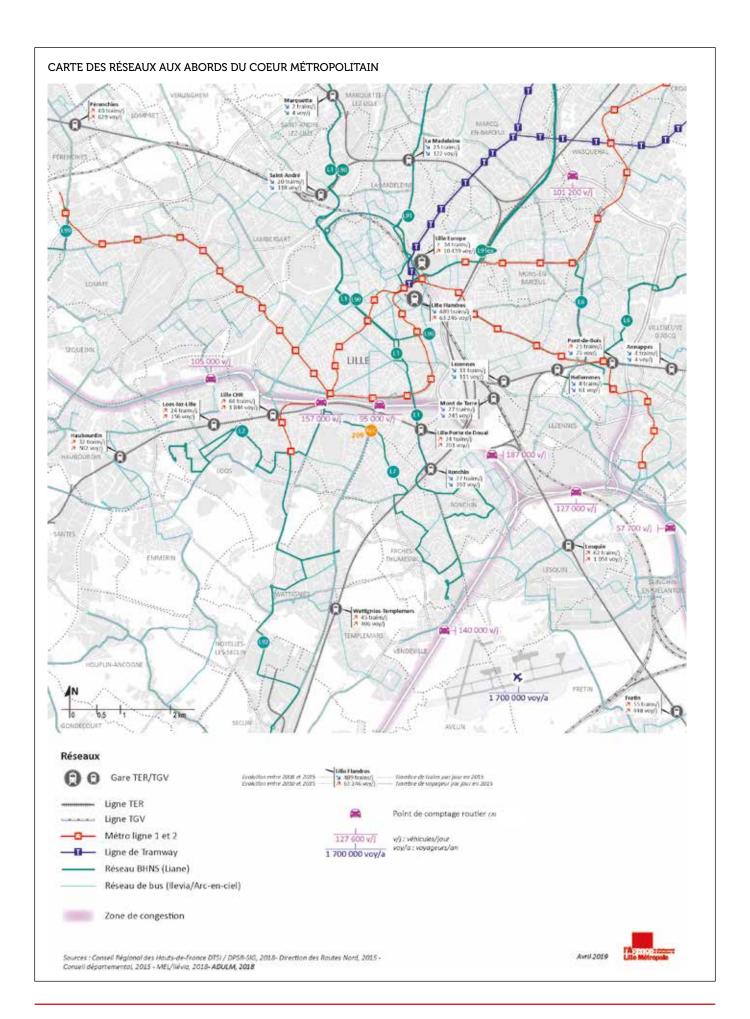
Le réseau de transports urbains (Ilévia) est structuré autour de deux lignes de métro automatique :

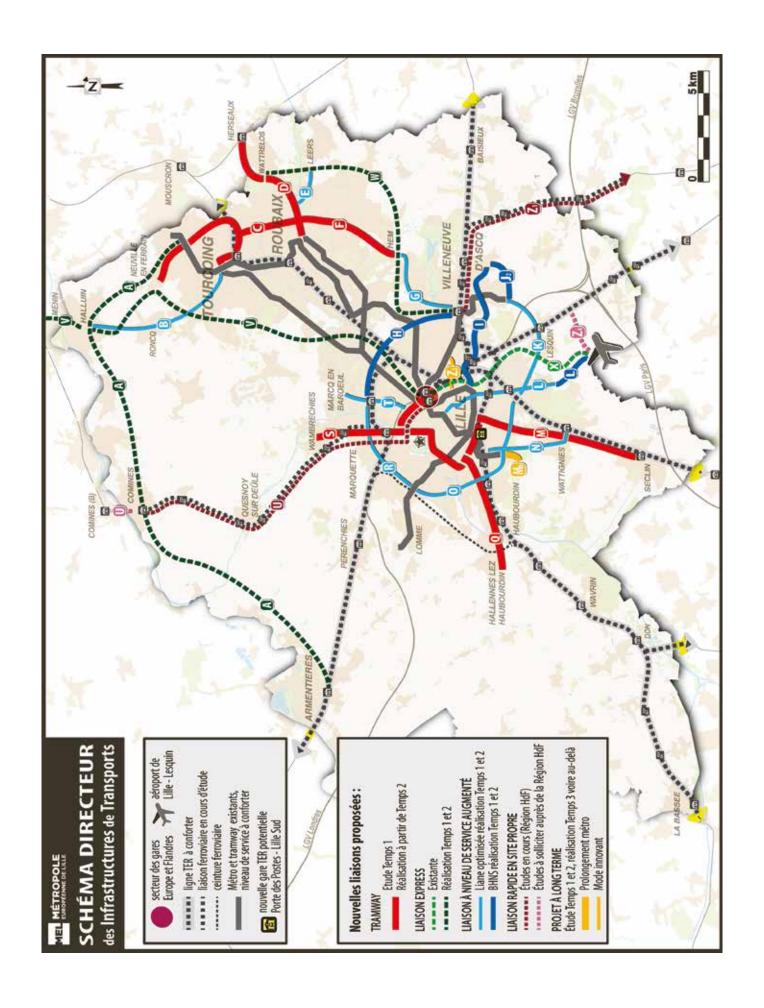
- > la ligne 1, ouverte en 1983, connecte le campus scientifique de Villeneuve d'Ascq au Centre hospitalier régional à l'ouest de Lille (180 000 usagers/jour en 2012). Cette ligne devrait être prolongée dans les prochaines années au sud-Ouest vers Eurasanté en lien avec le développement du pôle économique et scientifique d'envergure européenne;
- > la ligne 2, ouverte par étape entre 1995 et 1999, relie l'hôpital St Philibert de Lomme au centre hospitalier Dron de Tourcoing (194 000 usagers/jour en 2012), à proximité de la frontière belge, en traversant notamment le nord de Villeneuve d'Ascq et Roubaix.

Ces deux lignes se croisent à la Porte des Postes et à la gare Lille Flandres, point nodal du réseau. Suite à la forte augmentation de la fréquentation du métro (près de 20% entre 2006 et 2012), des phénomènes de saturation apparaissent dans la partie centrale du réseau, aux heures de pointe. Il est donc prévu, pour 2023, un doublement des capacités de la ligne 1 avec le réaménagement de 13 des 18 stations de la ligne et l'acquisition de rames doubles, les anciennes rames viendront renforcer la fréquence de desserte de la ligne 2.

Depuis Lille Flandres, deux lignes de tramway en Y permettent de gagner Roubaix et Tourcoing en empruntant le « Grand Boulevard » qui relie les trois communes.

Le réseau de bus, qui fut longtemps le maillon faible des transports en commun, a connu d'importantes améliorations avec, notamment, l'accroissement et la modernisation du parc de véhicules et la création de 4 lignes (liane) cadencées de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). Cependant, la performance du réseau de bus est freinée par le manque d'aménagement en site propre ou de priorité bus aux carrefours à feux.





Projets d'infrastructures de transport

La Métropole Européenne de Lille (MEL) a mis en place en 2010 sa deuxième génération de plan de déplacement urbain (PDU). En vue de la fin de son application en 2020, la Métropole lilloise a entamé une phase de révision pour concevoir la 3ème génération du PDU à l'horizon 2021.

Au sein de ce nouveau plan de déplacement, il y sera intégré le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) approuvé en 2019. Ce schéma a pour objectif d'établir une vision d'ensemble des systèmes de transports dit lourds ou assimilés (métro, tramway et bus en site propre) en lien avec les transformations du territoire d'ici 2035. La mise en œuvre des propositions du SDIT aura de fortes conséquences sur la mobilité au sein et en direction du Cœur métropolitain. La création de deux nouvelles lignes de tramway venant du nord-est (Wambrechies) et du sud (Haubourdin et Seclin) et passant au pourtour de Lille intra-muros (tracé actuel des boulevards en lien avec l'ancienne ligne de fortification) vont améliorer son accessibilité en transport en commun de manière considérable. La création d'une gare Porte des Postes (TER) en pôle multimodal pourrait amplifier cette porte d'entrée du Cœur métropolitain et permettrait de soulager le gateway d'Euralille/Lille Flandres.

En outre, le SDIT constitue la base pour avancer dans les réflexions sur les liaisons douces (piétons, vélos), le covoiturage et le stationnement en parc relais, qui constituent des compléments indispensables aux mobilités modes lourds des transports en commun.

Pour aller plus loin

- Schéma directeur des Infrastructures de Transport 2019, MEL
- > Enquête déplacement 2016 territoire de Lille Métropole, CETE Nord-Picardie, Lille Métropole
- > SCOT de Lille Métropole, février 2017
- Etat des lieux et évolution des services des cars inter-régionaux en région Hauts-de-France, 2018, ADULM
- > Territoire de Projets Porte Sud Est, Portrait de territoire, mars 2017
- > REGL, 2015, Région Nord-Pas de Calais
- > Plan de déplacements urbains 2010-2020 Lille Métropole, 2011, MEL

ENJEUX DE MOBILITÉ

Hyper connexion

Des connexions rapides et internationales à renforcer et développer pour un Cœur métropolitain hyperconnecté :

- desserte à l'échelle nord européenne : le risque d'un effet tunnel ;
- régulation et saturation des réseaux et gares dues à l'ouverture de la concurrence du transport ferroviaire en France, prévue dès 2020;
- desserte grande vitesse : un contexte de concurrence renouvelé ;
- > préserver et développer le positionnement TGV ;
- > une connexion Lille-Bruxelles à améliorer ;
- > connexion du Cœur métropolitain à l'aéroport à améliorer

Accessibilité

Le Cœur métropolitain, porte d'accès de la Métropole lilloise et de la région :

- à l'interface entre réseau ferroviaire régional et eurorégional;
- un pôle d'échanges autour des gares à renforcer, en lien avec l'espace urbain;
- lisibilité de l'accessibilité du Cœur métropolitain et de ses portes d'entrées : intermodalité, possibilité d'accès en transports en commun, parking relais, stationnement.

Fluidité

La gestion de la convergence des flux routiers (voitures / cars / bus / camions...):

- » accès et contournement de la métropole et son cœur ;
- > la place de la voiture dans le territoire métropolitain : stationnement et lisibilité des parkings relais, accessibilité en transport en commun du Cœur métropolitain, gestion des ruptures et aménagement des pistes cyclables.

Optimisation

Évolution de l'offre et adaptation des infrastructures de transports :

- > un réseau ferré régional dense et efficace à optimiser ;
- > utilisation de l'ancienne trame ferroviaire ;
- des potentiels de création de la gare Porte des Postes en pôle multimodal pour soulager Lille Flandres.

03.

FABRIQUE URBAINE

Malgré son rôle primordial pour la métropole lilloise et la Région Hauts-de-France, le Cœur métropolitain est dans l'imaginaire collectif trop souvent réduit à son hyper-centre. Cependant, la fabrique urbaine en cours met en évidence un périmètre et une envergure beaucoup plus large du Coeur métropolitain, dont il pourrait et devrait tirer partie.



Illuminations de l'an 2000 vues de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie © MEL, Max Lerouge

Perception et réalités du Cœur métropolitain...

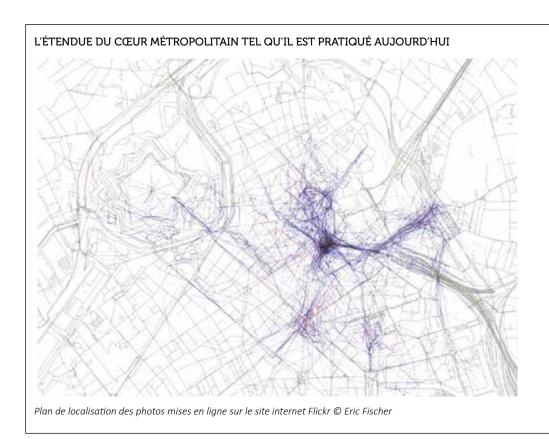
La perception du Cœur métropolitain se traduit dans la manière de le pratiquer mais également dans la manière de communiquer ce territoire. En effet, il semble que le « cœur perçu » est bien moins étendu que le « cœur réel ». Cet état de fait est révélé au travers de deux exemples repérés et comparés ci-après:

1. Des cartographies réalisées à partir des clichés photographiques publiés sur certains sites internet (fichiers, ...) permettent de visualiser les espaces perçus comme attractifs dans les grandes villes. Sur la page ci-contre se dessine ainsi l'hyper-centre de la ville de Lille, identifié par une intensité de flux reliant les polarités de la Grand Place, du Vieux Lille (place de la Treille), d'Euralille et de la place de la République. Cette cartographie, réalisée à partir de clichés photos mis en ligne par les utilisateurs (visiteurs et habitants), montre une

concentration des flux sur un périmètre restreint et semble illustrer le caractère réduit de la déambulation spontanément réalisée par les "usagers" du Cœur métropolitain.

2. En parallèle, le plan du centre-ville, distribué aux visiteurs par l'Office de tourisme et de congrès de Lille, reflète également cette manière de percevoir le Cœur métropolitain. Avec un périmètre réduit de 3km x 3km, ce plan ne couvre qu'une partie du territoire et exclut aussi bien la Deûle, avec ses aménagements récents, que des lieux culturels ou touristiques importants ou à venir, comme par exemple les berges de la Deûle, le site d' Euratechnologies avec la gare d'eau ou le site de Fives Cail avec la Friche Gourmande.

Pourtant, le choix de ce périmètre réduit ne se laisse pas expliquer par des distances trop importantes, sachant qu'il est par exemple possible de rejoindre, en environ 30 minutes, le jardin Vauban et le parc Jean-Baptiste Lebas, ou de traverser Lille intra-muros d'un point à un autre en moins d'une heure.



L'ÉTENDUE DU CŒUR MÉTROPOLITAIN TEL QU'IL EST COMMUNIQUÉ AUJOURD'HUI



Comparaison des trajets de 2 km, soit 30 min à pied dans différentes villes :

- Lille: promenade du jardin Vauban au Parc Lebas
- > Paris : longueur des Champs Elysées
- > Lyon : promenade de la Place Bellecour à la Place de la Croix-Rousse
- Nantes : trajet du Château des Ducs de Bretagne aux Machines de l'Île

... en contraste avec la fabrique urbaine en cours

Les mutations opérées dans le Cœur métropolitain ces dernières années sont considérables au vue du nombre et de l'ampleur des projets urbains qui ont été et sont encore engagés aujourd'hui. Cependant, la fabrique urbaine contraste avec la perception encore assez restreinte du Cœur métropolitain. Si le renouvellement au sein de l'hyper-centre et des autres quartiers existants de Lille intra-muros est constant, les nouveaux grands projets d'aménagement se répartissent sur le pourtour de l'ancien périmètre de Lille intra-muros, constitué des anciennes zones non-aedificandi, des grandes infrastructures routières et ferroviaires, et de quelques grandes friches industrielles adjacentes. Se déployant sur l'ensemble de ses faces, l'ensemble de ces développements constitue un enjeu de taille pour le devenir et la lisibilité du Cœur métropolitain..

Développements aux abords de Lille intra-muros...

Ces développements questionnent les liaisons interquartiers, notamment lorsqu'ils sont séparés par les grandes infrastructures de transports présentes au cœur du tissu du cœur métropolitain. Alors que les grandes opérations de Lille-Sud et de la Porte de Valenciennes (Euralille III) touchent à leur fin, la question d'une meilleure insertion des infrastructures lourdes et de la qualité des liaisons persiste. C'est également le cas du lien entre les sites de Saint Sauveur et de Fives Cail, aujourd'hui réglé par les ponts de Fives et de Tournai, enjambant la très large emprise ferroviaire. Seul le pôle Euralille, qui poursuit son développement au travers du projet Euralille 3000, s'inscrit dès l'origine dans une logique de couture urbaine entre l'ancienne ville intra-muros et le faubourg de Saint-Maurice. Avec le projet du nouveau Palais de justice et les réflexions engagées sur la transformation du secteur d'Euralille à la Deûle, la reconfiguration de la ceinture périphérique et le retournement vers l'eau se prépare maintenant au nord-ouest de l'hyper-centre. Si le grand projet d'aménagement « Rives de la Haute Deûle » constitue un point de départ pour reconnecter la ville à l'eau, le port reste jusqu'à aujourd'hui un secteur étanche qui ne permet pas de porosité vers la Deûle

... et au sein du tissu urbain constitué d'opérations ponctuelles

Au sein de Lille intra-muros, les transformations se poursuivent dans le tissu urbain constitué de manière assez considérable. Celles-ci prennent forme au travers d'opérations ponctuelles à l'échelle de la parcelle, comprenant notamment des projets immobiliers de taille importante (Faculté de Pharmacie, Jean Macé, Forum ...) mais également à l'échelle d'îlots entiers (îlot entre la rue de la Justice et rue de Wazemmes par exemple). Malgré cela, la revitalisation des lieux structurellement vacants (logements, commerces et galeries marchandes, bureaux) constitue toujours un enjeu majeur et nécessite des efforts particuliers malgré un marché immobilier favorable. La reconquête des logements au-dessus des commerces représente un des cas de figure de la vacance à traiter et un enjeu de taille pour la vitalité du centre-ville. Elle fait d'ailleurs partie de la démarche "Site patrimonial remarquable de Lille" en cours.

