

JUIN 2022



TERRITOIRE DE PROJETS CŒUR MÉTROPOLITAIN

FOCUS | Ceinture périphérique et portes urbaines

SOMMAIRE

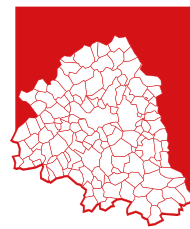
1	FOCUS SUR LE TERRITOIRE DE PROJETS CŒUR MÉTROPOLITAIN	5
	1.1. Rappel des enjeux	7
	1.2. Une étude "Focus"	7
2	LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE ET LES PORTES URBAINES	11
	2.1. La ceinture périphérique hier, aujourd'hui et demain	13
	2.2. Les portes urbaines	18
3	COMPRENDRE LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DANS LE CŒUR MÉTROPOLITAIN	21
	3.1. Porte d'accès principale de la métropole	23
	3.2. Méthode: exploitation de l'enquête ménage déplacement	24
	3.3. Les déplacements du territoire lillois au sein de la métropole.....	25
	3.4. Le transport en commun : un mode de déplacement clé entre la couronne et l'intramuros.....	30
	3.5. L'automobile : des comportements automobilistes identiques sur l'ensemble du périmètre	33
	3.6. La marche : une grande disparité dans la pratique entre la couronne et l'intramuros	36
	3.7. Le vélo : une faible pratique du vélo de la couronne à l'intramuros	38
	3.8. Les portes urbaines, des espaces clé pour le développement d'une mobilité active.....	45
4	L' AMÉNAGEMENT DE LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE.....	46
	4.1. Caractéristiques physiques de la ceinture périphérique.....	47
	4.2. Un espace défini par quatre grands paysages	53
	4.3. Les dix séquences urbaines : état des lieux, enjeux et évolutions potentielles	63
5	CE QUI SE FAIT AILLEURS.....	108
	5.1. Stratégies à l'échelle de la ceinture périphérique.....	109
	5.2. Interventions d'envergure dans des situations de coupure urbaine	114
	5.3. Interventions mesurées dans des situations de coupure urbaine	122
	BIBLIOGRAPHIE.....	126

Directeur de publication : **Didier DECOUIGNY**
Responsables de l'étude : **Juliane SCHULZ, Mariette CANNARD**
Contributeurs : **Camille BARET, Juliette NAUD**
Impression : **AD Concept**
Crédit photo couverture : **©MEL 2021 / Traitement ADULM**



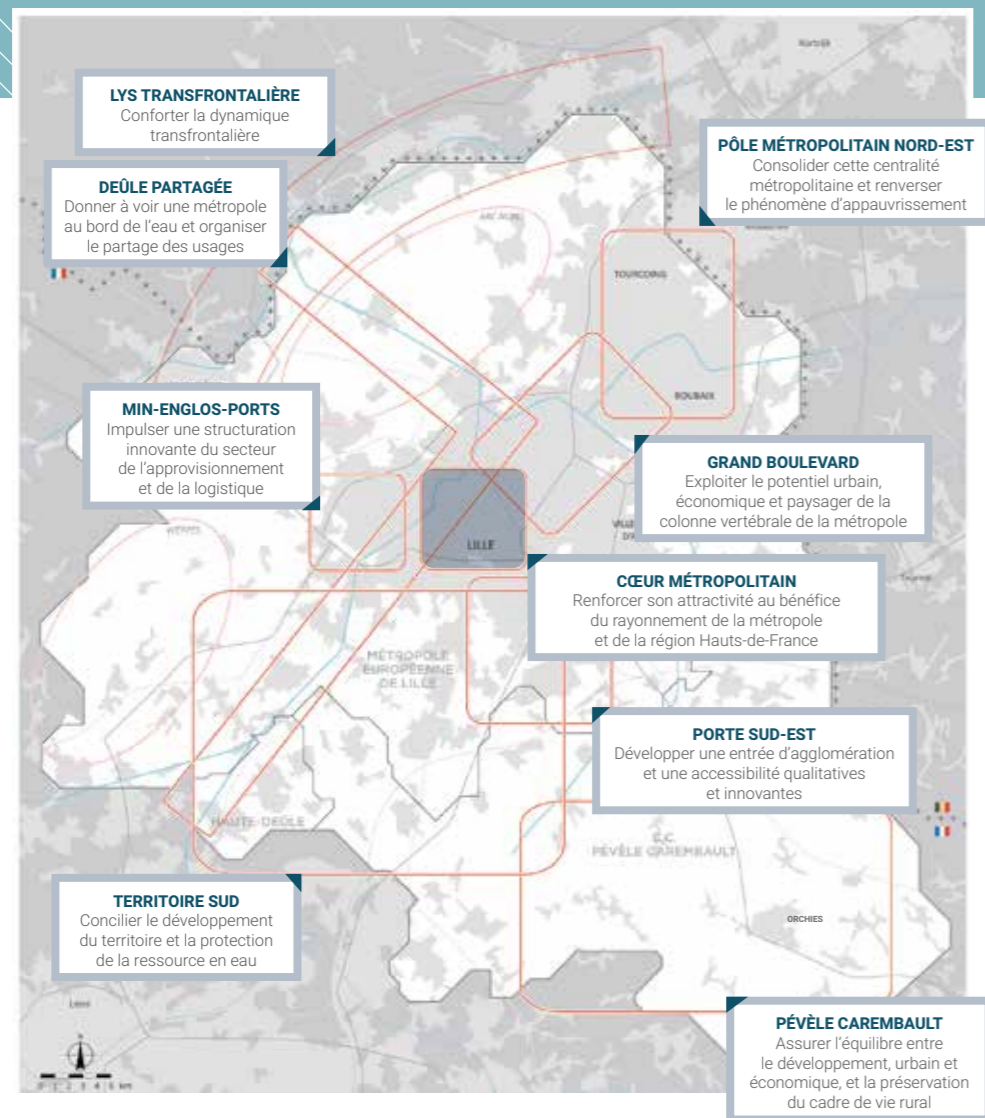
1

**FOCUS SUR
LE TERRITOIRE DE
PROJETS CŒUR
MÉTROPOLITAIN**



SCOT
LILLE MÉTROPOLE

LA DÉMARCHE TERRITOIRE DE PROJETS



1.1. RAPPEL DES ENJEUX

L'enjeu principal identifié pour le territoire de projets Cœur métropolitain, orientant l'approche et l'ensemble des travaux menés dans le cadre de cette démarche, est **le renforcement de l'attractivité du Cœur métropolitain au bénéfice du rayonnement de la métropole et de la région Hauts-de-France.**

À cet effet, il doit :

- être reconnu comme :

- un territoire hyperconnecté, étant la porte d'accès principale de la région ;
- un territoire d'une intensité et d'une diversité d'usages unique à l'échelle régionale et métropolitaine ;
- un territoire habité, qui se développe au profit de l'ensemble de ses usagers.

- 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.

1.2. UNE ÉTUDE "FOCUS"

Cette étude s'inscrit dans la démarche Territoire de projets Cœur métropolitain et a été réalisée dans la continuité du diagnostic multithématique, publié en 2020. Elle cherche à apporter un éclairage complémentaire sur la mise en adéquation entre la perception et les réalités du Cœur métropolitain, afin qu'il soit perçu et vécu à « taille réelle ».

Elle répond aux problématiques soulevées lors du précédent comité d'orientation stratégique issu la démarche Territoire de projets et a fait l'objet d'échanges avec la Métropole Européenne de Lille (MEL), notamment la direction Réseaux Services et Mobilité-Transports.

Le "focus" proposé ici est d'étudier la ceinture périphérique, espace spécifique situé entre l'ancienne partie intramuros de la ville de Lille et ses faubourgs, ainsi que les différentes portes urbaines le jalonnant. Ces espaces sont regardés sous les angles de la mobilité, de la fabrique urbaine et de l'aménagement des espaces publics.

A. Un état des lieux, deux approches complémentaires

L'objectif de cette étude est de dresser un état des lieux de la ceinture périphérique, permettant d'objectiver les caractéristiques et les pratiques de cet espace clé au travers d'analyses quantitatives et qualitatives.

Elle rassemble donc un certain nombre d'informations et de données relatives à cet espace. Les dynamiques engagées sur ce territoire étant très actives, l'exhaustivité ne peut cependant être totalement garantie.

Ce travail a pour objectif d'alimenter les différentes démarches en cours et à venir, comme autant de leviers permettant de transformer cet espace : grands projets d'aménagement et paysagers, révision du PLUi, projets d'infrastructures inscrits dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), mise en place de la Zone à Faibles Émissions (ZFE), développement des

modes actifs (RVE), évolution des voies rapides et autoroutes urbaines.

Deux approches sont employées à cette fin, l'approche mobilité et l'approche spatiale.

Approche mobilité

Afin de comprendre les pratiques de mobilité sur cet espace, celles-ci sont regardées au travers d'une approche territoriale. Il s'agit d'analyser comment on se déplace entre la partie intramuros du Cœur métropolitain et sa couronne et de regarder plus spécifiquement les « nœuds », soit les portes urbaines.

Analyse par mode

Ce diagnostic cherche à comprendre et analyser les pratiques de mobilité selon chaque mode de déplacement (transports collectifs, automobile, vélo et marche) et d'identifier ainsi les portes urbaines se révélant être des nœuds majeurs en terme d'intermodalité.

Approche spatiale

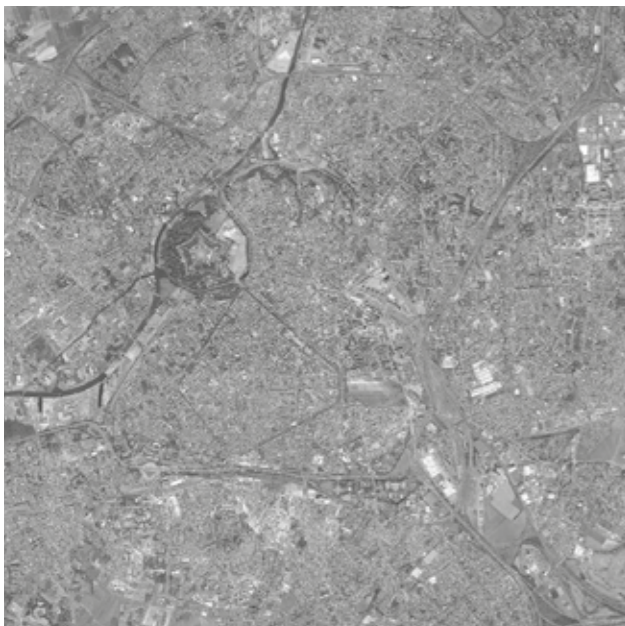
L'approche spatiale, quant à elle, propose une lecture de la ceinture périphérique à différentes échelles, dans son ensemble et par séquence urbaine.

Une attention particulière est portée au traitement de l'espace public, aux ruptures physiques et aux liaisons.

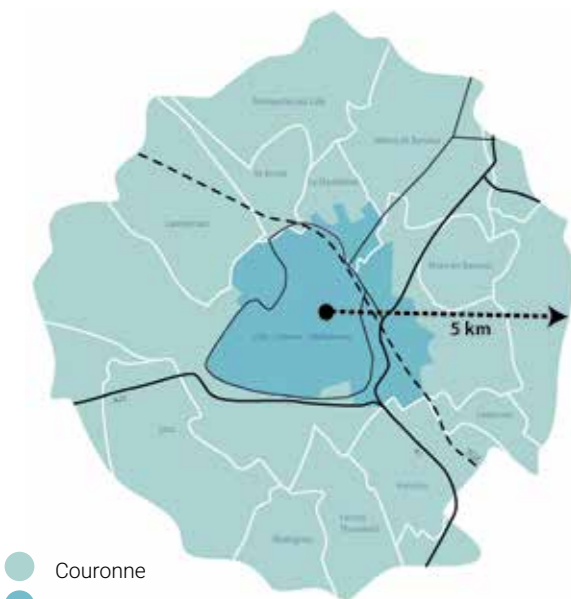
Plusieurs méthodes d'analyse et modes de représentation sont utilisés à cette fin : repérage photographique, décomposition de l'espace par « calque » (mobilité/accessibilité, aménagement, programmation), coupes transversales.

Cet état des lieux porte sur plusieurs aspects :

- les grandes caractéristiques constitutives de cet espace ;
- le degré de maillage entre Lille intramuros et la première couronne ;



Aire de réflexion du territoire de projets Cœur métropolitain : périmètre de la ville de Lille intramuros + communes limitrophes



- Couronne
- Intramuros



L'espace de la ceinture périphérique, située aux abords de l'ancien périmètre de Lille intramuros.



Les périmètres statistiques de la Couronne et de Lille intramuros, défini à la base du découpage des IRIS

- les caractéristiques et l'insertion des grandes infrastructures dans le contexte urbain et paysager ;
- l'identité urbaine et paysagère des différents séquences, notamment la qualité des liaisons existantes et les liens manquants ;
- les mutations et dynamiques en cours et à venir.

Des éclairages sur les évolutions prévues, futurs grands projets d'aménagement ou d'infrastructures de transport, sont intégrés à ce diagnostic.

B. Une mise en perspective

Benchmark

L'identification des enjeux et potentielles évolutions par séquence est également complétée par un benchmark, proposant des typologies d'interventions possibles.

Les exemples repérés, traitant de la transformation de la ceinture périphérique, des portes urbaines ou des grandes infrastructures viaires montrent que ces sujets ne sont pas propres qu'au territoire de la métropole lilloise. Certains sont issus du territoire national et d'autres relèvent des mêmes problématiques à l'échelle mondiale.

Ce repérage propose un panel de projets d'échelles variées, allant du projet de territoire de grande échelle à la mise en œuvre d'infrastructure de traversée et de liaison. Cette approche multiscalaire est complétée par un échantillon de projets aux modes opératoires et aux moyens très contrastés, montrant toute la diversité des interventions possibles sur ce sujet.

C. Périmètres de l'étude

Le Cœur métropolitain, tel que défini dans la démarche Territoire de projets, est une aire de réflexion comprenant aussi bien l'hypercentre, la partie intramuros de la ville de Lille, que son contexte élargi, à savoir les faubourgs. Certains sont encore des quartiers de Lille, d'autres appartiennent aux sept communes limitrophes,

que sont Saint-André-lez-lille, La Madeleine, Lambersart, Lezennes, Ronchin, Faches-Thumesnil et Loos.

La terminologie « Lille intramuros », employée dans cette étude, fait référence à l'ancienne emprise de la ville de Lille, ceinte par les deuxièmes fortifications datant de 1858, toujours perceptibles dans la morphologie et la trame viaire de l'espace urbain.

Quant au périmètre statistique Lille intramuros, celui-ci est défini sur la base des IRIS et des secteurs de tirage de l'enquête ménage-déplacements, réalisée en 2016 par la MEL. Il respecte ensuite des principes d'ordre méthodologique comme la représentativité statistique. De ce fait, il ne correspond pas totalement au périmètre « Lille intramuros » et couvre un territoire un peu plus large.

La première couronne fait essentiellement référence aux faubourgs et aux communes limitrophes ou proches de Lille intramuros. Ce périmètre statistique, avec un découpage à l'IRIS, couvre le territoire situé à environ 5 kilomètres à vol d'oiseau du centre du Cœur métropolitain, soit une distance dite « de proximité » d'un point de vue de la mobilité.



2

LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE ET LES PORTES URBAINES

LES COMPOSANTS DE LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE

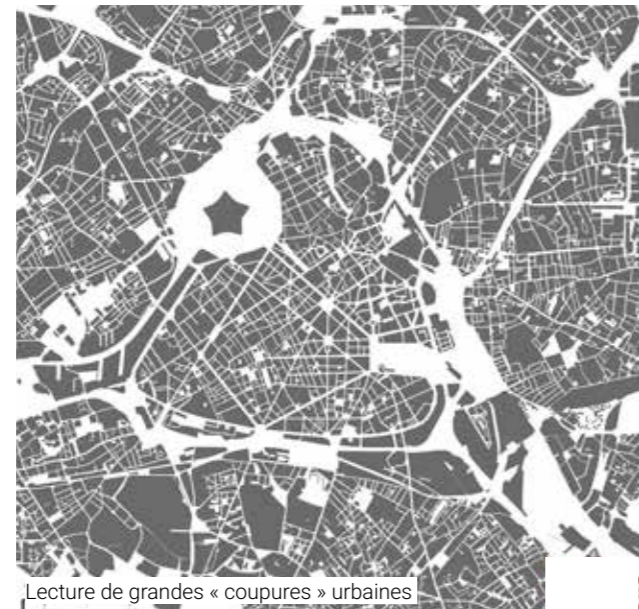
L'espace de la ceinture périphérique



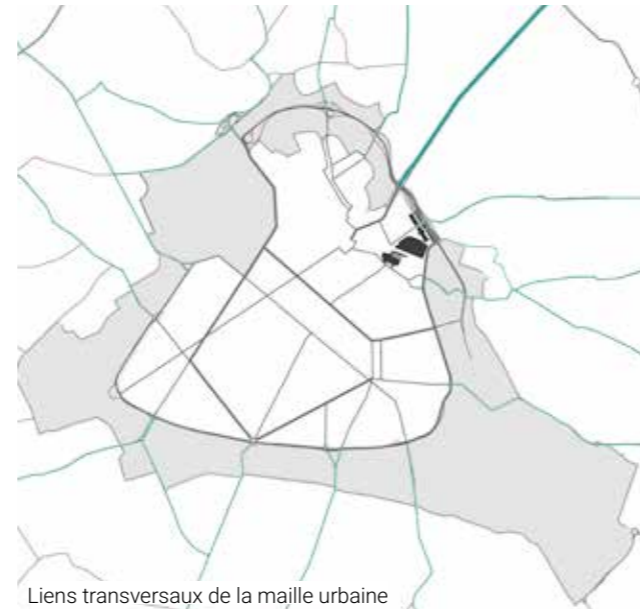
Corridors



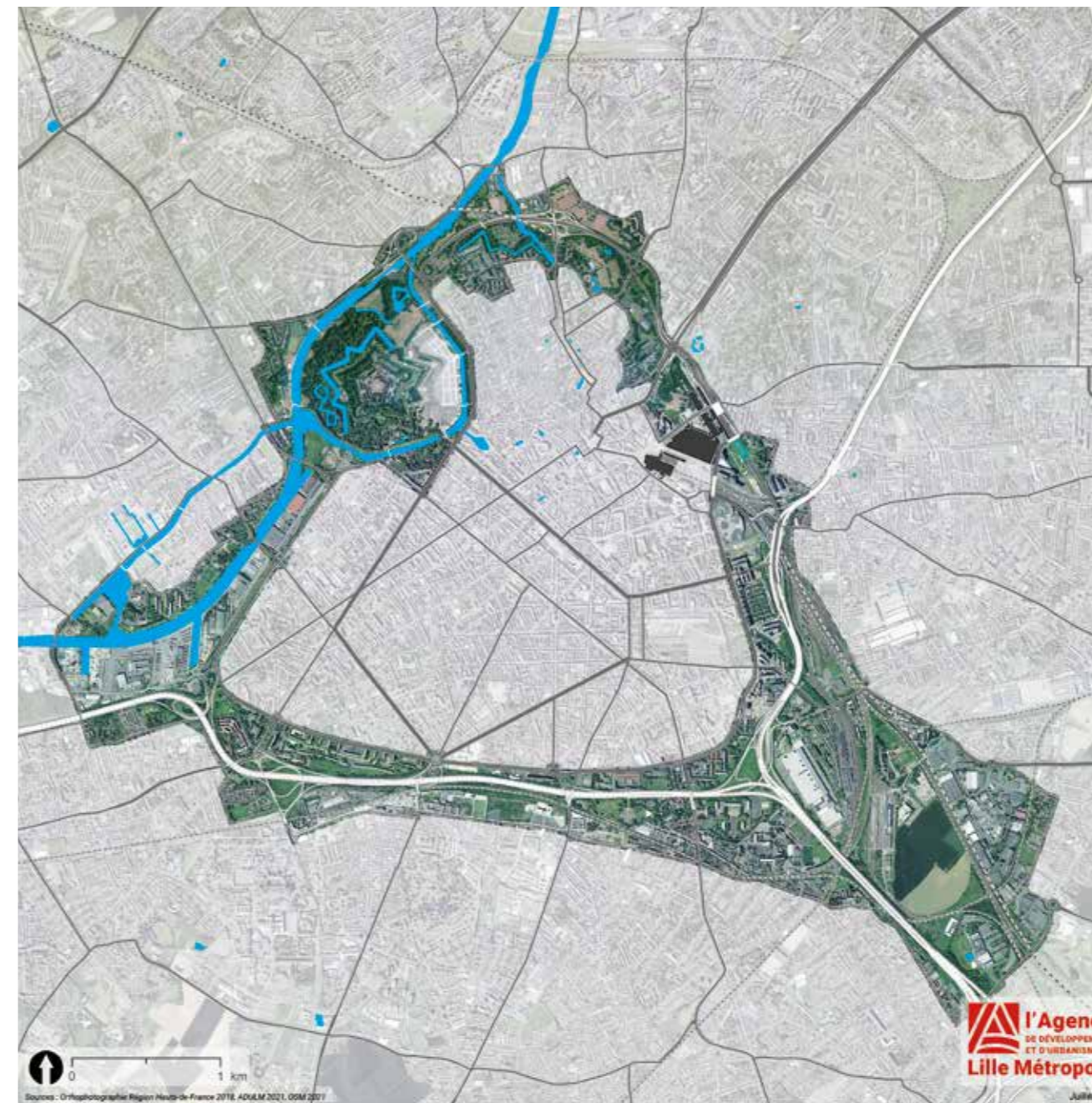
L'espace de la ceinture périphérique en "négatif"



Pénétrantes de la maille urbaine



La ceinture périphérique du Cœur métropolitain



2.1. LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE HIER, AUJOURD'HUI ET DEMAIN

L'étude part du constat qu'entre l'ancienne partie intramuros de la ville de Lille et ses faubourgs, en rives des grandes infrastructures autoroutières, ferroviaires et fluviales, se dessine un espace interstitiel. Issu en grande partie des zones non-aedificandi de la ville fortifiée, celui-ci 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 d'infrastructures.

Il concentre aujourd'hui un certain nombre de nuisances, qu'elles soient acoustiques et relatives à la qualité de l'air, mais représente également un potentiel en termes de continuités paysagères à l'échelle de ce territoire.

Cette ceinture périphérique constitue aujourd'hui le lieu de convergence de nombreux enjeux de demain, liés à la transition écologique à la mobilité et à la qualification du cadre de vie du Cœur métropolitain.

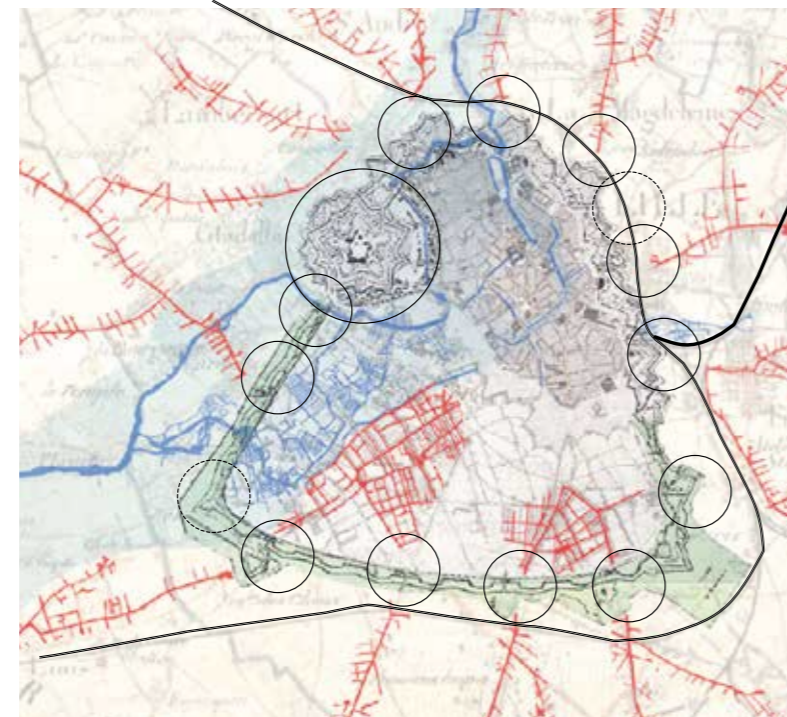
A. D'un espace d'accès à un espace de transit

Les secondes fortifications de la ville de Lille et la zone non-aedificandi, d'une largeur théorique de 250 mètres, représentent au total une surface de 536 hectares. Le chemin de fer, construit en 1850, constitue une deuxième barrière entre la ville et ses faubourgs, étendant ainsi cet espace interstitiel. Le système militaire et douanier, matérialisé par des fortifications et des portes d'entrée, a laissé place dans les années 1970 à un réseau routier, voir autoroutier sur certains tronçons. Les portes se sont alors transformées en nœuds routiers, gérant des connexions d'échelles différentes. Sur plus d'un siècle, le nombre de portes devenues points d'accès et de connexion a peu évolué : aux douze portes historiques et à la Citadelle se sont ajoutés seulement deux points d'accès supplémentaires : le Carrefour Pasteur et le Port de Lille.

ESPACE D'ACCÈS



Localisation des treize portes historiques



La ville de Lille après l'annexion de Moulin et Wazemmes en 1858.
Source : MEL 2003

Espace de transit



Le réseau routier en 1970.
Source : Guelton 1971

B. Espace interstitiel et coupure urbaine

Des traversées limitées



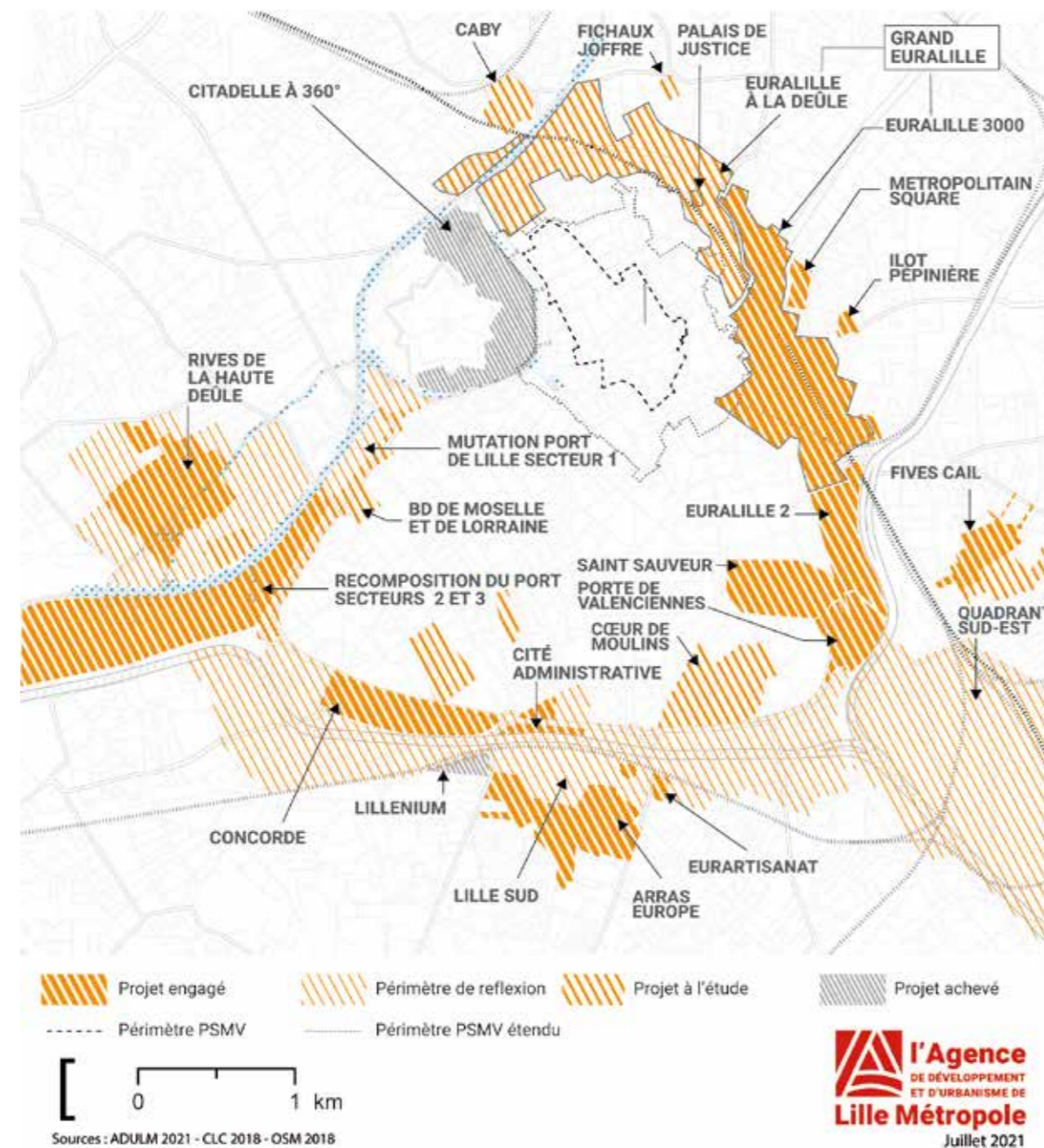
C. Un espace en pleine mutation

La ceinture périphérique est le lieu de nombreux développements urbains. Ces projets urbains s'articulent avec les projets d'infrastructures inscrits dans le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la MEL. L'ensemble de ces mutations vont modifier et modifient déjà les pratiques et l'appréhension du Cœur métropolitain et représentent une opportunité pour en révéler sa véritable envergure, afin qu'il soit perçu et pratiqué « à taille réelle ».

Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT)



Mutations engagées sur la ceinture périphérique du Cœur métropolitain



D. Un espace de transitions pour le Cœur métropolitain

La ceinture périphérique concentre les nuisances, qu'elles soient acoustiques et relatives à la qualité de l'air, avec certains secteurs particulièrement exposés, notamment la zone sud-sud-est, accueillant par ailleurs une diversité de programmes et usages (logements, équipements scolaires, espaces verts...).

Le potentiel paysager de cet espace, en terme de continuités et d'accès aux espaces de nature métropolitains, reste à révéler. Aujourd'hui espace de transit, la ceinture périphérique pourrait devenir demain un espace clé de la transition écologique du Cœur métropolitain, en faveur de la qualité du cadre de vie de ses habitants et de ses usagers.

Acoustique



Niveau d'exposition au bruit en 2019 (Type A Jour multi-exposition). En violet clair et foncé : zone de dépassement réglementaire.

Source : Lille Métropole

Pollution d'air



Qualité de l'air en 2018. En rouge : zone de dépassement réglementaire.

Traitement : Ville de Lille / Source : ATMO

Espaces verts



Accessible au public

En gestion publique

2.2. LES PORTES URBAINES

Le terme « portes urbaines » employé ici désigne les accès et lieux de flux permettant d'irriguer le Cœur métropolitain, c'est à dire tout autant l'hypercentre, la partie "intramuros" de la ville de Lille, que son contexte élargi, à savoir les faubourgs.

Situés sur la ceinture périphérique, ces lieux de passage prennent la forme de traversées, enjambant les différents faisceaux (routier, ferroviaire, fluvial) et autres mouvements topographiques issus de la transformation continue de ce territoire au travers des siècles.

Héritages des extensions successives de la ville de Lille, les « portes urbaines » font référence aux portes historiques qui ont jalonné autrefois le périmètre des fortifications. On peut aujourd'hui encore en lire les traces, que cela soit par la présence des édifices patrimoniaux (porte de Roubaix, porte de Gand...), au travers de réinterprétation dans les projets urbains (porte de Béthune), ou simplement par l'axe viaire, témoignant du rôle de liaison qui incombait également à ces points d'accès.

Si leur localisation et leur nombre ont peu évolué à travers le temps, la configuration spatiale dans laquelle elles s'insèrent a quant à elle été modifiée avec l'évolution du contexte urbain.

A. Passer de porte à séquence urbaine

Le nombre limité de liens transversaux entre les quartiers de Lille « intramuros » et les quartiers et communes voisines, tout comme leur fonction existante ou potentielle en terme d'intermodalité, leur confèrent cependant une haute valeur stratégique.

En s'inscrivant dès l'origine dans une logique de couture urbaine, la première phase du projet Euralille, principal « gateway » de la métropole, d'un point de vue fonctionnel comme symbolique, a permis la mutation d'une ancienne porte en une véritable séquence urbaine. À l'instar de ce projet, l'espace interstitiel caractéristique de

la ceinture périphérique recèle la capacité à devenir un lieu d'échange et d'urbanité, intégrant à la fois diversité programmatique et intermodalité. De simple espace de transit, il se réinvente en véritable espace de transit(ion).

Au regard de cet enjeu, la ceinture périphérique est abordée ici comme une série de séquences urbaines, au nombre de dix, articulées autour des portes urbaines. Celles-ci mettent en lien le périmètre historique de Lille "intramuros" et ses anciens faubourgs et intègrent les grandes infrastructures de transports.

Le décryptage des portes et séquences urbaines, intégrant les projets en cours ou en définition, permet d'identifier les enjeux et évolutions potentielles de ces espaces dans les quinze prochaines années et d'anticiper ainsi leur devenir.

Euraflandres : principal gateway de la métropole et quartier du Cœur métropolitain

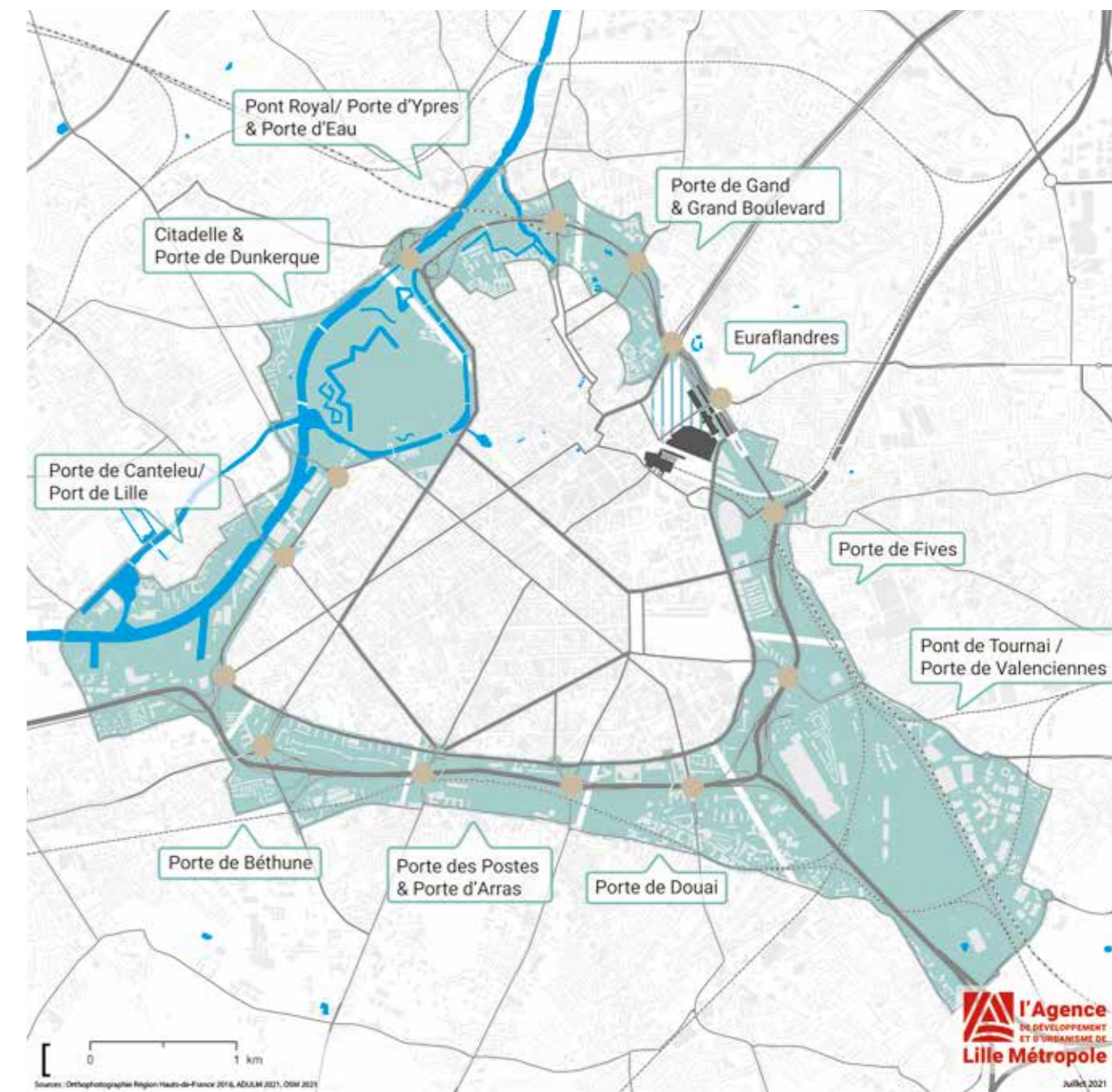


© Alexandre Traisnel/MEL

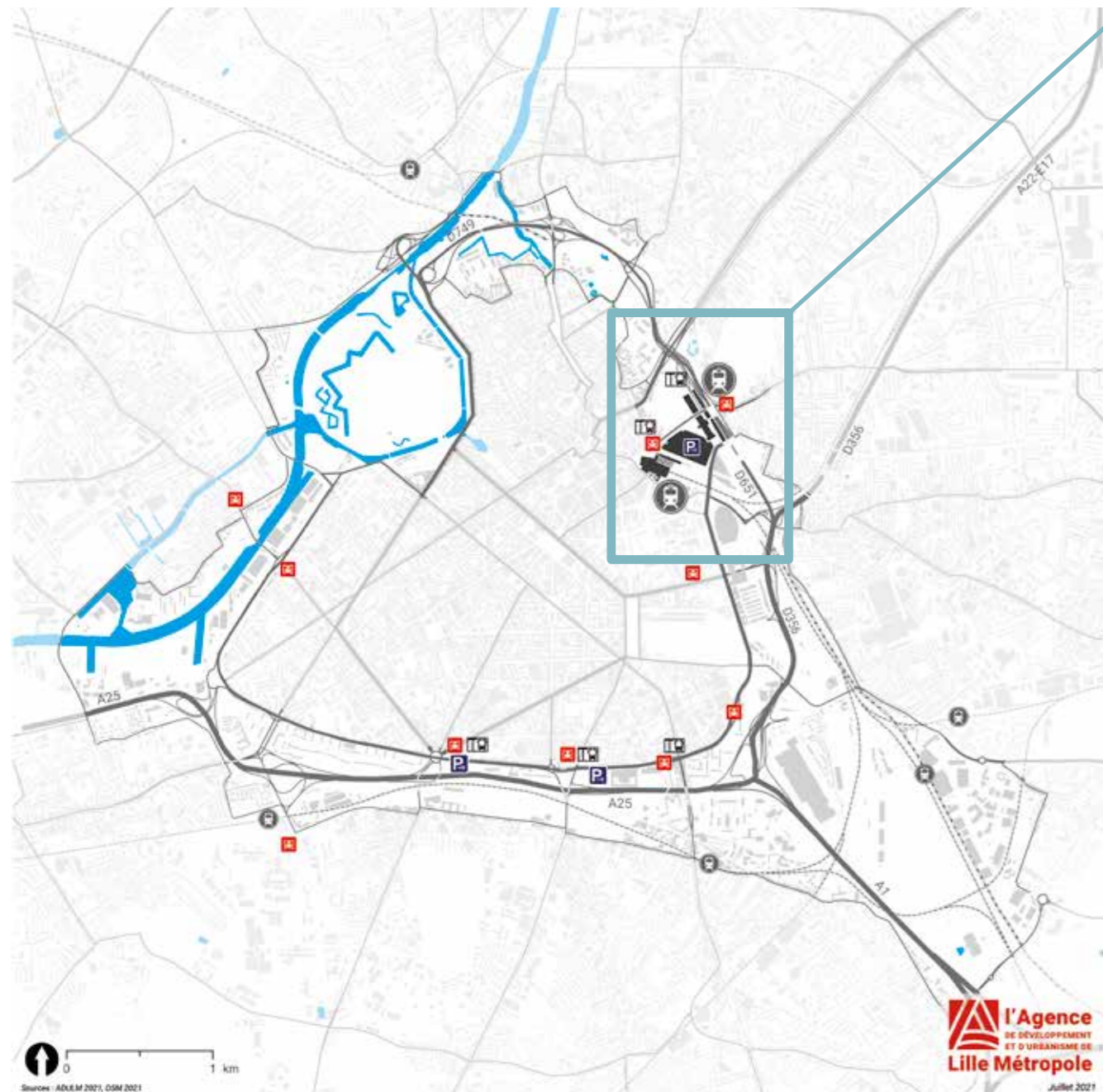
Les enjeux liés au développement de la ceinture périphérique et des différentes portes urbaines révèlent les différentes échelles que cet espace convoque (métropolitaine, territoire de projets, interquartier, traversée) :

- encouragement des pratiques de mobilité durable sur le Cœur métropolitain ;
- perception et pratique du Cœur métropolitain élargi « à taille réelle » ;
- mise en œuvre d'une logique de « coutures » urbaines pour une meilleure insertion des grandes infrastructures, tout en anticipant leur métamorphose ;
- renforcement des liens entre les quartiers de Lille « intramuros » et les quartiers et communes voisines ;
- développement de continuités perceptibles et qualitatives.

