

# BIEN VIVRE EN MÉTROPOLE LILLOISE : IMAGINONS ENSEMBLE LE TERRITOIRE DE DEMAIN

Actes du Grand Débat du SCOT de Lille Métropole



# La révision du Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole

Dans le cadre du lancement de la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Lille Métropole, l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) a organisé, le 10 juin 2025, un Grand Débat réunissant élus, experts et acteurs locaux autour de trois grands enjeux structurants pour l'avenir du territoire et centraux pour les habitants : Habiter, Travailler, Se déplacer.

Ce temps d'échange visait à **confronter les savoirs théoriques, les visions prospectives, les retours d'expérience**, dans un contexte marqué à la fois par les exigences du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), les impacts du changement climatique et la persistance de fortes inégalités sociales et territoriales, mais aussi par l'évolution des aspirations citoyennes en matière de cadre vie ou d'équilibre vie personnelle - vie professionnelle.

Les interventions riches et complémentaires d'experts externes, Jean-Claude Driant, Edouard Dequeker et Benoît Vimbert, ainsi que les échanges avec la salle ont permis de faire émerger des constats partagés, des alertes critiques et des pistes d'actions concrètes qui donnent à réfléchir pour les choix à venir dans la révision du SCOT. Ces discussions ont souligné la complexité croissante des arbitrages à effectuer, tant les domaines de l'habitat, de l'économie, de la mobilité ou de l'environnement s'entrecroisent.

Pour placer les aspirations citoyennes au centre de l'événement, un micro-trottoir a été mené, donnant **la parole aux jeunes du territoire sur leurs habitudes et attentes**. Leurs témoignages sont venus enrichir les expertises techniques par l'ancrage du vécu quotidien. Le SCOT est un projet de territoire tourné vers l'avenir, d'où cette volonté affirmée d'écouter la jeunesse locale.

Le présent document capitalise les éléments clés de ce Grand Débat et traduit **la volonté collective de penser la métropole de demain à la croisée des réalités locales et des grandes transitions contemporaines**. Il constitue une matière précieuse pour alimenter la réflexion stratégique du SCOT révisé.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Lille Métropole, approuvé en 2017 par le Syndicat mixte du SCOT, couvre un territoire de 1,2 million d'habitants et deux intercommunalités : la Métropole Européenne de Lille (MEL) et la Communauté de Communes Pévèle Carembault (CCPC). Il définit les orientations-cadre d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle des deux intercommunalités et pour la période 2015-2035.

Différentes évolutions législatives intervenues depuis 2017, dont la loi ELAN (2018), la loi « Climat et Résilience » (2021) et la loi « ZAN » (2023) apportent de nouvelles précisions et prérogatives aux SCOT, afin de mieux ancrer le développement durable dans les choix sociétaux d'aménagement et d'urbanisme, notamment via la trajectoire nationale d'une « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) à échéance 2050.





# PROGRAMME

## Portrait de territoire, vers le nouveau SCOT

**Gaël SMAGGHE**, chargé d'études, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

## Table ronde

**Jean-Claude DRIANT**, professeur émérite, école d'urbanisme de Paris

**Edouard DEQUEKER**, professeur et titulaire de la chaire d'économie urbaine, ESSEC Business School

**Benoît VIMBERT**, directeur d'études, responsable des thématiques mobilités, climat, énergie, Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur



© MEL

## Regards politiques

**Damien CASTELAIN**, président de la Métropole Européenne de Lille

**Francis VERCAMER**, vice-président de la Métropole Européenne de Lille, président de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole

**Luc FOUTRY**, président de la Communauté de communes Pévèle Carembault, conseiller régional et vice-président du Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole

**Pierre MOLAGER**, secrétaire général de la préfecture du Nord et sous-préfet de Lille

**Une rencontre animée** par **Pierre WOLF**, journaliste indépendant.

Suite à ces évolutions, et en cohérence avec le nouveau SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires) de la Région des Hauts-de-France adopté fin 2024, le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole a décidé de réviser le SCOT en vigueur.

Pendant toute la durée de l'élaboration du projet du SCOT qui s'étalera sur plusieurs années, les réflexions seront menées dans le cadre d'une concertation associant les habitants, les associations locales, dont les deux conseils de développement de Lille Métropole et de Pévèle Carembault, et les autres acteurs concernés, notamment ceux du développement et de l'aménagement du territoire.

Afin d'informer, de sensibiliser et de permettre l'expression des aspirations citoyennes, des publications, des réunions, des concertations seront menées. Le présent document fait partie d'une série de publications à venir. Bonne lecture !