Vers un hyper centre consolidé et l'émergence des nouvelles concentrations

Globalement, les projets immobiliers récents ou qui verront le jour dans les prochaines années vont aussi bien répondre au besoin de construction de logements, de complément de l'offre commerciale et de services déjà présente (Palais de la Bourse, 31 rue de Béthune, SWAM) qu'à la création de nouvelles concentrations d'activités (Lillenium, pourtour du parc Lebas et la Gare Saint-Saveur) qui contribueront à étendre le périmètre perçu du Cœur métropolitain.



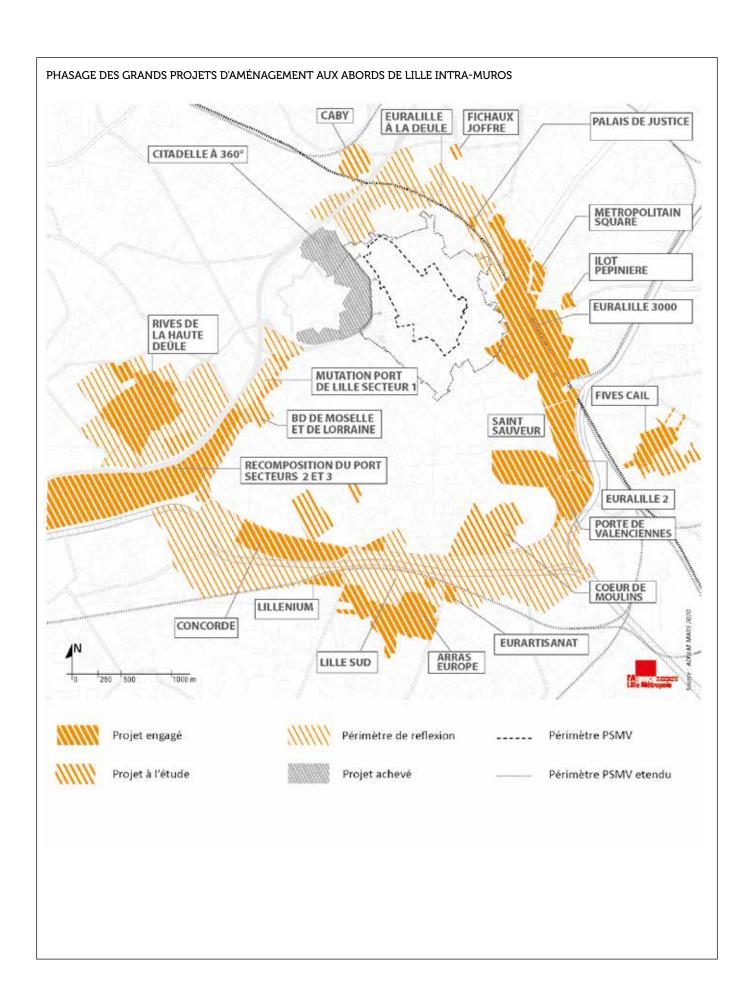
Chantier Porte de Valencienne © ADULM



L'Avant-goût et la Friche Gourmande sur le site de Fives-Cail en été 2018 © La Friche Gourmande



Projet du nouveau Palais de justice _OMA_Saison Menu architectes © Artfactory Lab



CHIFFRES CLÉS

POPULATION ET HABITAT DU CŒUR MÉTROPOLITAIN



170 644 habitants



0,3% évolution annuelle moyenne depuis 2010



Densité : **81** habitant/ ha



41% de la population adolescents et jeunes adultes (de 15 à 29 ans)

PAR CLASSES D'ÂGE

SCOT Cœur métropolitain		
85 765	7 966 75	ans et plus
156 804	14 141	60-74 ans
228 639	21 495	45-59 ans
253 508	34 333	30-44 ans
282 935	69 865	15-29 ans
251 947	22 845	0-14 ans

En nombre d'habitants

PROFIL DES MÉNAGES



58% des ménages composés d'une personne seule 35,6% pour le SCOT



19% des ménages hébergent un enfant 38,7% pour le SCOT

Source : INSEE 2015 - Traitement ADULM



Qui et comment habite-on dans le Cœur métropolitain?

La fabrique urbaine du Cœur métropolitain doit répondre au mieux aux besoins et attentes de l'ensemble de ses usagers, et particulièrement ses habitants, mais également anticiper ceux du futur.

Avec près de 170 650 habitants en 2015, le Cœur métropolitain accueille 13,5% de la population métropolitaine. Par ailleurs, ce poids de population enregistre une tendance à la baisse dans la mesure où la croissance démographique observée pour le Cœur métropolitain est légèrement inférieure à celle enregistrée pour l'ensemble du territoire du SCOT (+0,3% en moyenne annuelle entre 2010 et 2015 contre +0,4%).

Une forte présence de jeunes et jeunes adultes

La surreprésentation de jeunes et jeunes adultes constitue une des spécificités démographiques qui caractérise le plus le Cœur métropolitain du reste de la métropole. Les jeunes et jeunes adultes (15-29 ans) représentent 41% des habitants alors que leur part atteint 22% en moyenne au sein du territoire du SCOT. A l'exception des adultes de 30 à 44 ans (20%), tous les autres groupes d'âge sont par conséquent moins présents sur le Cœur métropolitain.

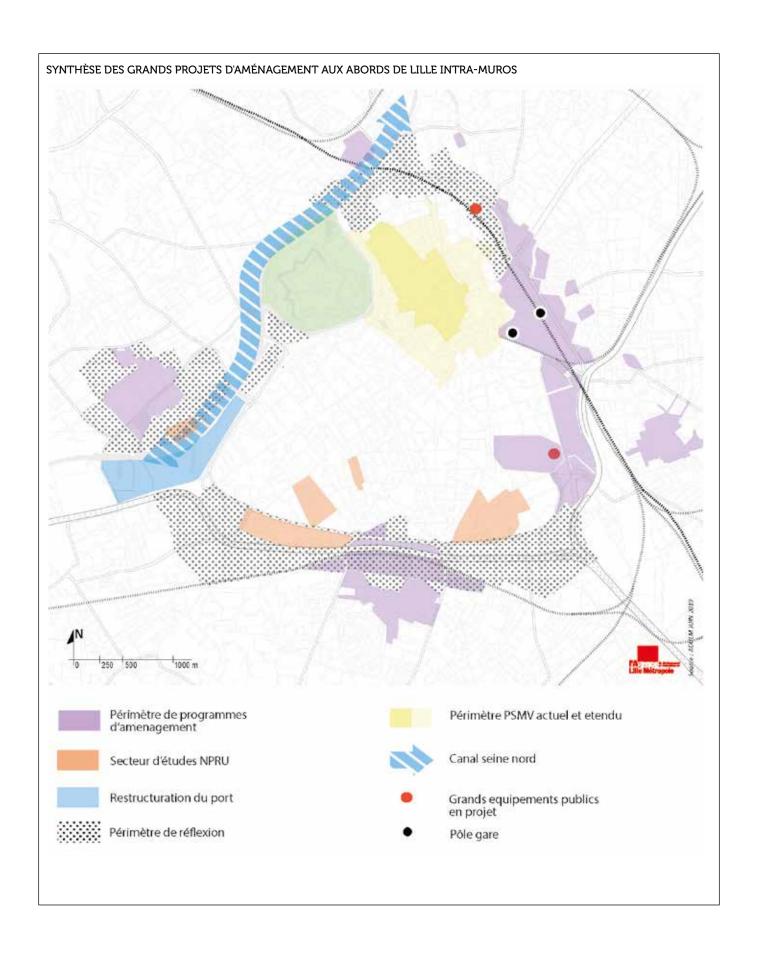
Une sous-représentation des familles avec enfants

La forte attractivité du Cœur métropolitain pour les étudiants et jeunes professionnels se répercute sur la structure par type de ménages. Ainsi, 58% des ménages du Cœur métropolitain sont composés d'une seule personne, soit une part beaucoup plus élevée que celle observée en moyenne dans le territoire du SCOT. En contrepartie, les familles sont largement sous-représentées : 19% des ménages sont des familles avec enfants. Leur part s'élève à 38,7% en moyenne au sein du territoire du SCOT. Cette spécificité n'existe nulle part ailleurs de façon aussi marquée à l'échelle des autres sous-territoires de la métropole.

Des disparités socio-spatiales au sein du Cœur métropolitain

Si le revenu médian enregistré au sein de la ville de Lille (1 500 € par mois) est légèrement inférieur au revenu médian métropolitain (1 600 € par mois), il masque une grande disparité de situations à l'échelle infra communale. Dans la plupart des quartiers situés dans la partie nord du Cœur métropolitain (Vieux-Lille et Centre, abords du Grand Boulevard et l'ouest de la citadelle), les habitants bénéficient de revenus relativement élevés (avec des revenus médians disponibles par unité de consommation entre 1 800 et 2 250 € par mois en 2014). En revanche, les populations de Fives, Moulins, Lille Sud et faubourg de Béthune apparaissent beaucoup plus modestes, avec des revenus médians qui ne s'élèvent qu'entre 825 et 1 300 € par mois. Même si les habitants de certains quartiers de Wazemmes, Vauban-Esquermes et Bois-Blanc (situés à l'ouest) disposent des revenus médians autour de la moyenne (1 300 à 1 600 €), il existe également des enclaves plus aisées ou plus modestes. Cette image de territoire ségrégé se confirme également par d'autres indicateurs. Selon les quartiers, la part de ménages vivant sous le seuil de pauvreté varie de 25% à 50% au sud et à l'est du Cœur métropolitain, et jusqu'à 75% dans certains IRIS (Source : Filosofi 2015 - Traitement : ADULM 2019).

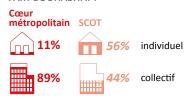
De manière générale, le patchwork des situations socio-spatiales, tel qu'observé au sein du Cœur métropolitain, illustre la diversité des situations repérées au sein de la métropole. L'amélioration des conditions de vie des populations modestes et leurs chances de progression socio-économique, ainsi que l'introduction de plus de mixité sociale pour atténuer les inégalités inter-quartiers, représentent des enjeux importants identifiés dans le cœur métropolitain.



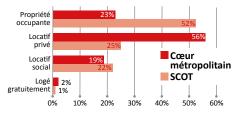
CHIFFRES CLÉS

TYPOLOGIE ET OCCUPATION **DES LOGEMENTS EN 2015**

PART DE L'HABITAT :

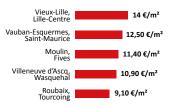


STATUT DES HABITANTS DANS LEUR LOGEMENT



Source: INSEE RP 2015 - Traitement ADULM

LOYER MÉDIAN DU PARC PRIVÉ EN 2018



Source: ADIL NPDC 2018

STATISTIQUES IMMOBILIÈRES **ENTRE 2014 ET 2017**

PRIX AU MÈTRE CARRÉ DES APPARTEMENTS **ENTRE 2014 ET 2017**



Source: ADNOV: PERVAL: 2014 - 2017 - Traitement ADULM

LOCALISATION DES QUARTIERS LILLOIS



Un parc de logements dominé par le locatif privé

Le Cœur métropolitain a un rôle résidentiel bien spécifique par rapport au reste de la métropole et du territoire du SCOT. Le parc de logement est constitué pour l'essentiel d'appartements : près de 70% sont des logements de petite taille (T1 et T2), et trois logements sur quatre occupés sont en locatif, dont 56% en locatif privé.

La part du locatif social s'élève ici à 19%, bien qu'elle atteigne 25% sur l'ensemble des communes associées de Lille-Hellemmes-Lomme. Le Cœur métropolitain accueille ainsi près d'un tiers du parc locatif de la métropole.

Son attractivité génère une pression immobilière qui favorisent le développement et l'émergence de plusieurs phénomènes, contribuant de manière concomitante au renforcement de la spécialisation du parc de logements :

- > Division du parc de logements existants
- > Production de petits logements
- > Développement de l'offre AIRBNB
- > Reconversion de maisons bourgeoises dans un nouveau mode d'habiter, le « logement partagé » (hybride entre colocation et résidence)

Des niveaux de loyers très élevés

Cette configuration singulière va de pair avec un marché immobilier structurellement tendu et des niveaux de prix très élevés, au regard des autres territoires. Les loyers du parc privé, enregistrés en moyenne dans la ville de Lille et au sein de ses quartiers, atteignent des niveaux particulièrement élevés et dépassent les niveaux observés ailleurs dans la métropole. En 2018, ils atteignent jusqu'à 14 €/m² dans le Vieux-Lille et le Centre et s'élèvent toujours à 12,50 €/m² dans la plupart des guartiers du Vauban-Esquermes, de Wazemmes et de Saint-Maurice. Même dans les quartiers où la population est plus modeste (Moulin, Lille-Sud, Fives), le loyer médian du parc privé de 11,40 €/m² dépasse ceux des autres territoires de la métropole (source : ADIL NPDC 2018). La répartition des niveaux de loyers est donc fortement influencée par la localisation. Le Cœur métropolitain, du fait de sa position géographique centrale et des fonctions métropolitaines qu'il accueille, apparaît comme particulièrement attractif. Même si les prix de vente de logements sont également élevés dans le Cœur métropolitain, la situation est moins polarisée au regard des autres territoires de la métropole.

Le décalage entre, d'une part, des loyers très élevés dans le locatif privé et, d'autre part, une grande hétérogénéité des ménages en termes de revenus, avec une part significative de ménages aux faibles revenus, témoigne de l'importance du développement et du maintien d'une offre de logements accessible et abordable, tant en location qu'en accession. Le parc locatif social, représentant 18 000 logements en 2015, a donc un rôle important en termes d'accès au logement et de maintien de la mixité sociale et est actuellement soumis à des changements profonds, que ce soit dans le cadre des grands projets urbains engagés ou de manière plus diffuse dans l'ensemble du Cœur métropolitain.

Une politique volontariste autour de l'habitat

Afin de répondre à ces enjeux, la ville de Lille mène, avec la MEL, une politique volontariste autour de l'habitat dont l'ambition est de permettre l'accès pour tous à un logement de qualité, dans un souci de mixité sociale. Cette stratégie globale comprend différents outils, servant à maintenir et développer une offre de logement abordables :

- > le doublement des volumes de production de logement neufs depuis 2008 ;
- > l'obligation de construction de logements sociaux et intermédiaires à la location et en accession, combiné avec des soutiens financiers via :
 - le Servitude de mixité sociale (SMS) et un zonage permettant d'équilibrer la répartition des logements sociaux sur le territoire,
 - l'accession aidée à la propriété au prix de logement neuf encadré,
 - l'organisme foncier solidaire de la métropole lilloise (OFS) et le bail réel solidaire (BRS) pour produire de logement durablement abordable) ;
- l'obligation de construction de logements familiaux (via le Servitude de taille de logement (STL));
- > la rénovation accélérée du parc ancien social et privé, notamment des logements vacants et indignes ;
- > la mise en place d'un dispositif expérimental d'encadrement de loyers privés à Lille-Hellemmes-Lomme pour réguler leur forte progression (en cours).

Dans le Cœur métropolitain, la production de logements abordables s'inscrit dans un tissu urbain majoritairement ancien et dense. Elle joue un rôle important pour atténuer les inégalités socio-spatiales inter-quartiers, mais ne suffit pas à réguler les prix immobiliers de manière générale. En parallèle, des actions conduites en faveur de la production d'une offre nouvelle accessible et la mise en place d'un encadrement des loyers illustre le caractère volontariste de la politique locale et le souhait d'appréhender de manière globale ces enjeux.

Réinventer la fabrique urbaine

Les projets immobiliers en cours et à venir sont l'occasion de renouveler et d'adapter l'offre immobilière. Ils doivent promouvoir l'innovation tant programmatiquement que dans leur mise en œuvre. Des projets de résidences intergénérationnelles et d'habitat participatif témoignent d'un telle ambition. Se pose aujourd'hui, de manière prégnante, la question de l'intégration du temps dans la fabrique de la ville. Celle-ci apparait être une source d'inventivité, de vitalité et d'appropriation de la ville par tous et les premières expériences d'occupations temporaires, menées au sein des grands projets d'aménagements du Cœur métropolitain, semblent, de prime abord, positives. La mesure de leurs impacts permettrait de mesurer leurs effets et de définir ensuite les conditions à garantir pour une diffusion de nouveau mode de faire la ville.