Les dix séquences de la ceinture périphérique



Les nœuds d'intermodalité présents sur la ceinture périphérique



Euraflandres : principal gateway de la métropole

Si la ville diffuse peut être assimilée à un réseau constitué de nœuds et de liaisons d'importance variable, le gateway représente, dans ce système, le pôle multimodal majeur, gérant les différents flux et connexions.



2^e
réseau TER de France
(donnée 2015 ;
hors Île-de-France)
derrière le réseau Rhône-Alpes



25,8 millions
de passagers en 2015

Lille Flandres
18,4
millions
de passagers

Lille Europe
7,4
millions
de passagers

1^{ère}

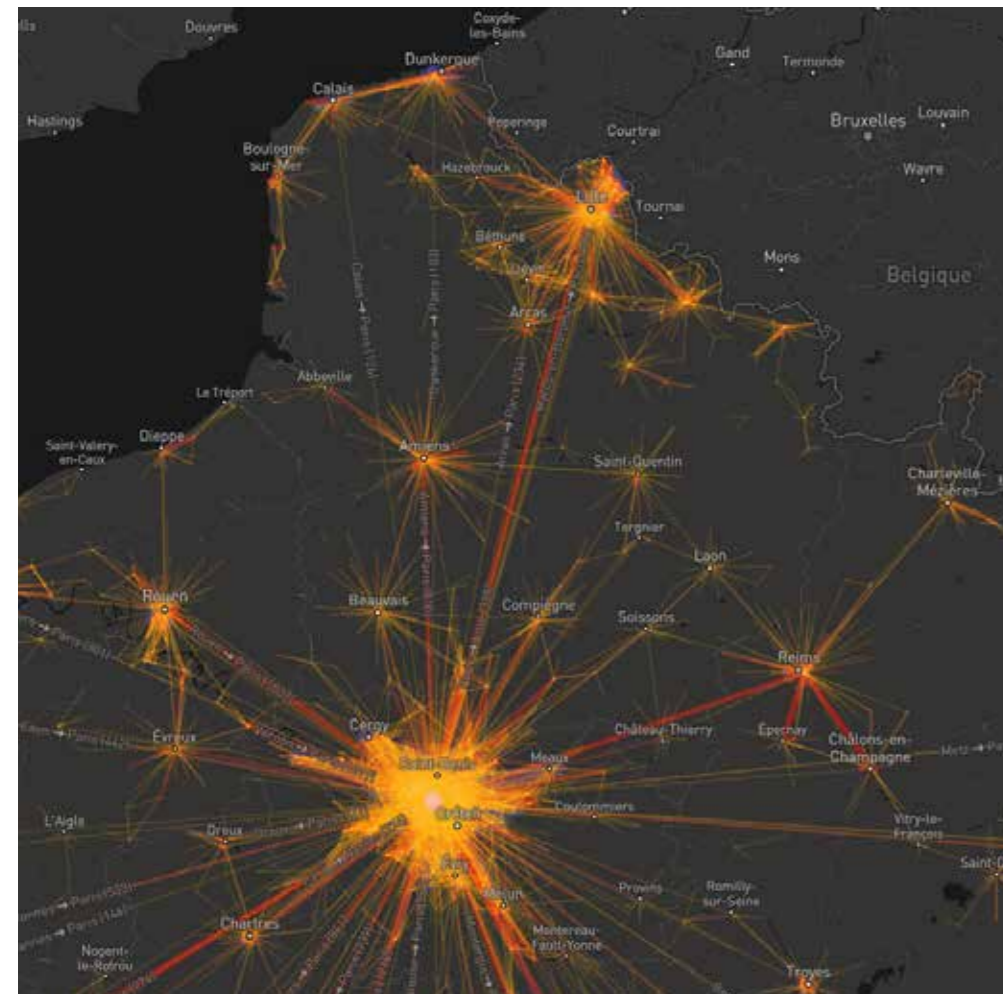
gare TGV
en nombre
de voyageurs
(hors Paris)

2^{nde}

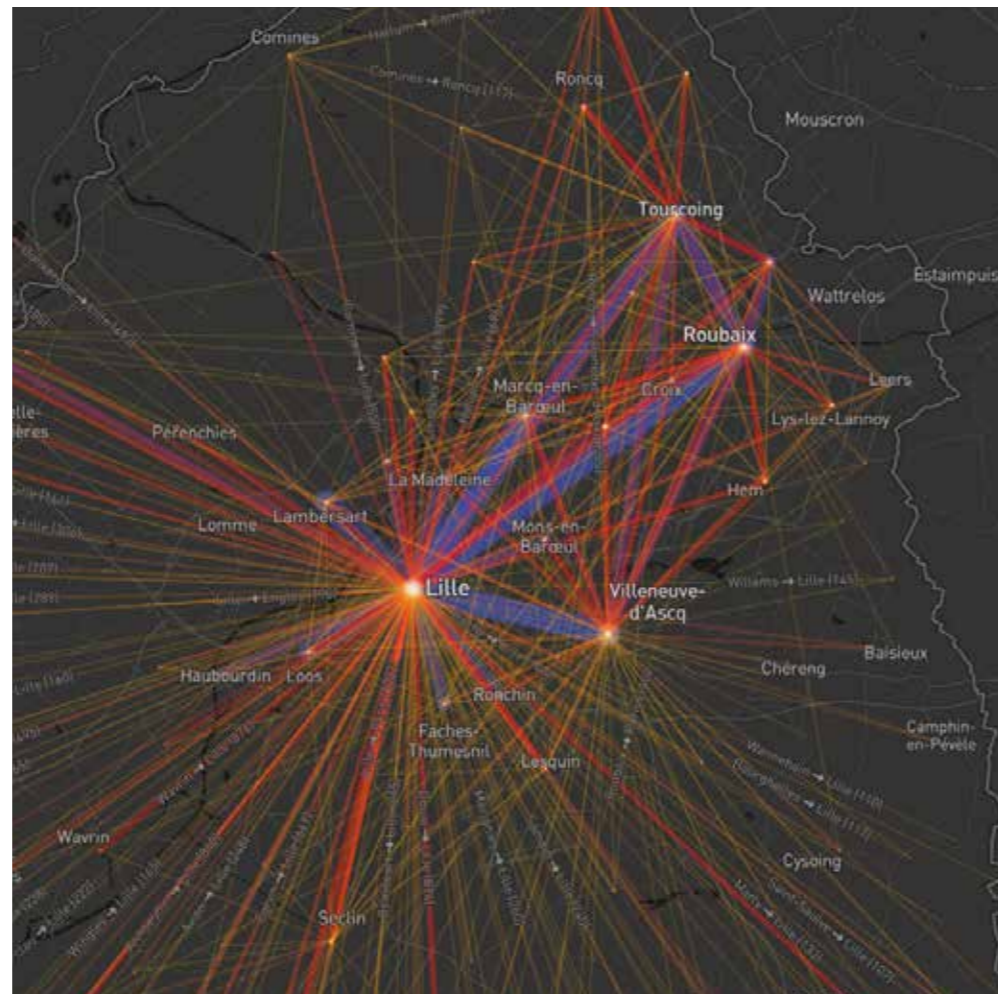
gare en nombre
de voyageurs
(hors Paris)

Lyon Part Dieu

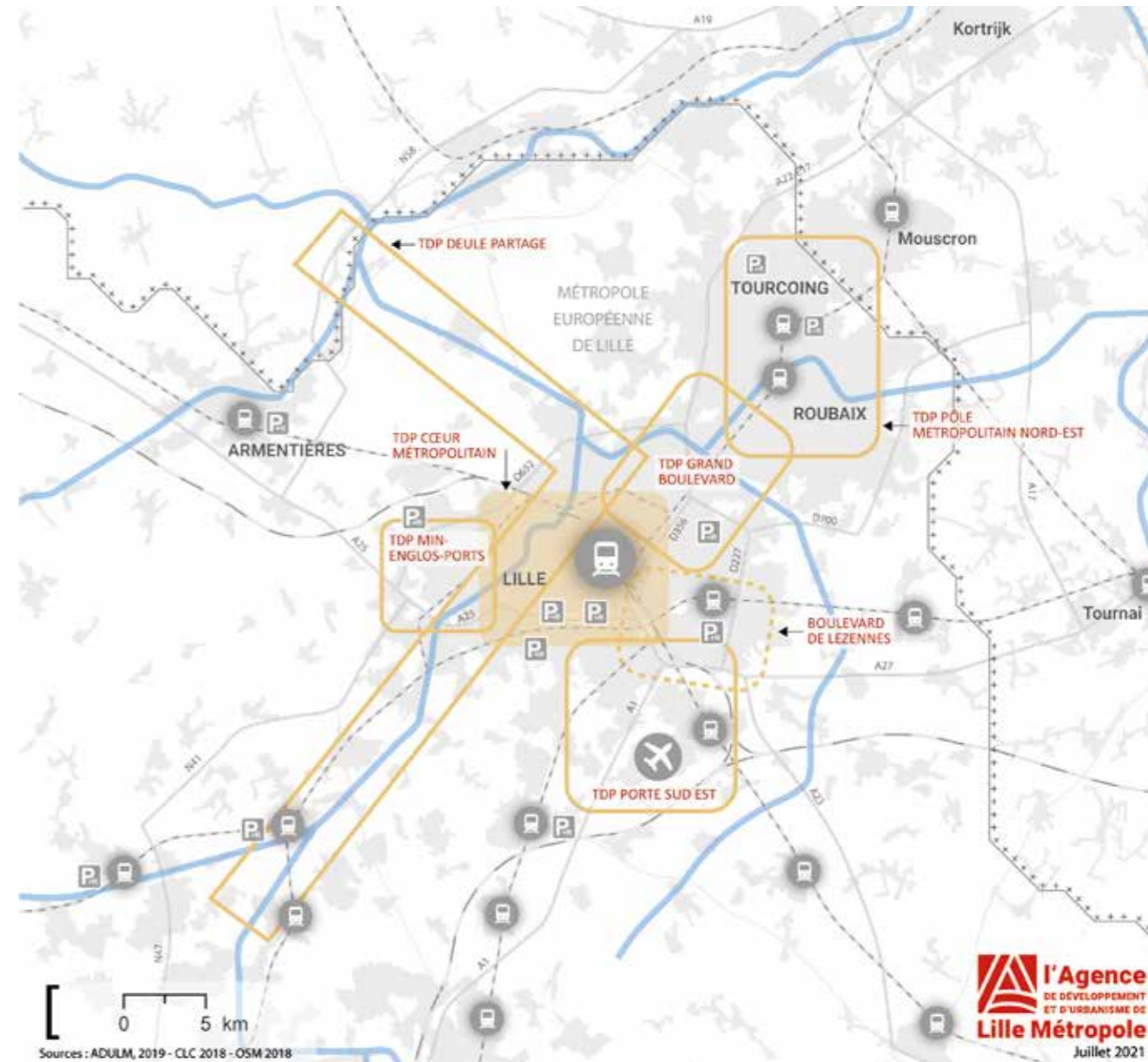
Mobilités professionnelles (flux domicile - travail) des actifs de 15 ans ou +



Source : Visualizemap ; Donnée INSEE 2016, OpenStreetMap



Articulation entre les Territoires de projets



3.1. PORTE D'ACCÈS PRINCIPALE DE LA MÉTROPOLE

La capacité d'interface et de diffusion du Cœur métropolitain est essentielle pour le fonctionnement du système métropolitain, par nature multipolaire. Son fonctionnement est ainsi corrélé à celui des différents territoires métropolitains.

Il est à la fois générateur, récepteur et diffuseur de flux très importants :

- via les grandes infrastructures routières et ses différents points d'accès, qui génèrent un nœud autoroutier au cœur de la métropole et de l'espace urbanisé ;
- via le réseau de transports collectifs (métro, tramway, bus), ferroviaire et ses nœuds d'intermodalités ;
- mais surtout via le hub de transports Euraflandres, « tête de pont » du réseau en étoile, propre à la métropole lilloise.

C'est au travers d'une approche " zoomée " de la ceinture périphérique, en tant qu'interface parcourue par des flux de grande échelle et de proximité, que seront révélées les pratiques en termes de mobilité(s) et de déplacement et par delà son rôle et ses potentiels.

3.2. MÉTHODE : EXPLOITATION DE L'ENQUÊTE MÉNAGE DÉPLACEMENT

Pour réaliser cette analyse mobilité, différentes bases de données et méthodes ont été employés tels que les données en open data de la Métropole Européenne de Lille (MEL) et des cartes isochrones.

La majorité de cette étude s'appuie sur les bases de données de l'Enquête Ménage et Déplacement (EMD) de la MEL effectuée en 2016. L'enquête a été menée sur l'ensemble du territoire métropolitain, auprès de 4 538 ménages, toutes les personnes interrogées ayant plus de 5 ans. Le CEREMA a ensuite effectué un redressement statistique pour établir une donnée représentative à l'échelle de la métropole lilloise.

Dans le cadre de cette étude, l'utilisation de la donnée de l'EMD est appliquée à un territoire de projets spécifique, celui du Cœur métropolitain.

L'objectif est de pouvoir analyser les flux des différents modes de déplacements, sur les périmètres statistiques identifiés : Lille intramuros, la couronne et le reste du territoire métropolitain.

La représentation statistique du nombre de ménages selon le périmètre se distribue ainsi :

- Lille intramuros : 82 371 ménages ;
- Couronne : 135 389 ménages ;
- Reste du territoire métropolitain : 271 938 ménages.

Comme cette analyse est réalisée à une échelle plus fine que l'enquête EMD, il est nécessaire, statistiquement, de prendre certaines précautions concernant les données extraites de l'EMD.

Ainsi, les données inférieures à 10 000 déplacements ne sont pas prises en compte dans l'analyse, l'échantillon étant trop petit pour en tirer de véritable conclusion. Néanmoins ces informations peuvent apparaître, mais uniquement à titre informatif.

Il est également à noter que, dans l'analyse mobilité, le périmètre « intramuros » fait référence au périmètre statistique et non pas au périmètre de Lille intramuros, vu sous l'angle urbain, défini précédemment.

De plus, cette analyse mobilité ne prend pas en compte les flux de transit présents sur le territoire du Cœur métropolitain. Dans l'échantillon de l'EMD, seuls les déplacements métropolitains à destination de Lille intramuros sont évalués.

3.3. LES DÉPLACEMENTS DU TERRITOIRE LILLOIS AU SEIN DE LA MÉTROPOLE

A. Un nombre de déplacements quotidiens élevé dans le territoire Lillois

Les périmètres de l'EMD s'appuient sur la subdivision du territoire métropolitain en 8 sous-territoires, dont le territoire lillois, correspondant ici au périmètre administratif de la ville de Lille (Lille-Hellemmes-Lomme).

Il est ainsi possible de comprendre le positionnement de ce territoire au sein de la métropole lilloise, d'analyser son « poids » en terme de déplacements, de flux ou en termes d'interrelations avec les autres territoires métropolitains.

Par l'exploitation de ces données, les flux analysés sont les déplacements quotidiens entrants et sortants de ce territoire, c'est à dire à destination ou bien au départ du territoire lillois.

En termes de résultats, l'EMD permet tout d'abord d'observer qu'environ 69% des déplacements à destination du territoire lillois sont réalisés en interne. Ceci correspond à près de 647 000 déplacements quotidiens. Cet élément de l'enquête permet d'affirmer qu'il existe une mobilité interne très élevée dans ce territoire métropolitain. Ces mobilités internes importantes se retrouvent également dans d'autres territoires à l'échelle de la métropole : le territoire roubaisien et le territoire tourquennois, soit les trois grands pôles urbains composant la métropole lilloise.

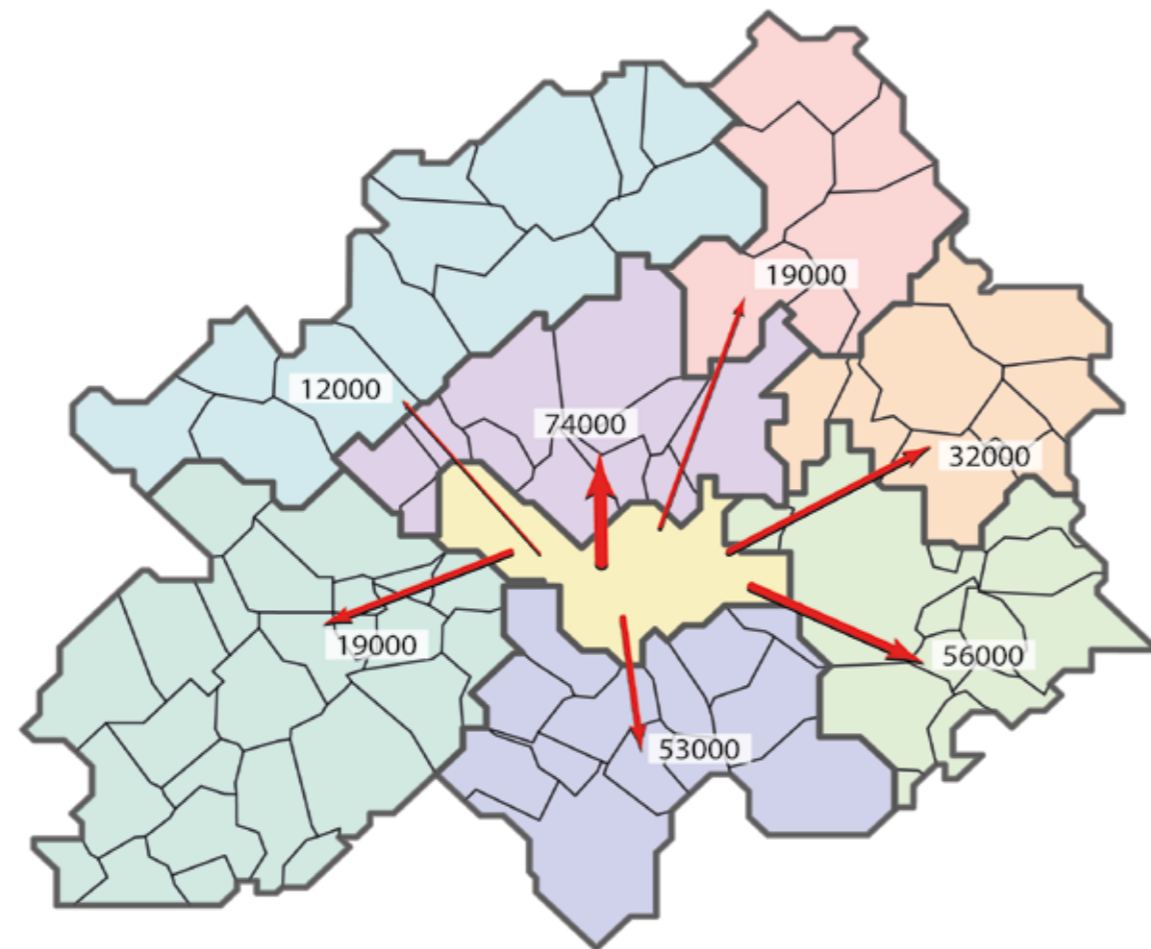
En ce qui concerne les relations avec les autres territoires, les flux entrants et sortants du territoire lillois représentent quotidiennement près de 267 000 déplacements entrants contre 285 000 sortants, se répartissant sur les 7 autres territoires métropolitains. Ces déplacements quantitativement quasi identiques représentent en grande partie les déplacements pendulaires, soit les flux domicile-travail ou domicile-étude des habitants de la métropole.

Flux de déplacement entre grands secteurs (destination Territoire Lillois)



Source : MEL EMD 2016

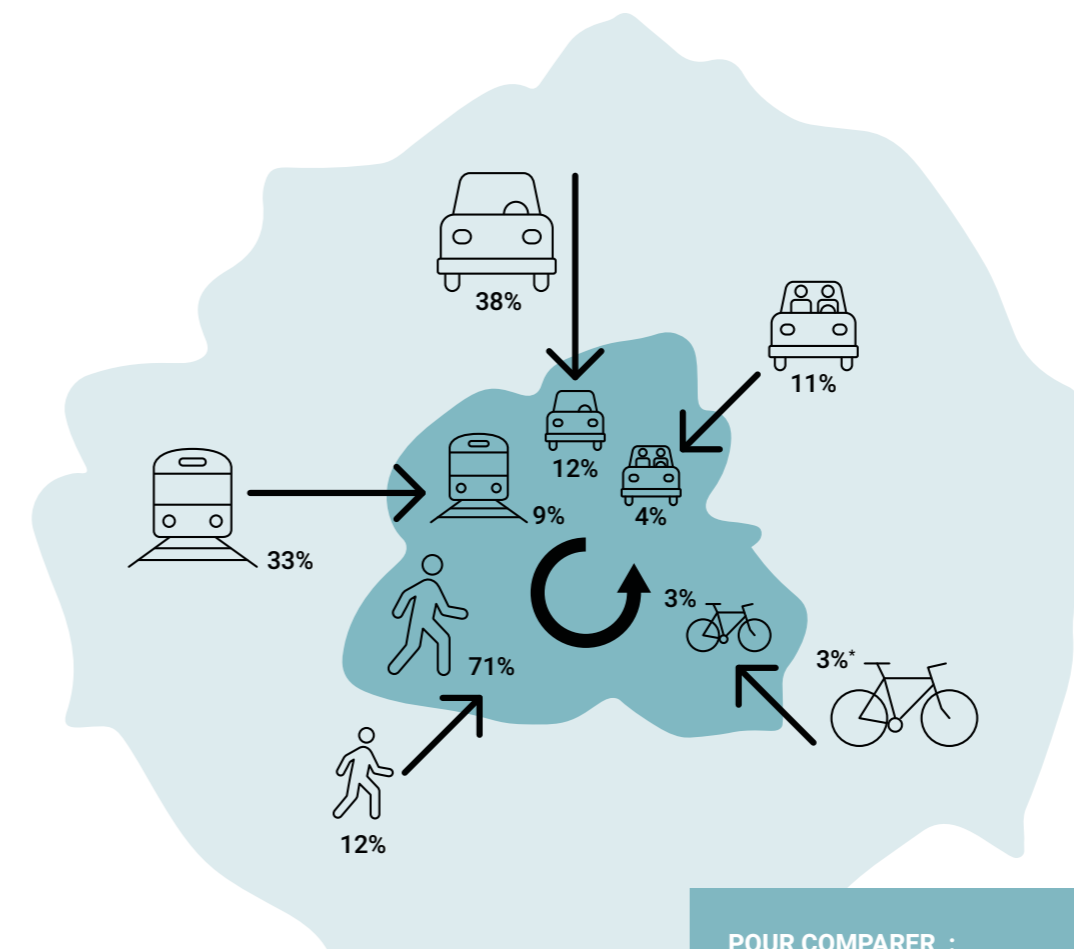
Flux de déplacement entre grands secteurs (origine Territoire Lillois)



Source : MEL EMD 2016

Plus de **1/5 des déplacements** quotidiens des habitants de la métropole lilloise sont à destination du territoire lillois, soit près de 934 000 déplacements

Part modale des déplacements à destination et à l'intérieur de Lille intramuros



POUR COMPARER :

Parts modales à destination du Cœur métropolitain sur l'ensemble des habitants de la métropole :

- marche 46% ;
- voiture conducteur 24% ;
- voiture passager 7% ;
- transport collectif (Bus/Tramway/MÉtro) 19% ;
- vélo 3%.

Couronne
 Intramuros

* inférieur à 10 000 déplacements, il est statistiquement compliqué de faire une véritable interprétation de cette donnée.

B. Des pratiques de mobilité divergentes quelque soit le mode de déplacement

À une échelle plus fine, les relations et les modes de déplacements existants au sein du Cœur métropolitain sont identifiables, et notamment le fonctionnement des flux entre les deux périmètres statistiques que sont la couronne et l'intramuros. Ceci permet d'approcher les pratiques de mobilité présentes sur la ceinture périphérique et au niveau des portes urbaines.

Un premier aperçu sur la mobilité entre la couronne et l'intramuros révèle qu'il existe près de 530 000 déplacements à destination de l'intramuros, réalisés quotidiennement sur l'ensemble de ce territoire.

Après analyse, il apparaît qu'en fonction de l'origine du déplacement, qu'il soit issu de la couronne ou de l'intramuros, les pratiques de mobilité varient, voire divergent d'un périmètre à l'autre.

Cette forte disparité entre les déplacements intramuros > intramuros et les déplacements couronne > intramuros concerne notamment la marche. Si la part modale des déplacements à pied, en interne à l'intramuros, représente 71%, elle tombe à 12% pour les déplacements à pied de la couronne à l'intramuros.

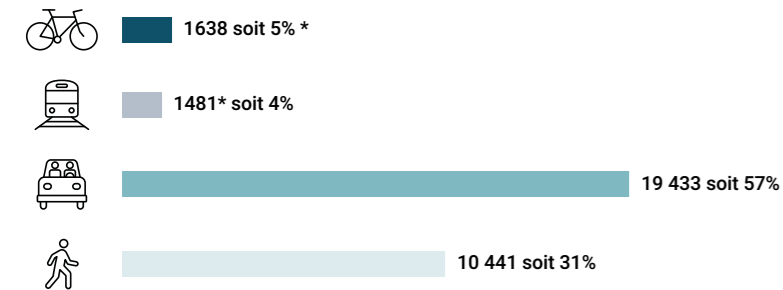
Les modes de transport motorisés connaissent également une variation importante en termes d'usage, en fonction de l'origine du déplacement. En effet, l'usage des Transports Collectifs (TC) et de la voiture est plus de trois fois supérieur lorsque l'individu démarre son trajet depuis la couronne.

Ces observations interrogent les causes du changement de comportement dans les déplacements entre la couronne et l'intramuros. En quoi et comment les caractéristiques de la ceinture périphérique et des portes urbaines jouent-elles un rôle dans ces changements de pratiques de mobilité ?

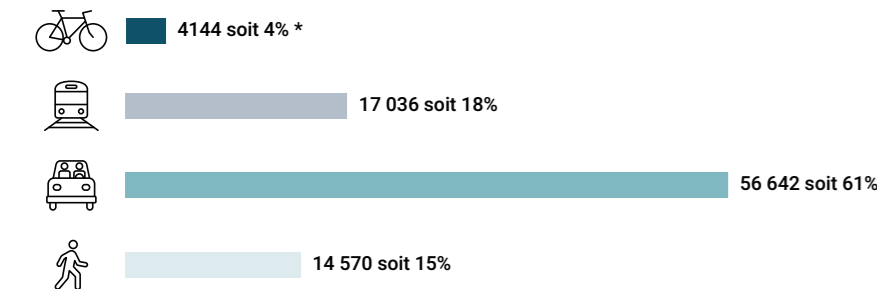
Pour explorer ces questions, chaque mode de déplacement est analysé en termes de pratiques et d'offres.

Part modale des déplacements réalisés sur le périmètre en fonction du temps ENTRE LA COURONNE ET L'INTRAMUROS

Moins de 10 min
Représente 34 027 déplacements



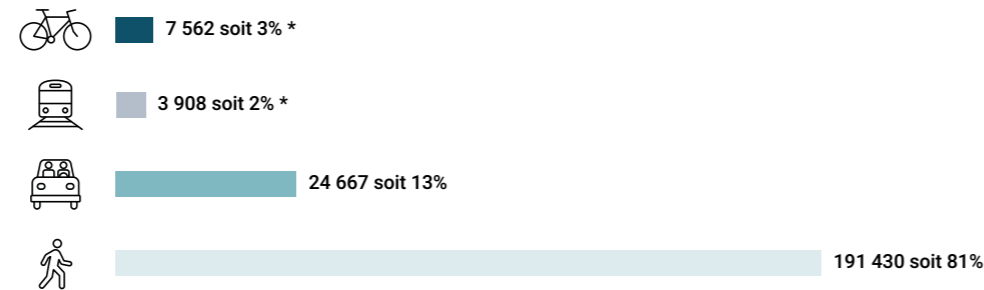
Moins de 20 min
Représente 94 234 déplacements



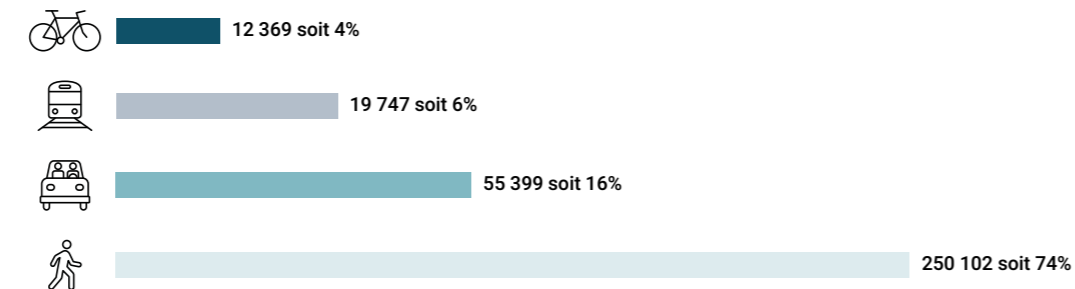
* précaution sur la représentativité statistique avec les données ici inférieures à 10 000 individus

AU SEIN DE L'INTRAMUROS

Moins de 10 min
Représente 235 218 déplacements



Moins de 20 min
Représente 338 410 déplacements



C. Un phénomène de rupture confirmé par les temps de parcours

Si de prime abord, on serait tenté d'expliquer cette disparité des pratiques de mobilité par une plus grande distance à parcourir entre la couronne et l'intramuros qu'au sein même de l'intramuros, les critères d'analyse développés ici n'abondent pas dans ce sens. En effet, l'aire de l'analyse (couronne et intramuros) couvre un territoire de cinq kilomètres de rayon à vol d'oiseau, ainsi la plupart des déplacements qui prennent place sur ce territoire sont des déplacements que l'on peut qualifier de « proximité ».

Une approche par le temps de déplacement permet de démontrer qu'il existe bien une véritable différence de pratiques et de choix du mode de déplacement, non corrélée uniquement à la distance.

MÉTHODOLOGIE

L'EMD, avec l'ensemble des informations et données recueillies, permet de réaliser une analyse de la vitesse moyenne des modes de déplacements, en fonction de la distance moyenne du trajet.

Ainsi, pour une voiture-conducteur :

- sur un trajet entre 0 et 3 km, on estime la vitesse moyenne à 8,5 km/h ;
- sur un trajet compris entre 3 et 10 km, la vitesse moyenne est de 17,4 km/h.

Cela signifie que pour un temps de 10 minutes en voiture :

- à une vitesse de 8,5 km/h, la distance parcourue en moyenne est de 1,4 kilomètres ;
- à une vitesse de 17,4 km/h la distance parcourue en moyenne est de 2,9 kilomètres.

Ces distances peuvent être qualifiées de « proximité » et jugées comme réalisables en partie par des modes actifs.

En terme d'équivalence :

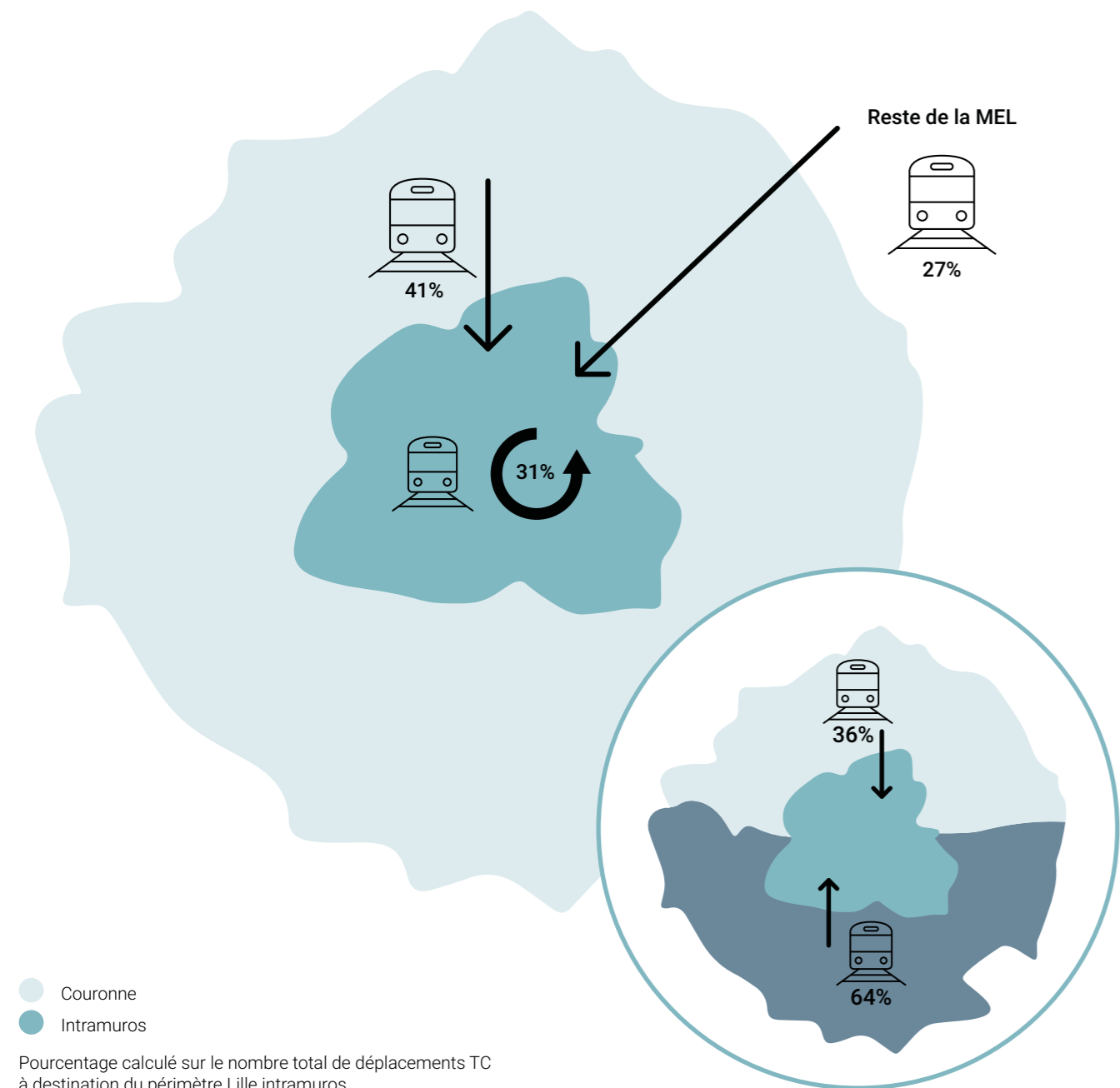
- à pied, pour atteindre 1,5 kilomètres, il faut compter en moyenne 20 minutes ;
- à vélo, pour atteindre 2,9 kilomètres, il faut compter en moyenne 10 minutes.

Il est ainsi possible dans cet échantillon d'établir une analyse croisée entre les périmètres statistiques de la couronne et de l'intramuros et le temps de parcours effectué. Cela permet de comparer les modes de déplacement utilisés sur des distances équivalentes réalisées soit de la couronne vers l'intramuros, soit internes à l'intramuros.

RÉSULTATS DE L'ANALYSE

L'analyse révèle une différence majeure dans le choix des modes de déplacement :

- pour un déplacement de moins de 10 minutes : l'usage de la voiture est 4,3 fois supérieur au départ de la couronne ;
- pour un déplacement de moins de 20 minutes : le mode piéton est quasiment cinq fois supérieur au sein de l'intramuros que depuis la couronne ;
- quand l'origine du déplacement se situe en couronne; on constate une utilisation majoritaire de la voiture, même sur des trajets de faible distance (inférieur à 3 km) ainsi qu' une rupture dans la pratique de la marche ;
- les tendances concernant l'usage du vélo restent très faibles, quel que soit l'origine et la destination du déplacement. Bien que la pratique du vélo soit en hausse ces dernières années, elle reste véritablement un des enjeux majeurs du changement de comportement au bénéfice d'une nouvelle mobilité sur l'ensemble du territoire du Cœur métropolitain.



3.4. LE TRANSPORT EN COMMUN : UN MODE DE DÉPLACEMENT CLÉ ENTRE LA COURONNE ET L'INTRAMUROS

Environ 118 000 déplacements quotidiens sont réalisés en transport en commun (données EMD - Transpole, 2016) à destination du périmètre Lille intramuros.