### POUR PLUS D'INFORMATIONS

Le site du SCOT  
[www.scot-lille-metropole.org](http://www.scot-lille-metropole.org)



Le site de l'ADULM  
[www.adu-lille-metropole.org](http://www.adu-lille-metropole.org)



Les réseaux sociaux des deux intercommunalités du SCOT : MEL et CCPC.



# Portrait de territoire, vers le nouveau SCOT

## CONTEXTE DE LA RÉVISION DU SCOT

- Un SCOT approuvé à l'unanimité et exécutoire depuis 2017 ;
- un SCOT maintenu en vigueur fin 2022 après son premier bilan « obligatoire » des 6 ans ;
- une révision générale lancée par délibération du Syndicat mixte du SCOT le 26 février 2025.

## ENJEUX CLÉS DU TERRITOIRE

- Dans une approche équilibrée, répondre aux enjeux transversaux et supra-territoriaux de maîtrise de la consommation foncière, de transitions climatiques, écologiques et énergétiques, d'atténuation et d'adaptation au réchauffement climatique ;
- satisfaire les besoins des habitants et forces vives du territoire, en anticipant l'évolution des nouveaux modes de vie pour projeter le territoire vers 2050 : logements, services et équipements, économie et commerce ;
- apporter un regard différencié et équilibré sur les spécificités et enjeux d'aménagement des secteurs urbains et ruraux du territoire métropolitain ;
- prendre en compte les enjeux liés aux infrastructures et services de mobilités actuels et futurs, notamment relatifs aux transports collectifs structurants ainsi qu'à l'axe Seine-Escaut, tant pour les voyageurs que pour les marchandises ;
- articuler les enjeux de cohérence avec les territoires voisins, notamment en matière de dynamiques socio-économiques, mobilités et ressources.



## CALENDRIER

février  
2025

Installation  
du nouveau conseil  
syndical du SCOT  
30 élus à désigner  
par la MEL  
+ 10 élus  
par la CCPC

fin  
2026

Arrêt du projet SCOT  
+ bilan de la  
concertation publique  
+ lancement de  
la consultation des  
PPA avant enquête  
publique début 2028

2028

Lancement de la  
révision générale  
du SCOT (2017)  
+ une conférence-  
débat SCOT  
le 10 juin

juin  
2026

Débat du projet  
stratégique (PAS)  
du futur SCOT  
(anciennement PADD)

fin  
2027?

Approbation  
du SCOT



# CHIFFRES CLEFS

 **1 275 000**

habitants

 **554 000**

ménages

 **2,2**

personnes/ménage

 **133**

communes

 **2**

intercommunalités

 **98 800**

hectares ( $\approx 100 \text{ km}^2$ )

 **553 000**

emplois

 **606 000**

logements

 **60%**

surface agricole



Septembre 2025

 **L'Agence de Développement Intercommunal de Lille Métropole**

# Habiter demain dans la métropole

À partir de l'intervention de **Jean-Claude Driant**, professeur émérite, école d'urbanisme de Paris

Plusieurs éléments structurants doivent être pris en compte pour construire un projet stratégique en matière d'habitat ou d'habiter sur le territoire soulignant à la fois des besoins sociaux précis, des tensions sur le marché immobilier et locatif, ainsi que des défis liés aux transitions écologiques et démographiques :

- **la valorisation de la qualité de l'habitat et du cadre de vie.** Cela induit une difficile gestion d'injonctions parfois contraires. Les habitants recherchent avant tout des logements situés **à proximité** ou ayant une bonne accessibilité **aux commerces, aux transports en commun, aux équipements publics** mais aussi **aux emplois**, valorisant ainsi les centralités urbaines. Parallèlement, les attentes en matière d'habitat se portent plutôt vers de grands espaces, adaptés à la composition familiale, représentées par la **maison individuelle et son jardin**. Ces exigences traduisent **une volonté d'amélioration des conditions de vie dans le cadre résidentiel** qui doit être prise en compte dans les politiques d'aménagement et de logement ;
- **la question de l'accès au logement** dans la métropole lilloise illustre **une problématique structurelle**, commune à toutes les métropoles attractives. Malgré une dynamique de construction soutenue, le véritable enjeu ne réside pas uniquement **dans la quantité de logements construits, mais dans leur adéquation aux besoins réels** des ménages, en particulier en termes d'accessibilité financière. Le marché immobilier, privé comme social, demeure tendu et marqué par une insuffisance d'offre abordable, notamment pour les classes moyennes. Ce constat invite à dépasser une vision conjoncturelle de la crise immobilière pour adopter une approche structurelle à long terme, intégrant les spécificités territoriales et sociales ;
- **la fluidité du marché locatif** constitue un enjeu majeur. Le marché locatif social a vu son stock augmenter, mais l'offre disponible à l'attribution annuelle diminue, réduisant les possibilités de mobilité des locataires. Cette problématique se retrouve également dans le parc locatif privé où la **concurrence entre colocations étudiantes, locations touristiques** (dans une moindre mesure sur notre territoire) **et logement familial** crée des tensions.