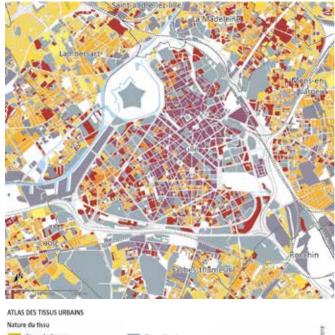
ENJEUX DE LA FABRIQUE URBAINE

- Développer le Cœur métropolitain en adéquation avec son rôle primordial pour la métropole et la Région;
- Se différencier et renforcer son identité au travers de ses atouts paysagers, patrimoniaux et architecturaux;
- » Réduire les coupures urbaines au niveau de la ceinture périphérique et renforcer la connexion entre les quartiers pour un Cœur métropolitain perçu et pratiqué à taille réelle;
- Offrir un cadre de vie de qualité à ses habitants ainsi qu'à l'ensemble de ses visiteurs;
- Maintenir et développer une offre de logements abordables et diversifiés en faveur de la mixité sociale à l'échelle du Cœur métropolitain et ses quartiers;
- Optimiser le foncier par une revitalisation des lieux vacants (logements, commerces, bureaux);
- > Innover et expérimenter de nouveaux programmes et modes de faire afin d'adapter l'offre immobilière modes de vie actuels et futurs

Pour aller plus loin

- > Une approche renouvelée des lieux vacants dans la métropole lilloise, ADULM, mars 2019
- > Atlas des tissus urbains, ADULM, mars 2017

TISSUS URBAINS DU CŒUR MÉTROPOLITAIN





04.

PLACE MARCHANDE

Le Cœur métropolitain est un pôle commercial de dimension régionale et dispose d'une offre commerciale riche et dense au service des habitants et des visiteurs, qui rayonne à une échelle interrégionale. Le Cœur métropolitain se doit de conserver une offre commerciale équilibrée capable de satisfaire une importante diversité de clientèle. Bien que très développé, le commerce, base de l'identité et du rayonnement du Cœur métropolitain, conserve en termes de gammes, de linéaires commerciaux et d'innovation un haut potentiel de développement. Continuer à développer sa dimension « attractivité » sans toutefois perdre la dimension « services aux habitants » avec une offre de proximité constitue un enjeu majeur pour le Cœur métropolitain.

Lille est née sur la Deûle et située sur un axe de circulation majeur entre les grandes villes flamandes et les foires de Champagne. A ses origines, Lille se développe sur un point de rupture de la Deûle qui nécessite le déchargement des bateaux jusqu'à une section plus navigable de la rivière. Port d'échanges, la ville s'est construite sur sa vocation de place marchande et, comme de nombreuses villes, elle s'est développée sur la base de l'artisanat et du commerce. Capitale économique puis politique des Flandres, elle concentre aujourd'hui une offre commerciale qui rayonne à une échelle régionale, nationale et internationale.

Plusieurs événements et grands projets ont contribué ces dernières années et contribuent encore aujourd'hui à modifier, développer ou renforcer l'attractivité de l'hyper-centre lillois : la rénovation du patrimoine et notamment du Vieux-Lille, l'arrivée du TGV, l'implantation du centre commercial Euralille (en 1994), la rénovation du Printemps ou des Tanneurs, la transformation de la rue Faidherbe et de grands évènements comme « Lille Capitale européenne de la culture » en 2004, le développement de rues thématiques, la requalification de la Nouvelle Bourse de la CCI Grand Lille, le projet Euraflandres, les travaux de requalification dans la gare Lille Flandres mais également les aménagements aux abords, le projet Souham, etc.

La richesse de l'offre commerciale lilloise tient autant à sa diversité qu'à la notoriété de grandes enseignes nationales ou internationales présentes. Le centre-ville propose une offre de commerces très développée et diversifiée notamment en ce qui concerne l'équipement de la personne, la culture et les loisirs. On y note la présence d'enseignes de luxe, de grands magasins et de grandes enseignes, ainsi que de grandes locomotives commerciales comme le Furet, la FNAC ou le Printemps qui par leur taille et leur offre et / ou par leur unicité dans la région participent à son attractivité.

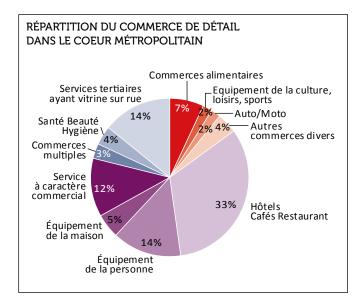
D'autres équipements culturels ou de loisirs comme le théâtre du Nord et l'Opéra ou les cinémas, clubs, cafés théâtres, participent à l'attractivité du centre-ville. Et si la présence de nombreux cafés et restaurants est liée à l'attractivité touristique et culturelle du centre, elle l'est aussi aux emplois générés par les autres fonctions économiques présentes dans ce secteur.



Boulangerie, rue Nationale © MEL, Vincent Lecigne



Floralille : Installation "Au coeur Dédale", création de MIKOSTIC sur la Grand Place de Lille © MEL, Vincent Lecigne





Carte des IRIS de référence pour ce chapitre



Terrasse, rue de la Monnaie dans le Vieux Lille © MEL, Vincent Lecigne

CHIFFRES CLÉS DE LA RÉPARTITION COMMERCIALE *

En 2017, le Cœur métropolitain compte **22%** des commerces de détail de la MEL; **33%** des hôtels, cafés, restaurants.

A titre de comparaison : la ville de Roubaix représente 9% des commerces de détails de la MEL et la ville de Tourcoing 7%.

Sur le périmètre de la Ville de Lille (hors Lomme et Hellemmes), le Cœur métropolitain concentre **76% des commerces et 82% des hôtels, cafés, restaurants en 2017.**

Parmi les commerces du Cœur métropolitain, on note la dominance des catégories suivants :

- > 33 % des hôtels, cafés, restaurants ;
- > 14% des commerces d'équipements de la personne ;
- > 14% des services tertiaires ayant vitrines (assurances + immobilier + agence de voyage + agence travail temporaire...);
- > 12% des services à caractère commercial (réparation de petits équipements, de chaussures et cuirs, de bijouterie... + coiffure + soins de beauté + blanchisserie...).

Cependant, les commerces alimentaires ou « commerces de bouche » artisanaux ne représentent que 7% des commerces. Il faut ajouter à ce chiffre les commerces multiples liés à l'alimentation (superettes / supermarchés / grands magasins...), qui est le signe d'une représentation de la fonction régionale.

*MÉTHODOLOGIE :

Provenance de données : Base de données de la répartition commerciale à l'échelle du SCOT (ADULM) en s'appuyant sur les bases nationales SIRENE (INSEE) et BODACC (registre du commerce) - données 2017

$Les\ cat\'egories\ de\ commerces\ (selon\ code\ NAFINSEE)\ prises\ en\ compte\ sont:$

- commerces alimentaires ;
- équipement de culture, loisirs et sports ;
- autres commerces divers ;
- hôtels, cafés, restaurants ;
- équipement de la personne ;
- équipement de la maison ;
- service à caractère commercial ;
- commerces multiples ;
- santé, beauté, hygiène.

Les catégories suivantes ont été exclues de cette analyse :

- auto / moto ;
- services tertiaires ayant vitrine sur rue.

<u>Les commerces vacants, les commerces des centres commerciaux</u> et galeries ne sont pas pris en compte.

Précaution méthodologique: L'équipement commercial est sujet à un changement rapide; certaines activités peuvent avoir disparu ou changé entre le traitement de l'information et le rendu de l'étude. En outre, au regard du nombre de sources, de commerces concernés et la quantité d'information récoltée et traitée, des erreurs de relevés et de saisies sont toujours possibles. Les données ne sont valables que pour une analyse globale.



La rue Gambetta, linéaire de haute intensité commerciale ${\mathbb C}$ ADULM

Une intensité commerciale qui s'étend au-delà de l'hypercentre Lillois

Si l'analyse de l'intensité commerciale* met clairement en évidence l'hypercentre lillois, on observe également une intensité commerciale forte au sud du boulevard de la Liberté, notamment autour de la rue Gambetta, de la rue des Postes. Des axes d'intensité au-delà des limites que marquent la Deûle et les grands axes routiers et autoroutiers apparaissent, en particulier :

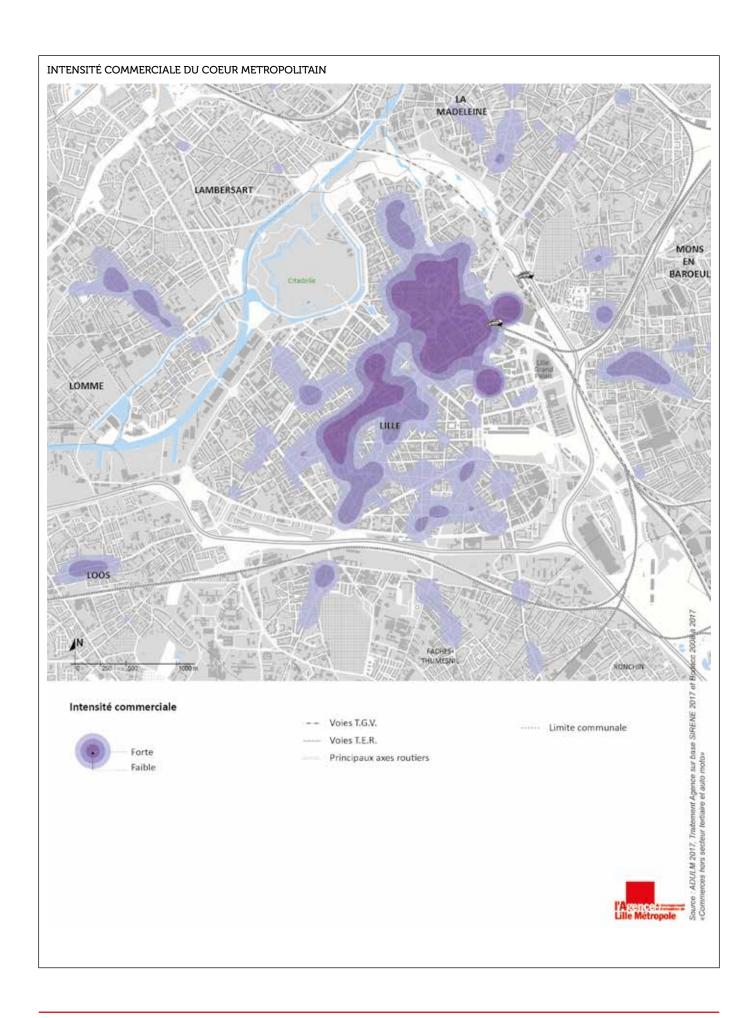
- > avenue de Dunkerque à Lille et Lille Lomme ;
- rue du Général de Gaulle à la Madeleine ;
- rue de Lannoy et rue Pierre Legrand à Lille Fives ;
- rue du Faubourg des Postes à Lille.

La carte de l'intensité commerciale permet une lecture "lissée" du territoire observé mettant en évidence des périmètres qui ne seraient peut-être pas apparus au regard de l'importance du nombre de commerces. Il est à souligner qu'un même indice d'intensité commerciale sur deux territoires distincts n'induit pas nécessairement un même nombre de commerces implantés.

*MÉTHODOLOGIE:

L'intensité commerciale s'établit par un traitement d'«interpolation par voisinage». Initialement, chaque commerce est représenté par un point géolocalisé. En fonction du nombre de points présents dans un rayon de 150 mètres autour du commerce, ce dernier va se voir attribuer une valeur de 0 à 150. L'ensemble des points et donc des commerces de détail bénéficient de ce traitement. Chaque indice ainsi attribué va dans le même temps se pondérer en fonction des grandeurs attribuées aux entités voisines. In fine, un regroupement de l'ensemble des indices permet une catégorisation des niveaux et zones d'intensité commerciale visibles sur le territoire.

L'indice de concentration n'induit donc pas une valeur quantitative telle que le conçoit un indice de densité au m² mais davantage une notion subjective de « positionnement, valeur par rapport à ». La comparaison de chaque point se fait en fonction de son environnement direct et géographiquement proche (150 m).





Le marché sur la place Sébastopol © MEL, Eric Pollet



Sur le site de Fives Cail, ouvrira la Halle Gourmande comprenant un food court, la cuisine commune et des activités productives © MEL, Vincent Lecigne

Proposer une offre de qualité et diversifiée, enrichie des nouveaux concepts et services

Le Cœur métropolitain doit être en capacité de proposer demain une offre de commerces et de services de proximité diversifiée et qualitative à ses usagers. Cette offre doit tenir compte non seulement de la pluralité des sensibilités culturelles et des caractéristiques socio-démographiques des usagers (du plus jeune au moins jeune, célibataires, couples et familles, étudiants, touristes, etc.), mais également être en phase avec les évolutions technologiques, écologiques, sociétales et économiques.

Le Cœur métropolitain est une destination commerciale régionale voir internationale (Europe du Nord-Ouest). L'offre commerçante déjà dense 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.).

L'e-commerce, et son impact sur les façons de consommer, appelle à de nouveaux services et doit donner une valeur ajoutée aux commerces classiques (ex : show-room). L'enjeu du développement des services d'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.

Par ailleurs, face à une prise de conscience et à un intérêt de plus en plus marqué pour les problématiques de production, d'approvisionnement et de consommation alimentaires, de nouvelles pratiques émergent. Le Cœur métropolitain 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, et l'approvisionnement via des circuits courts en lien avec son territoire agricole. L'offre gastronomique, de plus en 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. Il s'agit aussi de soutenir le développement de commerce de proximité et des marchés fortement plébiscités comme l'illustre la réussite du marché de Wazemmes à Lille.

ENJEUX DU COMMERCE

Les enjeux de demain invitent à s'interroger sur le modèle de développement souhaité et l'identité du pôle commercial de dimension régionale qu'est le Cœur métropolitain.

Trois axes de réflexion peuvent être identifiés:

Diversité et densité :

- maintenir une offre diversifiée pour tous les usagers du Cœur métropolitain en types et gammes de produits et de prix;
- développer une offre atypique, de nouveaux services et de nouveaux concepts en profitant de statut de capitale régionale;
- étendre le centre commerçant en s'appuyant sur des linéaires ou des rues ayant déjà une importante vocation commerciale;
- > veiller à la qualité des enseignes et des façades ;
- > renforcer le commerce de proximité et de bouche.

Accessibilité et fluidité :

- offrir une qualité d'usage dans les espaces publics bordés par les commerces;
- > travailler sur les coupures et la connexion entre les quartiers pour un cœur plus grand, tisser des liens entre espaces;
- favoriser les boucles (parcours, promenades);
- > participer à la régulation de la logistique du dernier km et de la logistique inverse (évacuation des déchets et invendus);
- accompagner le développement des services de livraison.

Ambiance urbaine et rythme de la ville :

- offrir une expérience urbaine notamment au travers d'espaces publics lisibles et accueillants;
- > veiller à l'animation des secteurs centraux au cours des différents temps de la journée et notamment de la nuit;
- étudier plus précisement le phénomène de vacance pouvant exister au-dessus des commerces (logements);
- maintenir ou retrouver la qualité des façades et leur intégrité;
- > travailler à l'optimisation des temps, notamment en offrant des commerces et des services avec des plages horaires étendues (24h/24h) dans les lieux stratégiques (gares, proximité des stations de TC...).

PORTE D'ENTRÉE TOURISTIQUE DE LA MÉTROPOLE

Vecteur de développement et d'emplois, le secteur du tourisme est en pleine évolution sur la métropole lilloise. Passage obligé pour l'ensemble des touristes, l'hyper-centre de Lille accueille une forte concentration d'hébergements touristiques. Toutefois, il s'agit aujourd'hui pour le coeur métropolitain de déployer une offre plus adéquate et qualitative afin de renforcer le tourisme « d'affaire » et de développer le tourisme « d'agrément » en lien avec son renouveau patrimonial et les nombreux événements culturels et sportifs programmés tout au long de l'année.

CHIFFRES CLÉS

VILLE **DE LILLE** **MÉTROPOLE**



1 256 000 nuitées hôtelières +22,2% 2010-2018

2 444 000 nuitées hôtelières +12% 2010-2018



Clientèle 66,2%

Clientèle professionnelle professionnelle 69,2%



Durée du séjour **1,54 jours** Durée du séjour **1,56** jours

Sources : Insee-DGE-CRTC Hauts-de-France, enquête de fréquentation touristique 2018



Taux d'occupation 2018 73,3%



Taux d'occupation 2018 65,9%

Source : HIT REPORT FRANCE OK OLAKALA, 2018



des lits touristiques de la métropole concentrés dans le cœur métropolitain



de lits supplémentaires créés sur le cœur métropolitain (entre 2010 et 2016)

Un fort potentiel de développement appuyé sur le cœur métropolitain

Une étude réalisée par Atout France en 2017 mettait en avant l'attractivité touristique des villes françaises. D'après cette étude, en 2016, le tourisme urbain aurait accueilli 63% des nuitées hôtelières comptabilisées en France et 72% de nuitées hôtelières des visiteurs internationaux. Les villes seraient également la destination privilégiée en termes d'accueil de rencontres et d'événements professionnels.

Dans ce contexte, les métropoles ont pris conscience des nombreuses potentialités de développement économique, culturel et même urbain que pouvait générer la fonction touristique. La Métropole Européenne de Lille, qui se positionne à la 7e position des métropoles pour les nuitées étrangères et 4ème pour les nuitées françaises, entend améliorer son positionnement touristique dans le paysage français mais aussi européen.