Une grande part de ces déplacements (41%) a pour origine la couronne et près de 30% sont internes à l'intramuros : ce sont donc près de 71% des déplacements en transport public urbain à destination de l'intramuros qui s'effectuent dans un périmètre dit de « proximité ». Le transport collectif apparaît ainsi comme un élément clé dans le fonctionnement du système de mobilité du Cœur métropolitain.

Lorsque l'on regarde plus précisément les points de départ au sein de la couronne, il apparaît que la partie sud du périmètre représente 2/3 des déplacements en transport en commun. Cet usage peut être justifié par la géographie des infrastructures, l'offre de mobilité sur le territoire, mais également par les différences en termes de catégories socioprofessionnelles et de taux d'équipement automobile des ménages entre la couronne Nord et Sud.

118 000 déplacements quotidiens réalisés en transport en commun à destination du périmètre Lille intramuros.

A. Un réseau de transport public structurant

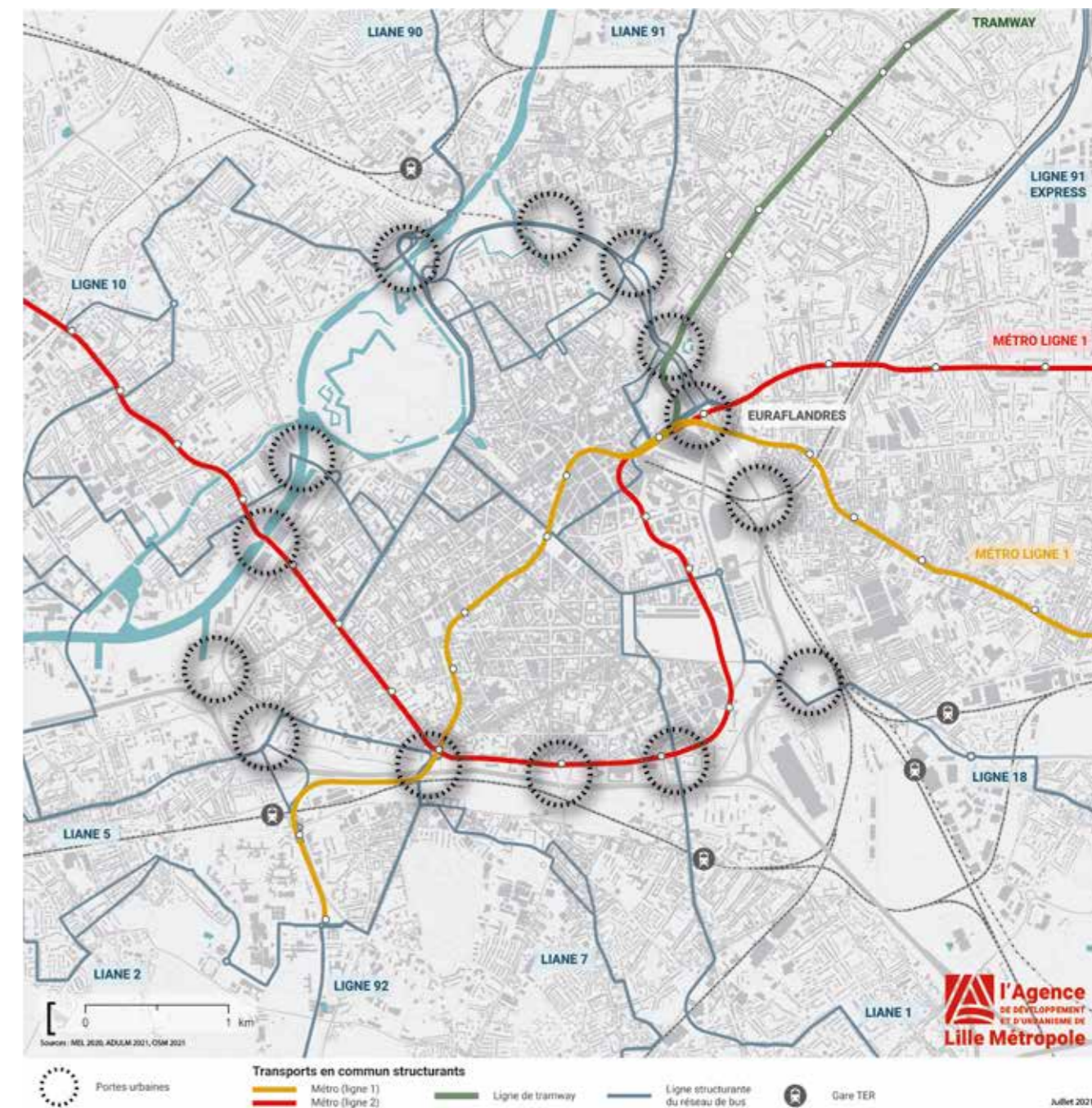
La carte du réseau de transport collectif reprenant le réseau structurant d'Ilévia, composé du métro, du tramway et des grandes lignes de bus, permet de constater que la répartition et le niveau de l'offre est très hétérogène au niveau des portes urbaines du Cœur métropolitain.

Certaines possèdent une offre importante de mobilité collective, tel que le hub de transports Euraflandres ou la Porte des Postes. Ces deux portes se trouvant à la jonction des deux lignes de métro, desservies par différentes lignes de bus structurantes, type lianes, elles sont identifiées comme de véritables pôles de mobilité et concentrent de nombreux enjeux en termes d'intermodalité au sein du Cœur métropolitain.

A contrario, on observe que plusieurs portes urbaines ne possèdent pas de lignes de transport structurantes, telles que la Porte de Béthune, la Porte d'Arras ou encore la Porte de Ypres, située au nord du périmètre intramuros.

Sur le schéma ci-contre, seules les lignes de bus structurantes, telles que les lianes ou lignes assimilées sont représentées, bien qu'il faille noter que certaines autres lignes jouent tout autant un rôle important dans la distribution du Cœur métropolitain, telle que la ligne 10 passant par le pont de Tournai.

Le réseau de transport collectif va connaître un grand nombre d'évolutions dans les années à venir, impactant des secteurs à enjeux et de nombreux projets avec notamment la réalisation de nouvelles lignes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) dans les décennies à venir suite au vote, en 2019, du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

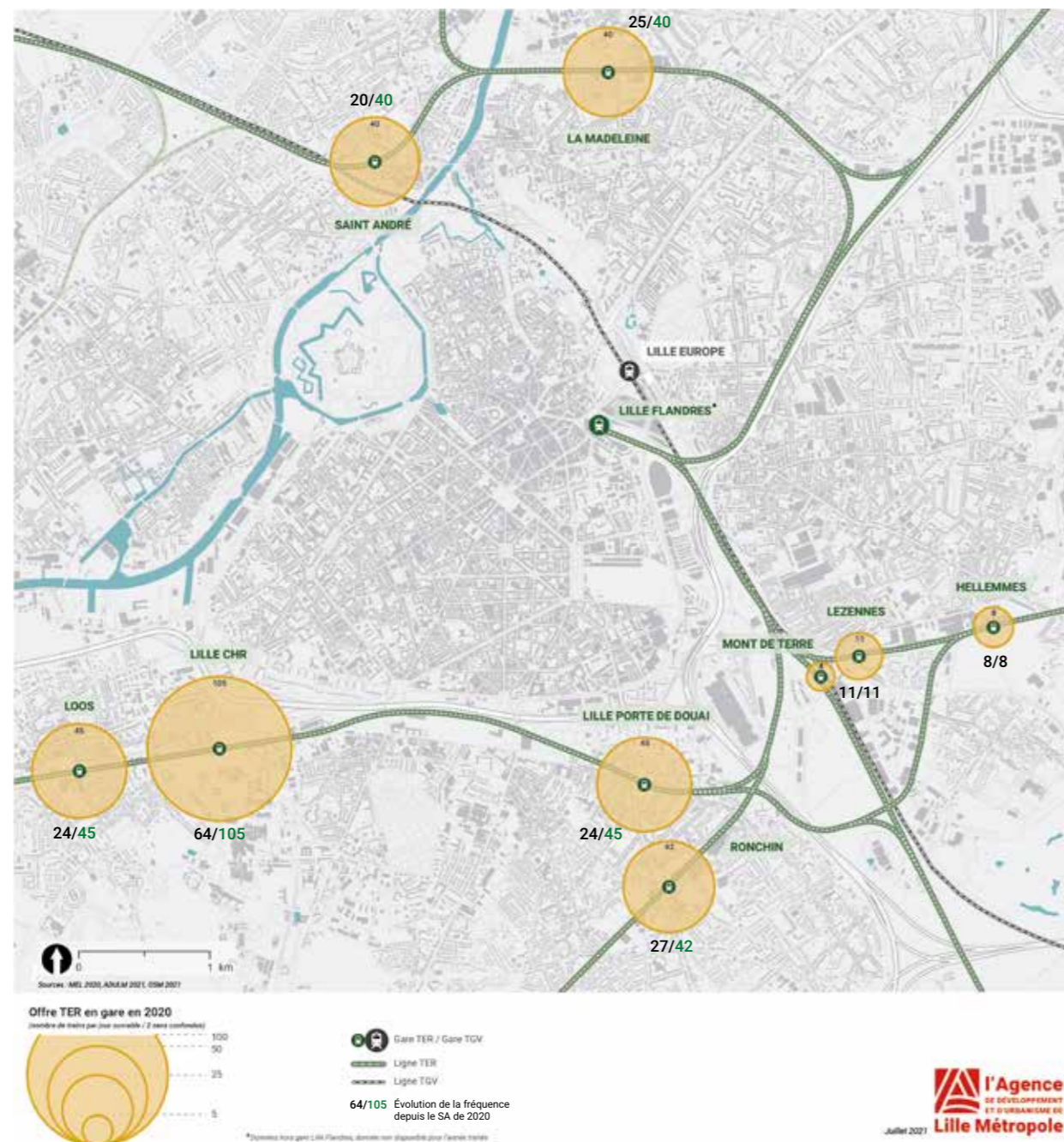


Le réseau ferroviaire joue également un rôle essentiel dans l'accessibilité de ce territoire. Le choix modal évolue ces dernières années, favorisé par la mise en place de l'intégration tarifaire pour les gares métropolitaines et l'augmentation des cadences du TER. Ainsi la gare CHR possède aujourd'hui une fréquence de plus de 100 trains par jour, aller-retour, depuis décembre 2019.

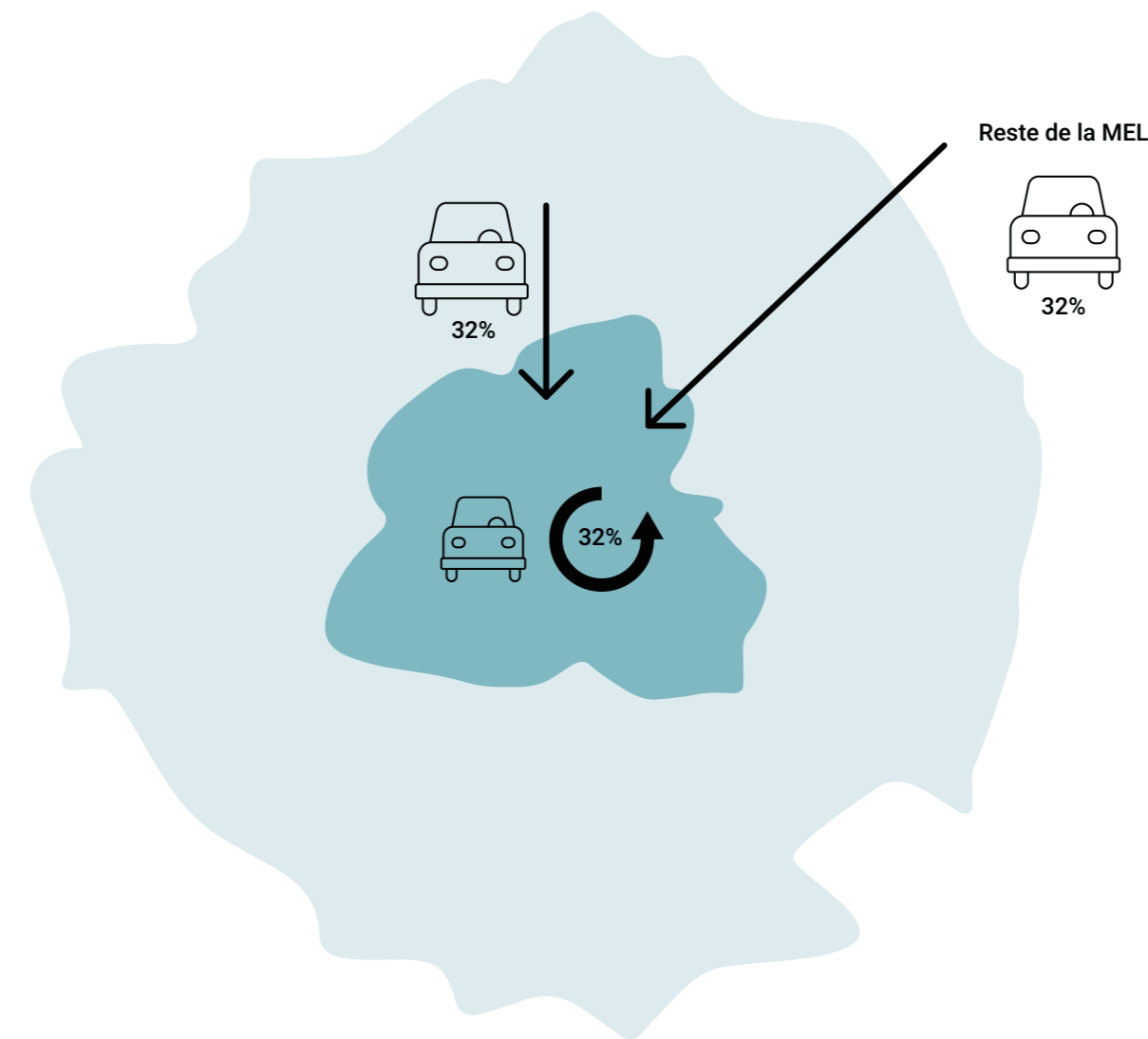
De nombreux autres projets d'envergure sont en réflexion sur le Cœur métropolitain, comme la potentialité de créer une nouvelle gare TER au niveau de la Porte des Postes (SCOT 2017), ou bien la mise en place d'un RER métropolitain à horizon 2045. Ce dernier s'inscrit dans le nouveau dispositif « Service Express Métropolitain », que le gouvernement et la SNCF Réseau souhaitent développer au cœur des grands pôles urbains français.

En résumé, l'usage du transport collectif sur le périmètre de la couronne et de l'intramuros connaît déjà une pratique importante, bien que l'offre soit répartie de façon très hétérogène sur les portes urbaines du Cœur métropolitain. L'importante transformation que vont connaître les transports collectifs grâce aux nombreux projets prévus au sein de la métropole lilloise va être déterminante dans le renforcement de ces pratiques de mobilité et dans l'accompagnement des grandes dynamiques territoriales en cours et à venir.

Offre TER en gare 2020



Déplacements en voiture à destination Lille intramuros



- Couronne
- Intramuros

Pourcentage calculé sur le nombre total de déplacements voiture à destination du périmètre Lille intramuros.

3.5. L'AUTOMOBILE : DES COMPORTEMENTS AUTOMOBILISTES IDENTIQUES SUR L'ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE

Sur l'ensemble du territoire de la MEL, l'utilisation de la voiture représente environ 194 000 déplacements quotidiens à destination de l'intramuros.

Il apparaît que l'usage de la voiture à destination de l'intramuros se répartit de façon plutôt égale entre les différents territoires statistiques de l'étude. Il existe donc une pratique assez uniforme dans l'utilisation de ce mode de déplacement, quelle que soit la distance parcourue, pour les petits trajets comme les plus longs.

Cette donnée confirme l'enjeu stratégique et le potentiel que constitue le changement de comportement automobiliste dans les déplacements dits « de proximité », en faveur d'une utilisation de la marche et du vélo.

Toutefois, il est à noter que l'EMD a été réalisée en 2016, soit avant la mise en place du plan de circulation de la ville de Lille. Ce dernier a eu un impact sur l'usage de la voiture au sein de l'intramuros qu'il n'a pas été possible d'intégrer dans l'analyse.



194 000 déplacements quotidiens réalisés en voiture par les habitants de la MEL à destination du périmètre Lille intramuros.



A. La structure du réseau viaire sur le cœur métropolitain

La structuration du réseau viaire au sein du Cœur métropolitain impacte de fait les pratiques de mobilité automobile sur ce périmètre.

Deux grands types d'infrastructures viaires coexistent sur le périmètre de l'analyse statistique :

- le réseau autoroutier ou à caractère autoroutier, qui compose une grande partie du « boulevard périphérique » lillois ;
- le maillage des pénétrantes et transversales, qui croisent les différentes portes urbaines du Cœur métropolitain.

Le réseau autoroutier ou à caractère autoroutier

Ce qu'on nomme communément « boulevard périphérique » lillois concentre, sur la partie sud de la ceinture périphérique, un trafic très important constitué d'un flux de plus de 100 000 véhicules/jour issus de l'A1 au sud-est, d'un nombre équivalent de véhicules issus de l'A25 au sud-ouest, sans oublier le trafic important se connectant à l'est sur la voie urbaine rapide (N356). Cette localisation des flux, à très forte proximité de l'hypercentre, constitue une spécificité à l'échelle nationale.

Ces voies autoroutières ou express connaissent depuis peu des changements de régime de vitesse autorisée. Depuis 2019, l'ensemble des voies, telles que l'A25 et la N356 sont passées de façon pérenne à une limitation à 70 km/h.

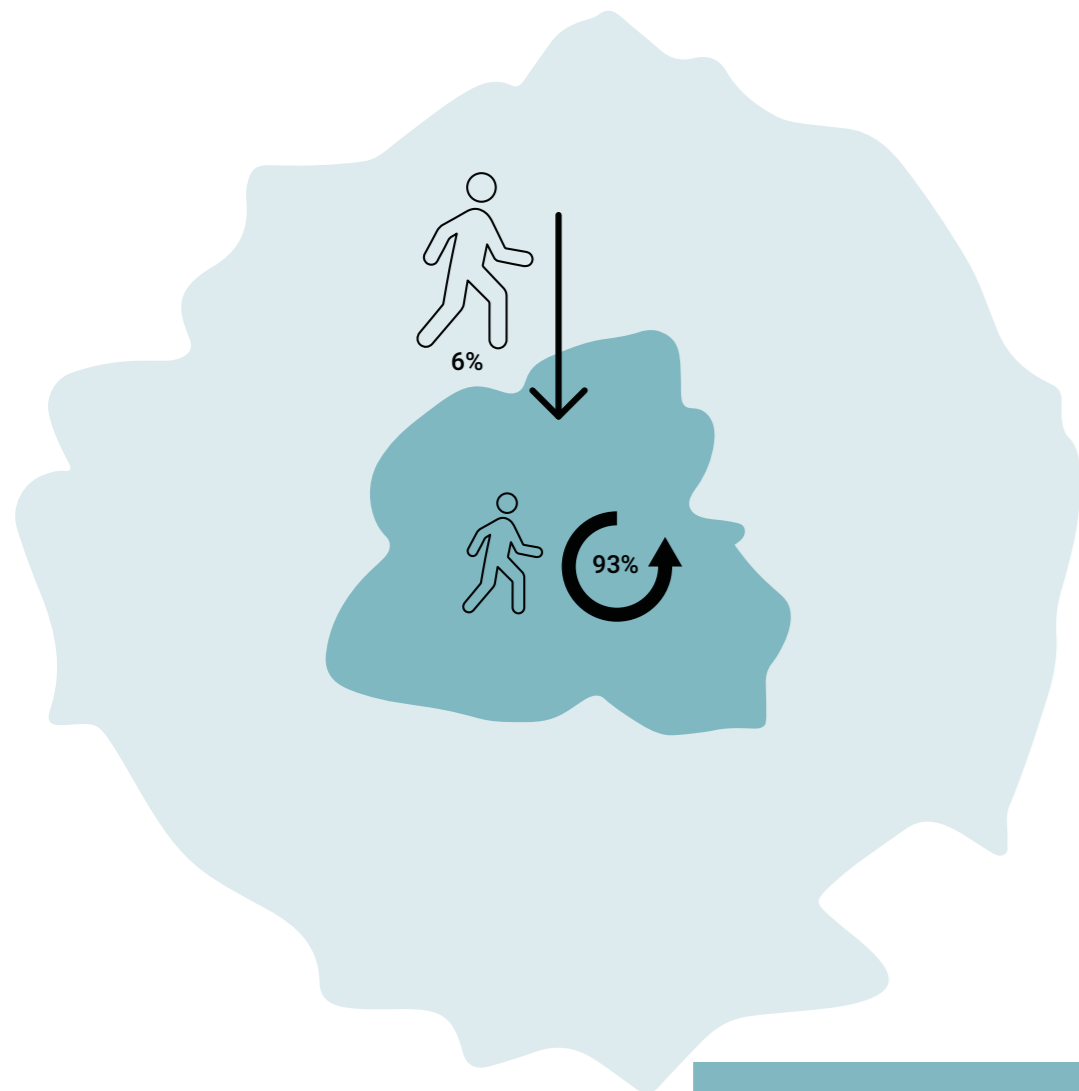
Concernant la partie nord de la ceinture périphérique, l'infrastructure viaire, présentant les caractéristiques d'une voie autoroutière, tend à changer sa morphologie et son statut. En effet, différentes études urbaines, telles qu'Euralille 3000 ou le Schéma directeur Euralille à la Deûle, désormais réunis dans le périmètre Grand Euralille, proposent une transformation de cette infrastructure en boulevard urbain, en lien avec l'arrivée du tramway proposé dans le SDIT.



Ce maillage, constitué d'anciennes voies qui relient Lille Intramuros aux faubourgs, permet de capter un grand nombre de flux à destination de l'intramuros, mais c'est également un réseau servant de transit pour les personnes et les marchandises.

Ces voies présentent des fonctionnements et des capacités de captation de flux bien différents de l'une à l'autre allant de 13 000 véhicules/jour pour certaines jusqu'à 30 000 véhicules/jour comme c'est le cas pour le Grand Boulevard.

Ces différents flux de mobilité et corridors confèrent un aspect et un paysage particulièrement routier sur la majorité des portes urbaines du Cœur métropolitain, d'une intensité variable selon les des nœuds routiers hébergés. Sur ces espaces, coexistent également d'autres infrastructures telles que les parkings relais (P+R), les gares TER ou stations de métro, qui leur attribuent un véritable enjeu d'intermodalité.



● Couronne
● Intramuros

Pourcentage calculé sur le nombre total de déplacements « marche » à destination du périmètre Lille intramuros.



294 000 déplacements quotidiens réalisés à pied à destination du périmètre Lille intramuros.

3.6. LA MARCHÉ : UNE GRANDE DISPARITÉ DANS LA PRATIQUE ENTRE LA COURONNE ET L'INTRAMUROS

L'analyse de la pratique de la marche sur le périmètre statistique, sur la base de l'EMD de 2016, montre qu'environ 294 000 déplacements quotidiens sont réalisés à pied à destination du périmètre Lille intramuros.

Elle révèle également que c'est le mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire intramuros, représentant près de 272 000 déplacements quotidiens, soit 93% de l'ensemble des déplacements piéton à destination de l'intramuros. Cependant, lorsque l'origine du déplacement se situe dans la couronne, ce mode connaît une très forte baisse et ne représente que 6% des déplacements à pied.

On sait que le choix du mode de déplacement piéton est soumis à un certain nombre de critères. Lors de la planification et de l'exécution d'un trajet, les usagers cherchent à satisfaire certaines conditions : faisabilité et accessibilité, utilité et sécurité des lieux, confort environnemental et physique, plaisir des sens et sentiment d'appartenance. (METHA 2008)

La donnée quantitative permet de poser l'hypothèse qu'au regard de l'utilisateur, le parcours piéton, allant de la couronne à l'intramuros, manque de qualité et/ou possède des facteurs environnementaux défavorables, ce dernier privilégiant alors un autre mode de déplacement que la marche à pied.

Les portes urbaines apparaissent alors comme des espaces clé dans le choix modal pour ces parcours traversant la ceinture périphérique, questionnant le rôle de seuil qu'elles semblent jouer aujourd'hui.

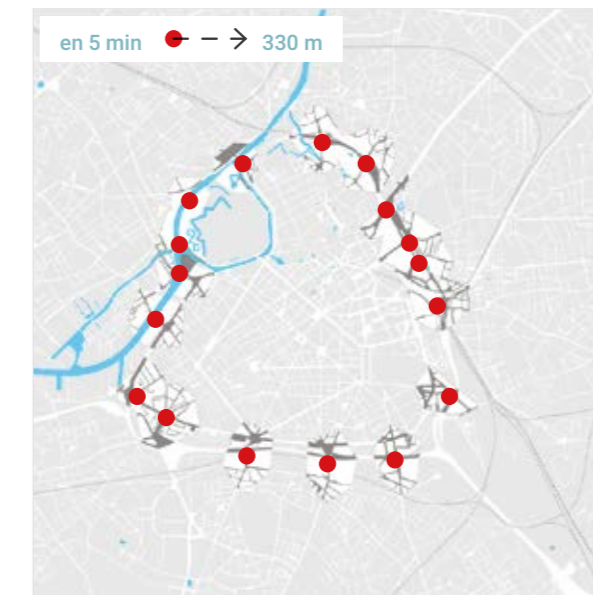
A. La marche : un potentiel de développement au delà du périphérique

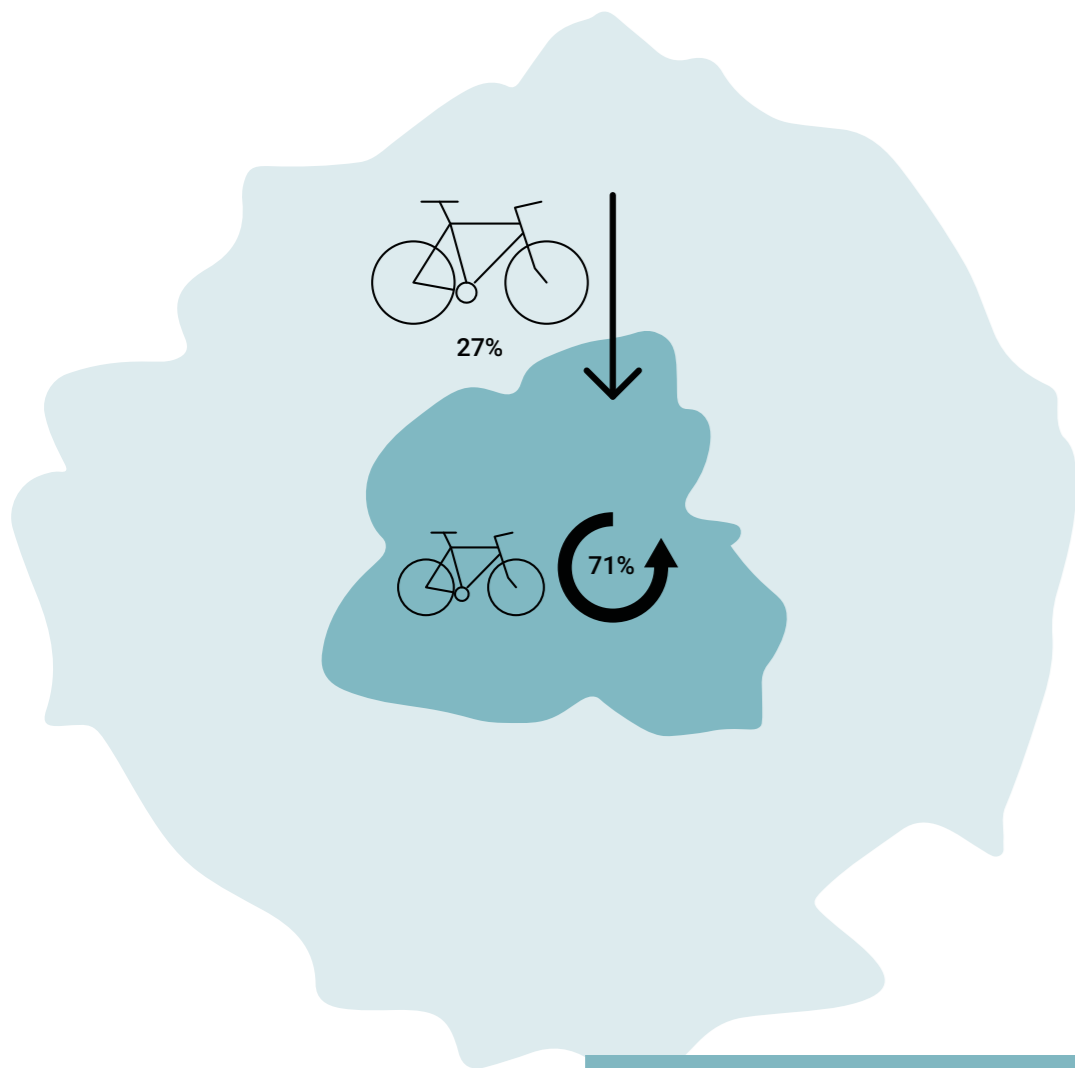
L'accessibilité du Cœur métropolitain pour un piéton, à partir des portes urbaines, se dessine au travers des cartes isochrones, représentées ci-contre. Celles-ci définissent la surface et la distance pouvant être parcourues à pied, prenant en compte la vitesse moyenne de déplacement d'un piéton (4 km/h) et le réseau viaire existant. Elles évaluent, selon un temps donné et acceptable pour un piéton, le territoire accessible.

Au travers de l'analyse de ces cartes, il apparaît que les distances parcourues à pied depuis ces points permettent de couvrir assez rapidement une aire urbaine importante, comprenant à la fois la couronne et l'intramuros lillois et que cette zone de déplacement piéton concerne donc une part importante de population.

De par leur accessibilité et leur situation au cœur du tissu urbain, les portes urbaines se révèlent être des lieux stratégiques pour répondre à la grande disparité existante dans la pratique de la marche entre la couronne et l'intramuros. Le développement de la marche associée, d'une intermodalité plus performante entre la marche et le transport collectif autour des portes urbaines apparaît un levier essentiel.

Espaces parcourus à pieds





● Couronne
● Intramuros

Pourcentage calculé sur le nombre total de déplacements vélo à destination du périmètre Lille intramuros.



18 142 déplacements quotidiens réalisés en vélo à destination du périmètre intramuros.

29,6% de la totalité des déplacements vélo de la métropole à destination du périmètre Lille intramuros.

3.7. LE VÉLO : UNE FAIBLE PRATIQUE DU VÉLO DE LA COURONNE À L'INTRAMUROS

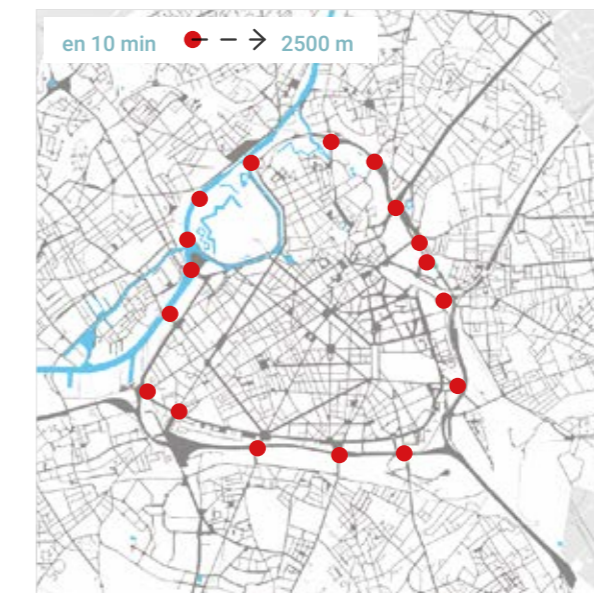
Le vélo est un mode de déplacement attractif, beaucoup de collectivités mise sur « la petite reine » et cherche à développer sa pratique dans les années à venir. En effet, celui-ci répond favorablement à plusieurs enjeux de mobilité durable : des enjeux climatiques, de qualité de l'air, de santé, des enjeux énergétiques ou encore d'attractivité du territoire.

En 2016, lors de l'EMD, l'usage du vélo restait encore très faible, la part modale sur l'ensemble de la MEL représentait moins de 2%. Cependant, c'est au sein du territoire lillois que le vélo connaît la pratique la plus importante par rapport à l'ensemble du territoire métropolitain, et cette pratique est en forte augmentation depuis quelques années sur le territoire d'étude.

Après examen des données de l'EMD, celles-ci confirment une réelle pratique au sein du périmètre intramuros. En effet les déplacements vélo internes représentent 71% des déplacements à vélo, soit près de 13 240 déplacements quotidiens. Les déplacements réalisés à vélo, au départ de la couronne, montrent quant à eux une forte diminution en terme de pratique, avec près de 4 900 déplacements quotidiens et ce, malgré des déplacements qualifiés « de proximité », soit moins de cinq kilomètres, une distance raisonnable pour une pratique cyclable.

Comme pour la marche, il existe des facteurs environnementaux « facilitateurs » pour la pratique du vélo ; des facteurs qui ne seraient apparemment pas assez présents entre le périmètre de la couronne et celui de l'intramuros et qui pourrait expliquer la faible pratique de ce mode de déplacement.

L'usage du vélo au sein du Cœur métropolitain, possède un véritable potentiel afin de tendre vers un changement de comportement et passer d'une mobilité motorisée individuelle à une mobilité plus durable.



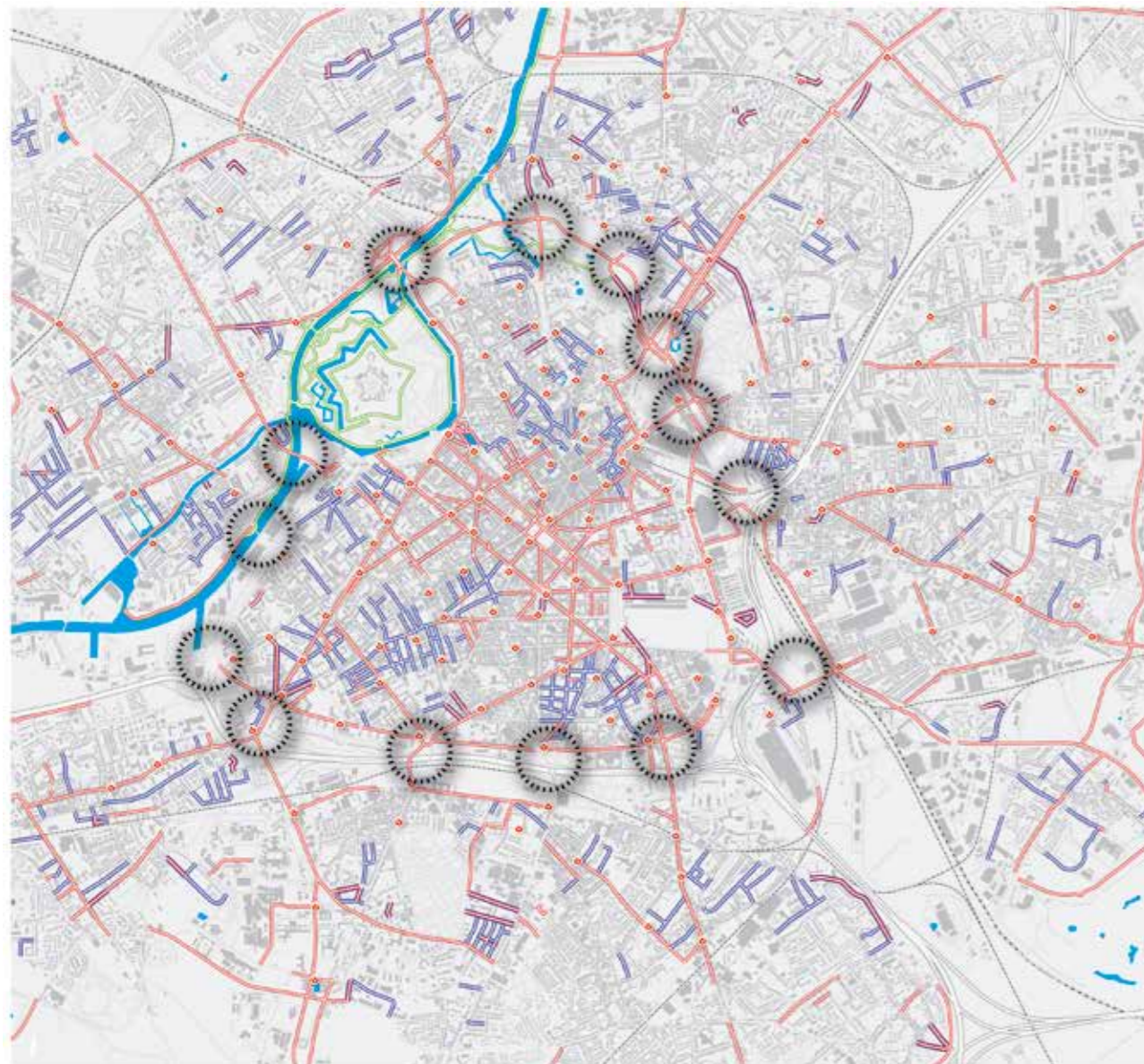
A. Un potentiel pour augmenter la pratique du vélo quotidien

Pour appréhender les distances et la couverture du territoire permis par le vélo mais également le rôle de diffusion que recèlent les différentes portes urbaines, des cartographies avec isochrones ont été également réalisées.

On peut observer que l'aire urbaine parcourue en 10 ou 15 minutes à vélo à partir des différentes portes urbaines est considérable puisqu'elle couvre la quasi-totalité du périmètre d'analyse statistique, ce qui révèle le potentiel de ces espaces pour augmenter la pratique cyclable, associés à d'autres modes de déplacement.

Selon des comptages réalisés par l'Association Droit Au Vélo (ADAV), on constate déjà depuis quelques années que la pratique du vélo est en constante augmentation. En effet, sur le périmètre intramuros, la pratique du vélo connaît une hausse de +15% par an depuis 2014, et même de +25% par an au niveau des différentes portes urbaines (cf. comptage CEREMA en annexe).

Cependant, la pratique de vélo, comparée aux autres modes de déplacement reste encore faible. Afin de mieux comprendre les facteurs favorables à son développement, un approfondissement du diagnostic concernant ce mode de déplacement a été réalisé.