**Le véritable enjeu ne réside pas uniquement dans la quantité de logements construits, mais dans leur adéquation aux besoins réels des ménages.**



En centre-ville lillois, la rentabilité plus élevée des logements en colocation ou destinés à la location touristique entraîne une raréfaction des logements adaptés aux familles, complexifiant leur accès à un habitat pérenne. Ces phénomènes soulignent **la nécessité d'une régulation accrue**, tant à l'échelle nationale que locale, pour garantir un équilibre entre les différentes formes d'usage du parc locatif ;

• **les transitions écologique et démographique** se présentent comme deux défis fondamentaux à intégrer dans la politique du logement. La sobriété foncière et la rénovation énergétique imposent **un renouvellement urbain plus dense et durable**, mais également **un modèle économique viable, aujourd'hui encore difficile à définir**. La rénovation énergétique, notamment dans le parc privé ou les copropriétés, peine à convaincre les propriétaires du fait d'un retour sur investissement très long. Par ailleurs, la transition démographique impose de répondre au vieillissement de la population, avec un **enjeu clé du maintien à domicile**, ainsi qu'aux besoins spécifiques des jeunes, qui souffrent d'un déficit de logements adaptés ;



© Samuel AMEZ / MEL

• ces constats ouvrent la voie à **des solutions innovantes**. Le recours à des dispositifs tels que le Bail Réel Solidaire, qui dissocie la propriété du foncier de celle du logement, offre des pistes **pour limiter la spéculation foncière** et faciliter l'accès à des logements abordables. Cependant, ces initiatives, bien qu'encourageantes, ne peuvent à elles seules résoudre l'ensemble des problématiques. Une **politique du logement durable nécessite une vision à long terme**, intégrant des parcours résidentiels fluides, une régulation adaptée des marchés et un accompagnement des transitions sociales et environnementales.



**En conclusion la métropole lilloise, à l'image d'autres grandes agglomérations françaises, est confrontée à une complexité croissante sur le front du logement.**

**Répondre aux attentes en matière de qualité, d'accessibilité et de durabilité impose de dépasser les approches traditionnelles, en articulant des réponses à court terme avec une stratégie globale, cohérente et prospective.** Cette démarche devra s'appuyer sur une collaboration étroite entre acteurs publics, privés et associatifs, pour construire une ville renouvelée, inclusive et résiliente.

## ÉCHANGES AVEC LA SALLE



Y-a-t-il, ailleurs en France, en Europe, des signaux faibles, sur de nouvelles formes d'habiter en ville, de nouvelles attentes pour nous inspirer et nous aider à penser différemment l'habitat ?

... On peut penser par exemple à l'habitat intergénérationnel, l'habitat participatif, des formes plus collectives de constitution de l'habitat...



Encore beaucoup de personnes fuient la densification des centres urbains pour les petites communes ; le modèle pavillonnaire et la maison individuelle ne sont pas un rêve mort.

... Il n'y aucun doute là-dessus. Mais on peut aussi développer de l'habitat collectif qualitatif et attractif...



On a parlé de la pauvreté dans la métropole, des parcours de logement qui sont embolysés, mais il y a aussi des personnes qui vivent dans des centres d'hébergement et qui ne trouvent pas de logement. Il ne faut pas les oublier dans les réflexions !



© Vincent LECIGNE / MEL





Sans taxes locales, les communes ne veulent plus des entreprises. Récemment, de nouveaux quartiers sont sortis de terre, (Maillerie ou Bord de Deûle), mais où il n'y a pas d'emploi. Cela veut dire que les gens qui habitent dans ces quartiers sont obligés de prendre leur voiture ou le futur tramway, quand il existera, pour aller bosser. Le problème, il est là. Dans d'autres régions, en France et surtout à l'étranger, la ville est beaucoup plus mixte !



Pour les personnes âgées, c'est souvent un "crève cœur" de quitter un logement plein de souvenir. Comment les inciter à déménager quand la taille ou la configuration du logement n'est plus adaptée ?