Un contexte institutionnel en évolution

L'enjeu touristique est devenu une des priorités de la métropole avec la prise de compétence tourisme de la MEL au 1er janvier 2016 et la création d'une marque et d'une Agence d'Attractivité « HELLO LILLE ». Cette Agence, créée en février 2019, fédérant les acteurs de l'économie et du tourisme a pour missions prioritaires : la promotion de l'image de la métropole en tant que destination touristique et d'affaires, le développement de la fréquentation touristique, le soutien aux grands événements, notamment Lille Métropole Capitale Mondiale du Design 2020, la prospection de différents investisseurs...

	OP 10 DES NUITÉES HÔTELIÈRE ÉTRANGÈRES	S - D		2016 EN MILLIONS ÇAISES
1	Métropole Nice Côte d'Azur	2,65	3,53	Métropole d'Aix-Mars
2	Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1,28	3,44	Métro
3	EuroMétropole de Strasbourg	1,11	2,42	Bordea
4	Métropole de Lyon	1,07	1,91	Métropole Europ
5	Bordeaux Métropole	0,71	1,85	Métropole Nic
6	Toulouse Métropole	0,65	1,69	Toulou
7	Métropole Européenne de Lille	0,57	1,66	Nant
8	CA du Grand Avignon	0,45	1,54	EuroMétropole
9	Diion Métropole	0.40	1.18	Montnellier Méditerran

10 Montpellier Méditerranée Métropole 0,36

3,53	Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1
3,44	Métropole de Lyon	2
2,42	Bordeaux Métropole	3
1,91	Métropole Européenne de Lille	4
1,85	Métropole Nice Côte d'Azur	5
1,69	Toulouse Métropole	Е
1,66	Nantes Métropole	7
1,54	EuroMétropole de Strasbourg	8
1,18	Montpellier Méditerranée Métropole	g
1,13	CA Grand Poitiers	1

Renforcer le tourisme d'affaires, développer le tourisme d'agrément

A Lille, l'arrivée de la Ligne Grande Vitesse a été une étape fondatrice dans la prise de conscience du potentiel touristique. La candidature aux Jeux Olympiques, puis l'accueil de l'événement « Lille, capitale européenne de la culture 2004 », a lancé une dynamique forte et initié un changement d'image important.

Le tourisme représente aujourd'hui près de 12 500 emplois dans la métropole lilloise, soit un quart des emplois touristiques régionaux. Le territoire métropolitain attire une clientèle essentiellement française, liée au tourisme d'affaires et adepte des courts séjours. L'activité touristique est marquée par deux périodes de creux, en juillet-août et dans un moindre mesure, en janvier-février. Avec 69% de nuitées professionnelles, le tourisme de la métropole (66,2% pour Lille) est ainsi essentiellement porté par le tourisme d'affaire.

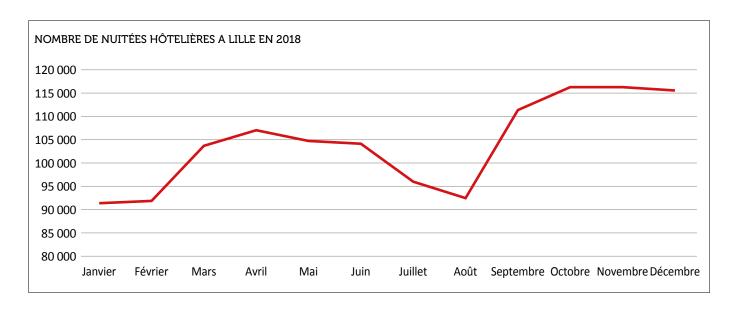
Pour cela, le tourisme d'affaires est « un dossier prioritaire » pour la stratégie touristique définie par la Métropole Européenne de Lille, qui s'est donnée pour objectif de passer au top 5 du classement International Congress and Convention Association (ICCA) d'ici 2025. Le territoire peut s'appuyer pour cela sur des équipements phares comme « Lille Grand Palais » (composé d'un palais des congrès, d'espaces d'expositions et d'un zénith Arena) situé dans le Cœur métropolitain, qui a pour principal atout de pouvoir accueillir plus de 20 000 personnes simultanément et d'être localisé à proximité immédiate des gares connectées à l'ensemble de l'Europe du Nord.

Ces dernières années, le territoire est aussi devenu une destination appréciée des city-breakers attirés par le renouveau patrimonial de la ville-centre (Vieux Lille, Euralille...), les évènements culturels (saisons Euralille 3000, Chagall en 2015, Modigliani en 2016, Giacometti en 2019...) et une riche programmation en évènements festifs et sportifs (Coupe Davis depuis 2014, EuroBasket en 2015, Championnat d'Europe UEFA de football en 2016, Championnat de handball et Championnats d'Europe d'athlétisme par équipe en 2017...).

Le secteur du tourisme, en mutation permanente

Le secteur du tourisme est en pleine mutation. De grandes évolutions structurelles ont été observées ces dernières années dont on peut retenir quelques évolutions clés :

- > évolution des attentes de la clientèle : ce qui prime aujourd'hui dans les attentes des touristes est de « vivre une expérience ». On cherchera des ambiances et des activités singulières, propres au territoire ou à un sujet, et ces attentes se traduiront notamment dans la recherche de l'hébergement (lieux thématisés, espaces de convivialité, importance de l'ambiance et de l'architecture, succès fulgurant des meublés de tourisme, etc.) ;
- > évolution des modes de communication: avec par exemple, la notation et l'influence des blogs sites spécialisés et réseaux sociaux, qui ont modifié l'importance des classements étoilés fourni par les organismes agréés;
- > évolution des modes de consommation : avec par exemple une modification de l'offre en hébergements via le phénomène « Airbnb ».



Le cœur, tête de pont de l'économie touristique

Avec près de 2,4 millions de nuitées touristiques en 2018, dont la moitié pour la ville de Lille, la MEL enregistre une hausse de 12% de ses nuitées par rapport à 2010 (22% pour la ville de Lille).

Les hôtels de la métropole ont affiché un taux d'occupation de 65,9% en 2018. Le taux d'occupation « de Lille intra-muros » est plus élevé (73.3%), ce qui positionne Lille « intra-muros » derrière Bordeaux et Lyon, à égalité avec Strasbourg et devant Marseille, Nantes et Toulouse.

D'après une étude menée par l'Agence en 2016, l'augmentation des nuitées s'est également traduite par une augmentation de l'offre en hébergements. En effet, l'offre s'est améliorée tant quantitativement (+17% de lits supplémentaires entre 2010 et 2016), que qualitativement avec l'ouverture de plusieurs établissements hauts de gamme.

Le Cœur métropolitain accueille une forte concentration d'hébergements touristiques, marquée par une proportion importante d'hôtels indépendants. Le Cœur métropolitain rassemble aussi l'essentiel de l'offre en auberges de jeunesse, en résidences de tourisme, en hôtels 5 étoiles et enregistre depuis 2010 une forte progression de meublés touristiques.

Le Cœur métropolitain constitue par ailleurs le territoire privilégié par les investisseurs pour l'ouverture de nouveaux hôtels, dont les concepts se renouvellent autour d'offres plus personnalisées et originales.

Le Cœur métropolitain constitue par ailleurs le territoire privilégié par les investisseurs pour l'ouverture de nouveaux établissements. Certains sont en construction ou viennent juste d'ouvrir comme le Mama Shelter (Euralille, 112 chambres), le Hampton by Hilton (Lillenium, 135 chambres) ou l'AppartHôtel Adagio (rue de l'Hôpital Militaire, 79 appartements). D'autres sont déjà programmés comme le Moxy Hôtels (Secteur Saint Michel JB Lebas, 127 chambres) ou Okko (rue de Béthune, 120 chambres)...

Cette nouvelle offre, sur le territoire métropolitain et dans l'ensemble de la métropole, répond à de nouvelles attentes de la clientèle. Une offre personnalisée pour chaque typologie de client va être proposée (mi-hôtel répondant aux besoins des familles, co-loft pour les coworker, offre hyper connectée pour les jeunes...). Les programmations mixtes sont nombreuses et couplent l'offre hôtelière à différents services : restauration, boutiques, espaces culturels et de loisirs, bureaux...

EVOLUTIONS DE L'OFFRE EN HÉBERGEMENTS SUR LE COEUR MÉTROPOLITAIN DEPUIS 2010

Nombre de lits	Cœur métrop	olitain	
Typologie	Créations depuis 2010	Déjà existants en 2010	Sous total 2016
Chambres d'hôtes	96	45	141
Hébergements collectifs	352		352
Hôtels	578	5764	6342
Meublés de tourisme	888	22	910
Résidences de Tourisme	65	1517	1582
Total Général	1979	7348	9327

Source: ADULM, 2016

Nombre d'hébergements	Cœur métrope	olitain	
Typologie	Créations depuis 2010	Déjà existants en 2010	Sous total 2016
Chambres d'hôtes	45	21	66
Hébergements collectif	2		2
Hôtels	5	43	48
Meublés de tourisme	353	9	362
Résidences de Tourisme	1	6	7
Total Général	406	79	485

Source: ADULM, 2016

Analyse de la Destination « Lille » via les traces numériques

Pour comprendre ces évolutions, l'Agence a mené une étude sur « l'Analyse de la destination lilloise via les traces numériques » en partenariat avec le service tourisme de la Métropole Européenne de Lille et l'expertise de l'Equipe Interdisciplinaire de Recherches sur le Tourisme (EIREST) de l'Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne.

Cette étude a eu pour originalité de mobiliser de nouveaux outils d'observations : les données et métadonnées fournies par différentes sites internet (Flickr, Hotel. com, Tripadvisor, Airbnb et Instagram). Elle s'appuie aussi sur un benchmark permettant de comparer la destination lilloise par rapport à plusieurs métropoles françaises : Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Nantes et Toulouse.

Ainsi, comparativement aux autres métropoles, la métropole lilloise apparait peu visible sur ces sites, notamment concernant le nombre de commentaires laissés et photos postées. Spatialement, l'activité touristique y est plus diffuse, grâce à la présence de plusieurs polarités touristiques : l'hyper-centre lillois mais également d'autres polarités comme Villeneuve d'Ascq, Roubaix ou le quartier Wazemmes.

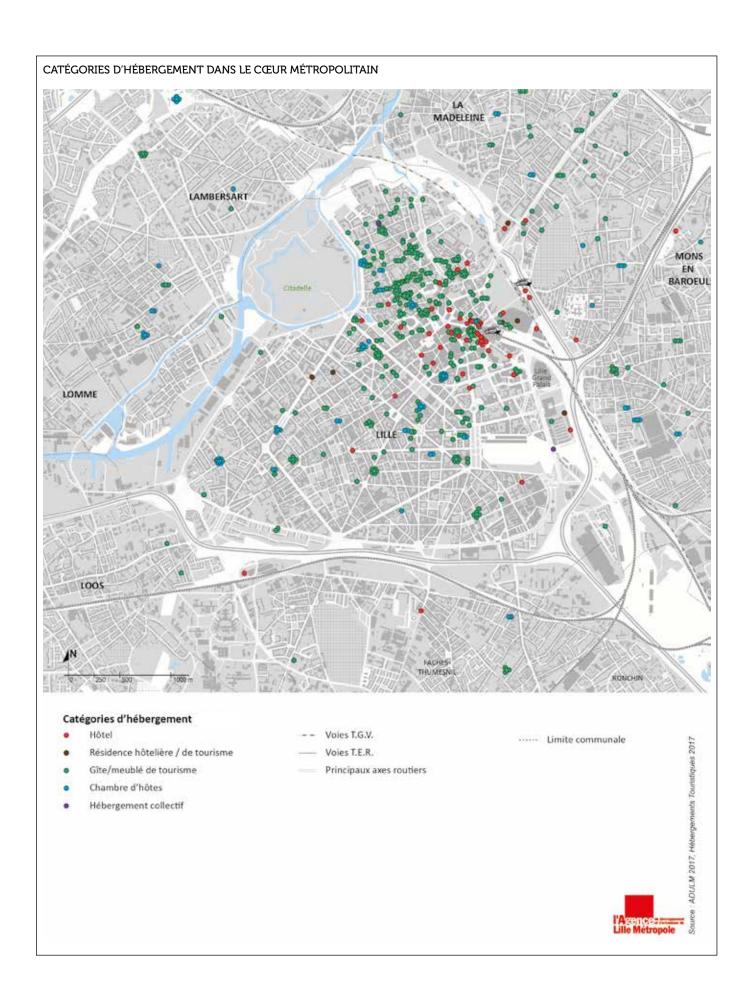
L'offre métropolitaine a pour spécificité de disposer d'une large palette de typologies de points d'intérêts : centre-historique (Vieux-Lille), espaces publics, musées, mais également des lieux de loisirs et commerces qui ont une place importante dans le paysage touristique lillois (escape game, zoo, bars et clubs, spas-hammams, Furet du Nord, Centre Commercial Euralille, McArthur Glen...).

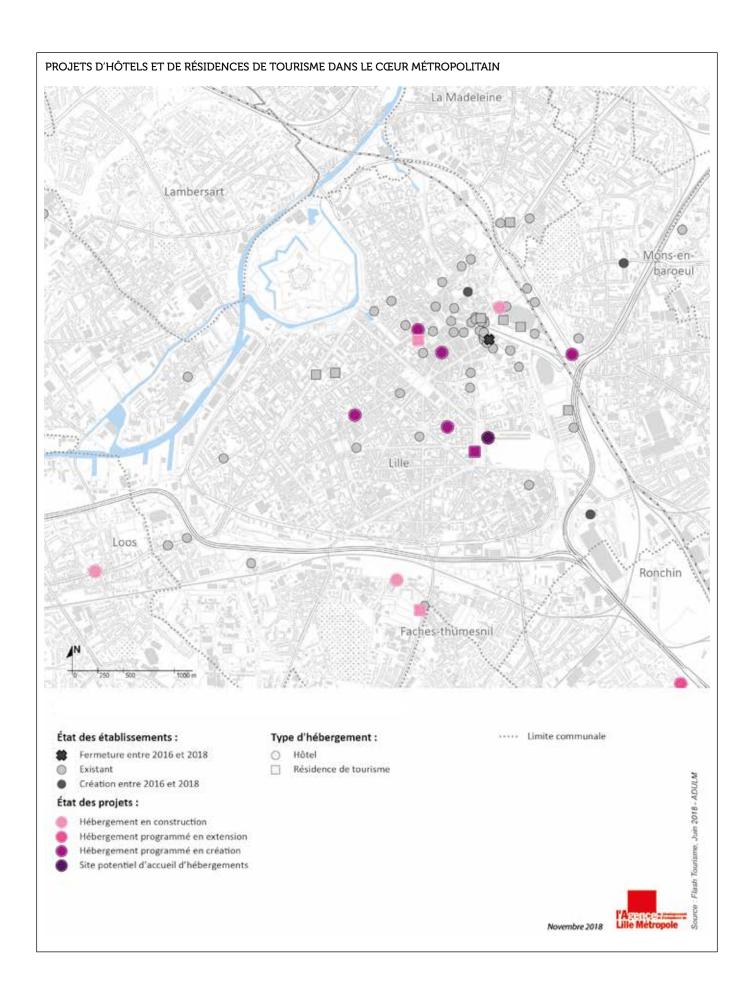
En termes de parcours touristiques, la métropole apparait fortement connectée aux métropoles européennes proches : Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Rotterdam, La Haye, mais également aux espaces littoraux, au Louvre-Lens et aux sites mémoriels (circuits du souvenir, Ypres...).