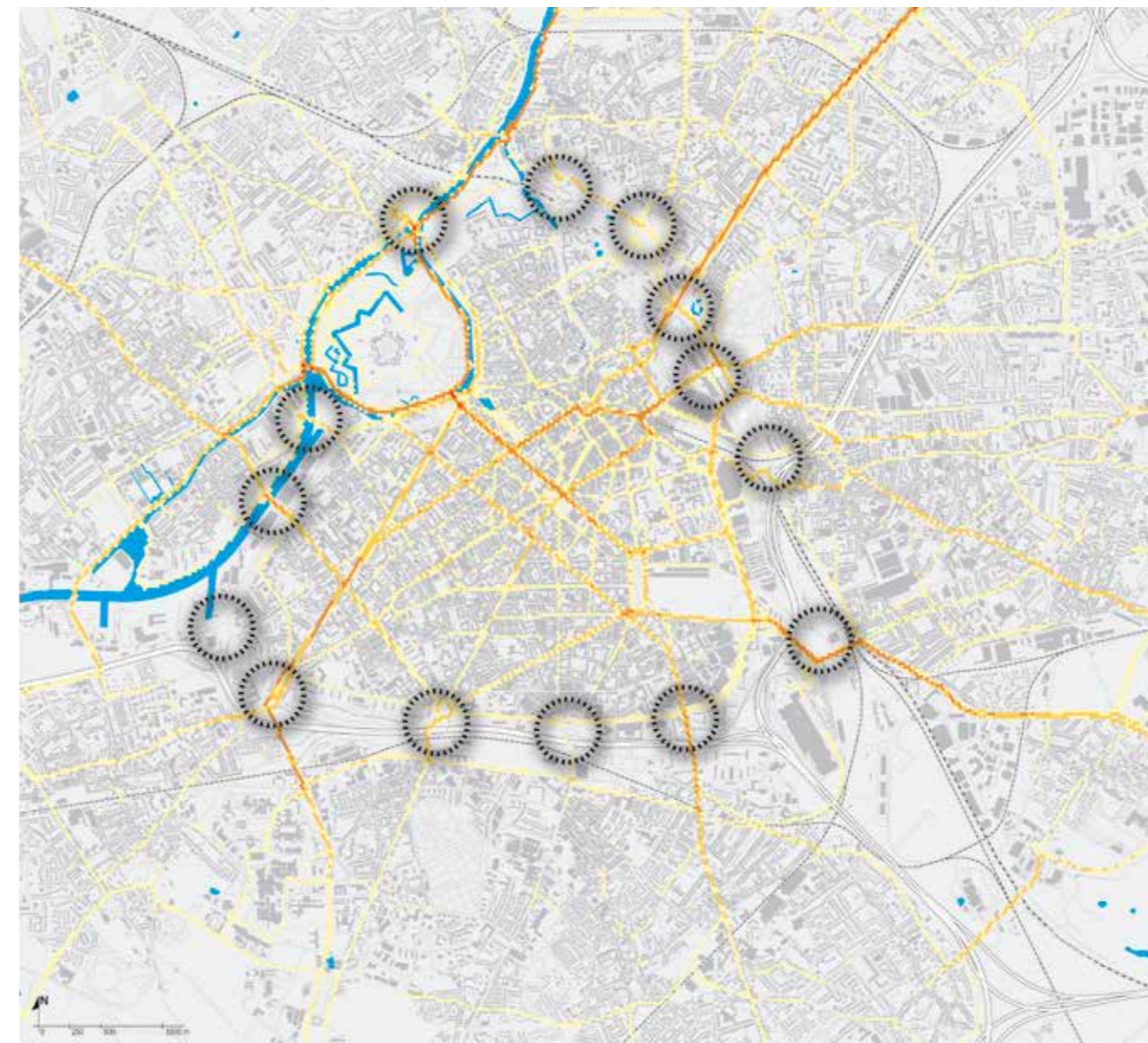


B. Le réseau cyclable existant : de nombreux maillons manquants sur la ceinture périphérique

Cette carte permet d'observer les aménagements cyclables existants (pistes, bandes cyclables et partage de voies de bus), présents sur le territoire de la couronne et de Lille intramuros avec un regard particulier sur les portes urbaines situées sur la ceinture périphérique.

Certaines portes et séquences urbaines associées, telles que porte de Gand-Grand Boulevard ou porte de Béthune possèdent des aménagements sécurisés, matérialisés par des pistes cyclables séparées de la voirie. Cependant des maillons manquants ou discontinuités apparaissent sur certaines portes comme porte d'Arras ou porte de Canteleu.

Si la vue d'ensemble sur le Cœur métropolitain montre un nombre important d'aménagements cyclables, matérialisés par des « bandes cyclables » au sein de Lille intramuros, la densité et le maillage diminuent fortement au-delà de ce périmètre. La pratique plus élevée du vélo répond donc logiquement à la densité et à la qualité des aménagements cyclables accessibles.



C. Les pratiques cyclistes lors du challenge métropolitain du vélo

La Métropole Européenne de Lille (MEL) organise chaque année, au mois de Mai, un challenge métropolitain du vélo afin de sensibiliser les habitants de la métropole à la pratique quotidienne de ce mode de déplacement.

Cette initiative se révèle être un moyen intéressant d'obtenir une donnée quantitative permettant de connaître la pratique et les trajets réalisés à vélo sur le territoire du Cœur métropolitain. Les données géolocalisées des trajets des utilisateurs inscrits sont ainsi récupérées et permettent d'établir des cartographies quantitatives des trajets réalisés à vélo sur une période d'un mois.

Cette vue d'ensemble du Cœur métropolitain permet ainsi de mettre en avant plusieurs caractéristiques des usages cyclistes :

- les voies pénétrantes, telles des « veines », se dessinent surtout sur l'est du Cœur métropolitain ;
- un usage plus important apparaît au sein du périmètre intramuros que dans la première couronne, en cohérence avec la densité et le maillage des aménagements cyclables, à l'exception du Grand Boulevard qui possède un aménagement cyclable séparé de la voirie.

L'analyse de l'usage cycliste sur les voies pénétrantes du Cœur métropolitain permet également de rendre visibles des disparités de pratiques selon la localisation. Si on identifie un nombre élevé de trajets à vélo sur certaines portes (au niveau du pont de Tournai, d'Euraflandes, de la Porte de Douai, de la Porte de Gand, du Grand Boulevard, ou du pont cyclable du parc de la Citadelle), inversement, d'autres ont été très peu empruntées lors des challenges (telles que la Porte d'Arras et la Porte des Postes ou les portes situées au nord du périmètre intramuros, telle que l'ancienne Porte d'Eau, aujourd'hui avenue Winston Churchill).

D. Évaluation de la pratique du vélo par les usagers Lillois

Le baromètre des Villes Cyclables, organisé par l'initiative « Parlons Vélo ! », permet d'interroger des habitants sur leur pratique du vélo et leur sentiment de sécurité. Dans le cadre de cette étude, cela a permis d'identifier un grand nombre de « points noirs » sur la ceinture périphérique et notamment au niveau des traversées.

Les tronçons jugés prioritaires par les enquêtés pour réaliser ou améliorer des aménagements cyclables sont mis en avant. Au travers de cette enquête, menée auprès de plus de 2 000 personnes, la séquence Porte d'Arras/ Porte des Postes est ici jugée prioritaires par les usagers cyclistes, ainsi que certaines voies pénétrantes, comme le pont de Tournai.

Les différents points durs (ou « points noirs ») se définissent comme des zones ou des carrefours rencontrés lors des parcours cyclistes et concentrant les difficultés pour la pratique et la sécurité du cycliste. Via l'enquête de Villes Cyclables, on voit apparaître un nombre de « points noirs » importants au niveau des Portes des Postes et d'Arras, mais également du pont de Tournai, lieux similaires aux aménagements cyclables identifiés comme prioritaires pour les aménagements cyclables.

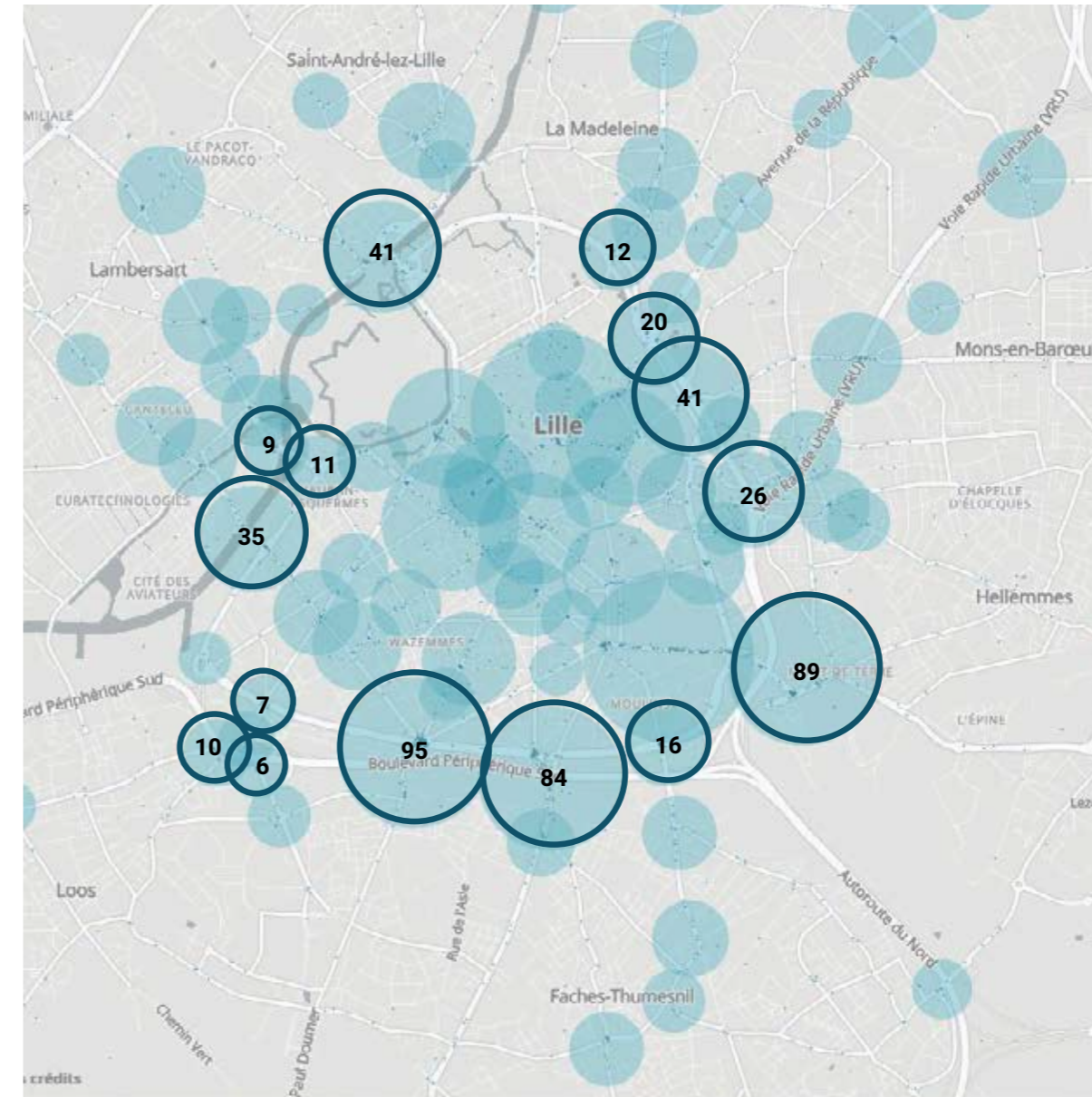
L'intérêt de cette enquête est de pouvoir prendre en compte la parole de l'habitant dans le cadre de sa pratique et de localiser les lieux où s'expriment de réels sentiments d'insécurité pour le cycliste. Cette analyse d'usage s'avère être un outil intéressant sur lequel s'appuyer afin de faire évoluer le réseau cyclable au plus proche de la pratique cyclable des habitants du Cœur métropolitain.

Tronçons identifiés comme prioritaires pour une amélioration par les contributeurs de l'enquête



Lauren Nison et Bruno Adeleé FUB - Le baromètre des villes cyclables/2019

Nombre de " points noirs " déclarés par les contributeurs à l'enquête



Lauren Nison et Bruno Adeleé FUB - Le baromètre des villes cyclables/2019

E. Des évolutions à court, moyen et long termes

Depuis 2016, le vélo est une pratique en évolution, elle est accompagnée par des politiques publiques de plus en plus nombreuses et impactantes. L'objectif est de favoriser la pratique de ce mode mais également de provoquer un changement de comportement sur un public bien ciblé, à savoir les automobilistes. On sait que l'augmentation de la pratique du vélo est fortement liée aux incitations financières ou physiques, par le biais d'aménagements ou d'équipements et c'est probablement suite à ces actions que l'on voit apparaître des augmentations de fréquentation sur certains secteurs et notamment au niveau des portes urbaines. Certaines connaissent parfois une hausse de fréquentation de plus de 50% par rapport aux années précédentes, comme Porte de Béthune par exemple (cf. comptage CEREMA-ADAV).

Ces évolutions, certes importantes et positives, sont toutefois à replacer dans un contexte, où la pratique du vélo, avant 2016, était très faible à l'échelle de la métropole, avec une part modale inférieure à 2%. La prise de conscience et le changement de comportement dans les déplacements quotidiens requièrent des actions à court, moyen et long terme. Pour que cette dynamique de changement perdure, celle-ci doit être accompagnée à la fois de réflexions et d'actions continues sur la place du vélo dans l'espace urbain mais également d'aménagements pérennes, confortables et sécurisants.

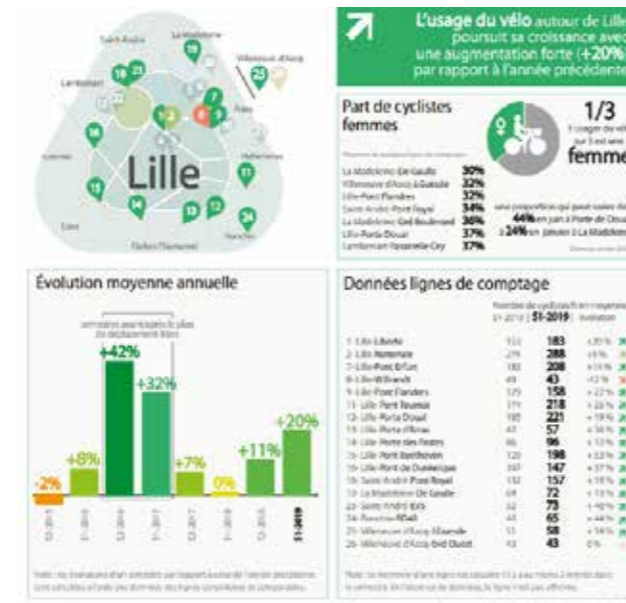
À court terme : urbanisme tactique et aménagements temporaires

Durant la crise sanitaire, lors du premier déconfinement en mai 2020, la MEL, en lien avec les communes, a mis en place des aménagements cyclables temporaires afin de répondre aux contraintes de distanciation physique dans les transports et espaces publics. Ceci a permis l'amélioration de plus de 20 kilomètres d'infrastructures cyclables, réparties sur 9 communes de la métropole. Il est à noter que beaucoup de ces aménagements se situent au niveau de la ceinture périphérique et des portes urbaines.

À l'automne 2020, une enquête de satisfaction relative aux aménagements temporaires fut réalisée par la MEL à laquelle plus de 2 000 personnes ont répondu.

Ces aménagements cyclables ont été jugés utiles pour 82% des répondants et leur appréciation a été évaluée à 6,7/10. Les principales attentes d'améliorations vis-à-vis de ces aménagements portent sur la sécurité et le développement du réseau et près de 71% des enquêtés estiment que ces aménagements temporaires ont amélioré leur sentiment de sécurité. La pérennisation des aménagements et notamment des coronapistes a été fortement sollicitée (entre 89 et 93% des répondants selon les tronçons) et celle-ci a été engagée par la MEL dès 2021.

Données de comptage vélo du cœur métropolitain (ADAV – CEREMA)



Aménagements cyclables provisoires mis en oeuvre pour le déconfinement en mai 2020



À moyen/long terme : mise en œuvre d'un plan cyclable de grande ampleur

Suite à une délibération cadre en juin 2021, un investissement financier, à hauteur de 100 millions € pour la période 2021-2026 a été attribué aux politiques cyclables. Une véritable évolution pour ces politiques si on le compare à l'investissement annuel sur la période 2014-2020 qui était de l'ordre de 6 millions €.

À moyen et long terme, la MEL souhaite devenir une véritable « métropole cyclable », et pour y parvenir trois volets essentiels ont été ciblés :

- la mise en place d'un écosystème vélo impliquant tous les acteurs du territoire ;
- l'adaptation du service V'Lille (notamment avec la mise en place de 38 stations supplémentaires sur le territoire métropolitain) ;
- l'installation d'un réseau cyclable métropolitain.

Concernant l'installation du réseau cyclable métropolitain, une hiérarchisation du réseau selon 3 niveaux va être mise en place :

- le réseau Vélo + ;
- le réseau principal ;
- le réseau secondaire.

À chaque niveau correspond des aménagements adaptés : création d'aménagements cyclables structurants avec un niveau « magistral » Vélo + (correspondant à un niveau de service spécifique), renforcement de la signalétique, mise en place d'un revêtement de couleur rouge pour les équipements cyclables, développement d'une typologie d'aménagements cyclables (type « chaudière », ou bien vélorue, etc.) sur l'ensemble de la métropole.

3.8. LES PORTES URBAINES, DES ESPACES CLÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE MOBILITÉ ACTIVE

L'analyse des données de l'Enquête Ménage Déplacement (MEL, 2016) confirme que le choix du mode de déplacement entre la couronne du cœur métropolitain et l'ancien périmètre « intramuros » est très différent selon l'origine du déplacement. Elle démontre notamment que les modes de déplacements motorisés sont plus élevés lorsque l'origine du déplacement se situe dans la couronne et qu'à l'inverse les modes actifs connaissent une véritable baisse de leur pratique au départ de ce même périmètre et ce, malgré des distances et des temps de parcours identiques.

Les facteurs défavorables à la pratique de la marche et du vélo peuvent être à la fois environnementaux (exposition au bruit, au vent, topographie...) mais également liés à l'aménagement de l'espace public (qualité de l'éclairage, continuités et matérialité du sol, signalétique, ...) et au contexte urbain traversé. Ces perceptions négatives, générant un manque de confort, un sentiment d'insécurité, un manque d'appréhension des distances peuvent s'avérer dissuasives et faire perdurer l'usage de modes motorisés, même pour des distances courtes.

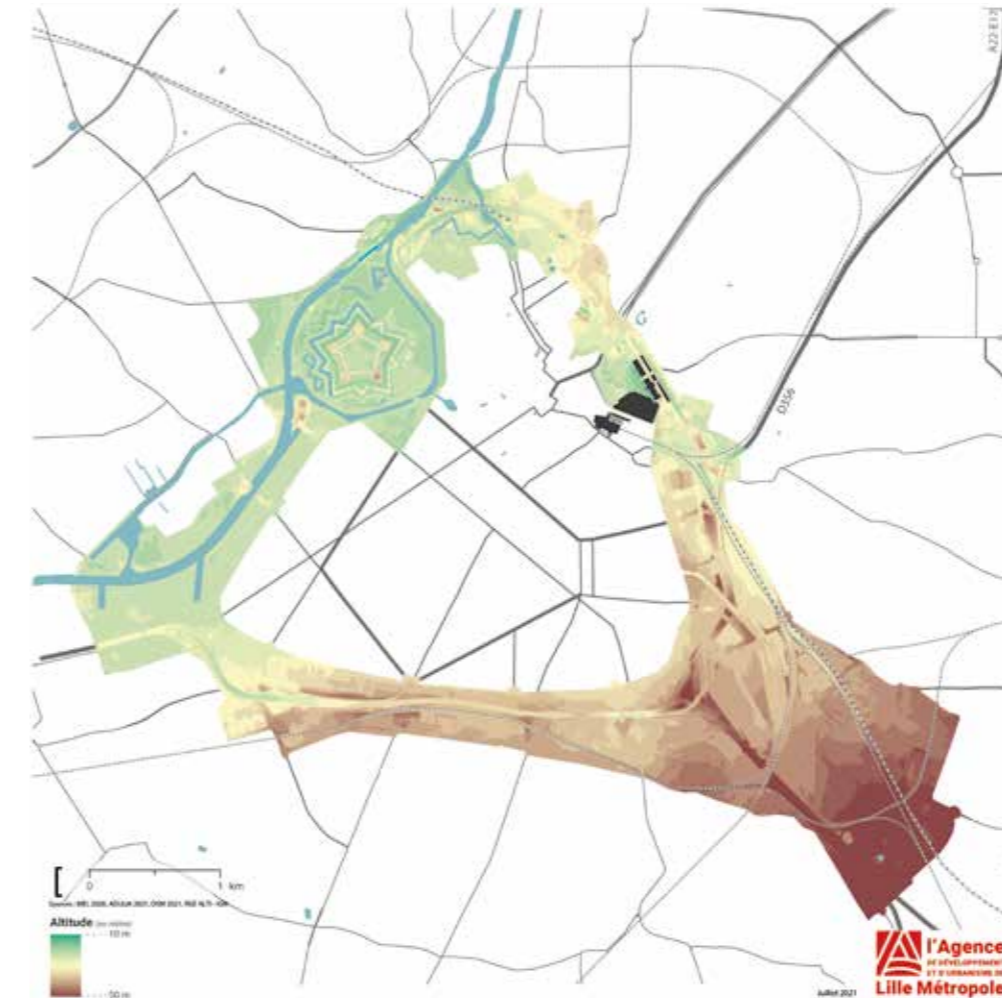
Au vue des pratiques de mobilité qui ont émergé de cette analyse, les portes urbaines et les séquences associées peuvent s'évaluer aujourd'hui comme des seuils, voir des limites. A contrario et compte tenu de leur situation d'interface, de leur capacité de « diffusion », du niveau d'intermodalité qui y est développé et/ou sera consolidé à l'avenir, ces espaces ont un rôle capital pour le développement des modes de déplacements plus durables dans les mobilités de proximité, mais également pour l'accessibilité du Cœur métropolitain à une échelle plus large.

4

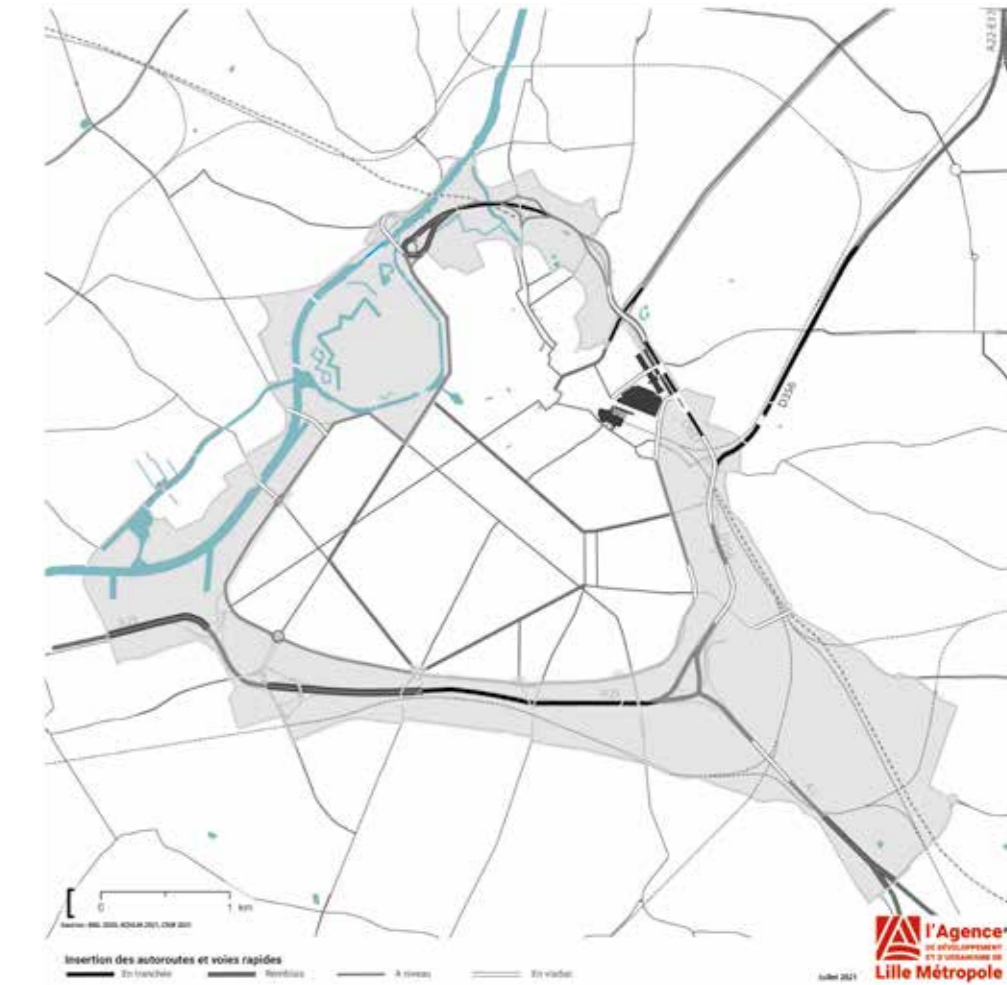
L'AMÉNAGEMENT DE LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE

4.1. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DE LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE

Topographie



Insertion des voies à caractère autoroutier



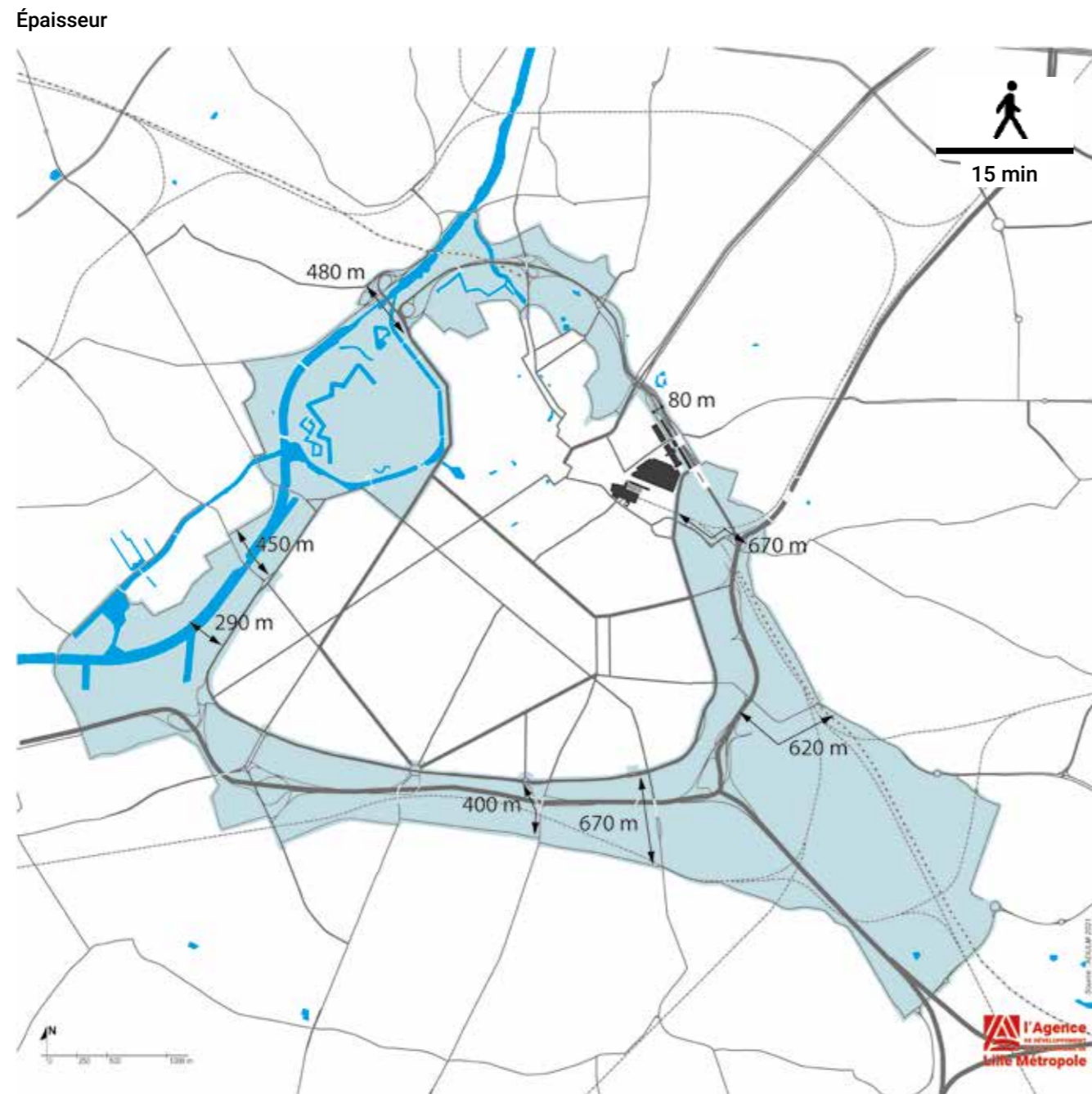
A. Une structure spatiale défavorable à la pratique des modes actifs

La ceinture périphérique constitue un espace d'une épaisseur variable, traduisant des ruptures plus ou moins fortes, accentuées par une topographie complexe générée par les infrastructures et une gestion antérieure de déblais-remblais.

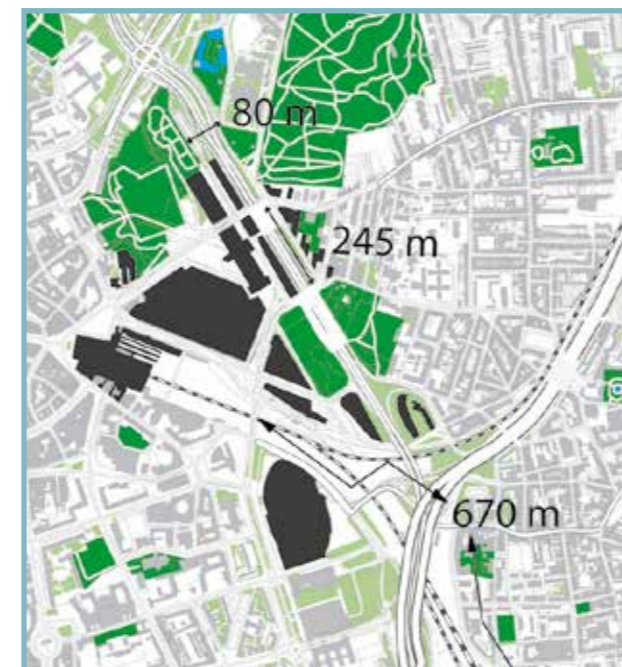
Elle se caractérise également par un maillage viaire très différent du tissu urbain dense, constitutif de la ville.

Celui-ci est constitué :

- de voies en impasse ou de boucles dans les quartiers situés en rives ;
- d'un nombre limité de traversées ;
- d'une interdistance entre les traversées souvent très importante, proche d'un kilomètre, peu favorable pour le développement de la marche.

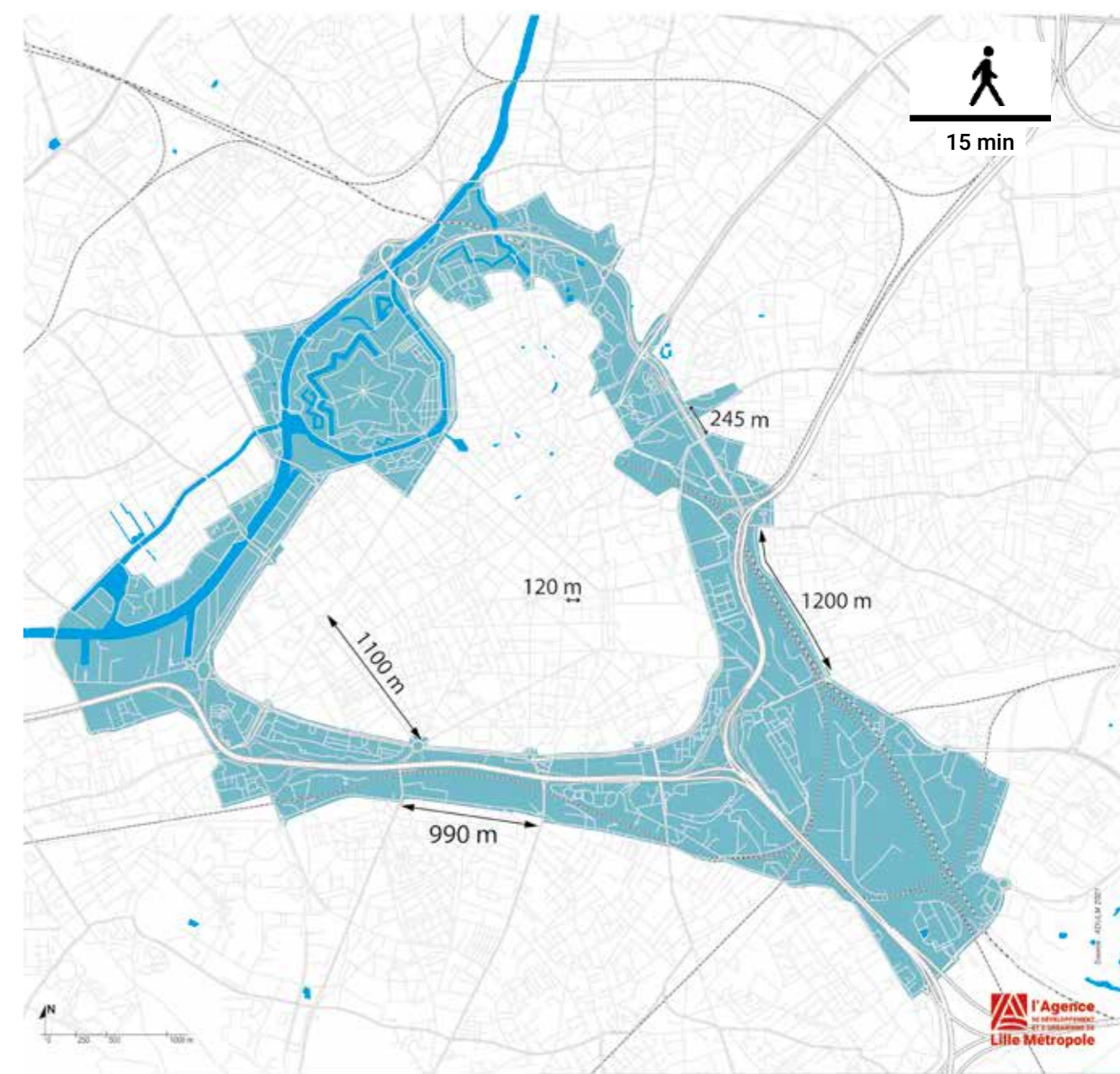


ZOOM : de la coupure à la couture



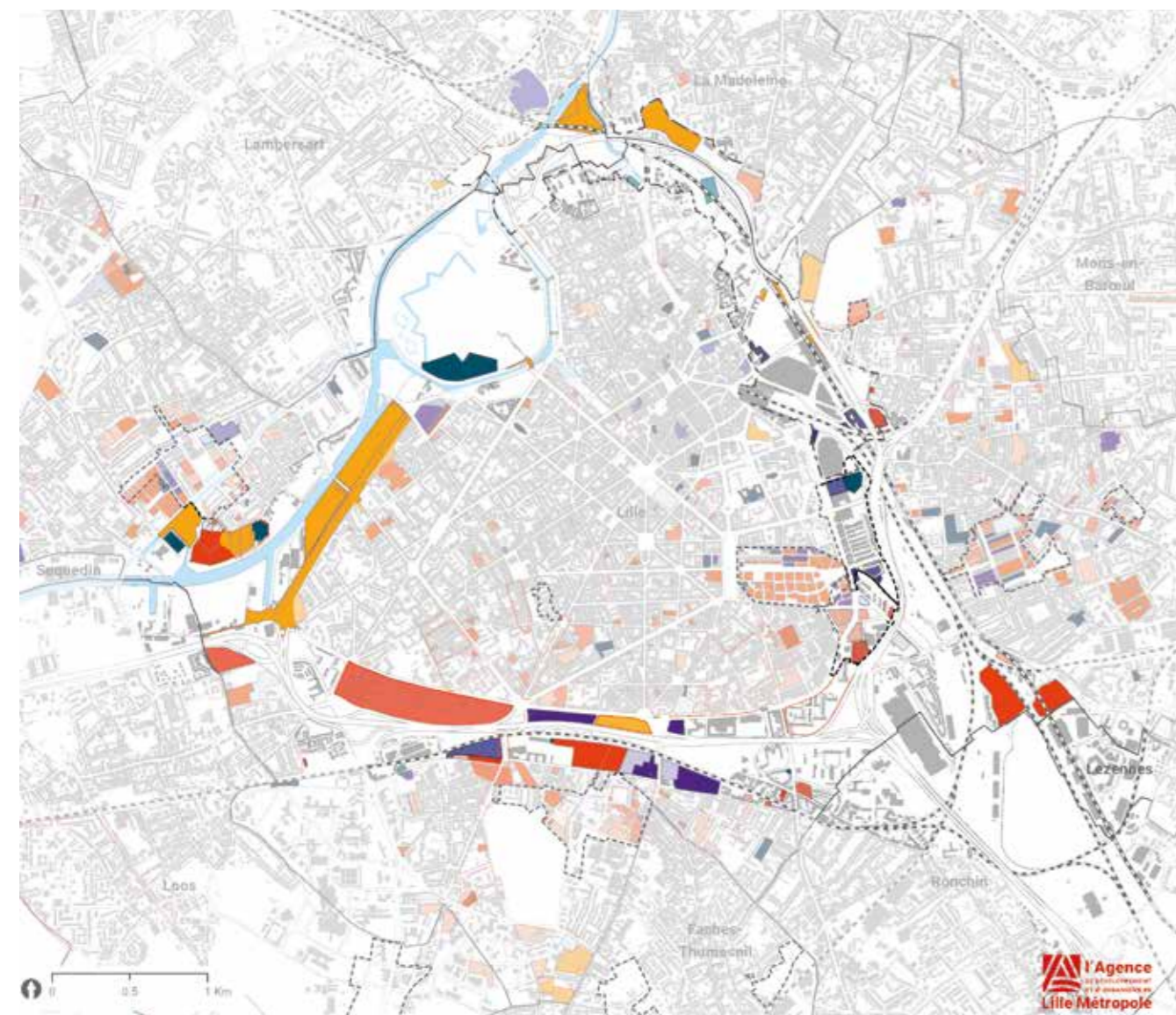
Euralille 1: le premier projet de couture urbaine, consolidée dans le cadre d'Euralille 3000

Maillage : exemples d'interdistances entre les traversées



B. Un espace en pleine mutation

Recensement des projets d'aménagement sur la ceinture périphérique



Surface globale de la ceinture périphérique : 1085 ha
Surface totale des emprises en projet : 226 ha

Sources : Recensement de projets de la ville de Lille (2019), BD Topo IGN (2017), ADULM (2021)