... On voit bien que c'est extrêmement difficile. Il y a là une vraie problématique, c'est l'anticipation, la capacité d'anticipation du moment où on ne pourra plus. Mais il y a probablement moyen dans un certain nombre de maisons de les subdiviser, en faisant deux maisons avec un étage dans lequel on pourrait loger un ménage plus jeune, ce qui renvoie aussi à l'intergénérationnel. Il y a ce type de formule mais on est à la marge et on est dans le traitement à l'unité. Et c'est ça qui est extrêmement difficile à mener. Ça ne peut pas être des politiques massives...



Dans les petites communes comme celle dont je suis maire, on pratique ce qu'on espère être une densification heureuse parce que notre souhait c'est de préserver nos terres agricoles pour préserver l'outil de travail de nos agriculteurs et les espaces naturels. Ce qui nous a aussi paru important, c'est, dans une ville où on avait quasiment que de l'habitat individuel, de proposer une solution liée notamment au vieillissement : comment on continue à vivre dans la même commune où on a toutes nos attaches, mais tout en ayant un

appartement, ou un habitat adapté ? On se heurte néanmoins à certains problèmes : la difficulté de travailler des projets immobiliers de qualité sous la pression des promoteurs. On n'est pas outillé pour négocier avec les promoteurs. Comment la puissance publique peut épauler les communes de petite taille ? Et la difficulté de faire accepter la densification. Il faut faire œuvre de pédagogie, ça prend du temps, ça mobilise des réticences et résistances.



Un sujet majeur : la décorrélation entre bassin de vie et bassin d'emploi. La réflexion doit se faire de manière transversale, on doit sortir du silo : habitat d'un côté et emploi de l'autre.

... Le décloisonnement, bien que souhaitable, doit être appréhendé en tenant compte de ses limites. Ici, la complexité est le décalage entre les temporalités du logement et celles de l'emploi. On reste moins longtemps dans un poste donc on évolue dans le territoire du point de vue de l'emploi, alors que, notamment quand on est propriétaire, on est beaucoup plus ancré dans un territoire. Aussi, dans un couple, les deux membres du couple ne travaillent pas toujours au même endroit et c'est un vrai sujet d'inégalités hommes-femmes...



## PAROLES D'HABITANTS

Extrait du micro-trottoir

« Les inconvénients (de mon logement), c'est qu'il manquerait une salle de bain parce que le matin c'est un peu les bouchons pour aller à l'école. (...) J'aimerais bien avoir une chambre en plus. Moi, ça va, j'ai ma chambre mais, pour mes petites sœurs, ce serait bien qu'elles aient chacune leur chambre. »

**Nawale, 10 ans, écolière, Lille centre**

« Mon logement idéal, ce serait une maison du style maison de lotissement, mais en centre ville et une assez grande maison. Et le jardin fait le tour de la maison, donc, ça la rend plus grande. »

**Sarah, 16 ans, lycéenne, Marcq-en-Barœul**





© Samuel AMEZ / MEL

# Travailler demain dans la métropole

À partir de l'intervention d'**Edouard Dequeker**, professeur et titulaire de la chaire d'économie urbaine, ESSEC Business School

Trois grands axes structurants sont à prendre en compte dans les réflexions sur l'avenir du développement économique des territoires :

• **l'évolution des attentes sociétales des jeunes générations : l'équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle** apparaît effectivement comme un enjeu central, particulièrement pour les 20-35 ans, population majoritaire dans les centres-villes. Au-delà de la simple question de l'emploi, ce sont les conditions de vie périphériques au travail qui prennent de l'importance, notamment l'accès à des espaces verts et le rapport au végétal, un sujet qui a fortement gagné en importance ces dernières années. Cette sensibilité accrue des jeunes générations traduit un glissement des priorités urbaines vers une meilleure intégration de la nature en ville, qui influence les choix résidentiels et les dynamiques urbaines ;

• **les défis liés à la gestion du foncier dans un contexte réglementaire contraint** : la mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) vient percuter de manière transversale tout le modèle de l'aménagement économique. Cette démarche vise à limiter la consommation de nouvelles terres, dans un contexte marqué par des contraintes environnementales fortes, comme le stress hydrique, présent sur le territoire du SCOT. La métropole doit repenser son modèle économique, historiquement développé sur une périphérisation importante, désormais jugée moins adaptée. Même s'il nous impose de gérer des lignes de crête compliquées, le ZAN est un impératif, il faut arrêter l'artificialisation des sols. La tertiarisation de l'économie va nous y aider, car plus les économies se tertiarisent, moins elles consomment d'espace. Le ZAN est aussi une opportunité, il nous encourage à revoir nos modes de faire, à réfléchir à une densification raisonnée, notamment par la réhabilitation de friches industrielles et la densification en hauteur, par le travail de l'existant, tout en exigeant une meilleure quali-

té de vie grâce à la végétalisation et aux services associés. Toutefois, la planification urbaine, bien qu'indispensable, souffre souvent d'une déconnexion entre stratégie et mise en œuvre opérationnelle. La réussite de cette transition repose sur la capacité à identifier des leviers concrets, tels que la transformation de grandes friches, et à engager un dialogue constructif avec les propriétaires fonciers pour permettre la mutation urbaine nécessaire ;