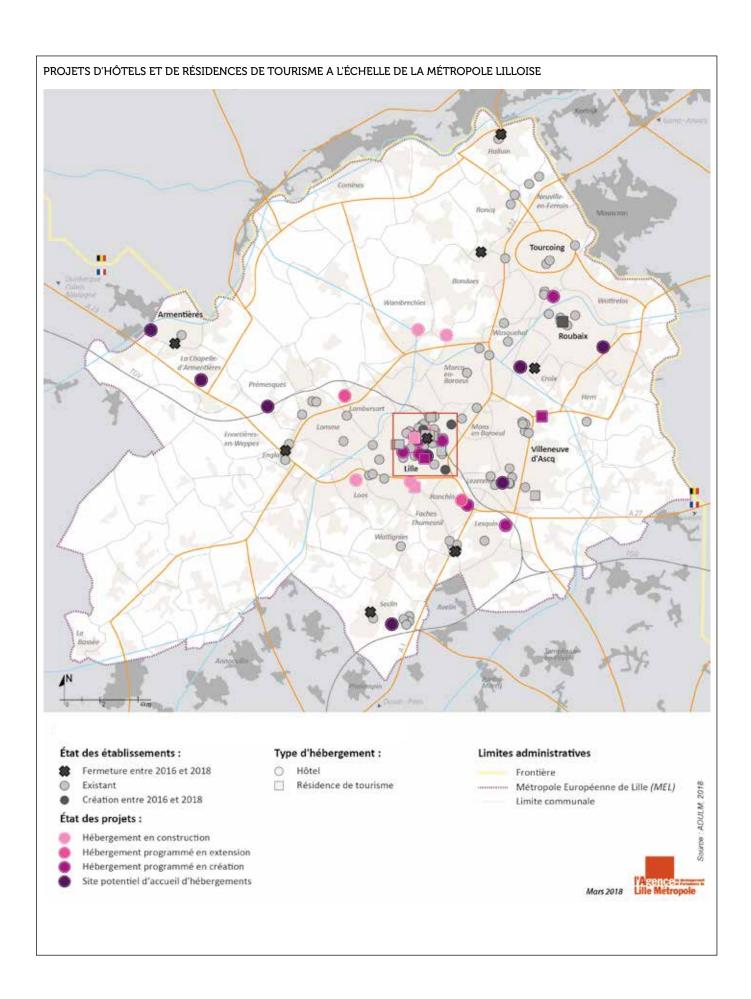
Enfin, la destination est ressentie positivement dans les commentaires postés. Son paysage urbain inattendu est associé à certaines villes flamandes et l'ambiance est perçue comme vivante et chaleureuse. L'importance du local, du savoir-faire et de l'hospitalité des habitants, sont également ses principaux atouts.



Carte des IRIS de référence pour ce chapitre







... et « concentré » de l'expérience urbaine lilloise

Sur la métropole lilloise, si les différents équipements et points d'intérêts sont répartis sur le territoire, le Cœur métropolitain, et particulièrement l'hyper-centre, reste le « passage privilégié », le dénominateur commun de toutes les visites, un lieu prisé de déambulation et de découverte. C'est pourquoi il doit être aménagé de manière à pouvoir accueillir au mieux l'ensemble des activités plébiscitées par les touristes.

Les enquêtes montrent que les principales activités des touristes d'agréments sont la déambulation, la consommation à travers le shopping, les restaurants et cafés, ainsi que les visites de patrimoine bâti et de parcs et jardins. L'offre en activités de ce type apparaît aussi important voire plus que l'offre culturelle pour l'attractivité des villes. La capacité d'accueil et de divertissement du cœur est donc un enjeu important pour le développement du tourisme, en particulier le tourisme urbain d'agrément.

Face à cet enjeu, le Cœur métropolitain possède de nombreux atouts à préserver et développer comme son patrimoine (Vieux-Lille, quartiers XIXe et patrimoine industriel, mais aussi architecture contemporaine) ou encore son caractère vivant et populaire.

Il peut néanmoins encore améliorer son niveau de service sur différents aspects :

- > la création d'équipements dédiés aux touristes : parkings adaptés, consignes, conciergerie, signalétique piétonne, etc.
- > la qualité de ses espaces publics : leur confort pour la déambulation piétonne, leur capacité d'accueil des nouveaux usages et le confort des places/placettes, ainsi que leur lisibilité et leur praticité ;
- › l'étendue de l'offre commerciale : les niveaux de gamme proposés, la valorisation des produits locaux et d'une gastronomie fine, une meilleure continuité des linéaires commerciaux entre quartiers ;
- > l'ampleur de la déambulation possible et l'offre en espaces de respiration de grande échelle.

Pour aller plus loin

- > L'hébergement touristique dans l'arrondissement de Lille, état des lieux de l'offre en 2016 et évolution 2010-2016. ADULM. 2017
- > Flash Tourisme # 1 : Hôtel et résidences de tourisme, ADULM, Juin 2018
- > Analyse de la destination « Lille » via les traces numériques, ADULM, Juin 2019
- > Flash Tourisme # 2 : Tourisme fluvial, ADULM, Juin 2019
- > Flash Tourisme # 3 : Tourisme d'affaires & rencontres professionnelles, ADULM, Juin 2020

ENJEUX DU TOURISME

Accompagner le développement :

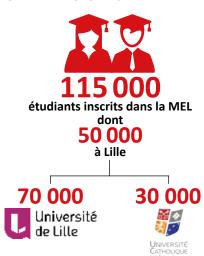
- > de l'offre en hébergements dans le Cœur métropolitain, en identifiant les critères de localisation à privilégier et en sélectionnant les segments d'offre manquante, afin de diversifier les enseignes et d'introduire des lieux à l'identité affirmée :
- des filières « tourisme d'affaire » et « tourisme d'agrément », en travaillant sur leur complémentarité pour augmenter les taux d'occupation et allonger la durée du séjour ;
- des espaces publics, cheminements touristiques, commerces, évènements culturels... dans le Cœur métropolitain, car il est la porte d'entrée de la destination lilloise.

06.

CŒUR D'UNE MÉTROPOLE UNIVERSITAIRE

Le Cœur métropolitain concentre de nombreuses fonctions métropolitaines parmi lesquelles l'enseignement supérieur. Il accueille un grand nombre d'établissements d'enseignement supérieur mais constitue également un pôle attracteur de la vie étudiante dans toutes ses composantes : logement, loisirs, diurnes comme nocturnes, déplacements, occupation de l'espace public... L'enseignement supérieur constitue un élément fort de l'identité de la ville et de son rayonnement.

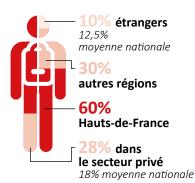
CHIFFRES CLÉS







d'effectifs en 10 ans



Lille au cœur d'un pôle d'enseignement en croissance

Un public en croissance

Avec près de 115 000 étudiants, la métropole lilloise est reconnue et identifiée comme l'un des grands pôles d'enseignement supérieur de France. Les étudiants représentant 10% de la population et constituent le premier levier du dynamisme démographique de la métropole. La croissance des effectifs étudiants se poursuit, soit plus 18% en 10 ans, et ce, au-delà de la tendance nationale, de plus 12%. En se basant sur les prévisions nationales, soit une estimation basse au regard du dynamisme local, la métropole devrait compter 130 000 étudiants en 2025. Les évolutions de l'enseignement supérieur et les stratégies mises en œuvre par les établissements et les collectivités (stratégie marketing, accueil des étudiants étrangers, labélisations nationales...) pourraient encore accentuer l'attractivité de la métropole.

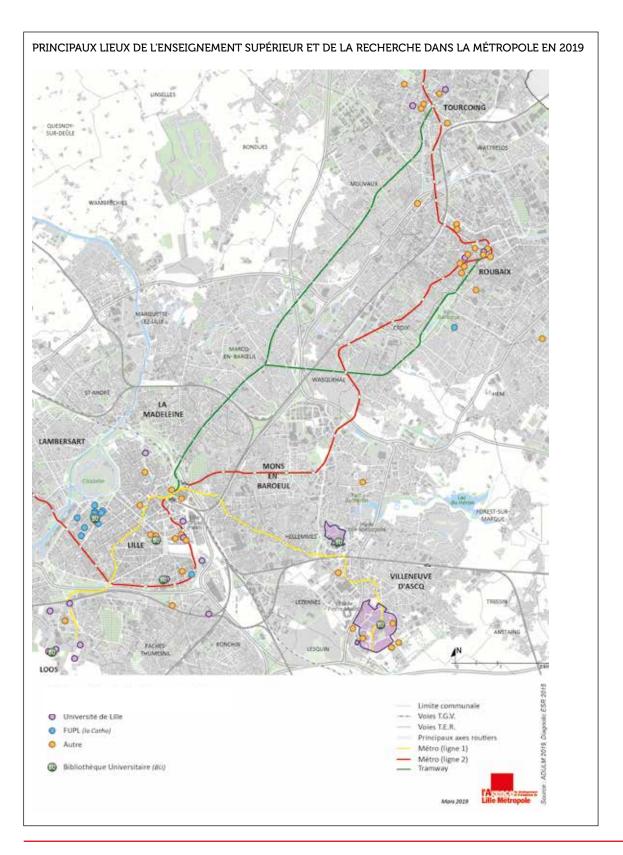
Lille principal pôle d'enseignement au sein de la métropole

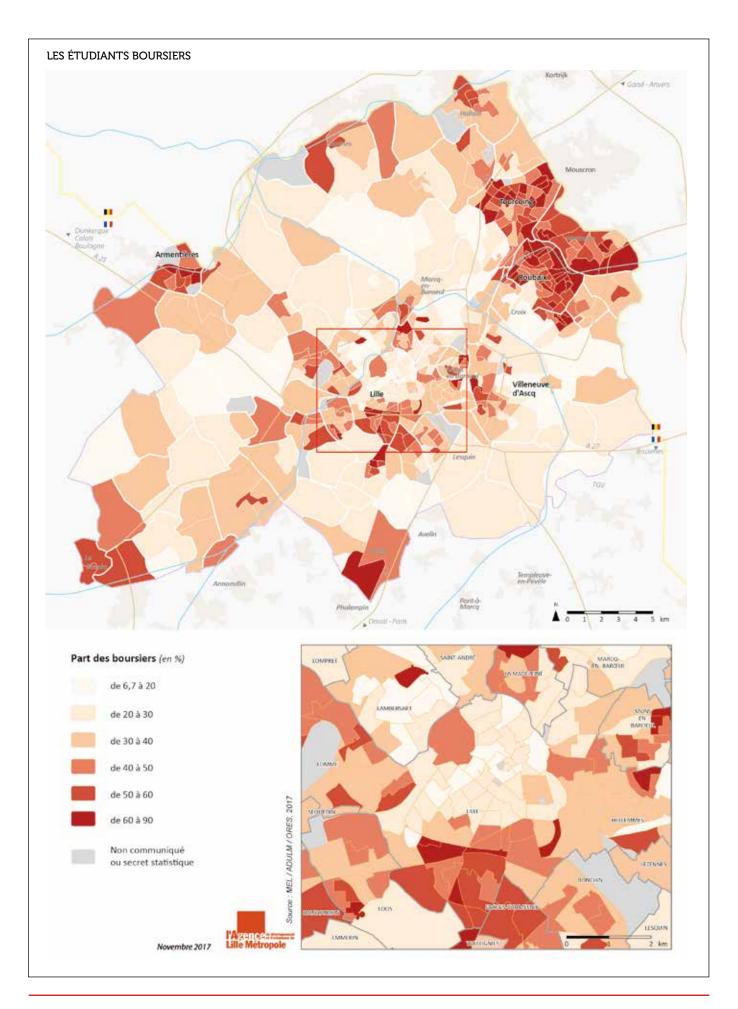
A l'image de la métropole, les sites d'enseignement supérieur sont répartis de façon polycentrique au sein de la métropole. Lille comptent plus de 50 000 étudiants inscrits au sein de ces établissements, soit près de la moitié des effectifs métropolitains. Ces effectifs ont cru de 15% lors des 10 dernières années. Le second pôle d'enseignement métropolitain, Villeneuve d'Ascq, avec plus de 35 000 étudiants répartis principalement au sein de deux campus, connait une légère baisse de ses effectifs. Roubaix, qui a doublé ses effectifs lors de la dernière décennie, compte à présent plus de 10 000 étudiants. Enfin, Tourcoing accueille près de 3 000 étudiants.

Une part importante des effectifs dans le privé et une forte part d'étudiants boursiers

Pour comprendre l'impact des étudiants au sein de la ville, il faut en connaître les principales caractéristiques. La métropole lilloise se caractérise par une forte présence à la fois d'écoles (École centrale, École nationale des arts et métiers, Polytech'lille, Sciences po...) et d'établissements privés (Icam, Ieseg, Edhec...) en grande partie regroupés au sein de la Fédération universitaire et polytechnique de Lille. Les effectifs inscrits dans un établissement privé représentent 28% des étudiants de la métropole, pour une moyenne nationale de 18%.

La métropole accueille également une part importante d'étudiants boursiers. Près d'un tiers des étudiants métropolitains bénéficient d'une bourse du Crous, soit plus de 31 000 étudiants. Si en France un tiers des étudiants sont issus de foyer de cadres ou de professions intellectuelles supérieures, cette proportion atteint 41% dans la métropole lilloise. Enfin, les étudiants sont majoritairement originaires de l'académie de Lille : un tiers a obtenu son baccalauréat dans la métropole lilloise, un tiers dans le reste de l'académie, un tiers dans une autre académie. Les étudiants étrangers représentent quant à eux 10% des effectifs (12,5% de moyenne nationale).





D'un quartier historiquement dédié à une présence plus diffuse

Des quartiers identifiés

A la fin du XIXème siècle, les universités, publiques comme privées, nouvellement créées, trouvent leur place dans un contexte de forte croissance économique et urbaine, au sein des nouveaux quartiers. De nombreuses écoles s'y sont également développées en lien notamment avec les besoins du tissu économique et social, dans une période d'essor de la ville industrielle. Le quartier Vauban-Esquermes est investi par l'université catholique, avec des bâtiments de style néogothique, tandis que le quartier Saint Michel accueille les facultés publiques faisant davantage référence à l'Antiquité et à Renaissance, tout en utilisant la brique. L'architecture est monumentale mais l'implantation des bâtiments, en alignement de rue et non en perspective axiale, se veut non-ostentatoire, intégrée au tissu urbain. A partir des années 1930, un grand centre hospitalier est développé au sud de la ville et accueillera en 1953 la faculté de médecine. La mise en valeur d'un point de vue intégration reste modeste.

Vers une présence plus éparse dans la ville

Dans les années 70, le quartier Saint Michel est délaissé, à la fois pour répondre aux besoins croissants liés à la démocratisation de l'enseignement supérieur, à l'évolution des besoins patrimoniaux et pour correspondre à une vision des campus « à l'américaine », en dehors des villes. Ce patrimoine riche, en partie restructuré (préservant souvent seulement les façades) et en partie en attente de projets, doit faire l'objet d'une attention particulière pour en préserver la qualité. Ainsi, ont été créés les deux campus à l'est du Coeur métropo-

Ainsi, ont été créés les deux campus à l'est du Coeur métropolitain, sur les communes de Lille et de Villeneuve d'Ascq, issus de la subdivision des facultés (Lille1 / Cité scientifique, Lille2 / droit et santé, Lille3 / Pont de bois- sciences humaines).

A partir des années 80-90, l'enseignement supérieur part notamment à la reconquête du patrimoine industriel au sein de la ville : la faculté de sciences juridiques, politiques et sociales à l'usine Leblan, l'IRA à l'usine Wallaert dans le quartier de Moulins, l'IAE à l'Hospice général dans le Vieux Lille, ou encore Sciences po, rue de Trévise dans le quartier Moulins puis aujourd'hui dans l'ancienne faculté de lettres dans le quartier Saint Michel.

A ce jour, l'offre d'établissements est dense au sein du Coeur métropolitain, dispersée au sein des différents quartiers. Néanmoins, il existe encore des spécialisations de quartier comme à Vauban-Esquermes autour du pôle d'enseignement supérieur de l'Université catholique et de ses grandes écoles qui impactent la vie et le fonctionnement du quartier.

Une forte mobilisation du parc de logement lillois

Lille, place plébiscitée comme ville d'habitation

La ville de Lille est très attractive pour les étudiants. Elle concentre à la fois un grand nombre d'étudiants inscrits dans un établissement mais aussi un grand nombre d'étudiants qui

logent dans la ville. Ainsi, sur les 42 000 étudiants disposant de leur propre logement dans la métropole lilloise, plus de 31 000 le sont à Lille. Le taux de décohabitation des étudiants y est très élevé, soit de 89%, là où il n'atteint que 27% des effectifs à Tourcoing ou 36% à Roubaix (moyenne nationale 68%).

Les quartiers de Vauban-Esquermes, Wazemmes, ou dans une moindre mesure Moulins, ainsi que les secteurs centraux à proximité de République, du Vieux Lille ou des gares, sont fortement mobilisés. Ce faisant, la répartition spatiale des étudiants varie selon leur profil socio-économique. Les étudiants les plus modestes sont moins présents dans les quartiers les plus attractifs. Ils trouvent davantage à se loger en dehors de l'hyper-centre, dans des secteurs plus abordables, au sud, sud-est de la ville. Cette répartition s'explique également en partie par la localisation du parc social du Crous.