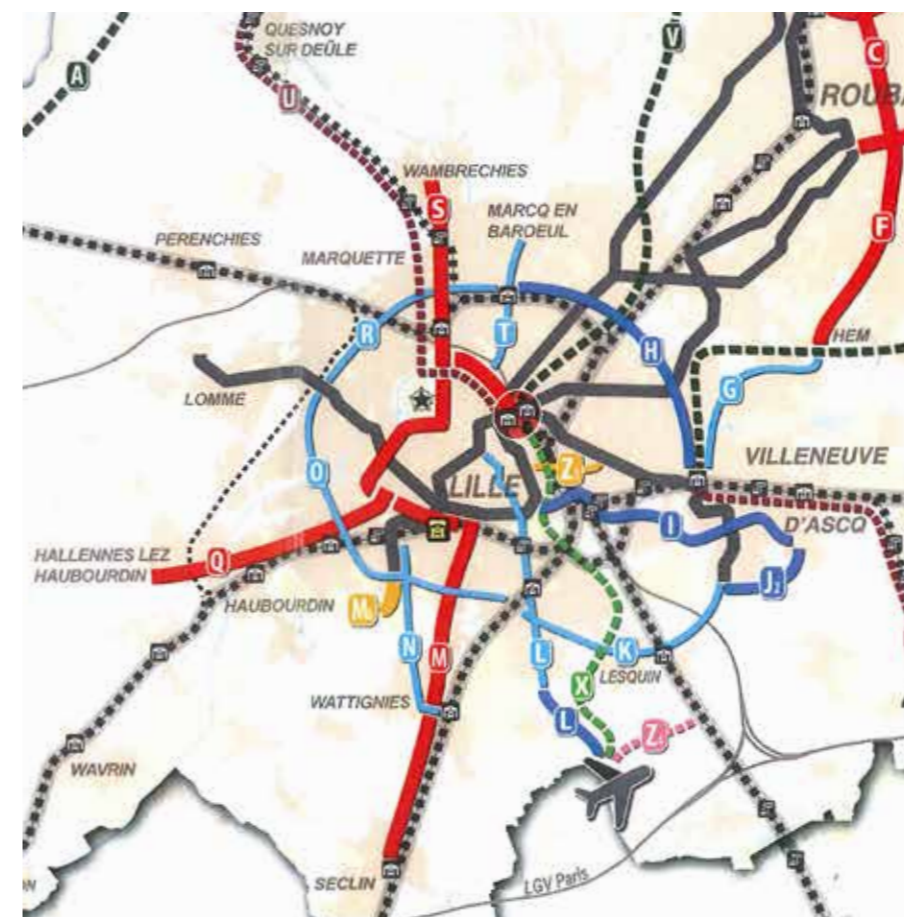


Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) : schéma général

Source : MEL



Schéma directeur des infrastructures de transport : projets de lignes de tramway sur le pôle métropolitain de Lille

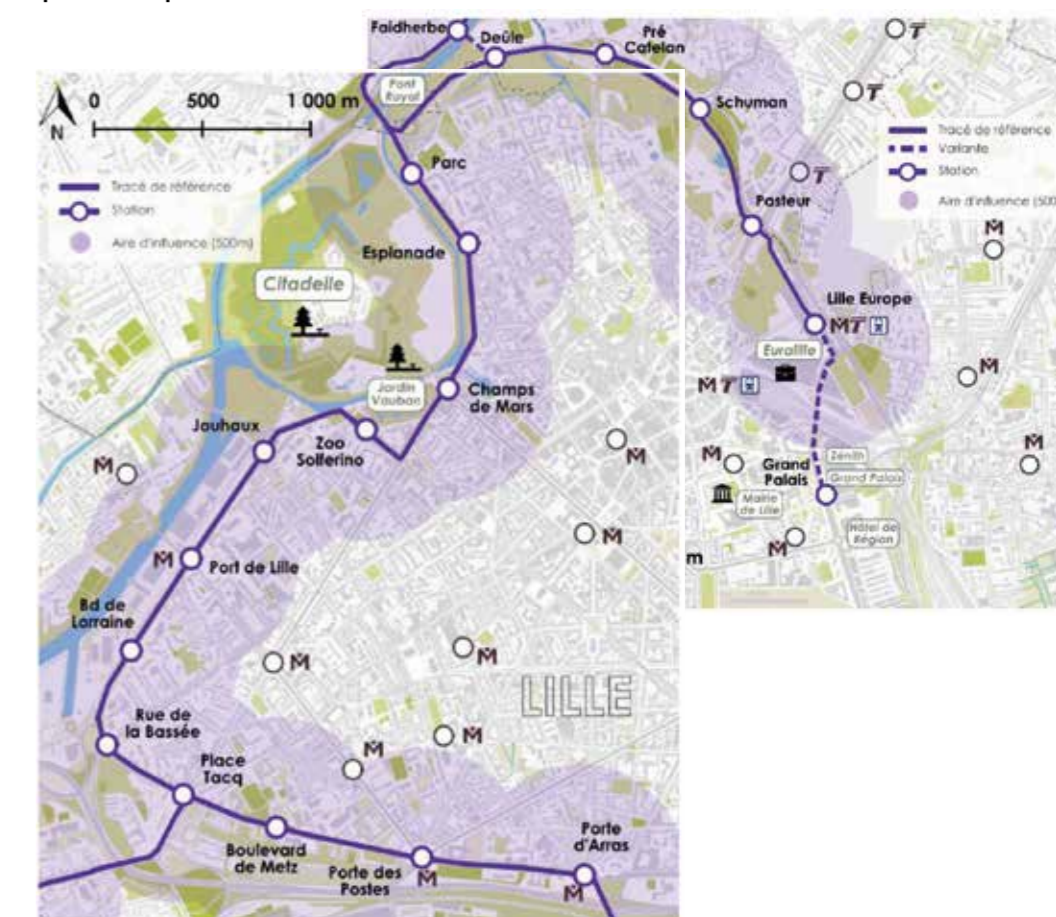
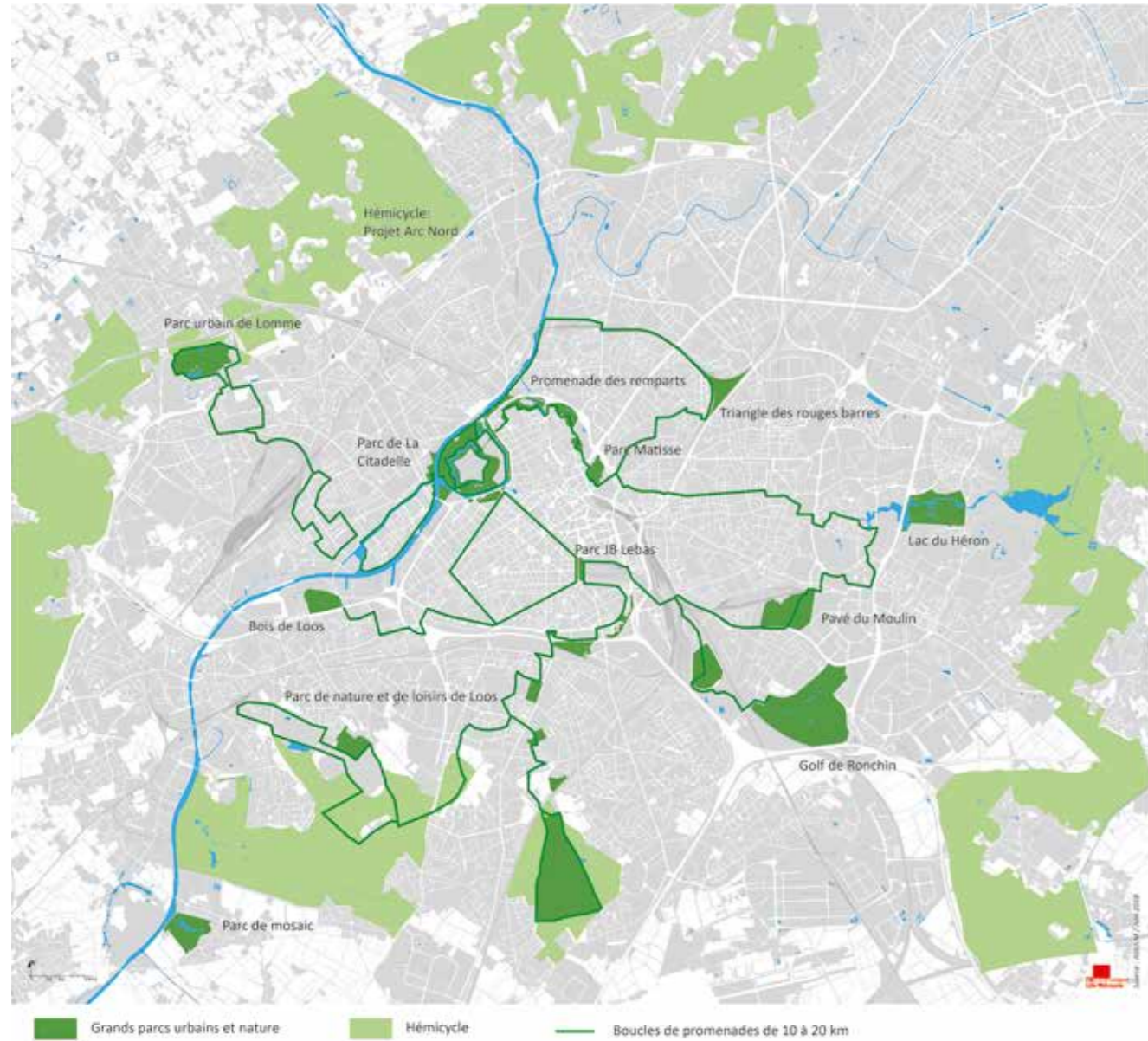


Schéma directeur des infrastructures de transport : projets de lignes de tramway sur le pôle métropolitain de Lille (tracés soumis à concertation préalable depuis février 2022)

Source : MEL

4.2. UN ESPACE DÉFINI PAR QUATRE GRANDS PAYSAGES

Trame Verte et bleue : mise en réseau des espaces verts et de nature à partir de la ceinture périphérique



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 proposée au sein du Cœur métropolitain.

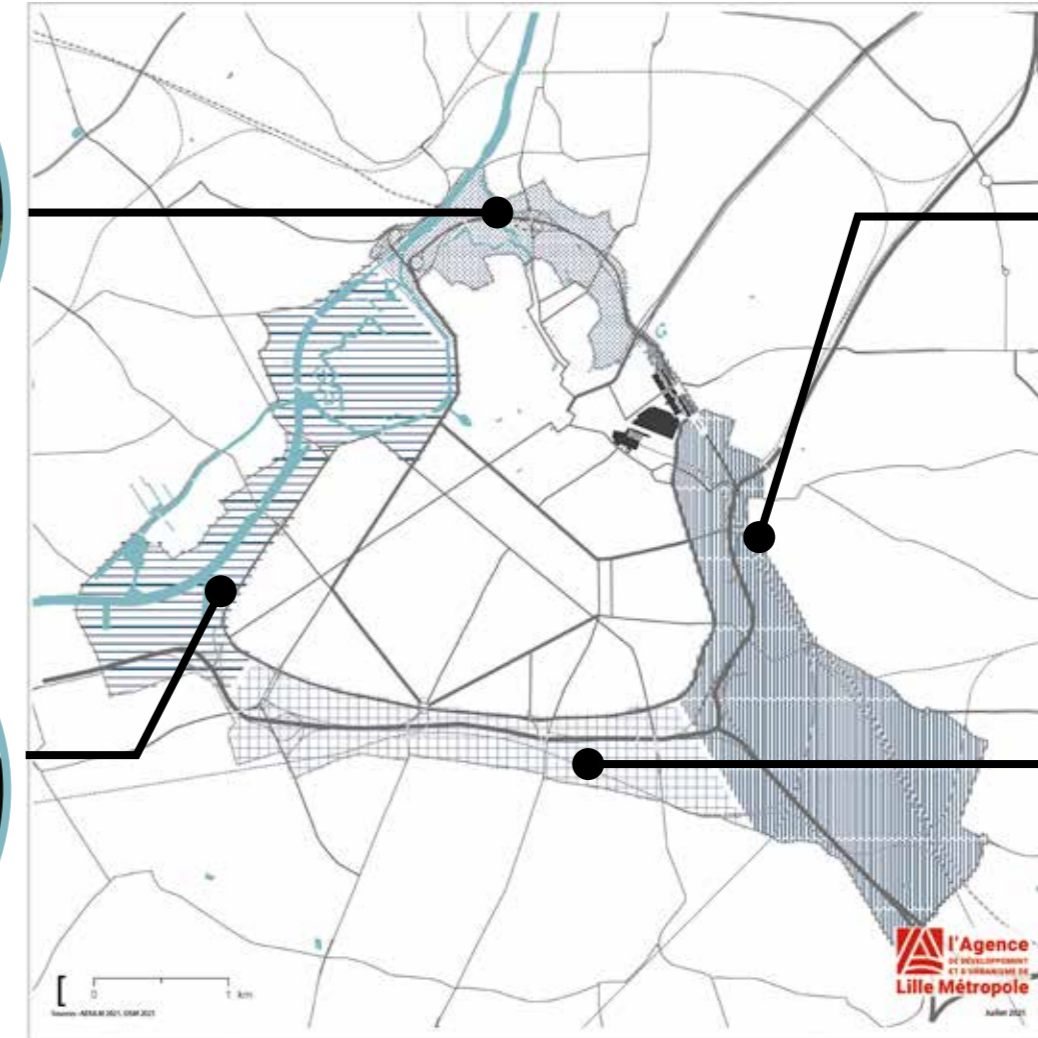
Les parcs et autres espaces végétalisés situés sur la ceinture périphérique représentent ainsi des jalons pertinents dans la mise en réseau des espaces verts et de nature, à l'échelle métropolitaine.



C. Espace paysager et patrimonial des Boulevards Schumann, Coubertin et Pasteur



D. Paysage fluvial et portuaire du canal de la Deûle



A. Le faisceau ferroviaire vers Euralille



B. Le corridor autoroutier et ferroviaire

A. Le faisceau ferroviaire vers Euralille



Vue depuis le Boulevard Hoover vers le site de Fives Cail



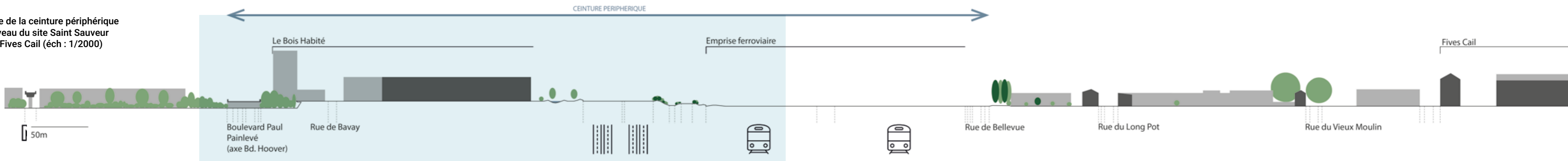
Ph. Fruittier / Altimage 2020



Ph. Fruittier / Altimage 2020

Du quartier Euraflandres au nouveau siège de la MEL (le Biotope), du quartier du Bois Habité à la Porte de Valenciennes, le projet métropolitain Euralille, dans ses phases successives a créé une nouvelle continuité urbaine le long du Boulevard Hoover. Une programmation ambitieuse a vu le jour, s'appuyant sur des modifications profondes du réseau autoroutier et sur le développement ferroviaire. Malgré cette reconquête urbaine, le sujet de l'insertion des grandes infrastructures, des ruptures et liaisons reste d'actualité. Le faisceau ferroviaire et l'emprise de la voie N356, représentant une largeur allant de 200 à 400 m, constituent une coupure particulièrement forte entre les nouveaux quartiers et l'ancien faubourg de Fives. Situées en vis-à-vis, et non connectées directement, les friches de Saint Sauveur et de Fives Cail sont destinées à devenir de véritables quartiers d'envergure métropolitaine.

Coupe de la ceinture périphérique au niveau du site Saint Sauveur et de Fives Cail (éch : 1/2000)



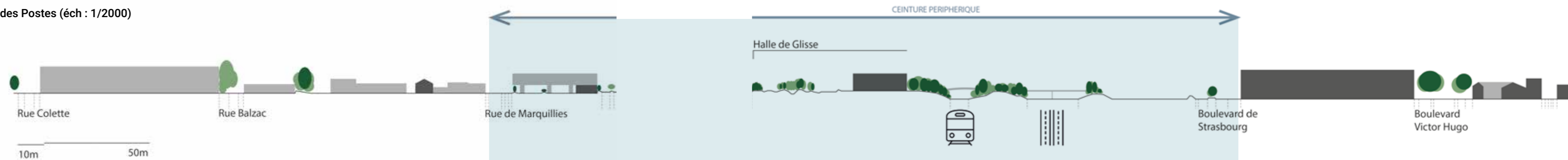
B. Le corridor autoroutier et ferroviaire



Ph. Fruitier / Altimage 2020

La partie sud de la ceinture périphérique est marquée par la présence de l'autoroute A25 et le faisceau ferroviaire. Située majoritairement en tranchée, boisée sur ses abords, elle constitue à la fois un corridor d'infrastructures de transports et une grande continuité paysagère. Les quartiers situés de part et d'autre connaissent des transformations importantes qui reconfigurent les rives. Cela concerne tout autant le secteur situé entre la Porte des Postes et la Porte d'Arras, avec l'implantation de grands équipements métropolitains que les quartiers de Lille Sud, où le renouvellement urbain engagé se poursuit avec l'opération Concorde, située Faubourg de Béthune et inscrite dans le Nouveau programme National de Renouvellement urbain.

Coupe de la ceinture périphérique à proximité de la Porte des Postes (éch : 1/2000)



C. Le paysage fluvial et portuaire du canal de la Deûle



Ph. Fruitier / Altimage 2020

Structurée par le canal de la Deûle, mais également par le bras de Canteleu du côté du quartier Bois Blancs et la moyenne Deûle au niveau de la Citadelle, la partie ouest de la ceinture périphérique est caractérisée par la présence de l'eau. La Deûle y constitue à la fois un entité paysagère attractive et une grande infrastructure de transport fluvial. Figure du lien économique entre la ville et la Deûle, le port de Lille s'est fortement développé pour être aujourd'hui une plateforme trimodale route-fer-eau. Il constitue cependant une barrière importante entre les quartiers de Vauban/Esquermes et la rive gauche du canal. Le réaménagement de la Citadelle et l'écoquartier des Rives de la Haute Deûle ont amorcé le retournement de la ville sur l'eau, dans toutes ses dimensions, à la fois paysagères mais également en termes de programmations et d'usages.

Coupe de la ceinture périphérique au niveau de la gare d'eau dans le quartier Bois Blanc (éch : 1/2000)



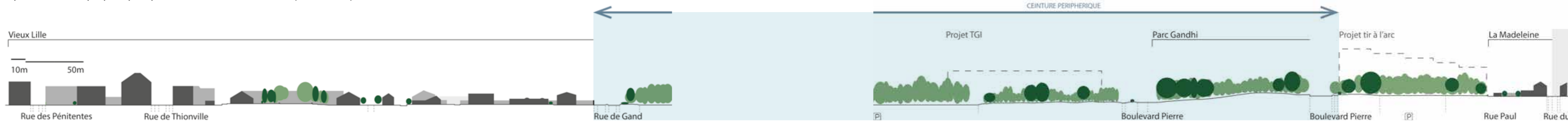
D. L'espace paysager et patrimonial des boulevards Schumann, Coubertin et Pasteur



Ph. Fruitier / Altimage 2020

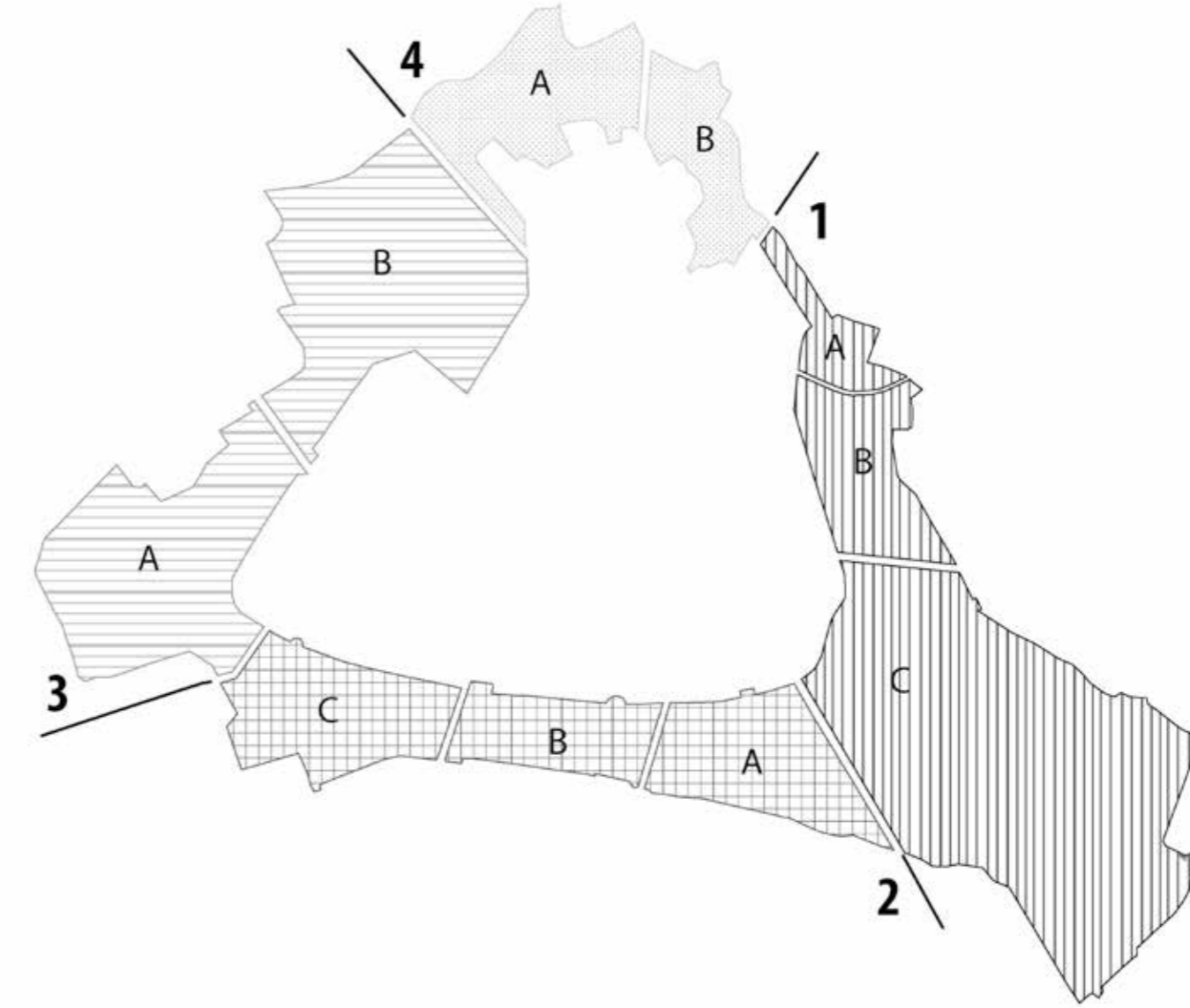
Entre la Deule et le carrefour Pasteur, l'ancienne zone non-aedificandi reste à ce jour perceptible dans ses contours et par la présence des éléments patrimoniaux. Cette séquence de la ceinture périphérique constitue une véritable zone tampon entre le quartier du Vieux Lille et les communes de Saint-André et de la Madeleine, marquée par la présence de vastes espaces végétalisés et une topographie chahutée. Cependant la vocation routière de ce secteur, traversé par les boulevards Schumann, Coubertin et Pasteur, limite la valeur d'usage de ce poumon vert, qui reste encore à révéler. L'arrivée du nouveau Palais de Justice, de plusieurs projets immobiliers et d'infrastructure de transport sur le secteur créent l'opportunité de restructurer cet espace à fort potentiel paysager, en requestionnant le partage des espaces dédiés aux différents modes de transport.

Coupe de la ceinture périphérique à proximité du carrefour Coubertin (éch : 1/2000)





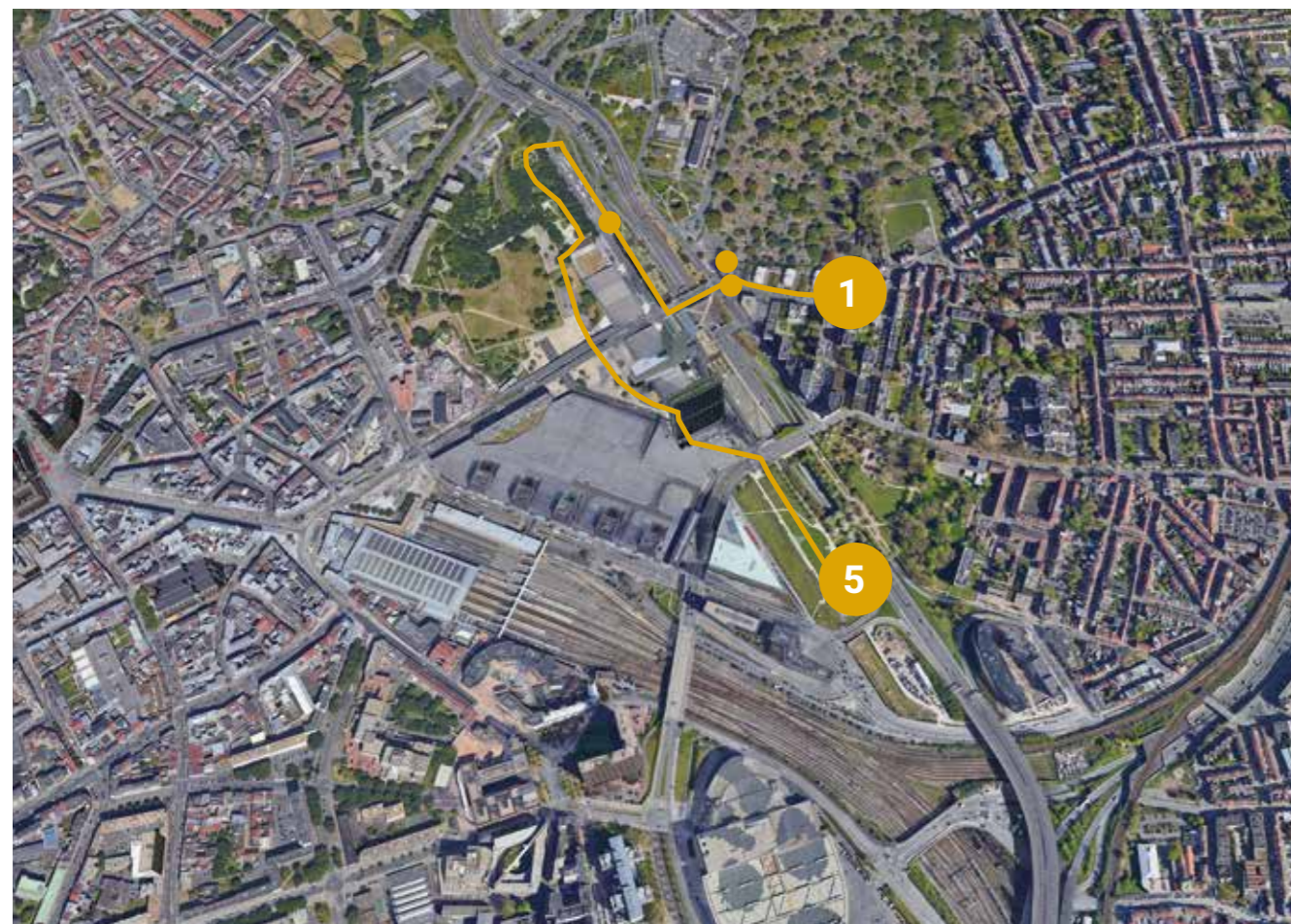
4.3. LES DIX SÉQUENCES URBAINES : ÉTAT DES LIEUX, ENJEUX ET ÉVOLUTIONS POTENTIELLES



Séquence 1A : Euraflandres



Travelling



Sources : Google Earth



Rue de faubourg de Roubaix en direction d'Euralille



Rue d'Esch-sur-Alzette en direction du Jardin des Géants



Traversée de la voie rapide M 651



Boulevard de Leeds en direction du carrefour Pasteur



Les projets Shake et Ekla aux abords du Parc de Dondaines, établis en 1998 et situés en partie sur la couverture de la ligne TGV et de la voie rapide M 651

Projets d'infrastructure :

- Secteur concerné par la ligne S1/tramway et Ligne I/BHNS du SDIT
- Limitation de la vitesse de la D651

Mobilité et intermodalité



Aménagement



Programmation (2019)



Analyse de la situation

à l'échelle urbaine

- Suite à la création du projet d'Euralille I, gateway métropolitain édifié sur l'ancienne zone non-aedificandi, l'effet de rupture entre l'hypercentre et le quartier Saint Maurice est encore perceptible. Il est au cœur des réflexions du projet urbain Euralille 3000, aujourd'hui intégré dans le périmètre Grand Euralille.
- Un secteur qui se développe aujourd'hui en connexion avec les différents quartiers voisins.
- Cette séquence comprend un chapelet de parcs urbains : parc Henri Matisse, parc des Dondaines et Jardin des Géants, situés à proximité et le long du boulevard Louis Pasteur/axe M651, en continuité du secteur d'Euralille à la Deûle, situé au nord.

à l'échelle de l'espace public

- Le boulevard de Leeds, qui accueille le parvis de la gare Lille Europe mais également la gare routière de manière provisoire, est soumis à des flux fréquents et très divers.
- Une différenciation, en termes de traitement de l'espace public persiste entre les zones périphériques et le cœur du quartier (secteur de l'entre-deux gares).
- Bien qu'un maillage assez fin soit mis en œuvre pour les modes actifs, permettant de traverser le secteur mais également d'accéder aux deux gares ainsi qu'aux stations de transport en commun, le boulevard Louis Pasteur (M651) constitue encore aujourd'hui une rupture importante au cœur du tissu urbain.

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

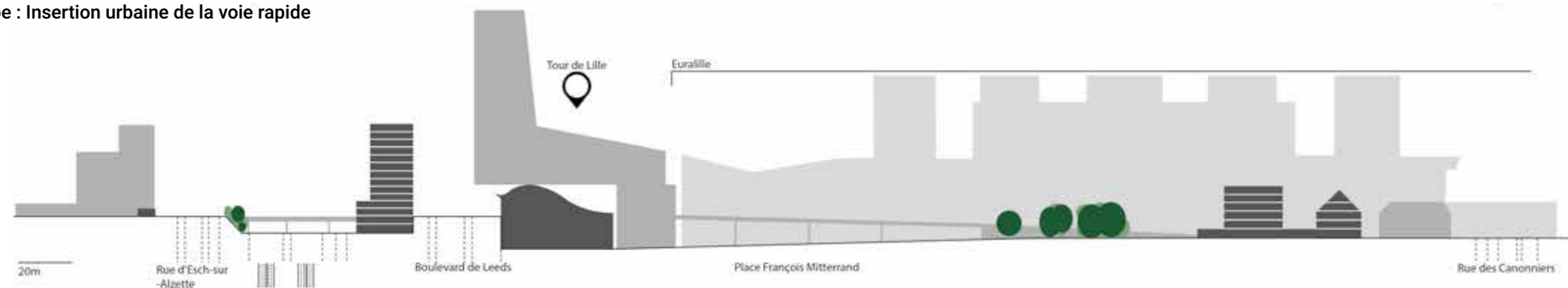
à l'échelle urbaine

- Poursuite de l'intensification du secteur via l'accueil de nouveaux programmes immobiliers, une mixité programmatique renforcée et la création d'un espace public plus généreux à l'entrée de la gare Lille Europe, côté quartier Saint Maurice.
- Articulation des différents développements et projets d'aménagement : Euralille 3000/secteur Euralille à la Deûle, désormais réunis dans le périmètre Grand Euralille, Quartier du Ballon/Metropolitan Square.

à l'échelle de l'espace public

- Intégration des projets d'infrastructures du SDIT (tramway ligne S1 et BHNS ligne I) et du Réseau Express Métropolitain en lien avec les aménagements de la gare Lille Flandres.
- Intégration de la gare routière sur le secteur de manière pérenne ou installation dans un autre secteur bien desservi par les transports en commun.
- Apaisement du boulevard Louis Pasteur, route métropolitaine M651, en réduisant la vitesse à 50 km/h.
- Poursuite des aménagements en faveur des modes actifs en termes de confort et de sécurité.

Coupe : Insertion urbaine de la voie rapide



Séquence 1B : Porte de Fives / Bois Habité



Travelling



Sources : Google Earth



En limite de la ville

Rue Javary en direction Pont de Fives



Traverser un nœud autoroutier et ferroviaire à trois niveaux

Passage piéton et vélo entre Pont de Fives et l'échangeurs N356/M651



Accès vers Fives/la rue Bernos (à gauche) et la rue Pierre Legrand (à droite)



Rue de Belle Vue

Projets d'infrastructure :

Secteur concerné par la ligne I/
BHNS et le Projet Z du SDIT

Mobilité et intermodalité



Aménagement



Programmation (2019)



Projet lauréat Lot 10.9 (2021)
© ÉCHO D'AVENTIM-ENGIE COLDEFY

Analyse de la situation

à l'échelle urbaine

- Les emprises importantes du faisceau ferroviaire et de l'autoroute ainsi que le nombre restreint de traversées maintiennent l'effet de rupture entre les quartiers existants et les futurs quartiers de Saint Sauveur et de Fives Cail.
- Secteur très impacté par la présence et le dimensionnement des infrastructures de transport en termes d'ambiance urbaine mais également des nuisances issues du trafic de la N356 et des voies ferrées.

à l'échelle de l'espace public

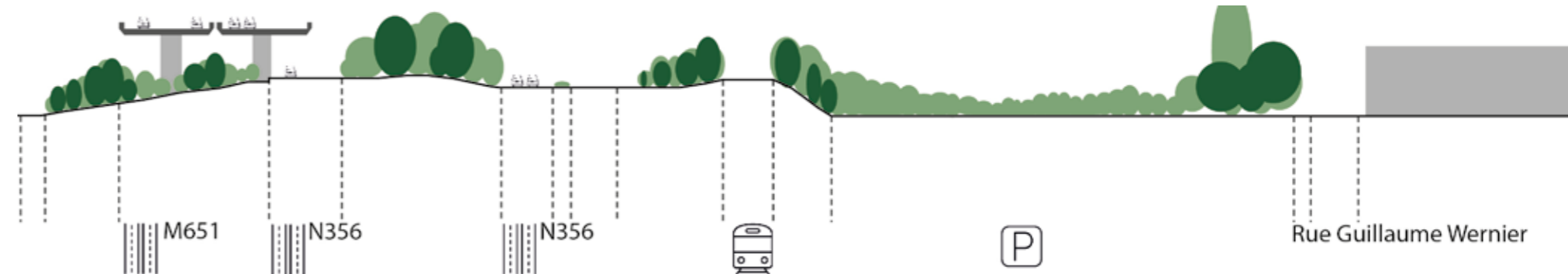
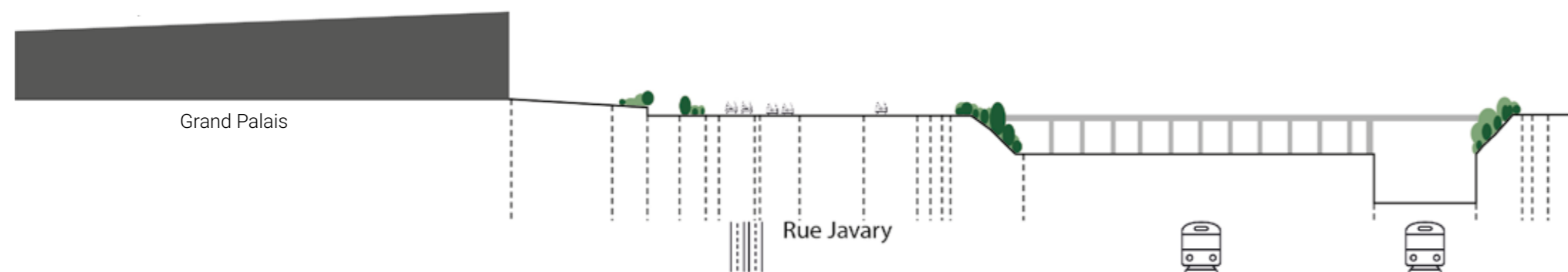
- L'aménagement récent du pont de Fives et des liaisons adjacentes, en lien avec l'arrivée du siège de la MEL (Biotope), ont amélioré l'offre pour les modes actifs en termes de sécurité des circulations.

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

à l'échelle de l'espace public

- Amélioration de la liaison pour les modes actifs de part et d'autre des infrastructures routières et ferroviaires, permettant ainsi de mieux relier les quartiers situés en vis à vis, soit au niveau des Pont de Fives et Pont de Tournai, soit par une nouvelle proposition de franchissement (Projet Z du SDIT).
- Intégration du projet d'infrastructure du SDIT (BHNS ligne I) en articulation avec des aménagements qualitatifs pour les modes actifs.
- Accompagnement de la limitation de la vitesse à 70 km/h sur la N356, par des aménagements, temporaires ou pérennes.