## • **les opportunités économiques à saisir via une planification adaptée** :

- d'une part, les filières économiques d'excellence de la métropole, comme l'économie circulaire, la santé ou l'alimentation, représentent des axes d'avenir prometteurs. Toutefois, il est important de souligner que **la puissance publique ne peut pas créer ces filières ex nihilo, mais doit plutôt créer un environnement favorable à leur développement**. Cela passe notamment par une gouvernance économique agile et par une offre immobilière adaptée. L'exemple bordelais montre que le manque de diversité dans l'offre immobilière peut freiner la maturation des entreprises, notamment les PME et TPE, qui se retrouvent confrontées à un marché binaire inadapté entre incubateurs et grands espaces. Pour favoriser ces filières, la planification doit donc intégrer une diversité d'espaces et de parcours immobiliers permettant d'accompagner les entreprises à différents stades de leur développement,

- d'autre part, **la position stratégique de la métropole lilloise au cœur d'un système polycentrique européen** constitue un atout majeur. Située à la croisée des métropoles parisienne, londonienne et de la Ruhr, Lille joue un rôle de « rotule » dans les échanges économiques et logistiques. Cependant, cette position génère également des défis, notamment liés aux flux de marchandises qui provoquent saturation et pollution. Le projet du Canal Seine Nord offre une opportunité pour renforcer la complémentarité économique à l'échelle ouest-européenne et développer une logistique plus durable. Ce canal, en favorisant le transport fluvial, peut desservir efficacement le cœur métropolitain et améliorer la desserte du dernier kilomètre, en s'inspirant de modèles innovants comme celui d'Ikea en Île-de-France. Ce levier logistique, s'il est bien intégré dans l'aménagement du territoire, contribuera à la compétitivité et à la transition écologique de la métropole.





**Au-delà de la simple question de l'emploi, ce sont les conditions de vie périphériques au travail qui prennent de l'importance, notamment l'accès à des espaces verts et le rapport au végétal, un sujet qui a fortement gagné en importance ces dernières années.**



**Il est ainsi indispensable de traiter le développement économique dans une approche intégrée qui conjugue qualité de vie, gestion raisonnée du foncier, dynamisation économique et valorisation des atouts territoriaux.** Cette approche doit articuler une vision stratégique ambitieuse avec une mise en œuvre opérationnelle efficace, favorisant la mutation urbaine et économique dans un contexte de transitions majeures. La métropole lilloise, grâce à ses ressources et sa situation géographique, dispose d'atouts importants pour relever ces défis, à condition de développer des politiques innovantes et partenariales, centrées sur l'humain et la durabilité.



© Samuel AMEZ / MEL



© Samuel AMEZ / MEL



# ÉCHANGES AVEC LA SALLE



« Les grandes surfaces, la grande distribution sont-ils encore des épiciers ou des propriétaires fonciers en attente de la valorisation de leur patrimoine ?

... C'est un des gisements d'optimisation considérables, qui va prendre de la valeur avec le ZAN. C'est pour ça que tout le monde attend. Il y a, à la fois une crise de la grande distribution, structurelle, et en même temps, de nombreux centres commerciaux ont encore quelques beaux jours devant eux. C'est très variable. Mais effectivement, il y a des zones où on pourrait produire, faire de la hauteur. Je pense qu'on pourrait notamment mieux optimiser les stationnements. L'adage dans la grande distribution, c'est no parking, no business. Mais on peut très bien imaginer de faire des parking silo, libérer du foncier. Cela existe dans plein de pays. Vous faites du stationnement sur les trois premiers étages et vous pouvez faire du logement au-dessus. Il faut travailler l'existant... »



« On a construit énormément de tertiaire ces dernières années. On a vu qu'avec le Covid, on avait peut-être construit trop. On voit également l'intelligence artificielle arriver à grands pas et qui va créer de nouveaux grands chambardements dans le tertiaire. Comment vous voyez la chose demain ?