Le parc privé diffus, 1er bailleur des étudiants

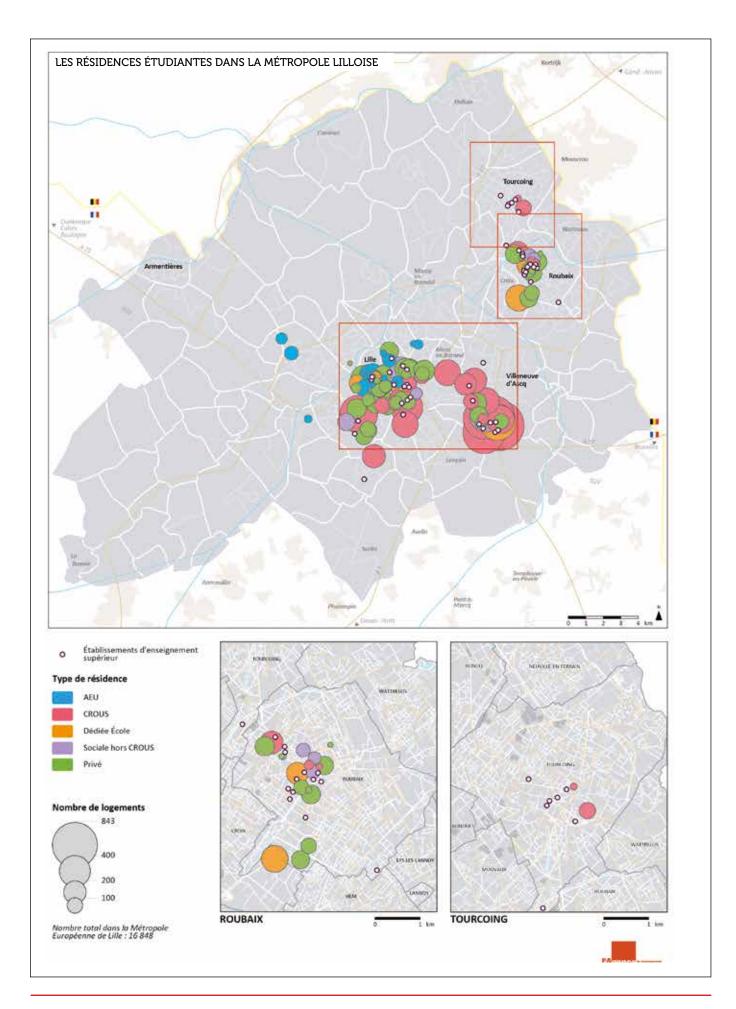
Le parc locatif privé de la métropole lilloise est largement mobilisé par les étudiants. Il accueille 75% des étudiants décohabitants. C'est ainsi 1/3 du parc locatif lillois qui est occupé par un étudiant, ce qui représente 25 400 étudiants. Plus de la moitié des étudiants vivant à Lille logent seul. Ainsi, 56% des T1 de la ville sont occupés par des étudiants, 25% des T2 ; 20% des T3 et 16% des T4 et plus.

La place grandissante de la colocation

La colocation est un mode d'habiter en croissance (+28% entre 2008 et 2013) qui concerne plus de 8 300 des étudiants logeant de façon autonome à Lille, principalement dans les quartiers de Wazemmes, Gambetta et Moulins. Le quartier Vauban, pourtant très prisé par les étudiants, en accueille peu du fait de la forte présence de petites typologies de logement, issue notamment de la division de maisons bourgeoises. En parallèle, d'autres modes d'habiter, tel que le logement partagé (hybride entre la colocation et la résidence), se développent.

Des résidences dédiées plus diffuses

La ville de Lille compte 7 600 places de logement réparties au sein de 63 résidences dédiées aux étudiants. Ces logements relèvent des parcs de logement du Crous, de résidences services privées, ou encore du parc de la FUPL géré par l'AEU, l'Association d'Entraide Universitaire. Les résidences lilloises du Crous, soit un peu moins de 2 000 logements, se situent principalement au sud sud-est de la ville. La ville de Lille accueille 25% de l'offre de logements du Crous de la métropole lilloise, Villeneuve d'Ascq accueillant la majeure partie du parc, soit 62%. Les résidences privées, quant à elles, ont doublées leur capacité d'accueil au sein de la métropole ces 10 dernières années. Si à l'époque 13 des 14 résidences privées se trouvaient à Lille, le périmètre de leur développement s'est étendu (Roubaix, Loos...) tout en cherchant toujours à se développer dans la ville centre.



Un acteur économique et social majeur

Un des premiers employeurs de la région

Les établissements d'enseignement supérieur et de recherche de la métropole emploient plus de 18 500 personnes, l'équivalent de 3,9% des emplois de la métropole lilloise. 47% de ces emplois relèvent des « cadres et fonctions intellectuelles supérieures » (pour un moyenne métropolitaine de 22%).

Un levier économique

L'impact économique de ces établissements représente 3,2 milliards d'euros, dont 1,4 milliards émanent directement des budgets des établissements. Plus des trois quarts des retombées économiques bénéficient à la métropole lilloise. Par exemple, les dépenses induites par les étudiants (logements, alimentation, transports, loisirs...) sont estimées à 626 millions d'euros, permettant la création ou le maintien de 3 520 emplois. La présence de l'enseignement supérieur est également un élément de dynamisme de l'activité économique locale, notamment de la recherche, performante mais qui reste modeste en volume.

Une vie étudiante qui rythme (les temps de) la ville

La présence d'établissements d'enseignement supérieur et des étudiants influent également sur l'identité et l'ambiance de la ville. Les étudiants sont d'abord animateurs de la cité pour être ensuite des ambassadeurs de l'expérience lilloise vécues lors de leurs études.

La période d'études est une phase d'apprentissage de savoirs mais également d'autonomie et de citoyenneté. Les étudiants fréquentent un grand nombre de lieux de socialisation, parmi lesquels les sites de vie nocturnes, les bibliothèques universitaires, les équipements sportifs et culturels, ou encore l'espace public. Sa mobilisation peut d'ailleurs générer des conflits d'usages et nécessitent la prise en compte de l'usager étudiant comme un public à part entière. Cette prise en compte est d'autant plus importante pour préserver la mixité des populations. La présence étudiante marque également l'utilisation des transports ou encore la fréquentation des commerces, dont l'activité de certains dépend exclusivement de leur présence. Enfin, plusieurs temps forts marquants de la vie lilloise sont organisés par des étudiants, c'est le cas par exemple de la distribution du "Chti magazine".

ENJEUX DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA VIE ÉTUDIANTE

- > maintenir l'attractivité du Cœur métropolitain pour les établissements publics et privés d'enseignement supérieur ;
- > veiller sur le patrimoine de l'enseignement supérieur dans un souci de qualité architecturale et d'insertion urbaine, notamment en cas de restructuration et de réhabilitation ;
- » assurer la mixité sociale et se prémunir des conflits d'usages en prenant en compte l'usager étudiant dans la politique de logement, de la fabrique urbaine et de l'aménagement des espaces publics;
- » offrir suffisamment d'espaces d'études et de bibliothèques ouverts sur des plages horaires étendues dans le Cœur métropolitain en travaillant à l'optimisation des temps.

CHIFFRES CLÉS



37 000 emplois dont 15 000 emplois directs



2,4 milliards d'euros dont 1 milliard direct



60% des étudiants inscrits vivent dans le MEL



31 000 étudiants se logent de façon autonom à Lille

Taux de décohabitation : 89%



25% des étudiants décohabitants en colocation



33% du parc locatif occupé par les étudiants



7 600 logements dans le parc dédié



2 000

chambres du Crous, soit 25% de l'offre de la métropole

Pour aller plus loin

- > SMESR
- > SRESRI
- Synthèse du séminaire d'échanges techniques L'Université et la ville ADULM - 2020
- L'impact économique de l'enseignement supérieur et de la recherche dans la métropole lillois, ADULM - 2018
- Le logement des étudiants dans la métropole lilloise, ADULM - 2018
- > Les lieux du savoir, éditions Lepassage - 2014

07.

ESPACE(S) DE VIE

L'amélioration de la qualité des espaces publics est un maillon essentiel du renforcement de l'attractivité des villes et des métropoles. Ils sont, en effet, les meilleurs ambassadeurs du territoire et sont les vecteurs de la cohésion métropolitaine. Ils constituent également les espaces communs et fédérateurs de la vie collective, où se joue en grande partie le sentiment d'appartenance, à la ville comme à la métropole, voire à la société. De leur qualité dépendent à la fois celles du cadre de vie, de l'environnement et du lien social. Différentes évolutions et attentes émergent et s'imposent aujourd'hui, matérialisées dans de nouveaux modes de conception et de mise en oeuvre des espaces publics ou dans des lieux porteurs de changement.

Requalifier et réenchanter l'espace public

Le Cœur métropolitain se doit d'être un lieu, où l'espace public, dans son ensemble (places de quartier, espaces métropolitains, rues, voirie, parcs et jardins...), offre une haute qualité d'usage pour tous, habitants comme visiteurs.

Il concentre en effet énormément d'usages différents, à la fois quotidiens et exceptionnels, caractéristiques des centres urbains denses et de la vie urbaine en général. En tant que haut lieu touristique, vitrine commerciale, culturelle et admi-

nistrative à l'échelle métropolitaine et régionale, la valorisation de l'espace public est un levier essentiel du renforcement de l'identité et de la lisibilité du Cœur métropolitain.

Au cours de ces dernières décennies, différents espaces publics structurants du Cœur métropolitain ont fait l'objet de requalification et d'aménagement visant à en améliorer la qualité. Un grand nombre d'espaces publics métropolitains, soit des lieux qui, par l'intensité de leur fréquentation, leur capacité à supporter des usages de grande ampleur et leur localisation symboliquement importante, ont ainsi été requa-

LES GRANDES TRANSFORMATIONS DES ESPACES PUBLICS DU CŒUR MÉTROPOLITAIN

201 NTAST	FAI	2009 EUROPE XXL	2006 BOMBAYSER DE LILLE	2004 LILLE uropéenne la culture	Capitale Eu de	c		1995 EURALILLE re inauguration	Premièr		
р		2009 RHD: Réalisation du Jardin d'eau Saint Sauveur: Ouverture du arvis de la gare	JB Lebas		2003 i du Wault	Quai	1999 rvis de Lille Grand Palais		1989 Grand Place : Suppression du king en surface construction du king souterrain	St parki et co parki	1974 Premier plan de circulation Piétonnisation du secteur de la rue de Béthune
20 raison ois hab	ncontre Liv	La Grar devient		2004 isation de la des Buisses nénagement e Faidherbe de l'Europe	Réali Place Réam de la rui	2001 ation de la des Buisses		1995 ilson de la place nçois Mitterand rmation du Parc Gambetta	Livra Fra	1983 des stations de métro de Lille, mes,Gambetta, ique, Rihour et Lille flandres	Wazemn

lifiés ou créés. Il n'est donc pas surprenant, que ces grands projets d'espace public construisant l'image métropolitaine, tant pour ses habitants que pour les visiteurs, soient fortement liés à la vie événementielle de la métropole, rythmée ces dernières années par des événements culturels et festifs d'envergure nationale, voire internationale (voir frise ci-dessous). C'est le cas de la rue de Faidherbe réaménagée en 2004 à l'occasion de la Capitale Européenne de la Culture et qui est, aujourd'hui, régulièrement le lieu d'événements comme les parades de Lille 3000.

Parallèlement, certains espaces publics de proximité et du quotidien ont été requalifiés et créés comme la place Ferning dans le quartier de Moulins, la place des Artisans en vis à vis de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat ou encore au sein d'opérations d'aménagement singulières comme le Bois habité (Euralille 2), Euratechnologies ou Arras-Europe.

Favoriser une approche commune

L'enjeu est aujourd'hui de poursuivre et d'amplifier cette requalification de l'espace public dans le Cœur métropolitain en s'appuyant simultanément sur les lieux d'envergure métropolitaine et sur les lieux de proximité et du quotidien. Cette approche commune de l'espace public doit permettre de garantir les continuités au sein de la ville et, à terme, sa lisibilité.

Par approche commune, il s'agit également d'aborder tout espace, qu'il soit espace métropolitain ou place de quartier, avec le même souci du confort et des usages.

Enfin, des marqueurs, permettant de créer un vocabulaire commun de l'espace public, s'avèrent également nécessaires pour créer une lisibilité de l'espace urbain. Déclinés à l'échelle des quartiers mais également à l'échelle du Cœur métropolitain, ces "communs", matérialisés tout autant dans le choix du mobilier que des plantations, participent à l'identité du territoire tout entier.

Au travers de cette approche multiscalaire, divers chantiers ont été identifiés :

- > la mise en réseau d'espaces verts permettant de relier le Cœur métropolitain aux espaces naturels métropolitains ;
- > la présence de l'eau et l'aménagement des bords de la Deûle, comme espace paysager fédérateur et emblématique de la métropole ;
- > la transformation de la ceinture périphérique, aujourd'hui lieu de grandes coupures urbaines et espace interstitiel concentrant les enjeux de demain;
- > l'aménagement d'espaces du quotidien accompagnant la mise en valeur d'usages existants et de parcours au sein du territoire de projets.

2020 CMD 2020	2019 ELDORADO		2015 RENAISSANCE	L2 ric
	Réaménagment du secteur des Urbanistes et de la rue du P. Mauroy Livraison du cour Jean Francois Cail à Fives Cail Limitation à 30 km/h au sein des quartiers 2018 Réalisation du projet Euraflandres	2017 Réaménagement de la citadelle Espaces publics Porte de Valenciennes	2015 novation des du Vieux Lille 2016 Mise en place du nouveau plan de	
	Réaménagement des rues Jules Guesde et Sarrazin Gestion transitoire à Fives Cail et Saint Sauveur		circulation Parc des Dondaines réaménagé	12 du bité

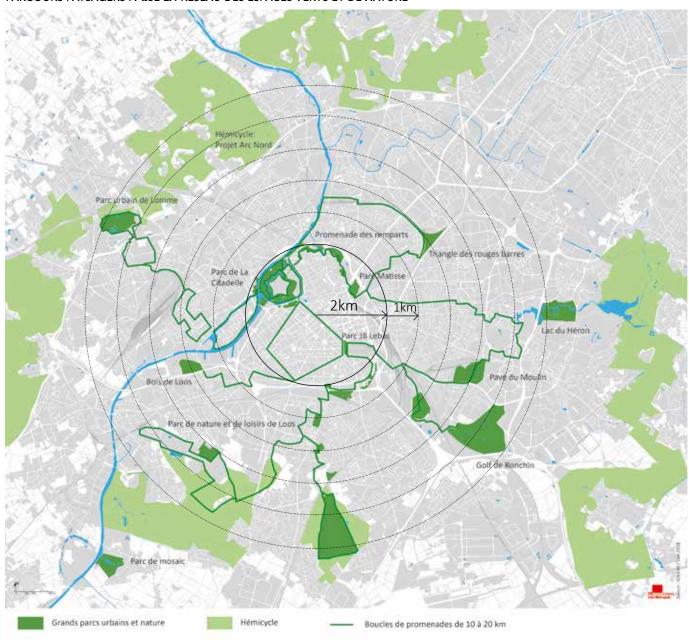
Renforcer les liaisons entre les espaces verts à toutes les échelles

Afin d'amplifier l'accès aux espaces verts depuis le cœur urbain dense et de renforcer les liens entre l'espace urbanisé et son territoire géographique, la consolidation de parcours paysagers, prenant appui sur la trame verte et bleue, se révèle être un levier d'action capital pour la qualité de vie proposé au sein du Cœur Métropolitain.

Mis en réseau, l'ensemble de ces espaces de nature différentes (espaces naturels, grands parcs existants, hémicycles en construction...) forme une armature paysagère qui rayonne bien au-delà du Cœur métropolitain. Celle-ci représente une offre importante d'espaces de nature facilement accessibles depuis le Cœur métropolitain mais également depuis les territoires voisins.

En effet, ces parcours paysagers tirent partie d'une spécificité du territoire métropolitain, à savoir une forte proximité avec les espaces ouverts, constitués en grande partie par les espaces agricoles et des distances à parcourir totalement compatibles avec les modes actifs. Ainsi, dans un rayon de 7 km depuis le centre de Lille intra-muros, soit 1h30 à pied ou 30 minutes en vélo, l'ensemble des grands parcs peuvent être atteints, dessinant des boucles de promenade d'environ 10 à 20 kilomètres.

PARCOURS PAYSAGERS : MISE EN RÉSEAU DES ESPACES VERTS ET DE NATURE



Faire de la Deûle un espace public métropolitain

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.

Certes, 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, l'aménagement du secteur « Rives de la Haute-Deûle », ou avec le réaménagement du parc de la Citadelle et du quai de Wault Des projets en cours, comme celui de l'aménagement du bras mort de la Basse Deûle et celui de la réhabilitation de l'usine élévatoire, s'inscrivent également dans cette dynamique. Aujourd'hui, la reconquête de ce paysage de rivières et de 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.

L'attractivité résidentielle et la qualité du cadre de vie s'appuyant sur l'eau, nombreuses sont les villes qui se sont appuyées sur l'eau afin d'en faire un atout et un élément majeur de la qualité de leur cadre de vie, notamment par la reconquête des berges. L'eau et les bords de la Deûle, que ce soit au niveau de la Citadelle ou sur l'ensemble du linéaire du canal urbain, constituent un espace paysager fédérateur et emblématique de la métropole encore sous exploité.

Il s'agit d'un axe de travail très important pour le renforcement du Cœur métropolitain et la métropole lilloise en général, notamment en lien avec le développement très dynamique engagé au bord de la Deûle sur les communes situées au nord de la citadelle (Saint André, La Madeleine, Marquette-lez-Lille et Wambrechies).