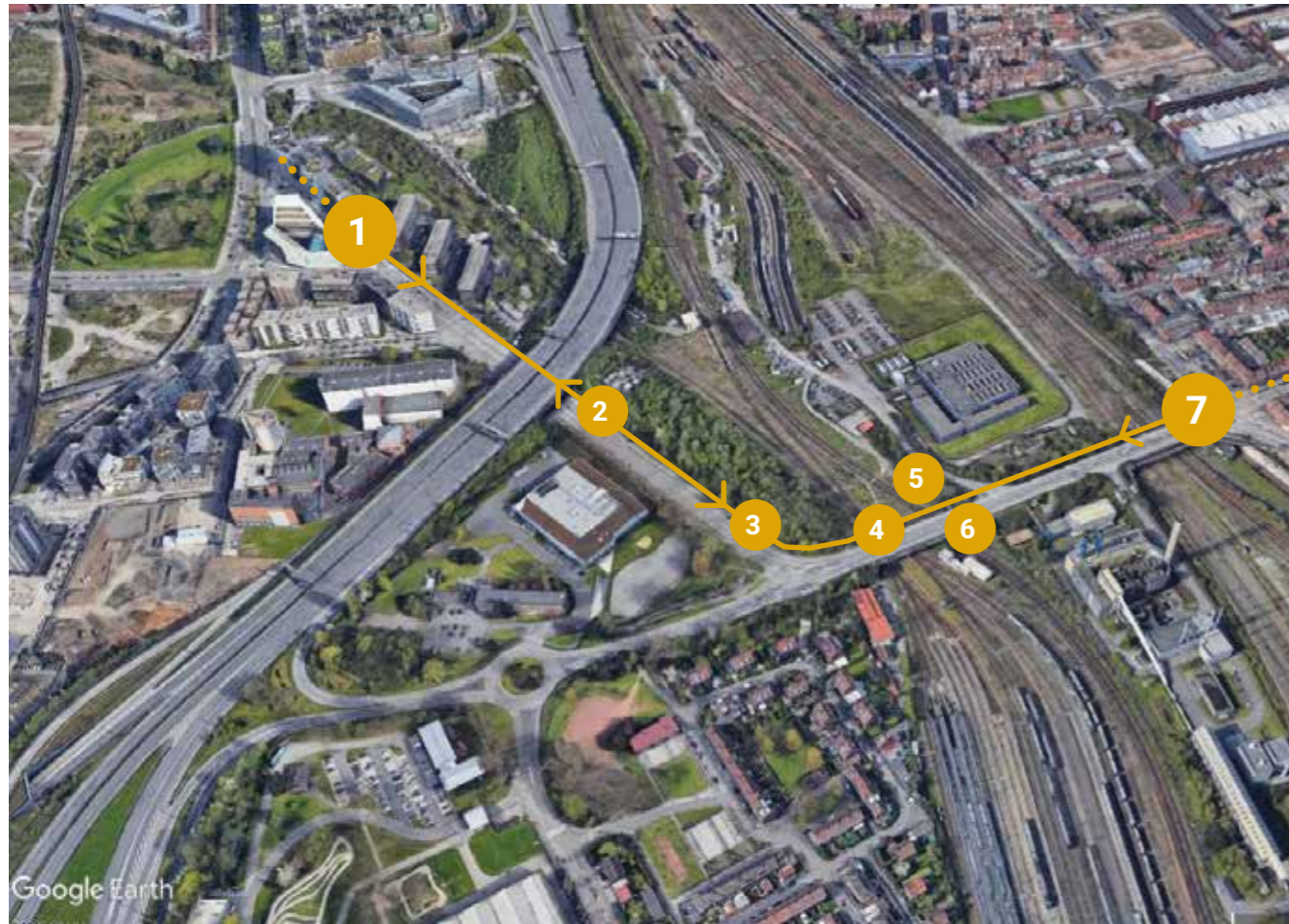
Coupe (1/1000) : Insertion urbaine des corridors autoroutiers et ferroviaires



**Séquence 1C :
Porte de Valenciennes /
Pont de Tournai**



Travelling



Sources : Google Earth



Rue Jean Prouvé



Avenue Denis Cordonnier



Avenue Denis Cordonnier



Pont de Tournai - Avenue Denis Cordonnier



Pont de Tournai



Vue du Pont de Tournai vers Euralille



Vue du Pont de Tournai en direction du Technicentre SNCF Lille/de Lezennes et Ronchin

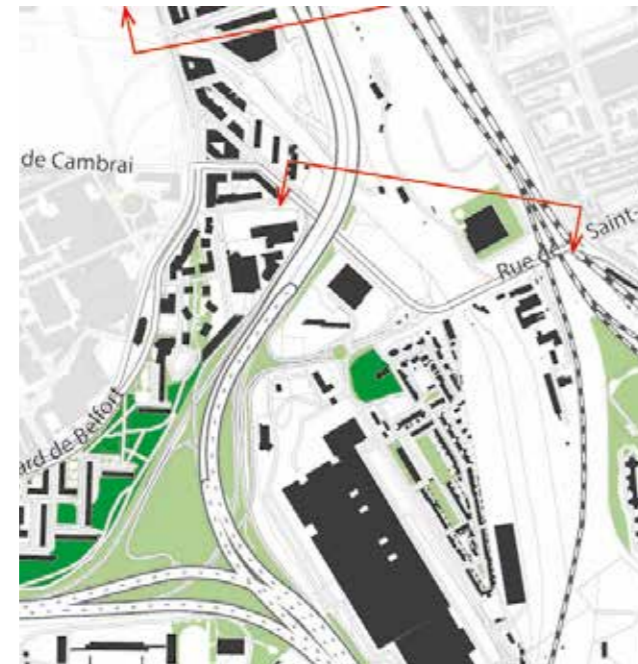
Projets d'infrastructure :

Secteur concerné par la ligne I/
BHNS et le Projet Z du SDIT

Mobilité et intermodalité



Aménagement



Programmation (2019)



Lancement de la démarche portée par la MEL en 2021, suite à l'élaboration d'un masterplan à l'échelle d'un périmètre plus restreint (2018-2020)

Analyse de la situation

à l'échelle urbaine

- Les emprises importantes du faisceau ferroviaire et de l'autoroute ainsi que le nombre restreint de traversées maintiennent l'effet de rupture entre les quartiers de la Porte de Valenciennes et de Fives.
- Le quartier du Petit Maroc, incluant le site Btwin de Décathlon, constitue une enclave cernée par de grandes infrastructures.
- Secteur très impacté par la présence et le dimensionnement des infrastructures de transport en termes d'ambiance urbaine mais également des nuisances issues du trafic de la N356 et des voies ferrées.

à l'échelle de l'espace public

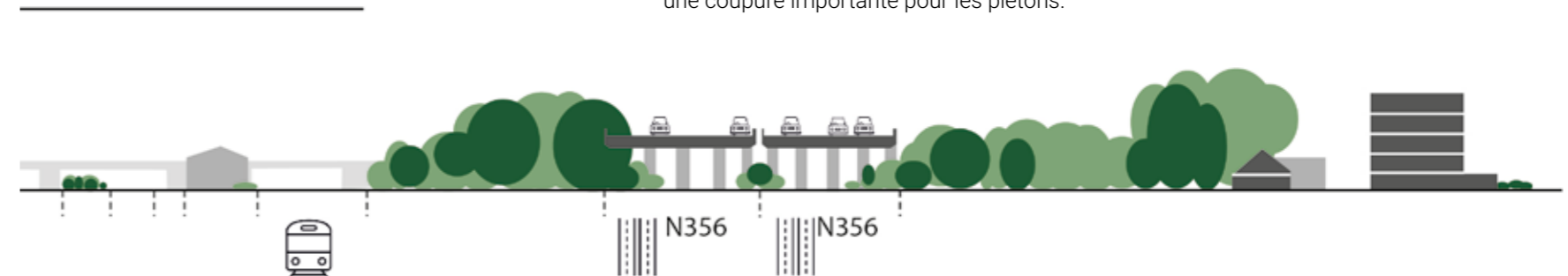
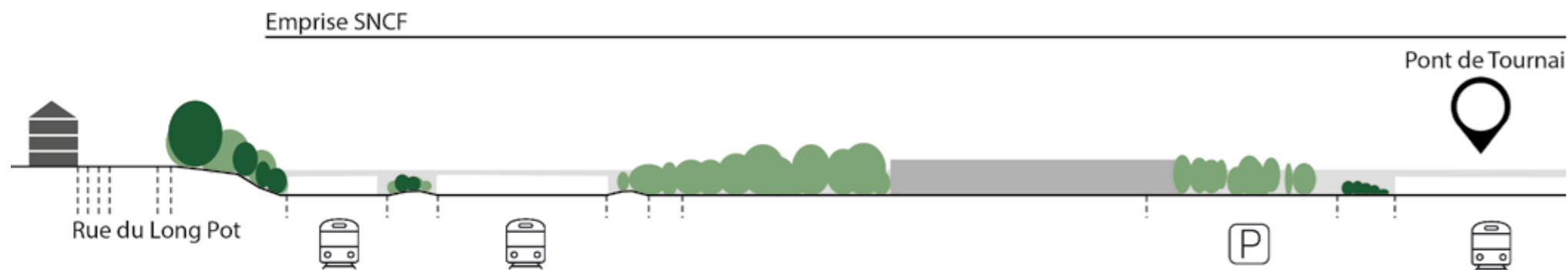
- Le pont de Tournai est de plus en plus fréquenté par les différents modes de déplacement, notamment la voiture et le vélo et accueille des lignes structurantes de bus en termes de nombre d'usagers.
- Le contexte urbain (cadre paysager et bâti, exposition au bruit et au vent) de ce tronçon clé dans le lien Lille - Villeneuve-d'Ascq est peu attractif pour les modes actifs.
- Les aménagements récents aux abords de la station de métro Porte de Valenciennes ont conforté et qualifié cet espace en termes de d'usages et de traitement paysager.
- Sur le tronçon sud du boulevard Belfort, à partir de station de métro Porte de Valenciennes, le traitement du stationnement en sous-face du viaduc du métro crée une coupure importante pour les piétons.

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

à l'échelle de l'espace public

- Amélioration de la liaison de part et d'autre des infrastructures pour les modes actifs, permettant ainsi de mieux relier les quartiers situés en vis-à-vis (notamment les futurs quartiers métropolitains de Fives Cail et Saint Sauveur) et à une échelle plus large le Cœur métropolitain et Villeneuve d'Ascq, soit par des aménagements au niveau des ponts de Fives et de Tournai, soit par une nouvelle proposition de franchissement (Projet Z du SDIT).
- Intégration du projet d'infrastructure du SDIT (BHNS ligne I), permettant l'amélioration de la qualité des aménagements pour les modes actifs.
- Accompagnement de la limitation de la vitesse à 70 km/h sur l'A25 et le N356 par des aménagements, temporaires, ou pérennes.
- Réorganisation du stationnement sous le viaduc du métro pour améliorer le confort des modes actifs (usagers quotidiens et visiteurs), le cadre de vie des habitants et encourager l'usage des P+R plus éloignés du Cœur métropolitain.

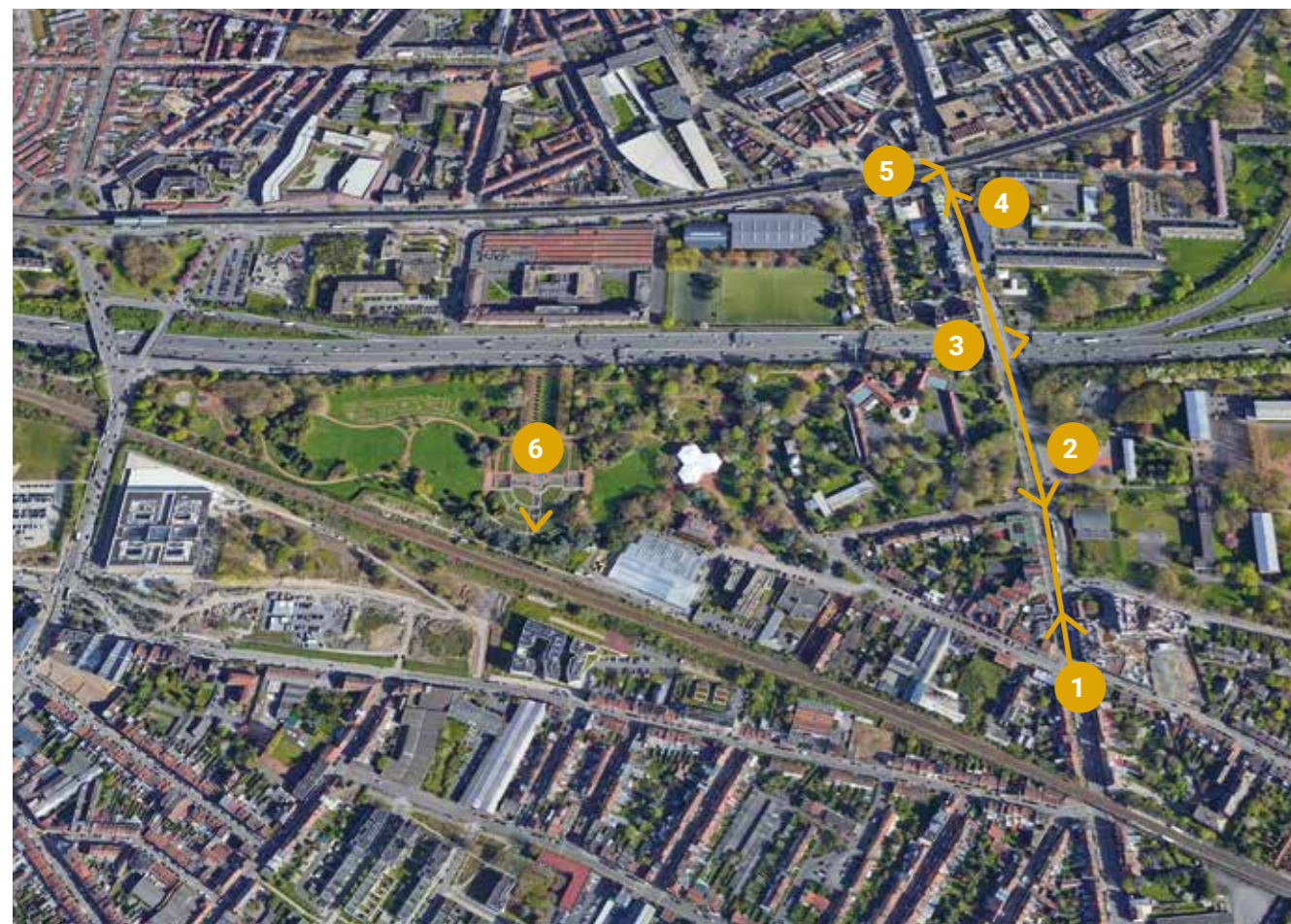
Coupe (éch : 1/1000) : Insertion urbaine des corridors autoroutiers et ferroviaires



Séquence 2A : Porte de Douai et Porte d'Arras



Travelling



Sources : Google Earth



Rue du faubourg de Douai et halte TER Porte de Douai



Rue Armand Carrel/Traversée de l'A25



Un parking relais gratuit sur un kilomètre.

Stationnement sous le viaduc du Métro entre la Porte d'Arras et la Porte de Valenciennes



Station Métro et Terminal Bus Porte de Douai



Les abords du parc Jardin Botanique.



Un parc urbain majeur

Jardin des Plantes

Mobilité et intermodalité



Aménagement



Programmation (2019)



Analyse de la situation

à l'échelle urbaine

- Ce secteur est impacté par la présence de l'autoroute A25 et de la voie ferrée, tour à tour située en tranchée ou à niveau du tissu existant. Sur la partie nord, le boulevard d'Alsace, accueillant le viaduc du métro, revêt un enjeu important de continuité urbaine, peu exploité par les aménagements actuels.
- Des équipements publics (complexe sportif, établissements scolaires, parcs urbains, ...) constituent majoritairement le tissu urbain en rive des infrastructures.

à l'échelle de l'espace public

- La rue Armand Carrel, en continuité de la rue de Douai, constitue un axe important en termes de liaisons. Il conforté sur une séquence par le parvis du lycée Faidherbe.
- Secteur qui bénéficie d'une halte TER PI de Douai, à 500 m de la station de métro Porte de Douai, permettant un lien direct avec la gare Lille Flandres mais celle-ci est peu visible et non accessible PMR.
- Sur le tronçon du boulevard d'Alsace, en continuité du boulevard de Belfort, la présence du viaduc du métro crée une coupure, renforcée par la place importante accordée au stationnement en sous-face.

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

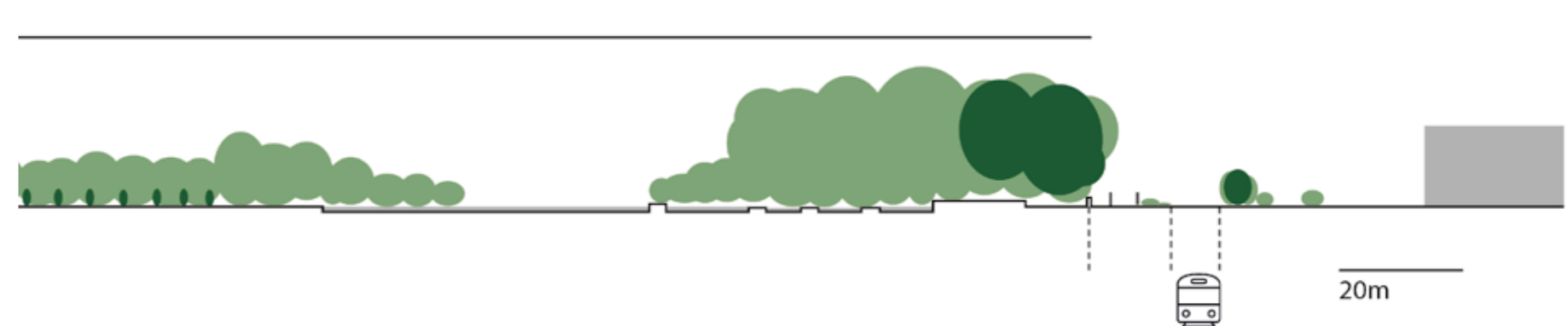
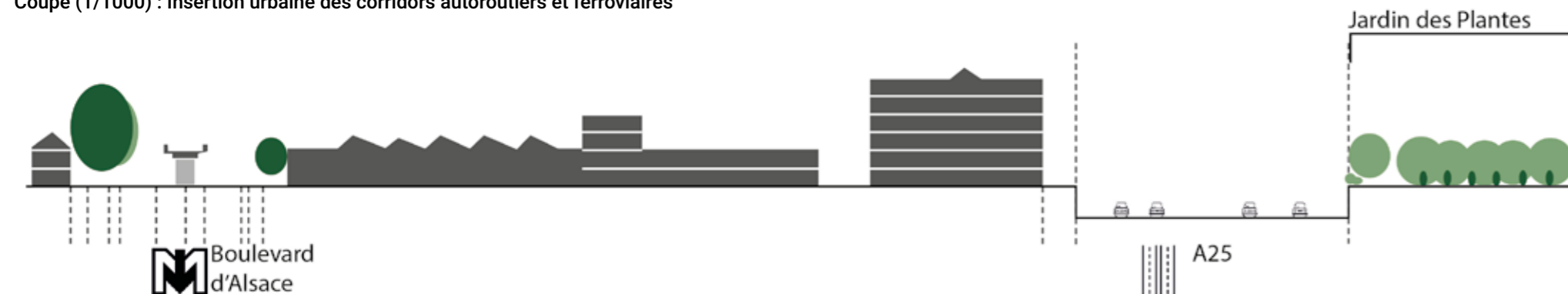
à l'échelle urbaine

- Mise en réseau de l'ensemble des espaces paysagers existants sur ce secteur, permettant de constituer une réelle continuité paysagère en lien avec les autres quartiers.
- Renforcement de la visibilité et l'accessibilité du Jardin des Plantes, en lien avec les voies structurantes mais également les opérations d'aménagements récentes, telles la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA) et ses abords.

à l'échelle de l'espace public

- Développer le caractère multimodal de cette séquence, comprenant la station de métro et le terminal bus Porte de Douai et la halte TER PI de Douai ainsi que leurs accès par les modes actifs.
- Intégration du projet d'infrastructure du SDIT (liane optimisée, Ligne L) et renforcement des liens avec les espaces verts à proximité et la halte TER PI de Douai, au niveau des axes Armand Carrel/Faubourg de Douai.
- Accompagnement de la limitation de la vitesse à 70 km/h de l'A25 par des aménagements, temporaires ou pérennes.
- Réorganisation du stationnement sous le viaduc du métro pour améliorer le confort des modes actifs et le cadre de vie des habitants et pour encourager l'usage des P+R plus éloignés du Cœur métropolitain.

Coupe (1/1000) : Insertion urbaine des corridors autoroutiers et ferroviaires



Séquence 2B : Porte des Postes et Porte d'Arras



Travelling



Sources : Google Earth



Place Barthélémy Dorez - Station M Porte des Postes



Pont Rue du Faubourg des Postes



Rue du Faubourg des Postes, face au centre commercial Lillenum

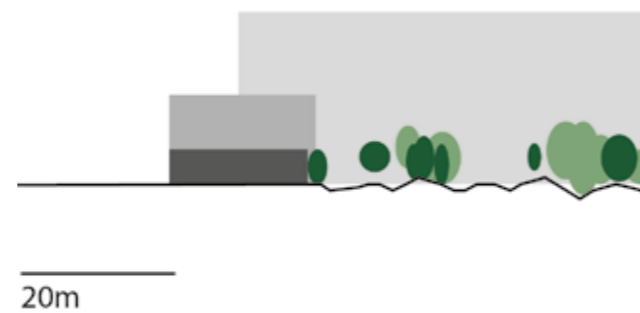


Rue Gèneviève Anthonioz de Gaulle

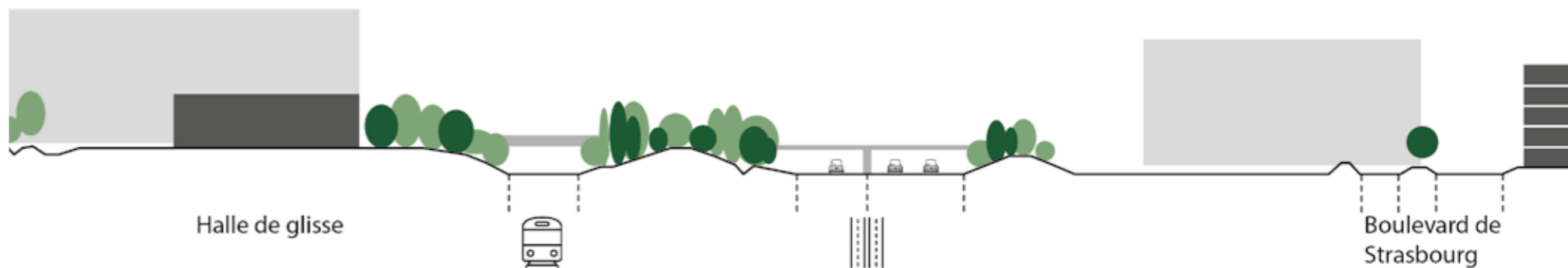


Rue de Marquillies

Coupe 1 Porte des Postes (1/1000) : Insertion urbaine des corridors autoroutiers et ferroviaires



20m



Halle de glisse

Boulevard de
Strasbourg



Rue de Jussieu



Sortie du Jardin des Plantes



Rue de Jussieu



Rue de Jussieu



Friche entre rue de Jussieu et le boulevard de Strasbourg

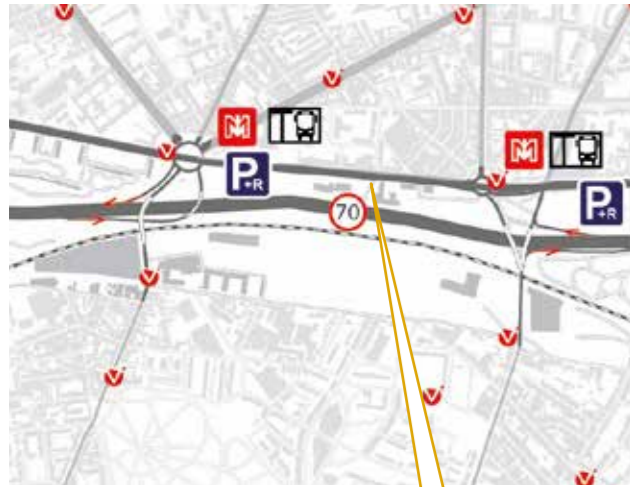


Porte d'Arras - Boulevard d'Alsace

Coupe 2 Porte d'Arras (1/1000) : Insertion urbaine des corridors autoroutiers et ferroviaires



Mobilité et intermodalité



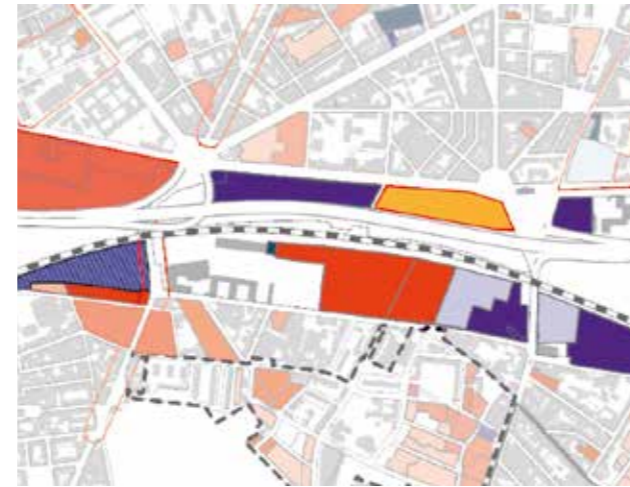
Projets d'infrastructures :

Secteur concerné par la ligne S / tramway du SDIT et la gare TER, inscrite dans le SCOT

Aménagement



Programmation (2019)



Perspective du projet de la Cité administrative/2021

© VIZE Valode et Pistre – Coldefy

Analyse de la situation

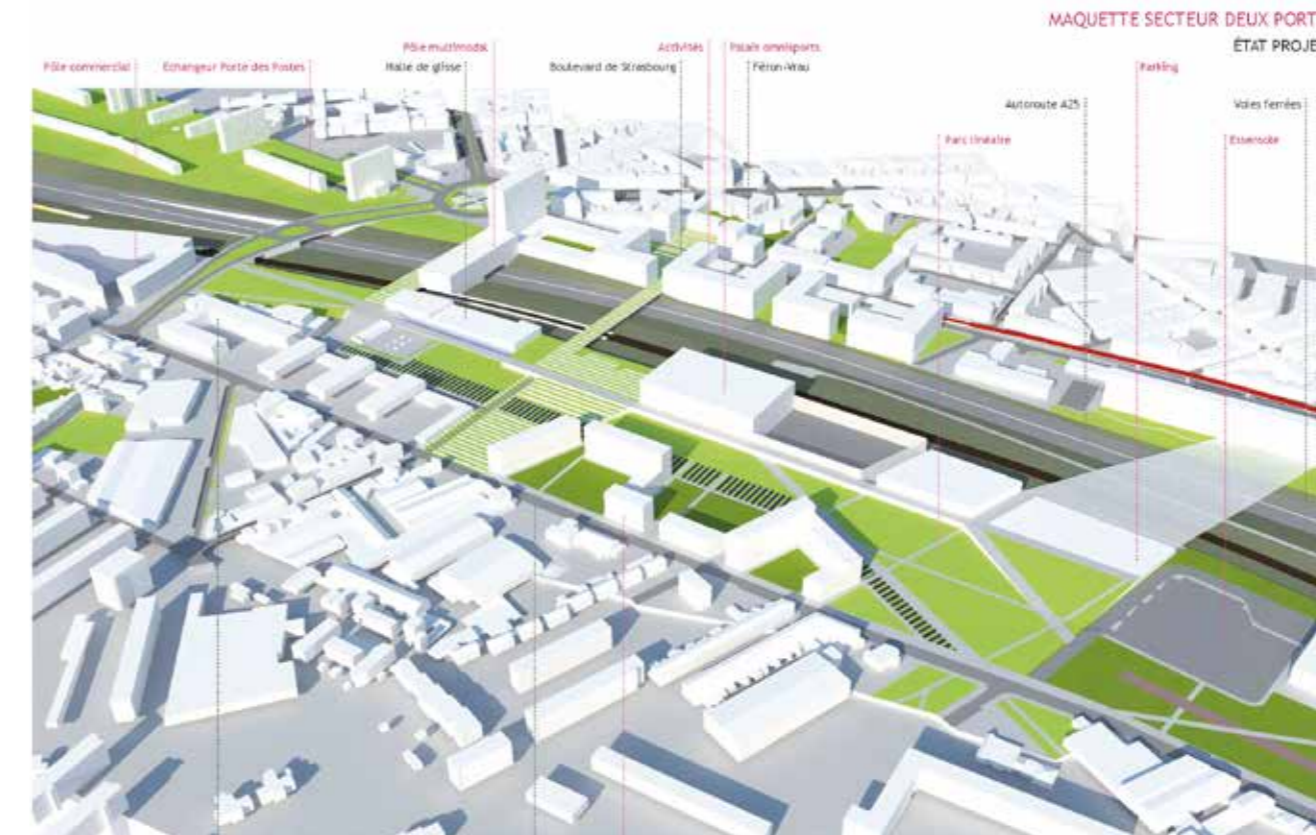
à l'échelle urbaine

- Ce secteur, impacté par la présence de l'autoroute A25 et de la voie ferrée, constitue un échangeur à part entière. Les demi-échangeurs sur chacune des deux portes génèrent une imbrication de flux autoroutiers et urbains et en font un secteur très circulé.
- La qualité spatiale de cette séquence est impactée par les nuisances liés aux infrastructures et les importantes déconstructions et mutations en cours. Côté intramuros, le paysage de friches et de stationnement (P+R) domine aujourd'hui la perception du secteur.

- Nombreuses projets immobiliers et urbains à venir, situés tout le long des axes Marquillies et de Strasbourg, en rives de l'A25 et de la voie ferrée.

à l'échelle de l'espace public

- Le boulevard de Strasbourg, accueillant tour à tour le viaduc puis la trémie du métro, revêt un enjeu important de continuité urbaine, peu exploité par les aménagements actuels.
- Les aménagements récents, côté Faubourg des Postes - rue de Marquillies s'inscrivent en continuité et en accompagnement des projets immobiliers et pro-



Étude urbaine secteur des deux portes/Maquette/SEURA - OLM - COUP D'ÉCLAT - SOLENER - P2L/2011

jets urbains en renouvellement : Halle de Glisse, Hôtel de police, secteur Arras-Europe, CMA.

- Revitalisation du secteur et création de continuités qualitatives au niveau des traversées.

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

à l'échelle urbaine

- Poursuite du développement et du renouvellement d'un nouveau quartier autour d'un pôle multimodal d'importance métropolitaine voire régionale (Porte des Postes) jusqu'à la Porte d'Arras.
- Articulation des nombreux projets immobiliers (Cité administrative, complexe cinéma), projets d'infrastructure (Gare TER, SDIT (ligne tramway S)) et d'espaces verts (parc Marquillies) en cours ou à venir, dans un projet d'aménagement cohérent.

à l'échelle de l'espace public

- Création d'une liaison qualitative entre le quartier de Moulin et le faubourg d'Arras intégrant les projets du SDIT et en faveur des modes actifs, en continuité du parc Grand Sud et du parc Marquillies.
- Accompagnement de la limitation de la vitesse à 70 km/h sur l'A25 par des aménagements, pérennes ou temporaires.
- Apaisement de la place Barthélémy Dorez en réduisant la dominante routière de cette place, potentiellement en lien avec une reconfiguration des échangeurs et/ou l'implantation d'une gare TER, tel qu'indiqué dans le SCOT.
- Amélioration de la traversée au niveau de la Porte d'Arras en créant un espace favorable aux modes actifs, valorisant la façade et l'entrée du Jardin de Plantes et les espaces verts existants.

Séquence 2C : Porte de Béthune



Travelling



Sources : Google Earth



Rue du Faubourg de Béthune



Vue de la rue Frédéric Combemale vers la station métro CHU - Centre Oscar Lambret (à gauche)



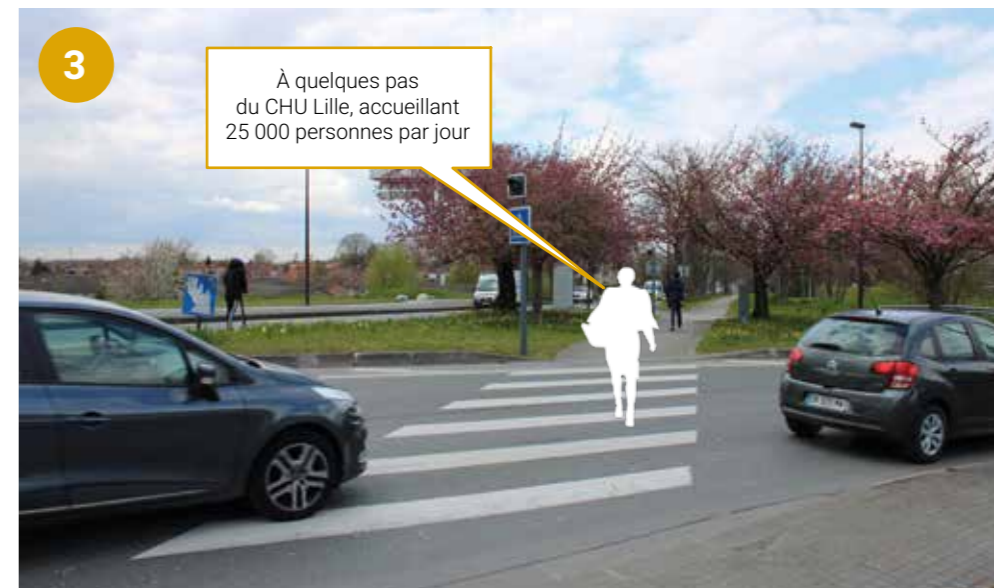
Avenue Oscar Lambret en direction de la Concorde



Place Antoine Taqu



La halte TER CHU



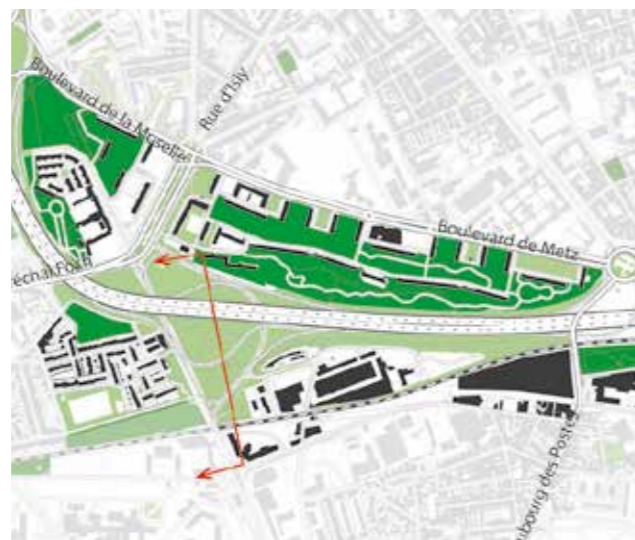
Avenue Oscar Lambret

Projets d'infrastructure :
Secteur concerné par les ligne S et Q / tramway du SDIT

Mobilité et intermodalité



Aménagement



Programmation (2019)



Analyse de la situation

à l'échelle urbaine

- Projet de renouvellement urbain sur le secteur Concorde dans le cadre du programme du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain, actuellement en phase 1 de sa mise en œuvre.
- Secteur situé à proximité du site du Centre Hospitalier Universitaire et d'Eurasanté, un des plus grands pôles métropolitains générateur de flux et d'emplois, également en développement.
- Emprise très large de l'échangeur autoroutier créant une rupture forte au cœur du quartier du faubourg de Béthune.

- Secteur très impacté par la présence des infrastructures de transport en terme d'ambiance urbaine mais également des nuisances issues du trafic de l'A25.

à l'échelle de l'espace public

- Forte augmentation de l'offre à l'arrêt TER CHR en terme de fréquence, sans évolution de son aménagement et du traitement de son accès.
- Le secteur profite d'un maillage assez fin en termes d'aménagements cyclables.

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

à l'échelle urbaine

- Poursuite du projet de renouvellement urbain du secteur Concorde.

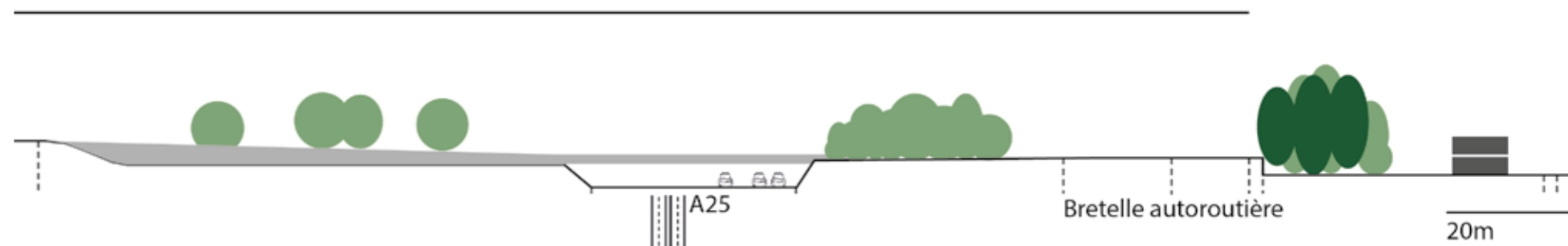
à l'échelle de l'espace public

- Articulation du développement de ce quartier avec le projet du SDIT (ligne S tramway) et du secteur CHU.
- Évolution de l'espace autour de l'échangeur en renforçant les continuités paysagères et urbaines et les connexions entre les différents quartiers.
- Développement du pôle multimodal CHU, en cohérence avec son rôle dans le réseau régional (halte TER).
- Accompagnement de la limitation de vitesse à 70 km/h sur l'A25.