... Pour les métropoles, c'est vrai, on a une suroffre en matière de tertiaire qui s'explique de plein de manières. La fiscalité. Pendant très longtemps, pour un maire, c'était plus avantageux, notamment en zone dense, d'accueillir des entreprises, plutôt que de concevoir des logements avec tous les besoins induits à construire. Le Covid, qui a accéléré une tendance, celle du télétravail, qui existait déjà dans les zones métropolitaines où l'immobilier est un poste très important pour les entreprises. C'est une manière de poursuivre l'optimisation immobilière pour les entreprises. On a donc beaucoup de bureaux vides qui ne trouveront jamais preneur. On attend juste le premier propriétaire qui va vendre à perte et arrêter de valoriser de manière fausse des bureaux neufs. Peut-être qu'alors on aura des modèles économiques pour les transformer en logements. L'intelligence artificielle va accélérer encore cette tendance : il y aura besoin de moins en moins d'espace pour produire de plus en plus de richesse... »



## PAROLES D'HABITANTS

Extrait du micro-trottoir

« Moi, ce qui me ferait choisir Lille pour le boulot, ce serait plutôt les "à côté", donc ma vie familiale et aussi les amis. C'est aussi la ville qui est plutôt à taille humaine, l'offre de transports en commun qui est aussi assez forte. »

**Nicolas, 22 ans, étudiant en alternance à Lille, originaire de Bailleul**

« Je pense que Lille, c'est quand même une métropole qui se développe, qui a son cadre de vie qui s'améliore depuis quelques années. Donc, je pense que déjà ça peut être une bonne raison et puis, il y a pas mal de festivités importantes, d'évènements culturels qui peuvent influencer le fait de vouloir rester ou travailler sur Lille. »

**Méline, 21 ans, étudiante à Lille, originaire de Villeneuve-d'Ascq**



# Se déplacer demain dans la métropole

© Samuel AMEZ / MEL

À partir de l'intervention de **Benoît Vimbert**, directeur d'études, responsable des thématiques mobilités, climat, énergie, Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur

Bien qu'ayant des caractéristiques urbaines et territoriales très différentes (monocentrisme vs polycentrisme, voies larges vs rues étroites...), l'exemple strasbourgeois en matière de mobilité urbaine et d'aménagement laisse entrevoir quelques pistes inspirantes pour le territoire de la métropole lilloise :

- Strasbourg bénéficie d'un héritage urbain particulier qui a fortement influencé ses choix d'aménagement. Le schéma directeur d'urbanisme de 1973 a mis en exergue une ambition forte de développement autoroutier, confrontée rapidement à un arbitrage crucial entre patrimoine et infrastructure : face à la nécessité de créer 40 000 places de stationnement dans le centre-ville, la municipalité a préféré préserver son patrimoine exceptionnel, plutôt que de céder à la pression automobile. Ce choix fondateur a orienté la ville vers **une politique volontariste de transports collectifs en site propre, avec le tramway comme pivot structurant**, et une intégration réussie des pistes cyclables et espaces piétons. La configuration urbaine, héritée de la période allemande, avec de larges avenues de 40 mètres, facilite l'équilibre entre ces différents usages ;
- la centralisation autour d'une agglomération unique, comme à Strasbourg, facilite la construction d'un réseau de transports collectifs performant, bien qu'elle présente des limites dans l'offre de déplacements "de partout à partout". L'expérience strasbourgeoise met en avant **l'importance des centralités secondaires et de la mixité urbaine** dans les quartiers périphériques, qui favorisent une utilisation plus régulière des transports collectifs. Ce constat interroge directement la métropole lilloise, qui évolue dans un contexte polycentrique. Pour la

métropole, la nécessité d'un **maillage dense des transports, capable d'offrir une mobilité fluide entre multiples centralités**, est une priorité ;

- le déploiement récent du Service Express Régional Métropolitain (SERM) illustre cette ambition d'un réseau interurbain à haute fréquence, combinant modes ferrés et routiers. Cette approche, qui inclut notamment des lignes de cars interurbains, témoigne d'un effort pour **rendre attractif le transport collectif dans des zones plus éloignées des grands centres urbains**. Cela implique une forte priorisation des infrastructures. Un enjeu majeur associé est la **planification urbaine autour des gares**, où la promotion d'une mixité fonctionnelle (logement, emploi, services) devient essentielle pour renforcer le rabattement vers les lieux de travail et maximiser l'usage des transports en commun ;
- concernant la mobilité périurbaine, le constat est clair : une majorité des déplacements restent de courte distance, environ deux tiers sous les 3 km, ce qui souligne l'importance cruciale d'une vie de proximité. Ce principe guide la politique strasbourgeoise qui **établit une hiérarchie claire des priorités dans la voirie** : piétons d'abord, puis cyclistes, transports collectifs et enfin automobiles. Ce cadre favorise le développement des modes actifs tout en s'adaptant aux contraintes spécifiques de chaque territoire. La gestion de la circulation des vélos illustre bien cette complexité, nécessitant des adaptations évolutives selon les usages et les contextes urbains.



