



**Une expertise d'usage,
une expertise citoyenne
au Projet d'Aménagement
et de Développement Durable**

Contribution du Conseil de
développement de Lille Métropole au
SCOT de Lille métropole

Contribution validée en séance plénière le 2 octobre 2012



10 ANS

de CONTRIBUTIONS de la SOCIÉTÉ CIVILE
au DÉVELOPPEMENT de LA MÉTROPOLE
www.conseildeveloppement-lillemetropole.fr

Partie I. Propositions pour l'aménagement et le développement durable de la métropolep 4

Contribution pour le PADD:

des conditions indispensables pour atteindre les objectifs fixésp 5

Rappel de nos contributions précédentes :

sept convictions prioritaires p 10

**Partie II. Une approche « sensible » de la métropole :
« Bons Baisers de Lille Métropole 2030 » p 12**

Partie I.

Propositions pour l'aménagement et le développement durable de la métropole

Le Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Lille Métropole a associé le Conseil de développement de Lille Métropole à toutes les phases et les processus d'élaboration du SCOT (Ateliers thématiques pour le diagnostic et le PADD, Consultation internationale Lille Métropole 2030, etc.).

Après avoir sollicité un avis sur le diagnostic du SCOT de Lille Métropole, le syndicat mixte demande aujourd'hui au Conseil de développement une nouvelle contribution sur le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCOT de Lille Métropole.

Il s'agit pour le Conseil de développement et les membres de la société civile organisée qui y sont représentés d'apporter leur expertise d'usage et citoyenne au PADD du SCOT de Lille Métropole, document qui exprime l'ambition stratégique des élus de l'Arrondissement de Lille pour l'aménagement du territoire métropolitain à l'horizon 2030.

Cette contribution reste cependant partielle, étant donné que les travaux du Conseil de développement ont été conduits en l'absence d'un projet de PADD finalisé disponible.

CONTRIBUTION POUR LE PADD

Des conditions indispensables pour atteindre les objectifs fixés

En l'absence d'un PADD finalisé disponible, cette contribution du Conseil de développement s'appuie essentiellement, d'une part sur **les propositions d'axes du PADD présentés le 13 juillet 2012** et sur les **travaux des équipes de la consultation Internationale présenté le 7 septembre dernier**.

Dans la version qui nous a été présentée en juillet, le projet de PADD s'articule autour de cinq axes prioritaires. La structure finale du PADD devrait évoluer, mais ces 5 axes restent une clé de lecture intéressante :

- une métropole régionale et transfrontalière en Europe,
- une métropole attractive et solidaire pour maintenir et accueillir la population,
- une métropole créative : universitaire, culturelle et bien équipée,
- une métropole 50% agricole, 100% paysage,
- une métropole des proximités.

A l'évidence, il y a un très fort recouvrement entre les souhaits du Conseil de développement et le projet de PADD présenté. Cependant, **de nombreux objectifs ne seront atteints qu'à certaines conditions que le Conseil de développement tient à rappeler ou à préciser dans la présente contribution**.

Par ailleurs, dans le contexte de crise actuelle, une hiérarchisation et des priorités plus affirmées des objectifs proposés donnerait une vertu plus opérationnelle au projet d'aménagement.

Axe 1 - une métropole régionale et transfrontalière en Europe

Cet axe reprend pour l'essentiel les deux premières convictions du Conseil de développement ainsi que certains éléments développés sur la mobilité.

Dans un contexte de déclin industriel très difficile, elle s'est vue renforcée par la mise en service du tunnel sous la Manche et le positionnement de Lille comme carrefour des lignes TGV qui relie trois grandes capitales européennes.

Tous les bureaux d'étude de la consultation internationale ont souligné le positionnement géographique très favorable de Lille sur le réseau des villes du Nord-Ouest de l'Europe pour avoir un avenir international important. Cependant, on observe sur le plan fonctionnel, que les échanges Lille-Paris sont d'ores et déjà nombreux, alors que ceux avec Londres et Bruxelles sont moins intenses et méritent d'être valorisés.

Aujourd'hui, **cette vocation doit donc encore être davantage affirmée et soutenue** par des actions d'accompagnement qui ont parfois tardé à être engagées.

Il faut en premier lieu **développer les activités de haut niveau** qui n'ont pas encore atteint la masse critique dans une agglomération et une région en reconversion : accueil d'entreprises à forte valeur ajoutée et High Tech, développement des services de haut niveau dans le domaine du conseil, de l'expertise juridique, promotion d'une université fortement lisible à l'international, renforcement de la recherche publique et surtout privée...