Projet de renouvellement urbain du secteur Concorde_ NPRU/Plan masse (en révision)/Maîtrise d'ouvrage : SPL Euralille, Ville de Lille, LMH/Maîtrise d'œuvre urbaine : Bruno Fortier, TN PLUS, BERIM, CODRA, AGI2D

Coupe (1/1000) : Insertion urbaine des corridors autoroutiers et ferroviaires



Séquence 3A : le Port de Lille et la Porte de Canteleau



Travelling



Sources : Google Earth



Boulevard de la Moselle/Avenue de Dunkerque



Le centre multimodal de distribution urbaine Urby au Port de Lille



Vue du 3^e avenue du Port de Lille vers Euratechnologies



Quai de l'Ouest avec la résidence des Aviateurs



Pont de Dunkerque



Port de Lille Secteur 2



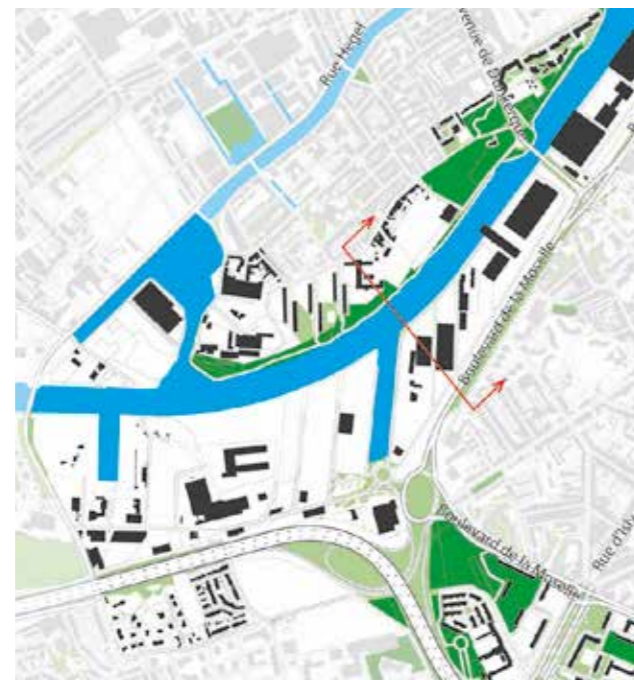
Boulevard de la Moselle

Projets d'infrastructure :
Secteur concerné par la ligne S/
tramway du SDIT

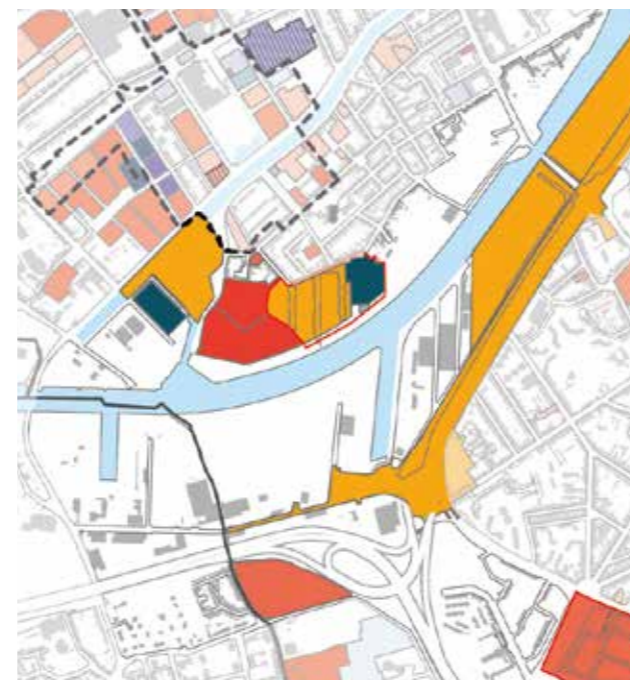
Mobilité et intermodalité



Aménagement



Programmation (2019)



Analyse de la situation

à l'échelle urbaine

- Sur cette séquence, la Deule représente à la fois une grande infrastructure de transport fluvial, connectée à la plateforme logistique multimodale du port fluvial (côté Vauban/Esquermes) et une continuité paysagère de grande envergure à destination des habitants et usagers du Cœur métropolitain.
- Secteur à enjeu dans le cadre du projet Canal Seine Nord Europe, lié à la présence de la zone portuaire.
- Partie du quartier de Bois-Blancs, en proximité immédiate de l'écoquartier des Rives de la Haute Deule et du pôle d'excellence. La rive gauche de la Deule, aujourd'hui caractérisée par la présence de friches spontanément végétalisées et de la résidence des Aviateurs, aujourd'hui vieillissante, est engagée dans un projet de renouvellement.
- Sur la rive droite, les secteurs 2 et 3 du port de Lille, d'une superficie totale de 36 ha, constituent une barrière entre les quartiers de Vauban/Esquermes et la Deule. Cette coupure se lit également par la nature des espaces, caractéristiques des franges urbaines, situés tout au long des boulevards de Moselle et de la Lorraine.

à l'échelle de l'espace public

- Les boulevards de la Moselle et de la Lorraine sont des maillons manquants dans le réseau cyclable du Cœur métropolitain, sur une longueur de 1,5 km.
- L'avenue Kuhlmann offre des aménagements sécurisés pour les modes actifs, tout en traversant un secteur peu animé.

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

à l'échelle urbaine

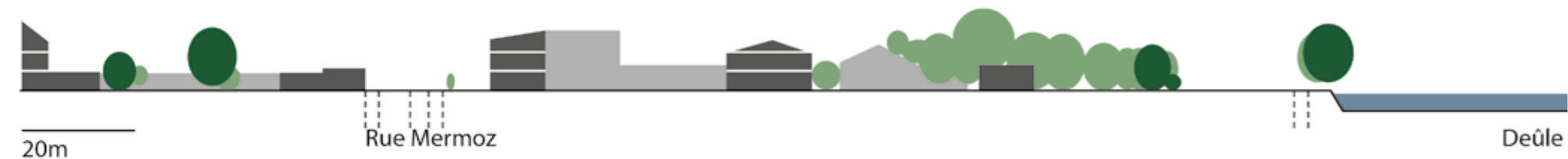
- Poursuite de la reconquête urbaine engagée dans le projet des Rives de la Haute Deule jusqu'au bord de la Deule, notamment via le renouvellement du secteur des Aviateurs (en cours), et via la transformation de la rive gauche en espace paysager d'envergure métropolitaine.
- Intégration d'aménagements liés au projet du Canal Seine Nord Europe.
- Développement urbain en lien avec le projet d'infrastructure du SDIT (ligne S tramway)

à l'échelle de l'espace public

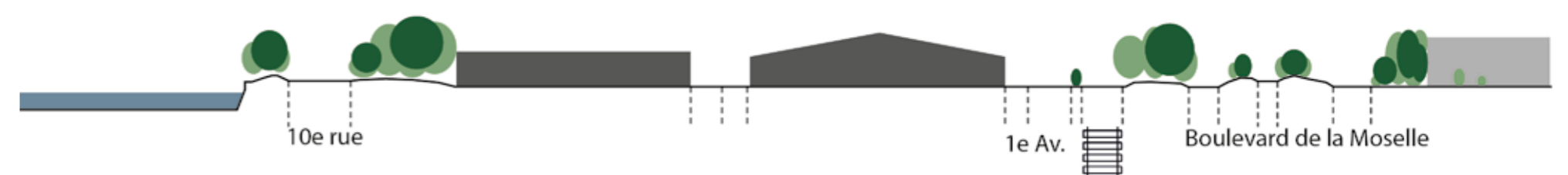
- Intégration du projet d'infrastructure du SDIT (ligne S tramway) et évolution du pôle multimodal autour de la station de métro Port de Lille.
- Aménagement des boulevards de la Lorraine et de la Moselle par un traitement paysager, en y intégrant une voie cyclable structurante.
- Utilisation de l'avenue 3 et 4 du port comme une « connexion alternative » au quartier de Bois-Blancs (via l'avenue Kuhlmann).
- Aménagement du pont de Dunkerque en créant des aménagements pérennes en faveur des modes actifs.



Coupe (1/1000) : Insertion urbaine de la Deule et du Port de Lille



Port de Lille



Séquence 3B : Citadelle et Porte de Dunkerque



Travelling



Sources : Google Earth



Avenue Léon Jouhaux/D750



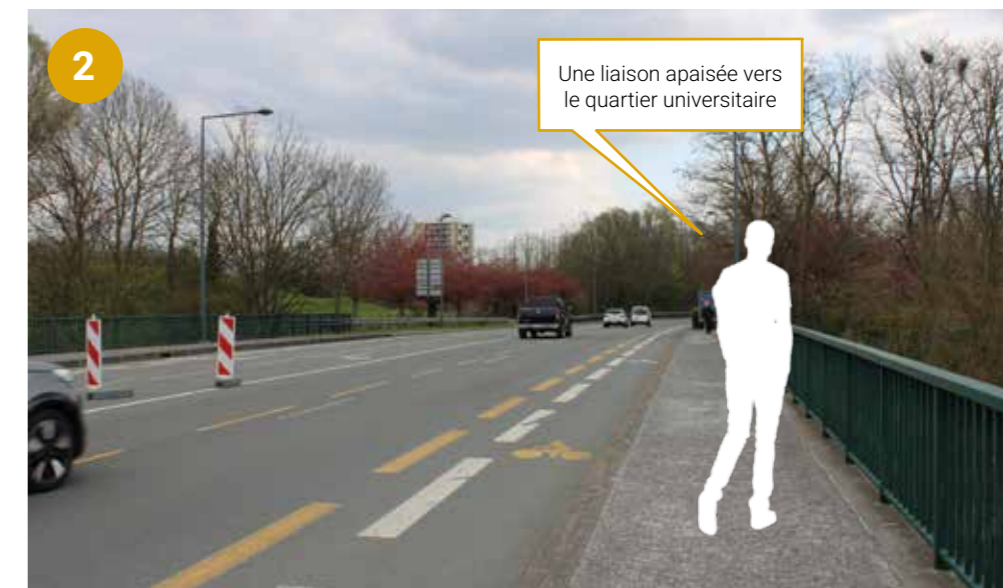
L'esplanade



Écluse du Grand Carré



Port de Lille Secteur 1



Pont Léon Jouhaux

Projets d'infrastructure :

Secteur concerné par la ligne S / tramway du SDIT

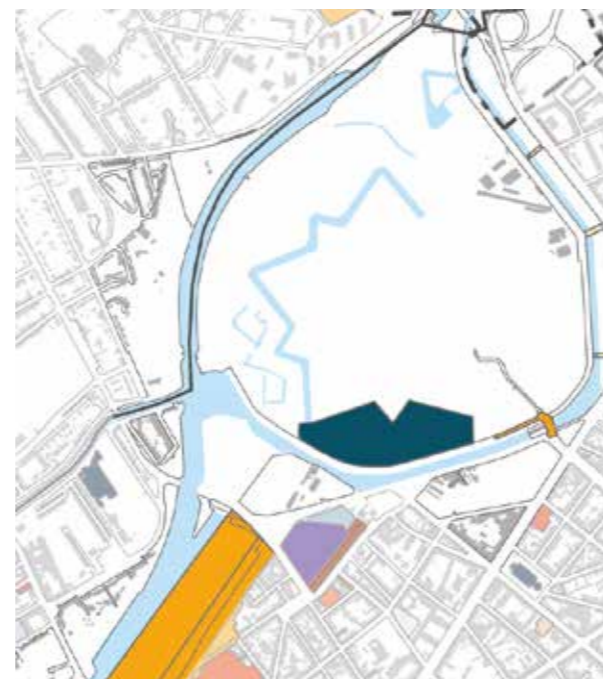
Mobilité et intermodalité



Aménagement



Programmation (2019)



Analyse de la situation

à l'échelle urbaine

- Cette séquence est définie principalement par le parc de la Citadelle, espace vert d'envergure métropolitaine réaménagé récemment (projet Citadelle à 360°) en faveur de la présence de l'eau et la biodiversité. Grâce à l'ensemble des ponts, passerelles et cheminements, l'effet de rupture pour les modes actifs est relativement faible sur cette séquence.
- Secteur à enjeu dans le cadre du projet Canal Seine Nord Europe, lié à la présence de la zone portuaire.
- Sur la rive droite, le secteur 1 du port de Lille constitue une barrière importante entre les quartiers de Vauban/ Esquermes et la Deûle. Cette coupure se lit également par la nature des espaces, caractéristiques des franges urbaines, situés tout au long des boulevards de Moselle et de la Lorraine.

à l'échelle de l'espace public

- Faute de transport en commun structurant, l'intermodalité est peu développée sur toute la séquence.
- Les boulevards de la Moselle et de la Lorraine sont des maillons manquants dans le réseau cyclable du Cœur métropolitain, sur une longueur de 1,5 km.

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

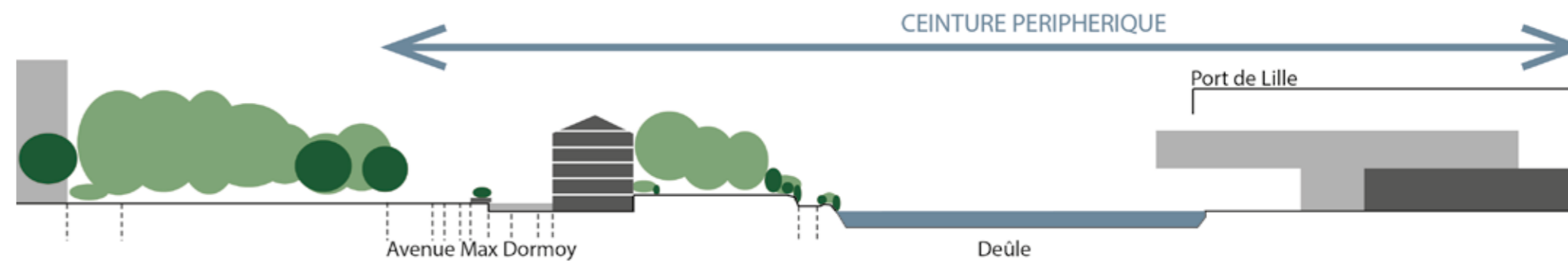
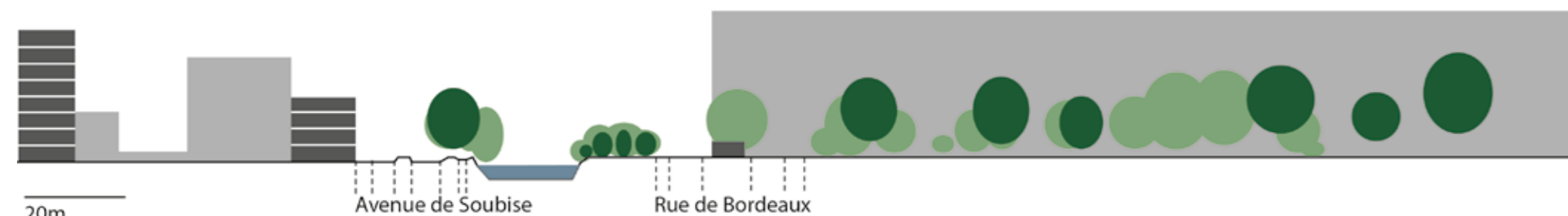
à l'échelle urbaine

- Poursuite de la reconquête urbaine engagée dans le projet des Rives de la Haute Deûle jusqu'au bord de Deûle, par un espace paysager d'envergure métropolitaine.
- Intégration d'aménagements liés au projet du Canal Seine Nord Europe
- Développement urbain en lien avec le projet d'infrastructure du SDIT (ligne S tramway)

à l'échelle de l'espace public

- Intégration du projet d'infrastructure du SDIT (ligne S tramway).
- Aménagement de l'avenue Léon Jouhaux et des boulevards de la Lorraine et de la Moselle par un traitement paysager, en y intégrant une voie cyclable structurante.
- Amélioration de la sécurité et du confort pour les piétons et cyclistes circulant sur le site du port de Lille (salariés/clients, touristes de croisière).
- Amélioration de la porosité du secteur 1 du port, en créant par exemple des liens vers la Deûle, accessibles au grand public temporairement, notamment lors des week-ends.

Coupe : Insertion urbaine de la Deûle



Séquence 4A : Pont Royal / Porte d'Ypres et Porte d'Eau



Travelling



Sources : Google Earth



Pont Royal en direction Lille



Boulevard Schumann en direction de Lambersart



Rue du Pré Catalan



Avenue Winston Churchill/Boulevard Robert Schumann



Accès du Boulevard Robert Schumann/Rue Jean Moulin à la Deûle

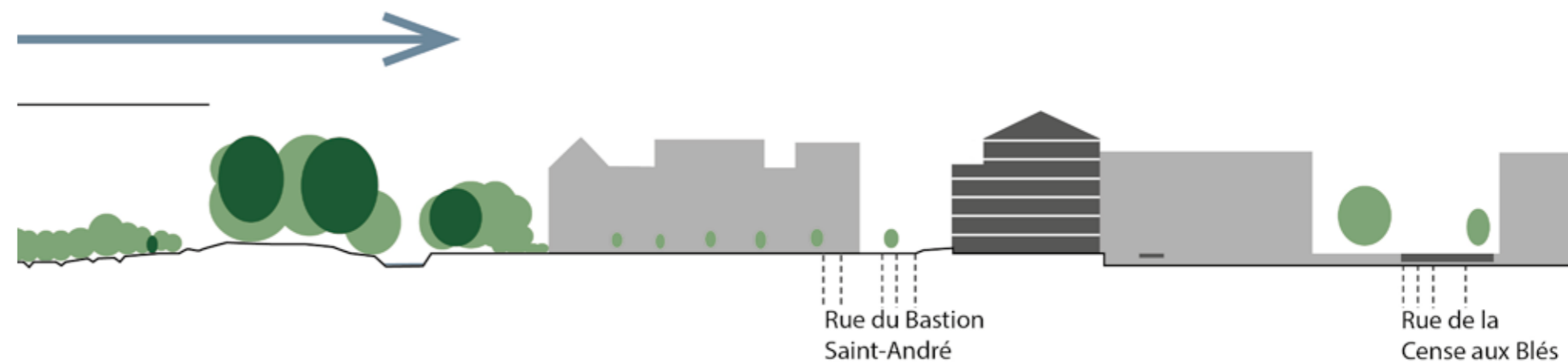
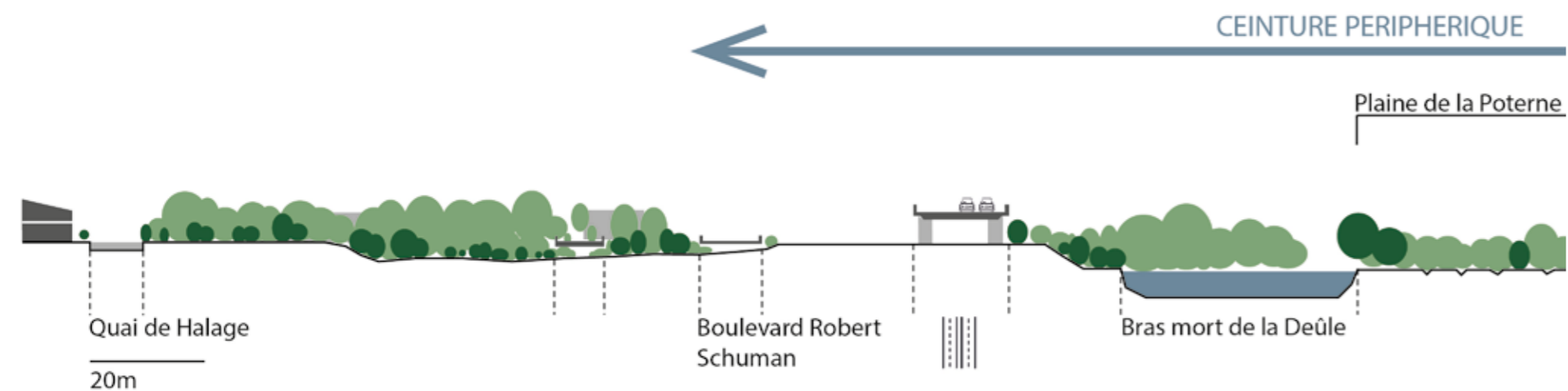


Bras mort de la Basse Deûle

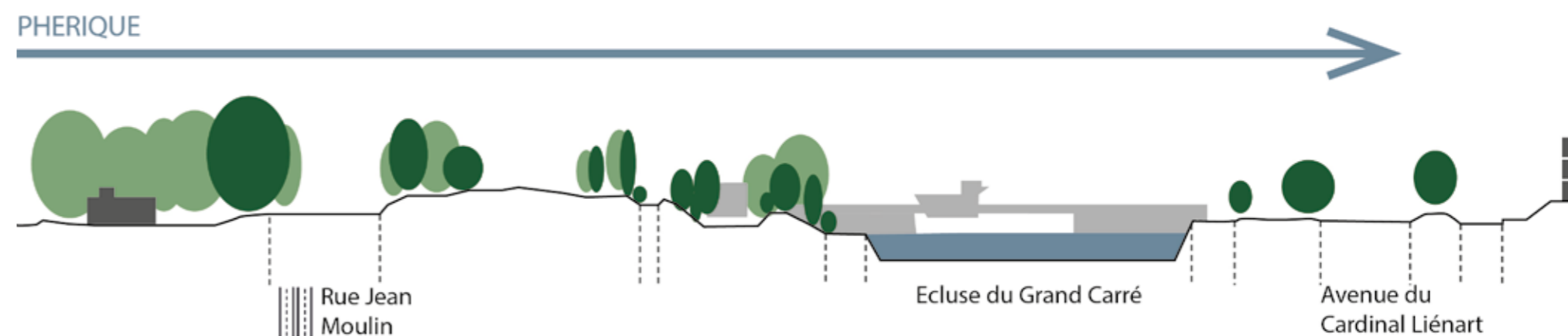
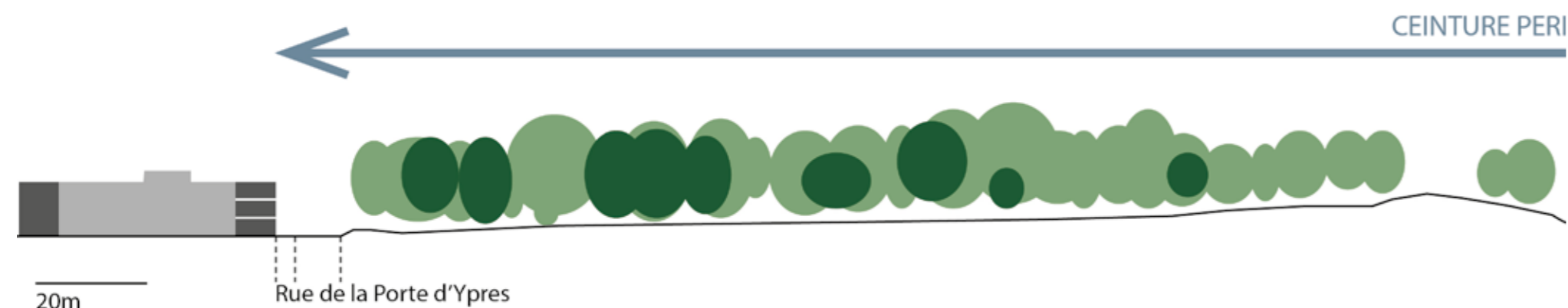


Vue de l'avenue Winston Churchill en direction de l'ancienne usine élévatoire

Coupe 1 (1/1000) : Insertion urbaine du corridor autoroutier et du Bras mort de la Deûle



Coupe 2 (1/1000) : Insertion urbaine du corridor autoroutiers et de la Deûle



Projets d'infrastructure :
Secteur concerné par la ligne S / tramway du SDIT

Mobilité et intermodalité



Aménagement

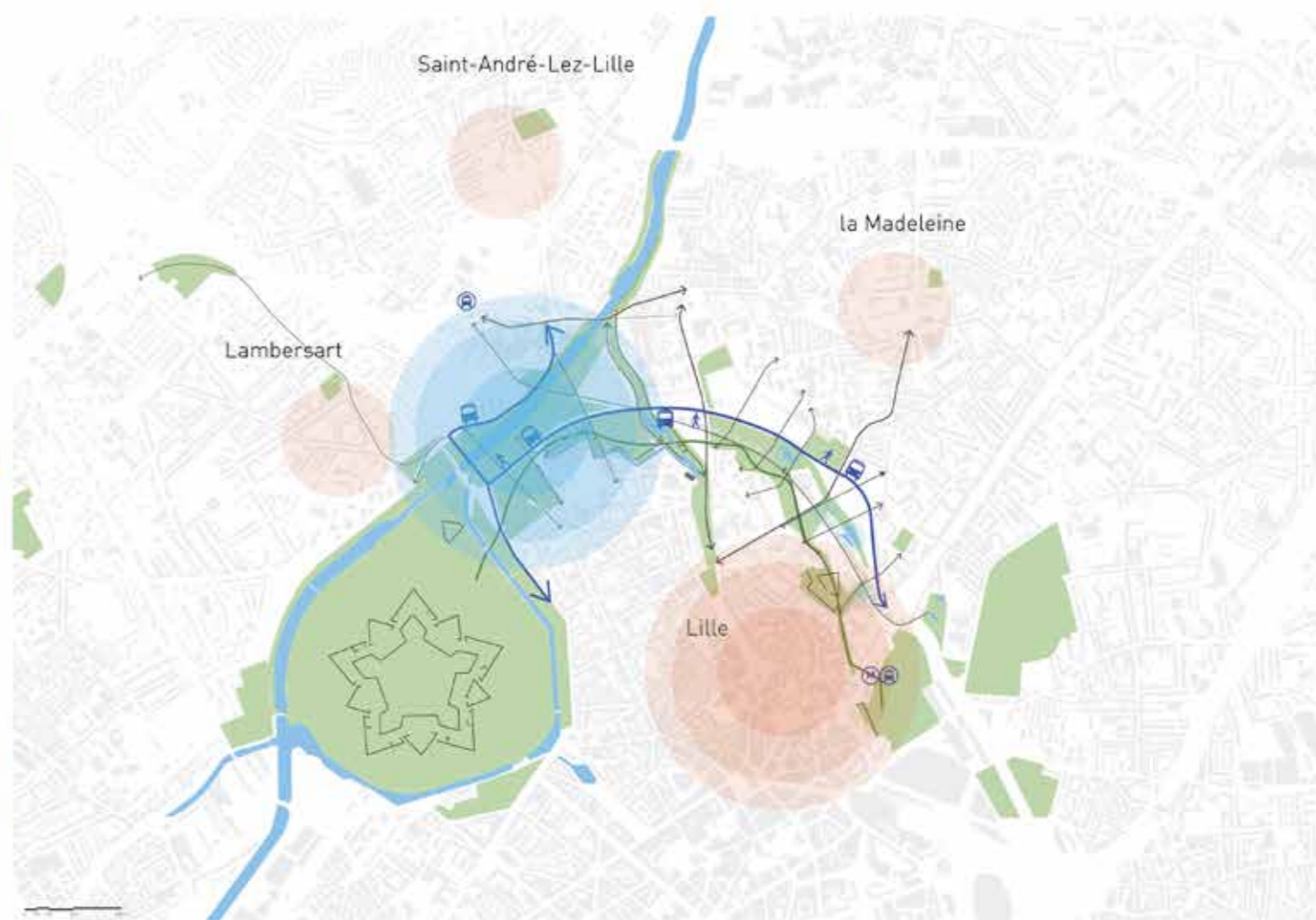


Programmation (2019)



Périmètre du Schéma Directeur Euralille à la Deûle (resp. Grand Euralille) en pointillé

Schéma directeur Euralille à la Deûle/Synthèse des fondamentaux du projet/Atelier Jours + YTAU + MAGEO/2019



Analyse de la situation

à l'échelle urbaine

- Correspondant à l'ancienne zone non-aedificandi, cette séquence est marquée par la présence de vastes espaces végétalisés, de voies d'eau et d'éléments patrimoniaux à révéler.
- Projets d'aménagement de certains espaces naturels ou bâtis : réaménagement du bras mort de la basse Deûle, reconversion de l'usine élévatoire.
- Le boulevard Schumann (D745), infrastructure à caractère autoroutier avec son système d'échangeurs, crée des ruptures et constitue une source de nuisances dans cet espace à fort potentiel paysager.

- La topographie de la séquence est relativement complexe, donnant lieu à des situations parfois particulièrement exposées ou protégées, tout en créant des niches riches en termes de biodiversité.

à l'échelle de l'espace public

- Faute de transport en commun structurant et d'un lien lisible vers la gare TER de Saint-André, l'intermodalité est peu développée sur toute la séquence.
- La passerelle des Abattoirs a été requalifiée récemment. Néanmoins les traversées et cheminements existants sont souvent compliqués à pratiquer pour les modes actifs au regard du nivellement, de l'ambiance ou du sentiment d'insécurité (exemple : connexion entre Plaine de la Poterne et la Citadelle).

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

à l'échelle urbaine

- Intégration éventuelle d'aménagements liés au projet du Canal Seine Nord Europe.
- Préservation et développement de la biodiversité et des continuités écologiques présentes.
- Requalification des vastes espaces verts existants en articulation avec les projets en cours et à venir (secteur Cœur de Deûle).

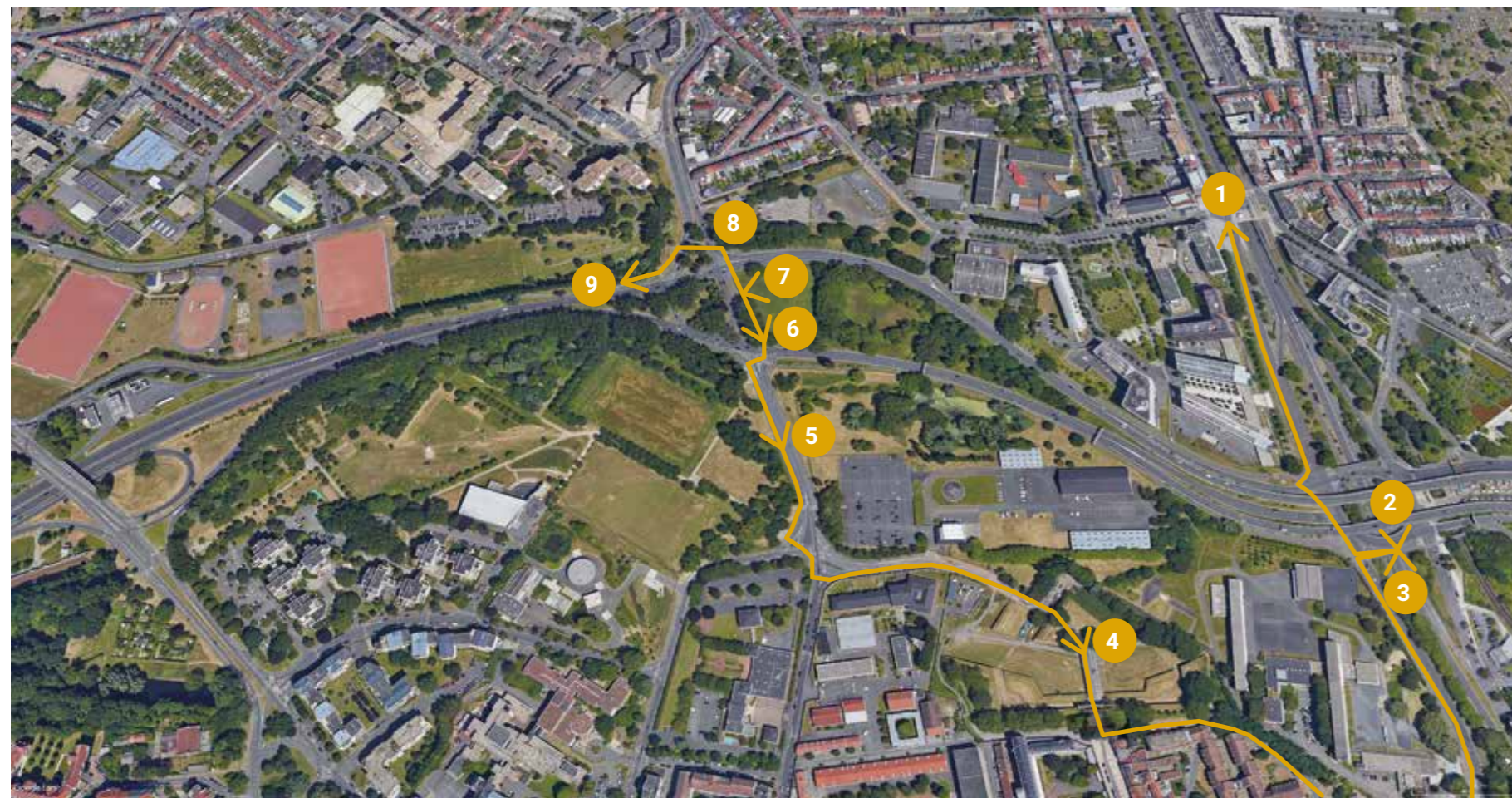
à l'échelle de l'espace public

- Apaisement du Boulevard Schumann en intégrant le projet d'infrastructure du SDIT (ligne S tramway) et des aménagements qualitatifs pour les modes actifs.

Séquence 4B : Porte de Gand et Grand Boulevard



Travelling



Sources : Google Earth



Avenue de la République en direction du carrefour Pasteur



Carrefour Pasteur en direction de l'avenue de la République



Boulevard Carnot en direction du Vieux Lille



Anciens remparts en proximité de la porte de Gand



Rue Gandhi en dir. du carrefour Coubertin et de la Madeleine



Carrefour Boulevard Coubertin/Rue du Général de Gaulle



Jardin Gandhi

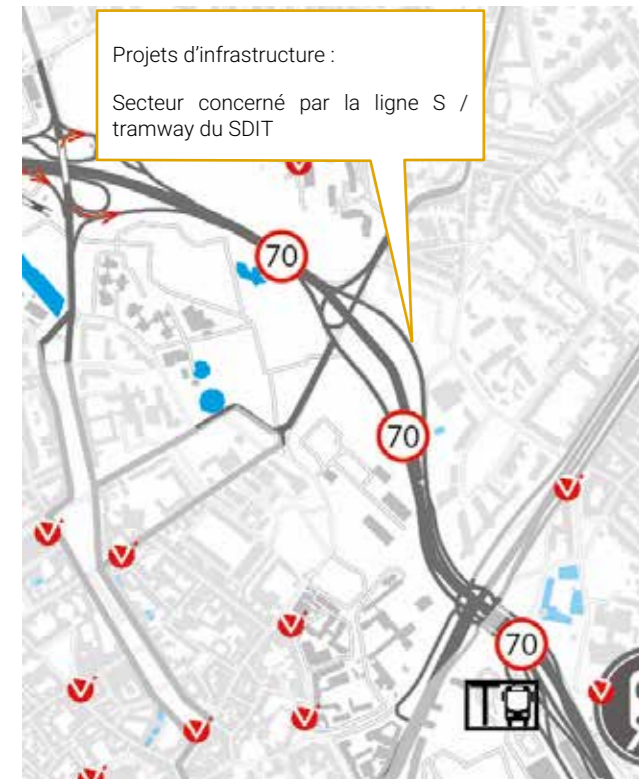


Carrefour Boulevard Coubertin/Rue Gandhi



Boulevard Schumann en direction du carrefour Coubertin

Mobilité et intermodalité



Aménagement



Programmation (2019)



Périmètre du Schéma Directeur Euralille à la Deûle (resp. Grand Euralille) en pointillé



Projet du nouveau Palais de justice/OMA et Saison Menu Architectes Urbanistes
© Artfactory Lab

Analyse de la situation

à l'échelle urbaine

- Située sur l'ancienne zone non-aedificandi, cette séquence est caractérisée par de vastes espaces verts et les traces des anciennes fortifications, dont la porte de Gand.
- Plusieurs terrains non-bâties du secteur font l'objet de projets immobiliers et urbains d'envergures diverses (le Palais de Justice, le secteur du Tir à l'arc, le site Silliam et le projet Li'Pouss) et sont inclus dans le périmètre de réflexion Grand Euralille.

à l'échelle de l'espace public

- En dehors du carrefour Pasteur, les boulevards Schumann et Louis Pasteur (M651) prennent ici la forme de « parkway », bordé par des espaces boisés. Principalement à vocation routière, ces axes, limités à 70 km/h constituent néanmoins une coupure urbaine, source de nuisances et offrant peu de possibilité de traversée.
- Faute de transports en commun structurants sur ces axes, l'intermodalité est peu développée sur cette séquence.
- Avec des pistes cyclables sécurisées au niveau des traversées (carrefour Coubertin/carrefour Pasteur) et le long de la M651, le secteur est praticable à vélo.

Identification d'enjeux et d'évolutions potentielles

à l'échelle urbaine

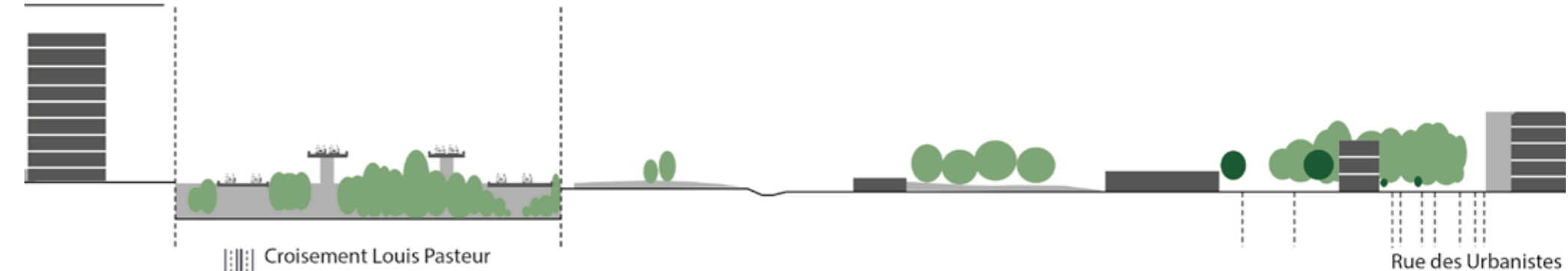
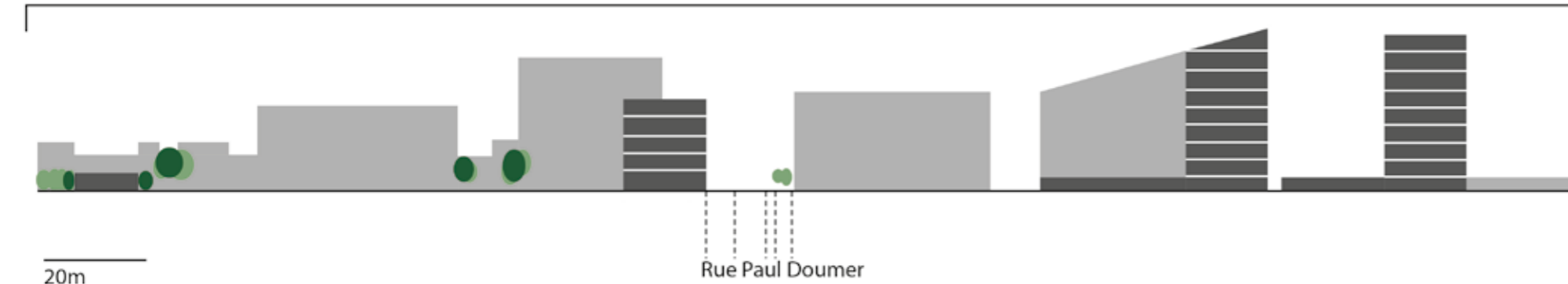
- Valorisation des espaces verts et des éléments patrimoniaux existants en articulation avec les projets immobiliers en cours et à venir.
- Préservation et développement de la biodiversité et des continuités écologiques.

à l'échelle de l'espace public

- Apaisement des boulevards Schumann et Louis Pasteur en intégrant le projet d'infrastructure du SDIT (ligne S de tramway) et des aménagements attractifs pour les modes actifs.
- Requalification de l'espace public sur les "nœuds" que constituent les carrefours Pasteur et Coubertin.

Coupe : Insertion urbaine du corridor autoroutiers

La Madeleine



5

CE QUI SE FAIT AILLEURS

5.1. STRATÉGIES À L'ÉCHELLE DE LA CEINTURE PÉRIPHÉRIQUE

A. Groene Singel, Anvers

1997 : C'est le début des réflexions sur le réaménagement du ring pour endiguer la congestion de cet axe routier et limiter les nuisances pour les riverains. Un premier plan de mobilité à l'échelle de l'agglomération est imaginé : le « Masterplan Mobiliteit Antwerpen ». Le projet consiste à séparer circulation de transit (périphérique de transit) et circulation locale (boulevard circulaire vert) et à poursuivre le ring par la construction d'un tunnel sous l'Escaut au Sud et d'un viaduc au Nord de la ville (scénario Oosterweel).

1999/2006 : Fruit de la collaboration du Strategic Spatial Structure Plan of the city of Antwerp (S-RSA) & du groupe d'urbanistes Secchi & Vigano un nouveau dessin est proposé : le **Groene Singel**. Il s'agit de faire de cette ceinture verte d'une surface de 625 ha un espace stratégique pour le développement de la ville.