**Pour la métropole, la nécessité d'un maillage dense des transports, capable d'offrir une mobilité fluide entre multiples centralités, est une priorité.**





L'expérience strasbourgeoise apporte ainsi plusieurs enseignements précieux pour la métropole lilloise :

- l'importance d'arbitrages forts entre voiture et modes actifs ;
- la nécessité d'un maillage dense et multimodal des transports pour un territoire polycentrique ;
- le rôle structurant des centralités secondaires dans la répartition des mobilités ;
- et enfin la priorité donnée à la proximité comme socle d'une mobilité durable.

Ces enjeux, combinés à des projets innovants comme le SERM, dessinent les contours d'une politique urbaine et de mobilité adaptée aux transitions écologiques, sociales et économiques actuelles.



© Vincent LECIGNE / MEL



© Pascaline CHOMBART / MEL

## ÉCHANGES AVEC LA SALLE



*Vous avez parlé d'individualisme. Moi je suis beaucoup confrontée aux élèves qui viennent en Ami\* qui témoignent de cet individualisme. Cela pose aussi un problème de colonisation de l'espace public par des intérêts privés car nous n'avons pas le stationnement calibré pour accueillir ces nouveaux usages. Et entre le patrimoine naturel et le stationnement, je choisis le patrimoine naturel.*



*On va construire un tramway qui va rouler dans les centres villes, notamment à Saint-André, etc. Cela veut dire que ce tramway va rouler à 60 km/h ? A Paris, ils ont construit les tramways à la périphérie et à côté, des logements, des équipements sportifs... Et là on a un tramway qui roule à 80 km/h. C'est complètement différent. 80 km/h, c'est la vitesse d'un métro, là on a un tramway qui va être véritablement une arme anti bouchons.*

*... Sur les questions de vitesse commerciale, à Strasbourg, on est sur une vitesse commerciale de 20 km/h. Ce n'est pas et ça n'a jamais été, pour les élus, une fin en soi que de vouloir aller vite. Le tramway, ça a été et c'est écrit comme ça dans le cahier des charges du plan de déplacement de 1990 : " l'outil qui permettait de valoriser des espaces qui sont historiquement dégradés par l'usage excessif de la voiture ". Et depuis, ça n'a eu de cesse d'être assumé par les exécutifs d'un bord ou de l'autre. C'est à dire qu'il y a une vraie continuité politique là-dessus : le tramway est l'outil idéal qui nous permet de requalifier nos espaces, de rendre nos espaces publics beaucoup plus agréables. C'est le fruit d'un espace public de qualité...*



\* La Citroën AMI est une petite voiture électrique à deux places, sans permis, conçue pour les trajets courts et fortement plébiscitée par les jeunes générations.





© Samuel AMEZ / MEL



3 kilomètres, ça se fait en vélo électrique ou en vélo. Alors, il faudrait que, dans le SCOT, ce soit une priorité, la mobilité douce en site propre. Quand on interroge les lycéens, c'est trop dangereux de se déplacer en vélo parce qu'on n'est pas en sécurité. D'où cette inflation des Ami.

... Pour moi, il faut vraiment voir ça comme étant un cheminement. Concernant le vélo ou le vélo électrique, deux exemples. A Strasbourg, on a testé en concertation dans des territoires ruraux de demander "Et si demain la deuxième voiture c'était le vélo électrique ?". Cela ne suscite pas la moindre indignation aujourd'hui. Je n'aurais pas osé poser ça il y a 20 ans. Le cheminement, il s'est fait en 15 ans, ce n'est pas forcément si long que ça. Par contre, c'est un chemin. Il y a 15 ans, dans les territoires périurbains, le vélo n'était pas un mode de déplacement. Aujourd'hui, il l'est devenu à force de petits pas, à force effectivement d'abord d'infrastructures sécurisées, à force d'exemplarité et ça va plus vite qu'on ne le croit. Là-dessus, je souhaite vraiment pouvoir donner un message d'optimisme...