Développer les modes doux en bord d'eau

Une revalorisation conséquente des espaces le long de la Deûle permettrait d'améliorer le réseau de promenades et des voies douces, de mieux relier l'offre sportive et culturelle par des parcours agréables, mais également de connecter le Cœur métropolitain aux espaces naturels et paysagers métropolitains. En effet, cette voie d'eau constitue une porte d'entrée essentielle aux espaces de nature situés au nord et au sud du Cœur métropolitain. En outre, les franchissements, essentiels pour la continuité et le confort des parcours en modes doux, constituent un levier d'aménagement essentiel pour favoriser l'appropriation des bords à voies d'eau et l'implantation de nouveaux usages et projets. Ceux-ci doivent par ailleurs être questionnés dans le cadre du passage à grand gabarit du canal dans les années à venir.

Saisir l'occasion des opérations d'aménagement pour reconnecter la ville à l'eau

Aujourd'hui de nombreux projets d'aménagement, situés le long de la voie d'eau s'achèvent, se réalisent ou sont actuellement en cours d'étude et de définition. Si ces projets répondent aux objectifs de développer des usages multiples sur les rives et d'améliorer leurs accès en créant de nouveaux quartiers multifonctionnels et des espaces publics orientés vers l'eau, d'autres opérations se sont avérées par le passé moins vertueuses.

Il apparait indispensable d'articuler plus solidement les différents projets et dynamiques en cours, ce qui est actuellement à l'œuvre dans les démarches "Bords de Deûle" et "Schéma directeur Euralille à la Deûle". Dans ce contexte, il parait également crucial de développer une stratégie d'aménagement globale à court, moyen et long terme sur l'ensemble du linéaire afin d'en garantir la cohérence, la mixité des fonctions mais également la qualité architecturale, urbaine et paysagère et son envergure métropolitaine.



L'Esplanade de la Citadelle suite à son réaménagement (2019) © ADULM



Promenade le long de la Deûle au niveau du port de Lille © ADULM



Lyon : réaménagement des berges du Rhône (2009)



Gand : les bords de Lys



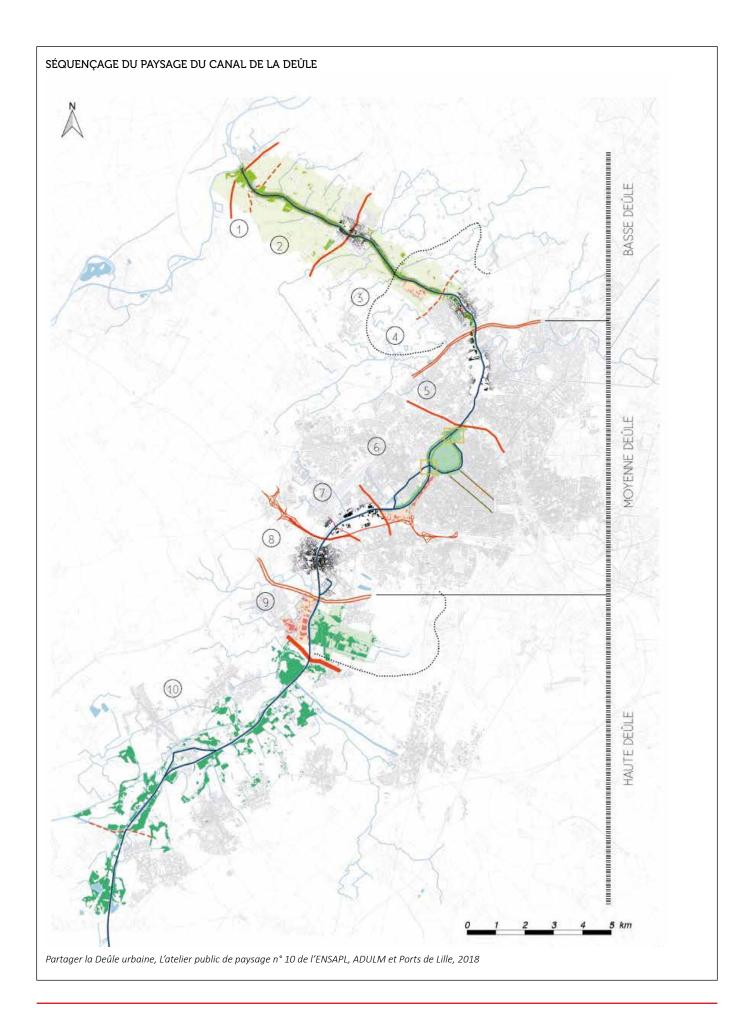
Bordeaux : Miroir d'eau au bord de la Garonne (2015) © AURBA



Un ancien cargo reconverti en bassin flottant à Berlin (2004) © Markus Nass



Courtrai : le Collegebrug et l'espace public au bord de la Lys (2009)



La ceinture périphérique : passer d'un espace de coupure à un espace de couture urbaine

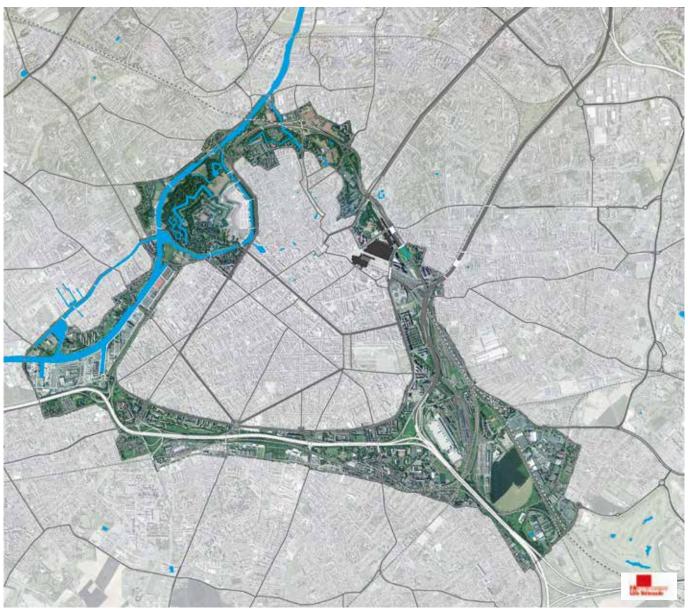
Entre la partie intra-muros de la ville de Lille et ses faubourgs, en rives des grandes infrastructures autoroutières et ferroviaires, se dessine un espace interstitiel qui représente à la fois une zone de flux majeurs de transit, une zone de rupture au sein du tissu urbain, mais également un secteur de développement des grands projets urbains et métropolitains.

Cet espace constitue le lieu de convergence de nombreux enjeux de demain pour le Cœur métropolitain, car il concentre les nuisances, qu'elles soient acoustiques et relatives à la qualité de l'air, mais il représente également un potentiel en termes de continuités paysagères à l'échelle de ce territoire.

Les enjeux, liés au développement de la ceinture périphérique révèlent les différentes échelles que cet espace convoque (métropolitaine, territoire de projets, interquartier, traversée):

- > Révéler l'envergure du Cœur métropolitain pour qu'il soit perçu et pratiqué « à taille réelle » ;
- > Mettre en œuvre une logique de « coutures » urbaines pour une meilleure insertion des grandes infrastructures, en anticipant leur métamorphose ;
- > Renforcer les liens entre les quartiers de Lille « intra-muros » et les quartiers voisins ;
- > Rendre les continuités perceptibles et qualitatives.

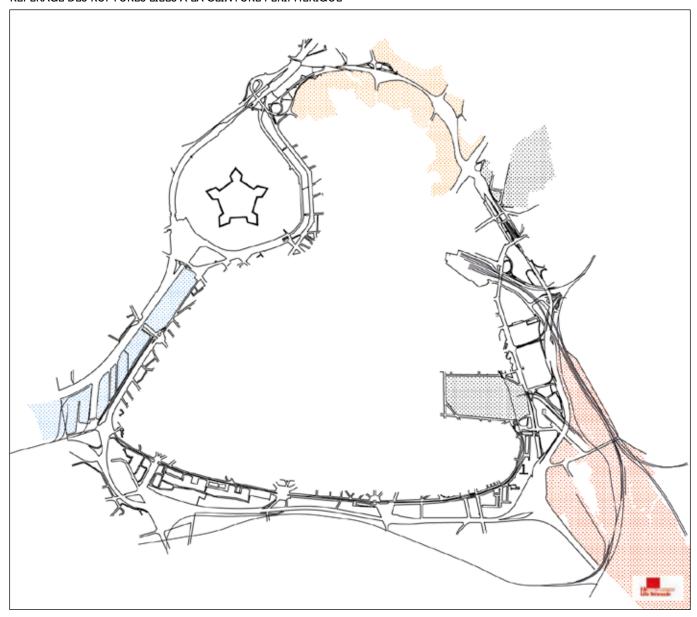
LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE





Repérage d'une porte d'entrée ou espace de transit(ion) en devenir_ Séquence Porte des Postes - Porte d'Arras

REPÉRAGE DES RUPTURES LIÉES À LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE



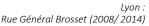
Les espaces publics du quotidien : un potentiel à révéler

Si le tissu urbain du Cœur métropolitain est jalonné d'espaces libres en lien direct avec le maillage viaire, ce potentiel est aujourd'hui sous-exploité en termes d'usages et d'aménités. Ces espaces libres sont pourtant insérés au cœur des quartiers et positionnés pour la plupart sur des axes structurants (ex: la rue Solférino). Ils sont cependant, pour une grande majorité, dévolus en grande partie à la voiture (stationnement, voies) et ressemblent plus à des carrefours ou des parkings qu'à des lieux de pause ou de promenade. Ces espaces de proximité, que nous nommons espaces du quotidien, n'en sont pas moins indispensables pour l'ensemble des habitants et des visiteurs qui parcourt le Cœur métropolitain chaque jour. Ils rayonnent à une échelle bien plus large que celle des quartiers dans lesquels ils s'insèrent et participent, en complémentarité des espaces publics dits métropolitains, à l'attractivité de la métropole.

D'autres métropoles françaises se sont saisies de cet enjeu, comme Lyon, Bordeaux et Nantes, qui poursuivent la requalification de leurs espaces publics dans une approche globale. Ces aménagements de places de proximité et du quotidien représentent une des clés d'amélioration de leur cadre de vie depuis 20 ans.



La place de Ferning, située porte de Douai, ancienne aire dédiée au stationnement, constitue aujourd'hui une des places quotidiennes du Cœur métropolitain accueillant des usages divers et permettant la rencontre. © ADULM







Bordeaux : Place du Maucaillou (2013 / 2016)



Nantes : Place du Lieutenant Jehenne (2008 / 2015)

PROPOSITIONS

MÉTHODOLOGIE:

L'analyse réalisée par l'ADULM s'appuie sur la morphologie du tissu urbain et la toponymie. Ce sont donc des lieux :

- où l'espace libre est bordé par le bâti et constitue un élargissement de la trame viaire ;
- qui sont repérés et nommés « place ».

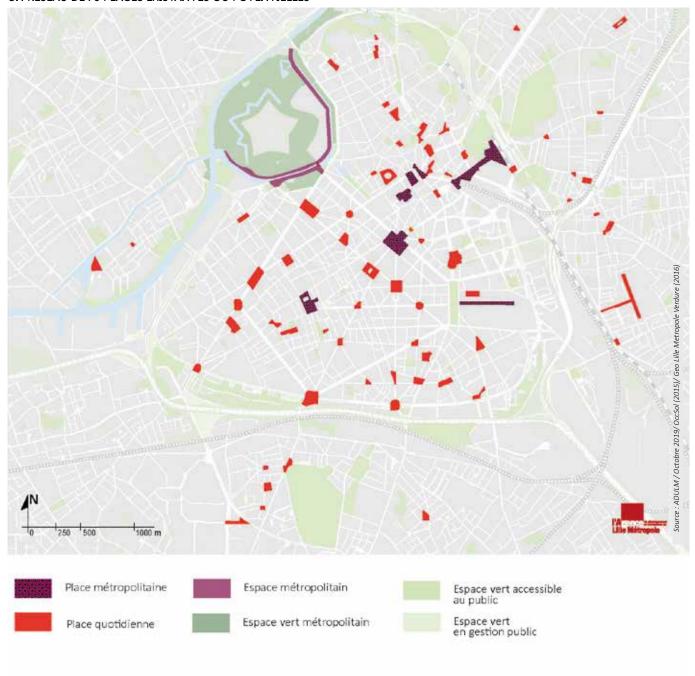
A ces lieux s'ajoutent les espaces publics, qui font objet d'un projet d'aménagement visant la création d'une place (Saint-Saveur, Fives Cail, quartiers du Moulins dans le cadre du PNRQAD).

Mettre en valeur un réseau de places

Valoriser un réseau de places par la requalification d'un grand nombre d'espaces déjà intégrés dans les quartiers, pourrait devenir un atout important du cadre de vie du Cœur métropolitain et permettrait de mettre en valeur des parcours inter-quartiers.

Il existe au sein du territoire un maillage assez fin d'espaces publics, pour la plupart nommés places, mais qui n'en possèdent pourtant pas les caractéristiques. Aujourd'hui, seule une faible partie des 70 places repérées bénéficie d'un aménagement favorable au piéton et aux différents usages. Transformées, elles pourraient également constituer un réseau d'espaces de respiration et d'îlots de fraicheur insérés dans le tissu urbain dense afin de compléter la trame d'espaces verts existante (parcs et jardins).

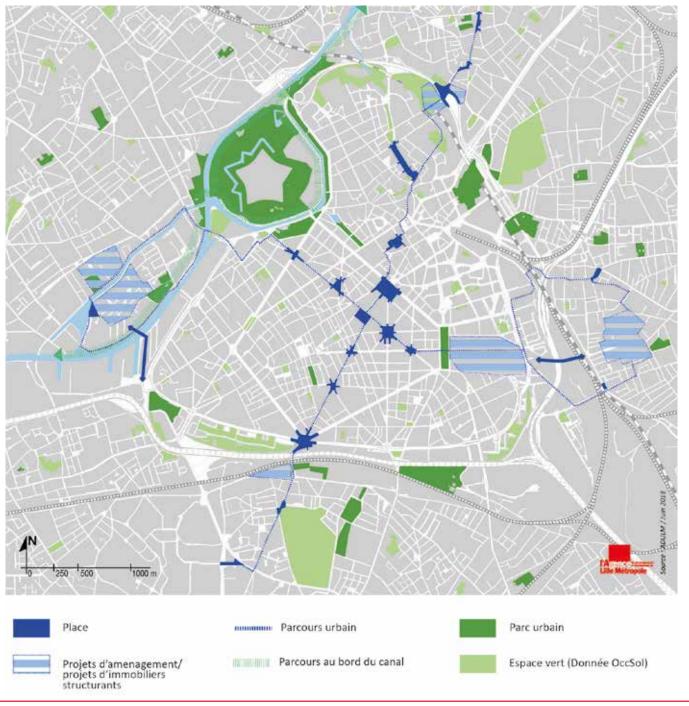
UN RÉSEAU DE 70 PLACES EXISTANTES OU POTENTIELLES



Identifier des parcours urbains structurants

Afin de rendre lisibles et accessibles les nouveaux quartiers et polarités en développement, des parcours urbains structurants, pourraient se déployer du nord au sud et d'est en ouest. Ceux-ci permettraient également de mettre en réseau les lieux patrimoniaux et porteurs d'usages existants, et de révéler ainsi ces espaces publics du quotidien.

PARCOURS STRUCTURANTS NORD-SUD, EST-OUEST





Place Philippe Lebon © ADULM



Hypothèse du réaménagement de la place Philippe Lebon © ADULM, Nicolas Liefooghe

De nouveaus enjeux pour la qualité des espaces publics

Usuellement, la qualité d'un espace public est mesurée par les pratiques diverses, permises par les aménagements. Elle est donc déterminée par sa capacité d'accueil et son ergonomie, permettant l'accessibilité à tous, un certain degré de confort et l'évitement des conflits d'usages.

La qualité du sol, sujet qui parait très simple mais néanmoins plus complexe à mettre en œuvre qu'il n'y parait, constitue un enjeu primordial pour la qualité des espaces publics et un point de convergence de nombreuses compétences et contraintes techniques.

De nouveaux enjeux questionnent aujourd'hui le sol de nos espaces urbains de manière importante et notamment au regard des enjeux environnementaux, liés au climat, à la qualité de l'air et à la biodiversité, auxquels les villes et les métropoles doivent faire face. La répartition modale et la présence de l'eau et du végétal au sein des espaces publics traduisent de manière concrète la nécessaire adaptation des espaces publics.

Ces dernières années, une approche renouvelée de l'espace public émerge au travers de projets, portés à la fois par les collectivités et les aménageurs, mais également par des collectifs de citoyens dans la lignée de l'« urbanisme tactique ». Ces divers projets et/ou initiatives donnent une place plus importante à l'expérimentation et à l'usager, remettant en première ligne l'adage « la qualité ne se décrète pas, elle se construit ».