2011/2017 : Conception et mise en œuvre partielle du « Visual Quality Plan » par un groupement porté par Karres Brands. L'objectif du projet est d'unifier cet espace fragmenté, d'augmenter son attractivité et son accessibilité.

2015 : Le projet de la liaison Oosterweel fait face à de nombreuses contestations d'associations d'habitants (initiative Ringland). Un candidat médiateur (Alexander D'Hooghe) est nommé par le gouvernement flamand dans l'objectif de réunir autour d'un même projet les différentes parties prenantes. Un accord est trouvé entre les différents acteurs du projet en 2017 : le Plan de mobilité durable. Celui-ci contient les points suivants :

- achever le Ring par la liaison Oosterweel ;
- couvrir largement le ring à long terme ;
- investir massivement dans les transports publics ;
- lier le port au Nord par la construction d'un nouvel axe routier ;
- poursuivre la collaboration entre mouvements citoyens, autorités et experts.

Strategic Spatial Structure Plan



Collage de transformation du ring (2006)
© Secchi & Vigano



Collage, perspective du ring transformé en coulée verte (2006)
© Département Planification de la ville d'Anvers

Ring d'Anvers R 1 / E 19

Longueur : 17 km
Surface : 625 ha
Profil routier majoritaire : 2 x 5 voies
Embouteillages : 77 h/an
Véhicules/jour : 260 000 (en 2013)



Groene Singel Visual Quality Plan

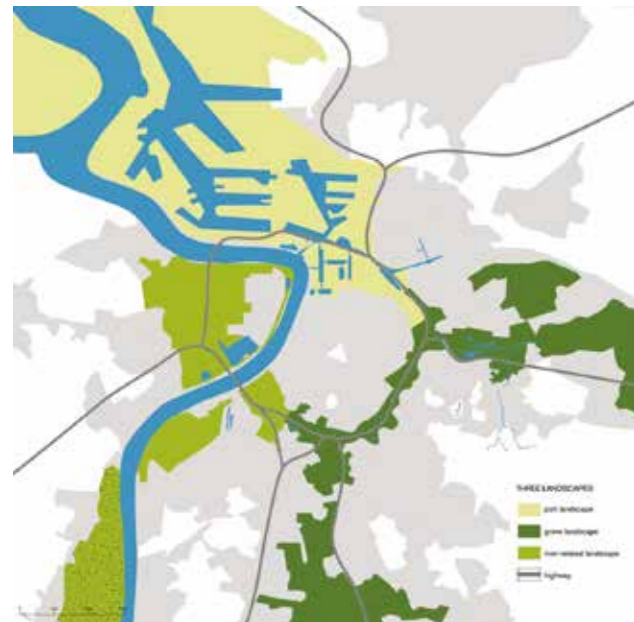


Schéma des trois paysages de la ceinture verte (2011-2017)
© Karres Brands

2017/2018 : Suite à la procédure internationale de candidature, six équipes interdisciplinaires élaborent des solutions d'aménagement sur six séquences du ring afin d'établir le **plan directeur d'aménagement « Over de Ring »**. En juin 2018, 18 projets de couverture sont sélectionnés pour la première phase de réalisation du plan directeur. Le gouvernement flamand, la ville d'Anvers et l'autorité portuaire s'engagent à investir 1,25 milliard d'euros à cette fin.

2018 : Les premiers travaux de recouvrement partiel du Ring débutent sur le chantier Oosterweel Linkeroever/ Zwijndrecht.

Depuis 2020 : Sous le titre « **De groete verbinding** » l'ensemble des 18 projets sont regroupés dans 7 Ring Parks et un pont franchissant l'Escaut. De 2020 à 2022 des études pré-opérationnelles sont menées pour 5 des Ring Parks, dont le Ringpark Groenendal.

Groene Singel Visual Quality Plan



Vue aérienne de la ceinture verte (2011-2017)
© Karres Brands

Over de Ring Noord - Ringproject 4 Stationsomgeving Luchtbal (resp. Ringpark Groenendal)

Projet d'un parc paysager en couverture du R1 en lien avec l'agrandissement de la station Antwerp Luchtbal en hub multimodal

Conception : depuis 2017/2018

Coûts : 368 M€

Maîtrise d'ouvrage :

Gouvernement flamand, Ville d'Anvers
Maîtrise d'œuvre : Team Noord (BUUR, LATZ + PARTNER, S333, GREISCH, équipe locale de planificateurs et de conseillers)



Projet 4 : Station Luchtbal, perspective (2018)
© Team Noord



Over de Ring Noord

Projet urbain portant sur la séquence nord du Ring, prévoyant la couverture du R1 sur plusieurs tronçons.

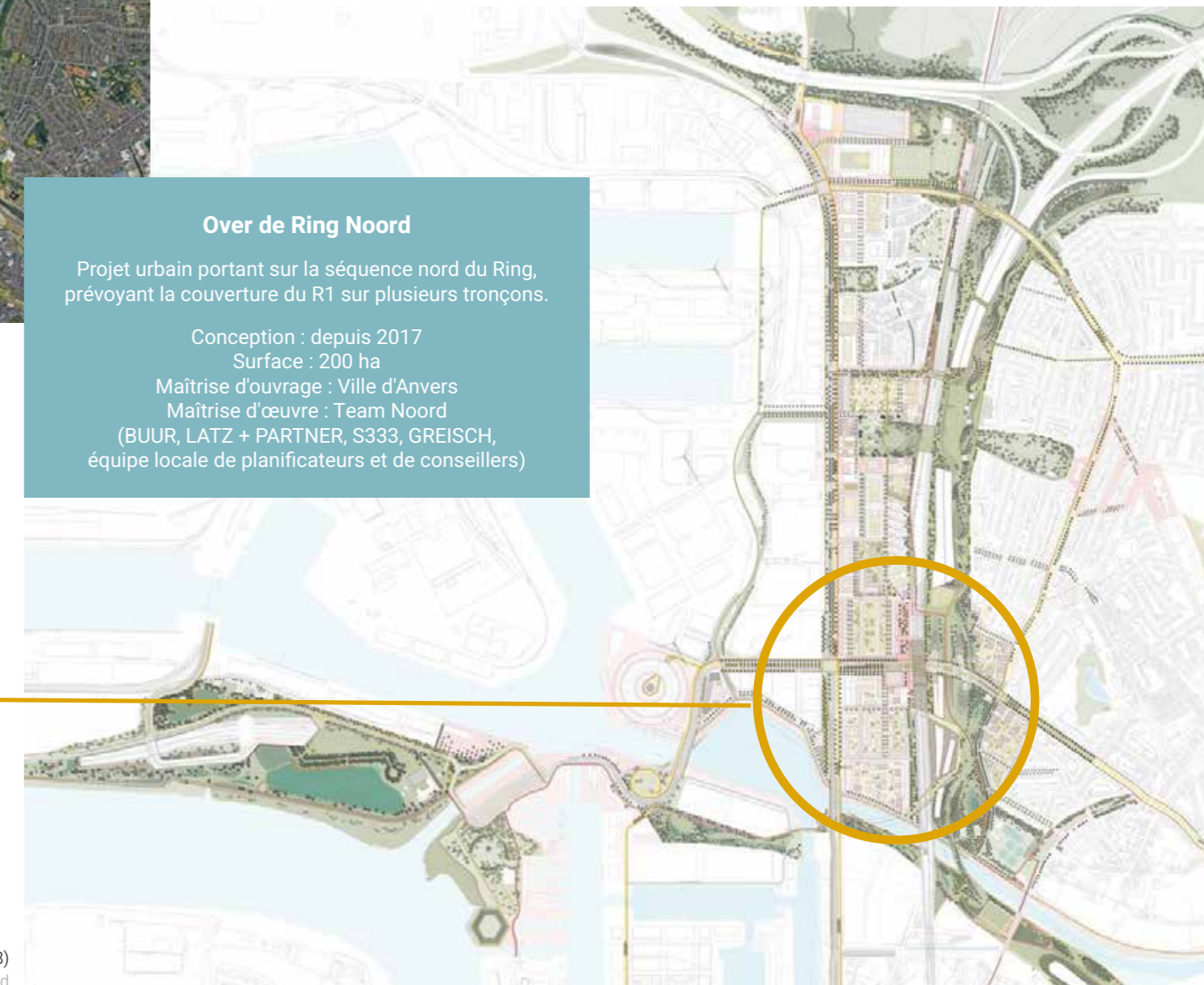
Conception : depuis 2017

Surface : 200 ha

Maîtrise d'ouvrage : Ville d'Anvers

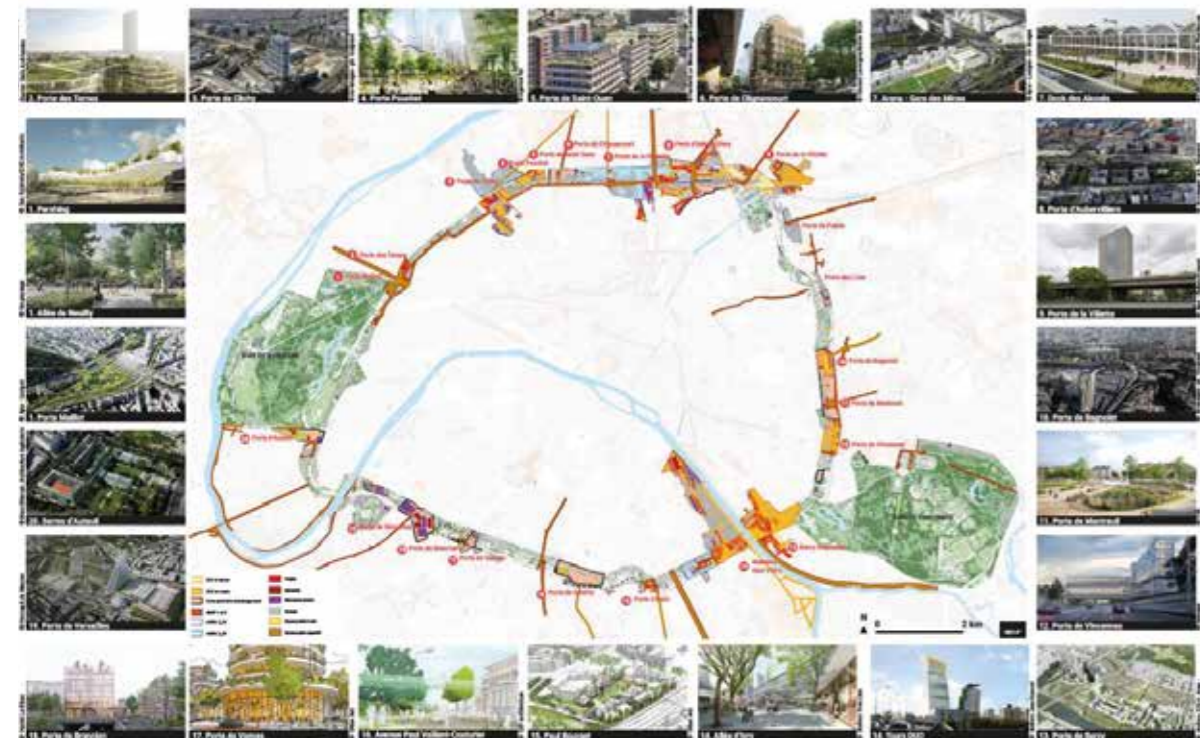
Maîtrise d'œuvre : Team Noord

(BUUR, LATZ + PARTNER, S333, GREISCH, équipe locale de planificateurs et de conseillers)



Over de Ring Noord, plan masse (2018)
© Team Noord

Le Boulevard périphérique



Les projets de continuités urbaines : recollement de projets engagés, à l'étude ou prospectifs

© APUR

Boulevard périphérique

Longueur : 35 km

Largeur d'emprise : 35 à 60 m (hors échangeurs)

Profil routier majoritaire : 2 x 4 voies

Traversées : 59 liaisons entre Paris et les communes voisines

Vitesse limitée à : 70 km/h (depuis janvier 2014)

Véhicules/jour : 260 000 en 2010 au niveau de la Porte de Bagnolet

(TMJA - Trafic moyen journalier annuel : moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant dans les deux sens confondus au cours d'une journée)

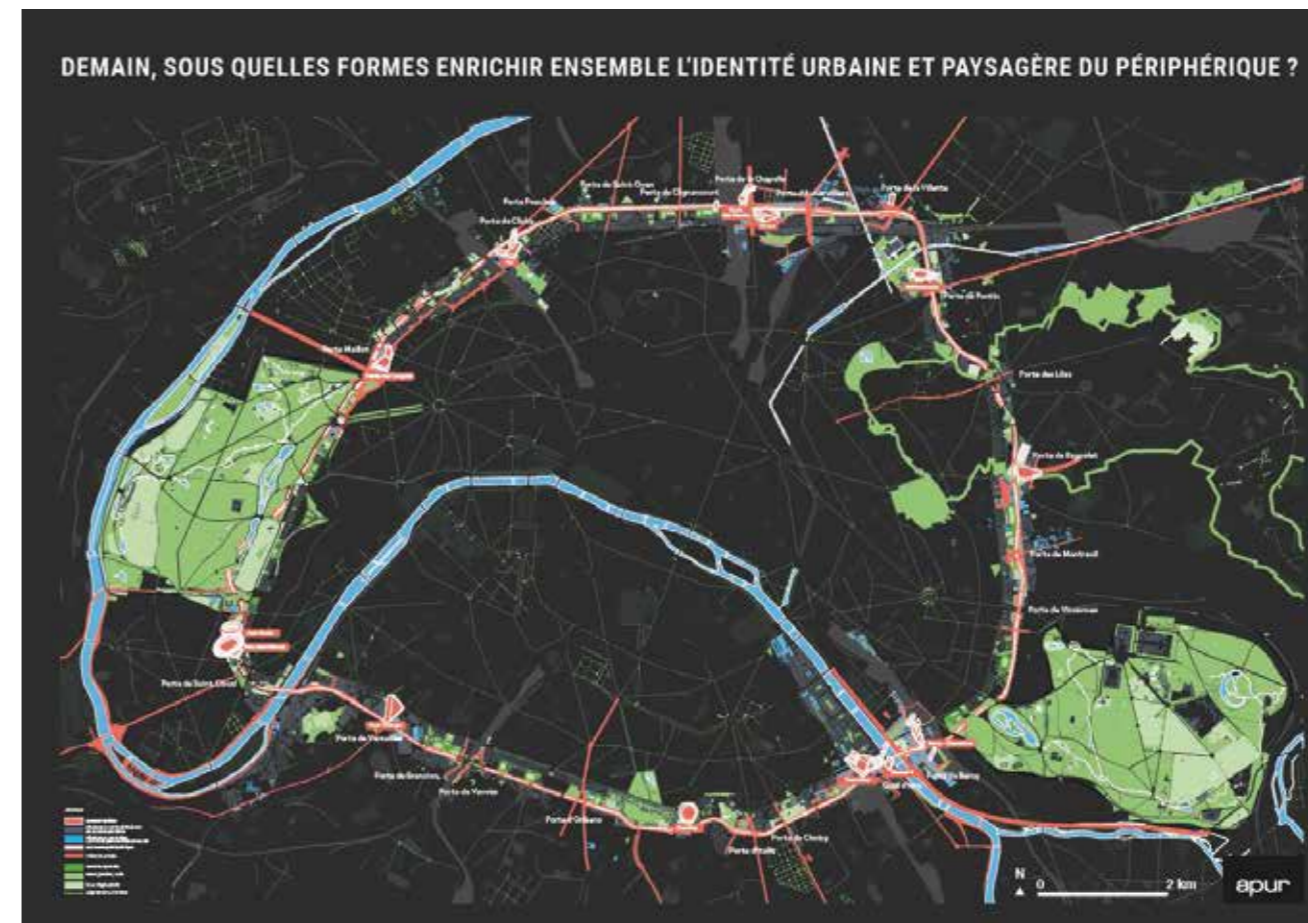
B. Boulevard périphérique, Paris

Depuis 2000 : La Ville de Paris travaille sur l'aménagement de plusieurs secteurs du périphérique en lien avec les communes voisines, notamment via le Grand Projet de Renouveau Urbain (GPRU) de 2002. L'objectif de renforcer ou de **créer des liens transversaux** au boulevard périphérique se trouve au cœur des projets, comme celui de la Porte des Lilas et de la Porte de Vanves, où des programmes mixtes sont réalisés en lien avec des couvertures d'infrastructure.

2008 : Une équipe pluridisciplinaire autour de l'agence TVK élabore une étude portant sur l'insertion urbaine du Boulevard périphérique, pour la Ville de Paris et la Région Île-de-France.

2018/2019 : La Mission d'Information et d'Évaluation (MIE) du Conseil de Paris est créée pour réfléchir à l'avenir du périphérique. La commission a remis son rapport en mai 2019. Celui-ci annonce comme objectif **la transformation de cette autoroute urbaine en boulevard urbain à l'horizon 2030**. En parallèle les collectivités membres du Forum Métropolitain du Grand Paris lance la consultation internationale « Les routes du futur du Grand Paris », afin d'explorer des possibles évolutions du réseau autoroutier franciliens dans son ensemble.

Le Boulevard périphérique



Devenir de l'identité urbaine et paysagère

© APUR

2019/2021 : Afin de poursuivre le travail engagé, une instance de gouvernance partagée est mise en place associant l'ensemble des acteurs concernées : **l'Atelier du Boulevard périphérique**.

Une série d'ateliers est organisée par l'APUR, associant les services techniques des communes et Établissements Publics Territoriaux (EPT) riverains de l'infrastructure, ainsi que les services techniques des départements, de la MGP, de la Région et de l'État. Ils permettent aux participants de débattre de leur vision de l'avenir de la voie rapide et de ses abords et plus largement des questions de société, de mobilité, de pollution, de cadre de vie et de paysage.

Tout en prenant en compte que le périmètre de 500 m de part et d'autre de l'infrastructure concentre aujourd'hui une multitude de projets d'aménagement : 9 NPNRU ; 32 ZAC engagées ; 42 opérations d'aménagement ; 24 appels à projets. L'enjeu de coordination est imminent. Trois invariants sont proposés pour guider et amplifier la transformation du boulevard périphérique vers une nouvelle ceinture verte métropolitaine : **+ de liens, + de nature, + de proximité**.

5.2. INTERVENTIONS D'ENVERGURE DANS DES SITUATIONS DE COUPURE URBAINE

A. Suppression d'une infrastructure d'échelle métropolitaine

Avant/Après transformation de l'autoroute urbaine



Photo de la rivière et de ses nouveaux franchissements



© Paul Lecroart IAU IDF

Cheongyecheon expressway, Séoul

Démolition d'un viaduc routier, remise à l'air libre de la rivière, création d'un espace public, nouveau plan de déplacement

Longueur : 5,8 km

Largeur : entre 5 et 10 km

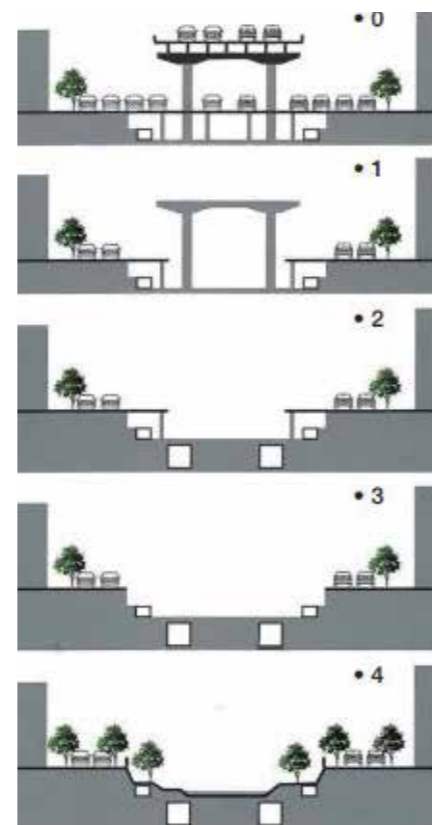
Mise en oeuvre : juin 2003 à juillet 2005

Coûts : 386 M\$ (66 M\$ du km)

Maîtrise d'ouvrage : Seoul Metropolitan Government

Source : IAU idF & Seoul Metropolitan Government

Coupes des différentes étapes de la restructuration de la rivière



© Seoul Metropolitan Government

B. Métamorphose de l'infrastructure



Skygarden 7017, Seoul

Transformation d'une ancienne portion d'autoroute en parc linéaire suspendu ; création de magasins, galeries, restaurants, théâtre

Longueur : 983 m

Surface : 9 661 m²

Mise en oeuvre : 2015 - mai 2017

Coûts : 40 M€

Maîtrise d'ouvrage :

Seoul Metropolitan Government

Maîtrise d'œuvre : MVRDV

Photos du projet réalisé



© Ossip van Duivenbode pour MVRDV

Perspectives d'avancement du projet Saison 0, 1 & 2



© tvk architecture

Plan projeté



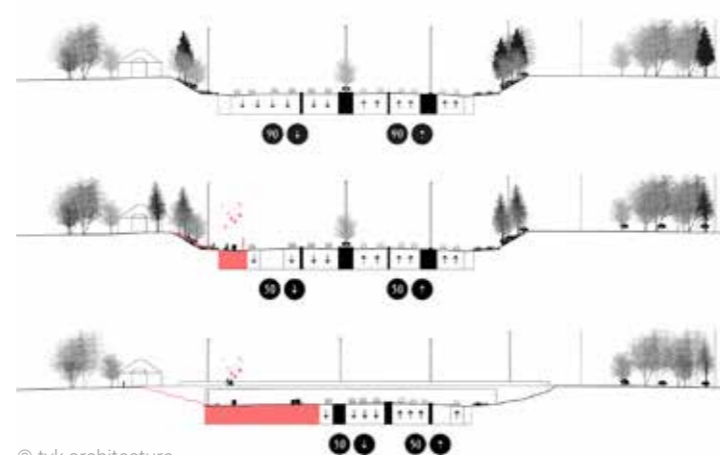
© tvk architecture

ParkWay E40, Brussels

Projet urbain afin de transformer l'E40 en un boulevard urbain, sur cette séquence surdimensionnée, réduction des voies et création d'un espace public support de multiples usages, densification mesurée aux abords de l'infrastructure afin de renforcer la mixité, stratégie temporelle pour une mise en œuvre étape par étape.

Surface : 75 ha
Masterplan : 2015/2016
Maîtrise d'ouvrage : ADT / ATO – Agence de développement territorial
Maîtrise d'œuvre : TVK, KARBON, OLM, EGIS, ELIOTH, IDEA

Coupes des profils de l'autoroute Saison 0, 1 & 2



© tvk architecture



© Equipe F. Leclerq

Transformation de l'A15 en boulevard urbain



Perspective d'une section courante sur l'A15 en 2050, contribution du collectif Hollos à la consultation Les Routes Futurs du Grand Paris 2019

© MyLuckyPixel + Lou Kat

La reconquête de l'A4 en avenue métropolitaine

Étude urbaine et de mobilité portant sur la transformation de l'autoroute est-francilienne et des espaces traversés (2014), scénario à long terme pour la séquence de Noisy-le-Grand axé sur l'intégration d'un transport en commun grâce à une réduction de la vitesse et de l'emprise des voies, puis à la création des façades urbaines

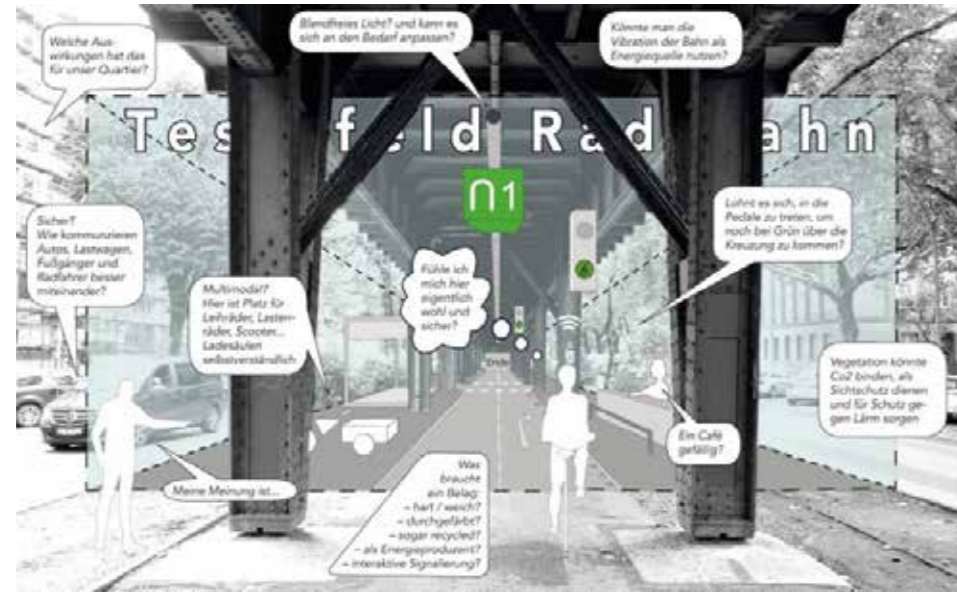
Véhicules / jour :
150 000 à 200 000 selon tronçons (2010)
Longueur : 35 km
Étude : 2014

Coût estimé (scénario long terme) : 150 M€
Maîtrise d'ouvrage : l'ACTEP, DRIEA, la région Ile-de-France et les 4 départements concernés,
Maîtrise d'œuvre : F. Leclerq/SETEC /TVK /Ter/ Anyoji Beltrando /Ville et Transports /B. Sola

« Les routes futures du grand paris » Île-de-France

Consultation internationale lancée en 2018 dans le cadre du Grand Paris, réflexion prospective et stratégique à horizons 2030 et 2050 sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes d'Île-de-France, 4 équipes internationales sélectionnées.

C. Création de parcours structurants



© Radbahn Berlin



© Radbahn Berlin

Radbahn, Berlin

Projet de transformation d'un délaissé urbain sous le viaduc de la ligne U1 du métro initié par l'association Radbahn en 2016, création d'un espace urbain qualitatif intégrant une piste cyclable couverte et des services pour les cyclistes

Premiers propositions : 2016-2018
 Étude de faisabilité : 2019-2021
 Longueur : 9 km de pistes cyclables
 Coûts* : 3,3 M€
 (frais d'étude de faisabilité, prototype et participation citoyenne)
 Financeurs : la république fédérale d'Allemagne & le Gouvernement fédéral de Berlin

D. Création de nouveaux lieux, de nouveaux liens

Vue aérienne de la Porte des Lilas



© Ville de Paris/DU/Cl. Jacques Leroy

Couverture du boulevard périphérique au niveau de la porte des Lilas à Paris en 2009

Programme mixte avec le Jardin Serge Gainsbourg, des logements, des équipements et du transport en commun

Création de la ZAC : 1993
 Livraison des derniers programmes : 2009
 Longueur : 360 m de long
 Surface : 1,75 ha de couverture
 Coûts : 95 M€ (5000 € HT par m²)
 Maîtrise d'ouvrage : Ville de Paris
 Maîtrise d'œuvre : Cloud de Grandpré & LLTR (architectes),
 Philippe Hilaire (paysagiste)

Plan masse



© agence Territoires

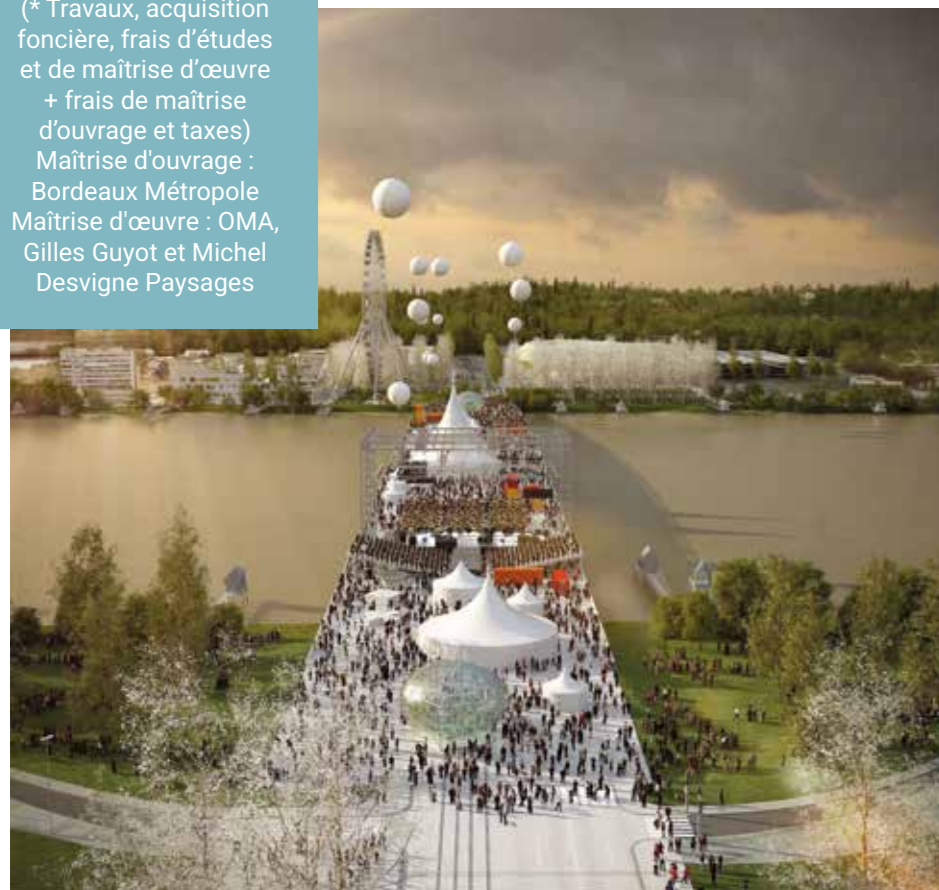
Pont Simone Veil, Bordeaux :

Projet de création
d'un franchissement
voitures, espace
public et lieu d'usages
multiples

Mise en oeuvre :
fév. 2017-janv 2024
Longueur : 549 m
Largeur : 44 m
Coûts totaux* : 151 M€
(* Travaux, acquisition
foncière, frais d'études
et de maîtrise d'œuvre
+ frais de maîtrise
d'ouvrage et taxes)
Maîtrise d'ouvrage :
Bordeaux Métropole
Maîtrise d'œuvre : OMA,
Gilles Guyot et Michel
Desvigne Paysages



© OMA



© OMA



© Nicolas Janberg pour Structurae



© Nicolas Janberg pour Structurae

Pont Raymond Barre, Lyon

Passerelle pour
vélos et piétons,
franchissement
du tramway

Mise en oeuvre :
oct 2011-déc 2013
Longueur : 260 m
Largeur : 17,50 m
Coûts : 19 M€
Maîtrise d'ouvrage :
SYTRAL
Maîtrise d'œuvre : Alain
Spielmann + Setex TPI
Bouygues Travaux
Publics + Matière

Moreelsebrug, Utrecht

Passerelle piétons et vélos
reliant les quais de la gare
principale et les quartiers
adjacents

Mise en oeuvre : 2016
Longueur : 275 m
Coûts : 11,6 M€
(8,6 million Rabobank
et 3 million municipalité)



© cepezed architects



© nightnurse images GmbH

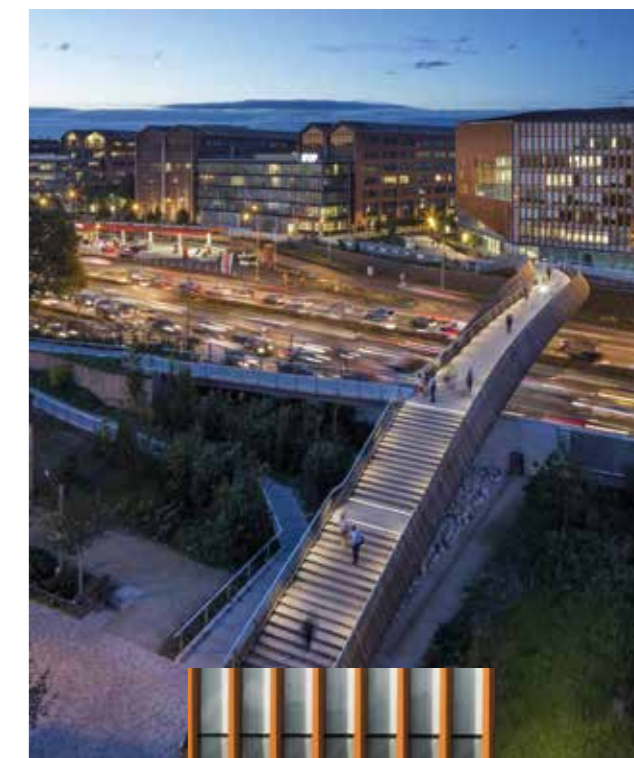
Negrellisteg, Zuerich

Passerelle piétonne
avec ascenseur pour vélo
et seulement 4 piliers,
permettant de franchir
le faisceau ferroviaire,
situé entre deux quartiers
en forte transformation
(i.e. projet Europaallee)

Mise en oeuvre :
10/2019 03/2021
Longueur : 160 m
Coûts : 11 M€
Financeurs : SBB et Ville
de Zuerich
Maîtrise d'ouvrage : SBB
Maîtrise d'œuvre : Conzetti
Bronzini, Diggelmann,
10:8 Architekten

Passerelle Claude Bernard, Paris 19, Boulevard périphérique

Mise en oeuvre : 2014-2015
Longueur : 98 m / Surface : 392 m²
Coûts : 8,5 M€
Maîtrise d'ouvrage : SEMAVIP
Maîtrise d'œuvre : Daniel Vaniche et Associés



5.3. INTERVENTIONS MESURÉES DANS DES SITUATIONS DE COUPURE URBAINE

A. Création de liaisons temporaires

Proposition d'une couverture temporaire de l'A1, Saint-Denis

Contribution du collectif Hollos à la consultation Les Routes Futurs du Grand Paris 2019, Une couverture gonflable et dépolluante placée à la sortie du tunnel Landy permet de concilier réduction des nuisances liées à l'A1 et appropriation urbaine



© MyLuckypixel + lou kat



© Ossip van Duivenbode pour ZUS



© Ossip van Duivenbode pour ZUS

Luchtsingel, Rotterdam

Passerelle temporaire et démontable en bois (durée : 10 à 25 ans), relie et met en synergie 3 lieux éphémères, initiative citoyenne

Mise en oeuvre : 2012 - 2014
Longueur : 400 m
Coûts : 4 M€ (dont 100 000 € en crowdfunding)
Maîtrise d'ouvrage : Ville de Rotterdam
Maîtrise d'œuvre : ZUS architectes

B. Manifestations ponctuelles



© Aiman Saad Ellaoui

"Enlève tes bretelles", Saint-Denis

Manifestation pour réclamer l'enfouissement de l'A1 et la suppression de ses bretelles, 2013 première édition de la fête organisée tous les deux ans



Montreuil Festival « La voie est libre » en 2013

© Ville de Montreuil

Transformation de l'A186

Reconversion de l'A186 en lien avec le déclassement de l'infrastructure et les travaux de prolongement de la ligne T1

C. Changements d'usages



Pont de Pierre, Bordeaux

Depuis la fermeture du Pont de Pierre aux voitures en 2017, pour une phase test d'un an, 10 000 à 18 000 vélos traversent le pont par jour. Tous modes confondus, le nombre d'utilisateurs a augmenté. Aujourd'hui la fermeture aux voitures est définitive.

D. Mise en scène des délaissés



© David Vitiner pour Assemble Studio



© David Vitiner pour Assemble Studio



© David Vitiner pour Assemble Studio

Folly for a flyover, Hackney Wick

Projet temporaire pour animer l'espace situé sous le pont d'une autoroute, pérennisé ensuite.

Durée du projet initial : 9 semaines en 2011

Coûts : 40 000 £ / 45 000 €

Maîtrise d'ouvrage :

London Legacy Development Corporation

Maîtrise d'œuvre : Assemble Studio

BIBLIOGRAPHIE

Structure de l'agglomération lilloise

J. Dilly, In: Revue du Nord, tome 37, n°147, Juillet-Septembre 1955. Livraison géographique n° 4. pp. 27-56

VILLE 3000 - Imaginer de nouveaux quartiers à vivre à Lille

Actes du séminaire de 11 et 12 juin 2009.
Éditions Carré, Paris

Évaluation des déplacements piétons quotidiens : application à la ville du Luxembourg

Nadja Victor, 2016, thèse de doctorat, Géographie. Université. Jean Monnet

Les Métamorphoses de l'autoroute urbaine

Collectifs, 2014, Point FNAU No. 1, Éditions Gallimard, Paris

Les routes du futur grand Paris

Alexandre Labasse (directeur de la publication) et al., 2019, Éditions Pavillon de l'Arsenal, Paris

Références de coûts indiqués dans le Benchmarking :

ANVERS - Over de Ring Noord - Ringproject 4 Stationsomgeving Luchtbal :

<https://www.overdering.be/>
<https://www.degroteverbinding.be/>

Séoul - Cheonggyecheon expressway : La ville après l'autoroute: études de cas Séoul, Cheonggyecheon Expressway, Août 2013, Institut Paris Region // <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/seoul-cheonggyecheon-expressway/>

Seoul - Skygarden 7017 : <https://www.lemoniteur.fr/article/parc-urbain-seoul.936024>

Ile-de-France - La reconquête de l'A4 vers une avenue métropolitaine : Les Métamorphoses de l'autoroute urbaine : Collectifs, 2014, Point FNAU No. 1, Éditions Gallimard, Paris

Berlin - Radbahn : <https://radbahn.berlin/en>

Paris - Couverture du boulevard périphérique au niveau de la porte des Lilas : les Métamorphoses de l'autoroute urbaine : Collectifs, 2014, Point FNAU No. 1, Éditions Gallimard, Paris

Bordeaux - Pont Simone Veil : <https://www.bordeaux-metropole.fr/Grands-projets/Grands-equipements/Pont-Simone-Veil/Pourquoi-un-nouveau-pont/Acteurs-et-financeurs>

Lyon - Pont Raymond Barre : <https://structurae.net/fr/ouvrages/pont-raymond-barre>

Utrecht - Moreelsebrug : <https://urbannext.net/moreelsebrug/>

Zurich - Negrellisteg : https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/projekt_galerie/negrellisteg.html

PARIS - Passerelle Claude Bernard : <https://www.lemoniteur.fr/article/dvvd-passerelle-paris-xixe.999589>

Luchtsingel - Rotterdam : <https://theurbanweb.wordpress.com/2016/11/05/the-luchtsingel-pedestrian-footbridge-in-rotterdam/>

Londres - Folly for a flyover : https://www.larchitectureaujourd'hui.fr/wp-content/uploads/2016/05/AAUK_386_ASSEMBLE.pdf





L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

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

  [adulm59](#)  [adulm](#)
adu-lille-metropole.org