*J'ai une question méthodologique, une question d'identification de conditions préalables à l'élaboration de scénarios de développement. C'est la question de la sécurisation des ressources locales non renouvelables : les terres agricoles, l'eau, la biodiversité, la nature en ville par exemple, qui sont le cadre non amovible qui doit contraindre les différents scénarios qui seront adoptés. Si on n'a pas en tête que le premier critère de décision, c'est la sécurisation de ces ressources non renouvelables, on ne peut pas aller prendre les bonnes décisions. J'espère que ces questions de ressources non renouvelables seront véritablement protégées par le futur SCOT, et ce, quels que soient les scénarios d'évolution du dérèglement climatique.*

*Je suis tout à fait d'accord avec vous sur le plan théorique ou intellectuel. Ça a été un peu le débat autour de ce qu'on appelle le métabolisme urbain, sur la manière de représenter les écosystèmes urbains et même les territoires. C'est un vrai défi pour le travail de planification de savoir innover dans ces nouvelles représentations. Je pense qu'on a un problème de représentation de ces réalités-là, et donc, on appréhende le territoire de manière très thématique. La manière dont on représente les choses, conditionne beaucoup les réponses qu'on apporte. Cela doit nous pousser à la créativité !*



## PAROLES D'HABITANTS

Extrait du micro-trottoir

« Si on veut aller d'un endroit à l'autre et pas forcément dans le centre ville, plutôt en périurbain, c'est parfois un peu compliqué de ne pas passer par le centre et du coup ça implique forcément des complications parce que c'est très fréquenté. Donc ça pourrait être quelque chose qui manque de ne pas passer par le centre obligatoirement. »

**Louise, 18 ans, étudiante, Marcq-en-Barœul**

« Après, ce serait par exemple les "Ami" en stations de libre service, ça serait plus pratique, ça irait plus vite. Une voiture, c'est quand même plus sécurisant. Et puis aussi parce que c'est très cher les Ami, donc ça serait accessible à tous. »

**Timéo, 15 ans, collégien, Cappelle-en-Pévèle**



# En conclusion

La révision du SCOT de Lille Métropole s'inscrit dans un moment charnière. Face aux injonctions du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), aux mutations économiques et sociales, à l'urgence climatique et aux dynamiques territoriales à grande échelle, l'enjeu n'est pas seulement d'ajuster un cadre réglementaire, mais de réinventer un modèle de développement territorial.

Les échanges du 10 juin 2025 révèlent une conviction partagée : **l'aménagement de demain ne peut se penser en silos**. Les questions d'habitat, de mobilité et d'économie sont profondément imbriquées. Il s'agit de construire une ville plus sobre en foncier, plus inclusive dans son offre résidentielle, plus fonctionnelle dans ses articulations spatiales, et plus résiliente face aux dérèglements climatiques.

**Le logement apparaît comme un nœud central des défis métropolitains** : malgré une production supérieure aux objectifs fixés dans le SCOT précédent, les parcours résidentiels sont bloqués et l'accès au logement reste inégal. Ce constat révèle l'urgence de recréer de la fluidité et de diversifier les formes d'habiter, tout en prenant en compte le vieillissement de la population et la précarité énergétique.

**En parallèle, la transition économique et la contrainte ZAN imposent un changement de paradigme** : densifier l'existant, valoriser les centralités secondaires, et soutenir les filières d'avenir (santé, économie circulaire, logistique bas carbone) à travers une planification foncière et immobilière stratégique. La puissance publique doit s'équiper pour mieux négocier avec les acteurs privés et accompagner les mutations de long terme.



© Vincent LECIGNE / MEL

**Enfin, la mobilité n'est pas un simple service, mais l'ossature d'un territoire polycentrique.** Le développement du SERM et l'intégration fine des réseaux de transports collectifs doivent permettre de reconnecter les bassins de vie et d'emploi, tout en consolidant une ville de proximité où les modes doux deviennent prioritaires.

**Cette vision appelle à un nouveau pacte territorial : coopératif entre collectivités, transversal entre politiques publiques, solidaire entre territoires urbains et ruraux.** Ce SCOT devra non seulement anticiper les transitions, mais surtout outiller la métropole pour agir, au service d'un projet partagé, soutenable et désirable.





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

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



[adu-lille-metropole.org](http://adu-lille-metropole.org)



DONNEZ OU  
RECYCLEZ  
CE DOCUMENT.

---

Directeur de publication : **Didier DECOUPIGNY** / Responsable de publication : **Océane GUYON**  
Crédit photo image de couverture : © **Alexandre TRAISNEL/MEL** / Impression : **La Monsoise**