Mieux partager l'espace public : la gestion du stationnement

Favoriser la coexistence de différents modes de déplacement est un enjeu essentiel, à la fois pour mieux partager l'espace public, et pour mieux organiser la mobilité aussi bien à l'échelle du Cœur métropolitain que de la métropole. Malgré les divers aménagements (piétonisation du secteur de la rue Béthune (1974), suppression des parkings en surface sur la Grande Place (1989) et au niveau du Parc Lebas (2006), ou encore interdiction du stationnement dans certaines rues de l'hypercentre), et les diverses politiques de déplacement volontaristes mises en œuvre ces dernières années dans la ville de Lille, déclinaisons du plan de déplacements urbains (PDU) 2010-2020 de la Métropole européenne (plan de déplacement Ville de Lille (2017), mise en place de la zone 30 dans la plupart des rues lilloises (2019)), la place de l'automobile dans le Cœur métropolitain reste toujours très importante et les efforts pour l'apaiser sont à poursuivre et multiplier.

Dans l'objectif de réduire les flux de véhicules au profit des modes doux et d'autres usages, la stratégie de stationnement représente un levier central au regard d'autres enjeux : les continuités de l'espace public et de la qualité du sol et, surtout, de la qualité environnementale et sanitaire.



Sur la rue Gambetta, artère commerciale importante du centre de Lille, le stationnement autorisé sur les trottoirs limite la place et l'accessibilité pour tous les piétons et usagers © ADULM

Etat des lieux du stationnement

La situation actuelle interroge particulièrement trois aspects de la stratégie de stationnement : la localisation, l'ampleur de l'offre et les règles qui s'appliquent (différenciation résident et autres usagers, temporalité, tarification).

Si la majorité des rues et des places du Cœur métropolitain est toujours constituée de voies de circulation et de stationnement, les réglementations du plan de stationnement payant ne couvrent pratiquement que la partie nord de Lille intra-muros, soit l'hypercentre et notamment le Vieux-Lille.

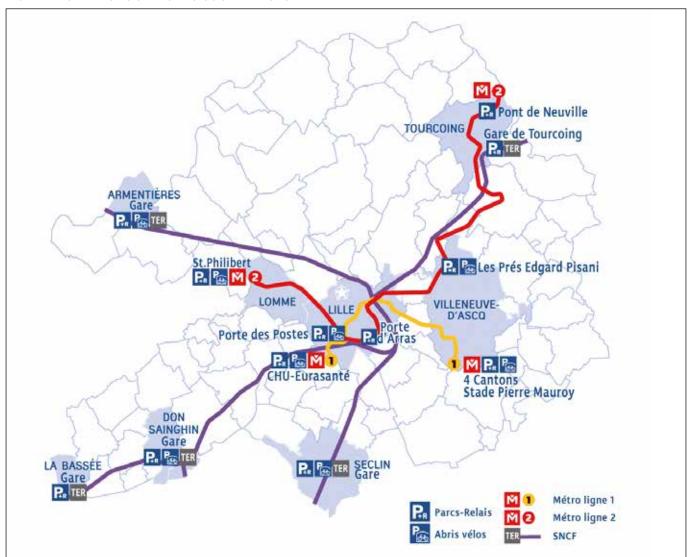
En parallèle, la majorité des parkings souterrains ou en silo du Cœur métropolitain se situent à l'intérieur et aux abords immédiats de l'hyper-centre, représentant une grande offre de places de stationnement. Les stationnements en ouvrage situés sur le secteur d'Euralille, les plus importants de la ville de Lille, jouent un rôle tout particulier puisque liés au fonctionnement du pôle multimodal Euraflandres.

La combinaison de ces différentes facteurs n'incite pas suffisamment à utiliser d'autres moyens de déplacement que la voiture, que ce soit pour les visiteurs et pour les habitants, et entrave une diminution plus conséquente des flux de véhicules dans le Cœur métropolitain.

Les parkings relais sont aujourd'hui au cœur de la réflexion métropolitaine, menée par la MEL (12 Parkings-Relais soit 5 005 places de parkings.) Sur le territoire même du cœur métropolitain, ils sont au nombre de trois (Porte de Postes : 90 ; Porte d'Arras : 100 et CHU-Eurasanté : 250) et comptabilisent au total 440 places de stationnement. Cependant, ces derniers ne sont pas toujours assez identifiables et capacitaires pour certains.

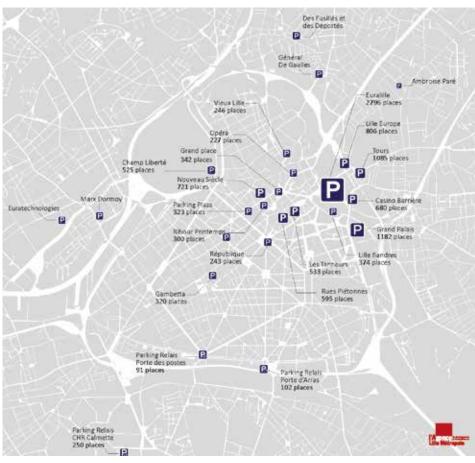
Pour le Cœur métropolitain particulièrement, la gestion du stationnement se joue à plusieurs échelles : métropolitaine, intercommunale et locale. L'articulation de ces trois échelles de réflexion est primordiale pour permettre un meilleur équilibre entre voitures et modes de transports doux et atteindre un haut niveau de service.

LES PARKING-RELAIS AU SERVICE DU CŒUR MÉTROPOLITAIN





LES PARKINGS PUBLICS DU CŒUR MÉTROPOLITAIN



Créer des espaces publics bio-climatiques

Développer un cadre de vie respectueux des ressources du territoire et de la biodiversité, adapté au défi du changement climatique et favorable à la santé, est un enjeu majeur qui nécessite de revisiter la manière d'aménager l'espace public. Une amplification de la nature dans les quartiers denses du Cœur métropolitain peut passer par la reconfiguration de ses espaces publics, qui sont majoritairement caractérisés par leur minéralité.

En partant d'une approche écosystémique, la reconquête d'un sol perméable, poreux et fertile, apparait comme une clé pour intégrer l'eau, la faune et la flore au cœur de la ville, tout en accueillant des usages et la vie urbaine. Les espaces publics de quartiers, tels que le Bois habité ou les Rives de la Haute-Deûle, constituent en ce sens des projets de référence en terme d'excellence environnementale sur la métropole.

Cette approche, de plus en plus développée par les concepteurs du paysage et de l'urbain, met au cœur de la réflexion sur les espaces publics la notion de « sol vivant ». Celui-ci, comme capteur et rétenteur de l'eau, permet une biodiversité augmentée et la diminution des températures à travers de l'évapotranspiration. Dans un tissu urbain dense, la conversion de sols asphaltés constitue donc souvent le préalable à la création d'îlots de fraîcheur pour agir contre le stress thermique. Ces espaces de respiration doivent permettre une variété d'usages de plein air (pause, sport, mobilités actives...), dans une ambiance agréable, protégés par la canopée.

La création d'espaces publics bio-climatiques repose sur trois principes d'aménagement :

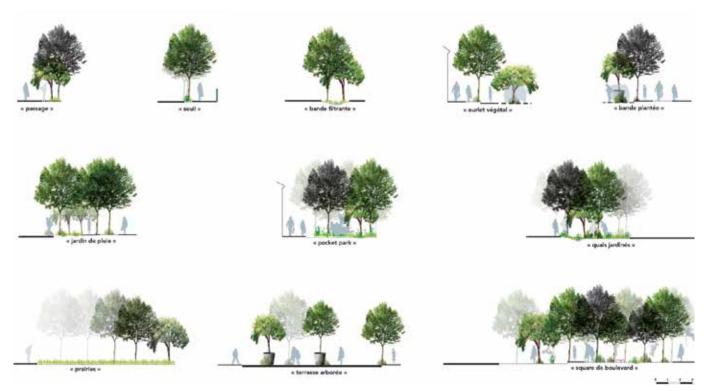
- **1. Désimperméabiliser et restaurer le sol** : privilégier la présence de sols poreux et fertiles ;
- **2. Respecter le cycle d'eau** : créer des continuités hydrauliques et organiser la rétention d'eau ;
- **3. Végétaliser** : augmenter la présence d'arbres et de plantes pour retrouver l'ombre, rafraîchir et purifier l'air.

Réaménager les espaces publics du Cœur métropolitain en respectant ces principes répond, à la fois aux grands enjeux environnementaux et à une forte attente des citoyens qui expriment leur souhait d'une meilleure qualité de vie en ville, et d'une offre d'espaces de respiration et de recréation renforcée.

Les projets du Budget Participatif 2018/2019 témoignent de l'intérêt pour valoriser les espaces publics du quotidien et de proximité. Un grand nombre d'espaces, places et rues, peut ainsi être transformé en "pocket-parcs" ou en rues "vertes" afin de compléter l'ensemble des parcs et jardins existants, et de contribuer ainsi à leur mise en réseau.

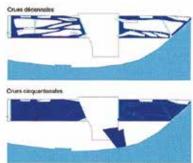
Autant les aménagements importants du parc de la Citadelle (2009-2019) ont permis d'enrichir la biodiversité et de développer les différents usages au sein de ce grand espace vert (110 ha), autant les qualités potentielles de certains parcs et jardins du Cœur métropolitain restent à révéler.

En parallèle, d'autres types d'espaces verts comme les jardins communautaires ou partagés, gérés collectivement par les habitants, voient de plus en plus le jour et contribuent également à l'intégration de la nature en ville.



Un panel de stratégie développé pour intégrer plus de nature sur les boulevards, rue et places de Bordeaux : les solutions diffèrent sur le degré de perméabilité, le nivellement du sol et l'effeuillage, la végétation (stratifiée, évolutive, voire mobile) et les usages (cheminements, loisirs, repos etc.) © A'Urba





Code source : Parc «machine hydraulique»

Le parc de Boulogne-Billancourt : Espace public bioclimatique par excellence, il est à la fois parc inondable, réservoir d'eaux pluviales de l'ensemble du quartier des Rives de Seine, un espace de fraîcheur de 7 ha au cœur de la ville et un parc où l'usager peut profiter des variations liées aux niveaux d'eau © Agence TER





Jardin des Fissures à Aubervilliers (2010) : Auparavant site d'une usine de savon, cette friche industrielle, abandonnée pendant vingt ans, est transformée

en espace végétalisé en désasphaltant le sol. Le dessin du jardin reprend le plan de l'ancienne usine évoquant ainsi le passé du lieu © Jean Paul Ganem

Expérimenter avec la participation d'usagers et d'habitants

La désignation de Lille Métropole comme « Capitale Mondiale du Design 2020 » et la mobilisation collective autour de ce projet constituent une opportunité pour mener des initiatives créatives et originales sur l'espace public de la métropole lilloise.

En appliquant des modes opératoires innovants, qui s'apparentent à l'urbanisme tactique, des interventions concrètes peuvent voir le jour à court terme. 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 le citoyen et l'usager au cœur du projet, soit en l'incluant dans la phase d'élaboration et de décision, soit en étant à l'origine de l'initiative.

Cette démarche inclusive bouscule les modes de faire "traditionnels" en proposant des aménagements favorisant la créativité et le bien-être. L'expérimentation peut donner ainsi des orientations importantes en vue d'un aménagement pérenne du lieu et le rendre ainsi plus pertinent au regard des usages et de son appropriation future.

Dans cet esprit, une série de **"tactiques" ou pistes d'actions**, pour réinvestir l'espace urbain en général et l'espace public en particulier ont été identifiées :

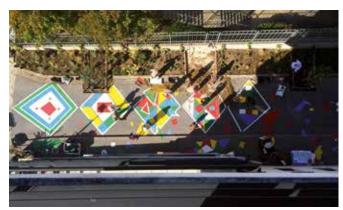
- 1. Cohabiter : favoriser la cohabitation et le vivre-ensemble dans un espace public pacifié, répondant à la multiplicité des besoins et des usages et créer des solutions pour répondre aux conflits d'usage ;
- **2. Superposer de nouveaux usages** : redonner vie à un délaissé urbain en permettant aux citoyens de se le réapproprier, multiplier le potentiel du lieu ;
- 3. Occuper temporairement : mettre en place des événements et installations temporaires pour favoriser le lien social et attirer l'attention sur un usage de l'espace public, mettre à profit le temps;
- 4. Créer des ambiances : travailler sur les ambiances urbaines afin de garantir la sécurité et le confort des habitants, mais également de contribuer à une image positive de la ville ;
- **5. Mettre en scène** : faire redécouvrir des lieux parfois délaissés, des commerces et des services moins fréquentés en créant des situations étonnantes dans la ville ;
- **6. Relier** : optimiser les liens entre les espaces pour favoriser les déplacements des piétons et vélos et rendre accessibles certains terrains enclavés ;
- **7. Ludifier** : proposer des installations sportives et ludiques fondamentales pour le développement physique, intellectuel, social et favorisant également le bien-être et la rencontre ;
- **8. Végétaliser**: amplifier la présence du végétal au cœur de la ville sur tous types d'espaces: toitures, façades. Désasphalter le sol pour le rendre perméable et permettre les plantations, créer des espaces verts productifs et, ainsi, favoriser la biodiversité.

Issu du POC Book Collectvités élaboré par l'Agence et le comité d'organisation Lille Métropole 2020, Capitale Mondiale du Design, Juin 2018









L'allée des Vignerons à Courbevoie (2015) : Cette ruelle asphaltée a été transformée en promenade plantée en un week-end au travers d'une action participative avec les habitants. Le projet s'inscrit dans la stratégie de valorisation paysagère et urbaine de la ville de Courbevoie. © Coloco



Test de nouveau mobilier sur la place des Buisses, dans le cadre du projet Euraflandres, 2018 © MEL



Saint Etienne : aménagement temporaire de la Place du Géant avec la participation des habitants



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



Piétonisation test de l'avenue Anspach à Bruxelles, préfiguration du projet de réamenagement



Installation "hors norme" sur un terrain de jeu à Stockholm © ADULM

ENJEUX POUR LES ESPACES DE VIE

Développer une approche multiscalaire pour révéler des lieux porteurs de transformation

- mettre en réseau les différents espaces verts par des parcours paysagers, reliant le Cœur métropolitain aux espaces naturels métropolitains;
- prévéler la présence de l'eau et l'aménagement des bords de la Deûle, comme espace paysager fédérateur et emblématique de la métropole;
- transformer la ceinture périphérique, aujourd'hui lieu de grandes coupures urbaines, et espace interstitiel concentrant les enjeux de demain ;
- > aménager les espaces du quotidien accompagnant la mise en valeur d'usages existants et de parcours.

Offrir une qualité d'usage dans les espaces publics métropolitains et quotidiens pour les habitants et les visiteurs

- public grâce à une approche commune ;
- > améliorer la capacité d'accueil des espaces publics, notamment l'ergonomie et le confort (qualité du sol, bancs, sanitaires, jeux, terrasses...), en permettant la pratique d'usages divers et nouveaux;
- développer le potentiel bioclimatique des espaces publics (présence du végétal, gestion de l'eau);
- aménager l'espace public favorable des modes actifs (vélo, marche) au travers d'une répartition modale adaptée et en développant des parcours urbains.

Améliorer l'accessibilité du Cœur métropolitain par ses différentes portes d'entrées

- > réorganiser le stationnement dans l'hyper-centre en lien avec les parking relais de la métropole ;
- > renforcer les liens entre Lille intra-muros et les quartiers voisins pour les modes doux, travailler sur les coupures urbaines ;
- » améliorer l'accès en transport en commun du Cœur métropolitain.

Temporalité

- intégrer le transitoire dans la conception et la mise en œuvre de l'espace public : événementiel, immobilier léger de l'économie éphémère (food truck et triporteur mobile, container provisoire, kiosque, les petits mobiliers conviviaux ou jardinières...);
- > permettre la piétonisation temporaire de certaines rues ou places selon le rythme de la ville (pendant le week-end, l'été...);
- inclure le temporaire et l'expérimentation dans les façons d'aménager l'espace public pour pouvoir tester l'appropriation par les usagers.

Pour aller plus loin

- > Le design dans l'espace public, RU Hors-Série n° 67 2019, p. 65, Annabelle Maze ADULM
- > Capitale Mondiale du Design POC Book collectivités, Comité d'organisation Lille Métropole 2020, 2018
- > Les cahiers des ateliers des espaces publics de Lille Métropole (n° 1 à 8), ADULM 2017
- > Espaces publics métropolitains, ADULM 2016
- Cadre de vie et attractivité Retour d'expériences, défis et axes de progrès pour la métropole, ADULM, Septembre 2018
- > Partager la Deûle urbaine, L'atelier public de paysage n° 10 de l'ENSAPL, ADULM et Ports de Lille, 2018
- 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





Centre Europe Azur 323 avenue du Président Hoover 59000 Lille +33 (0)3 20 63 33 50 agence@adu-lille-metropole.org