Il faut également **un soutien plus affirmé à l'Eurométropole et à l'Aire Métropolitaine transfrontalière** avec l'engagement d'actions concrètes de structuration de cet espace. Déjà, certains grands équipements comme la plateforme de Dourges (Delta 3), et prochainement le Louvre-Lens, participent au rayonnement international de la Métropole. Le positionnement de Lille sur le réseau des grandes métropoles européennes se joue aussi à ce niveau. Les bureaux d'études l'ont tous souligné : comment mieux tirer parti d'un positionnement géographique exceptionnel. « La masse urbaine critique est là, mais il faut mieux la structurer, créer des dynamiques, des synergies entre les différentes composantes du territoire » (De Geyter, Alkemade, Desvigne). Cette perspective nécessite à minima, une **plus forte coopération entre les acteurs qui participent à l'aménagement de ce territoire** autour de quelques grands projets, faute dans l'immédiat d'une gouvernance institutionnelle à cette échelle.

Enfin, **il faut rester bien positionné sur les réseaux de transport nationaux et internationaux.**

Pour le réseau ferroviaire des lignes à grande vitesse, dans un contexte de rationalisation de la gestion des réseaux par les opérateurs, il faut veiller à **l'arrêt d'un nombre de trains suffisants à Lille** pour se rendre à Londres ou à Bruxelles (ou au-delà). Par ailleurs, il faut pouvoir sans difficultés se rendre dans les principaux pôles de l'Aire métropolitaine en transports en commun en arrivant à Lille-Europe ce qui nécessite encore le renforcement du réseau métropolitain et le **développement de liaisons rapides et cadencées avec le Bassin Minier**. En outre, il faut faciliter l'usage du train à une échelle transfrontalière **en améliorant la coordination entre les réseaux français et belge**. On voit bien que le SCOT n'est pas à la bonne échelle pour résoudre tous ces problèmes dont certains devront davantage s'inscrire dans le SRADT en cours de révision et dans les différents schémas régionaux, de même qu'il doit s'inscrire dans une réflexion franco-belge sur l'aménagement de l'Eurométropole.

Pour le réseau autoroutier qui relie Paris et le Sud de la France aux villes de l'Europe du Nord-Ouest et aux ports d'Anvers et de Rotterdam, **le congestionnement progressif de l'A1 risque à termes de pénaliser la métropole qui doit à tout prix renforcer son attractivité** (cf. Secchi-Vigano). Dans ce contexte d'asphyxie, un **projet de contournement Sud-Est inscrit** par l'Etat dans le schéma national des transports est repris dans la plupart des plans des bureaux d'études. Ce projet permettrait **d'améliorer sensiblement la situation par détournement** des flux de transit et d'ouvrir de nouvelles zones pour des activités devant accéder rapidement au réseau international (cf. axe 5 l'objectif sur la localisation des espaces économiques) tout en posant par ailleurs d'autres **problèmes par l'utilisation intensive de la route**, tant par la voiture que par les poids lourds. Déjà, la réalisation de certains ouvrages d'art sur le réseau existant permettrait également de fluidifier ponctuellement la circulation en évitant les cisaillements.

Enfin, avec le transport ferroviaire, **la voie d'eau** représente également un enjeu important dans notre territoire, pour le transport de marchandises. Dans le contexte actuel, marqué par une incertitude sur le financement du canal Seine Nord Europe, il faut que les acteurs locaux accentuent leur pression pour **convaincre les responsables nationaux de l'importance de ce nouveau canal pour l'avenir de notre territoire.**

Axe 2 – une métropole attractive et solidaire pour maintenir et accueillir la population

Ce chapitre qui embrasse des thématiques très importantes dans un SCOT comme la population, le logement, l'emploi, le développement économique, l'environnement et la santé ne propose pas

d'objectifs précis à atteindre à l'horizon 2030 et par conséquent peu d'actions opérationnelles de mise en œuvre.

On ne peut être que d'accord sur les volontés affichées dans tous ces domaines qui visent de notables améliorations de la situation de la métropole, **mais elles risqueraient de rester incantatoires si certains objectifs n'étaient pas suffisamment précisés.**

Par exemple, **quel scénario démographique choisir pour les vingt prochaines années ?** Le projet de PADD au 13 juillet 2012 n'en parle pas. C'est pourtant tout l'enjeu de l'attractivité. Il faut satisfaire les besoins en logements de la population mais combien faut-il en construire par an s'il n'y a pas d'objectifs sur la croissance du nombre de ménages ?

Offrir un logement adapté à l'ensemble des ménages, développer une offre d'habitat performant et durable, conforter l'économie résidentielle, l'économie sociale et solidaire, le tourisme, autant d'objectifs difficile à atteindre si l'on évoque pas les contraintes de fonctionnement des marchés immobiliers ou les contraintes économiques auxquelles on est confronté. Certes, sur ces thématiques, il y a le Programme local de l'habitat (PLH) et le Plan métropolitain pour le développement économique (PMDE) au niveau communautaire, mais ces documents ne couvrent pas la totalité du territoire du SCOT et sont moins prospectifs que le Schéma de Cohérence qui doit fixer l'horizon 2030.

Des objectifs ambitieux de croissance démographique (déclinés en besoins en logements, en emplois, etc.) permettraient non seulement de garantir à minima d'atteindre des objectifs visés mais aussi de se détacher d'un scénario au fil de l'eau qui à terme pourrait s'apparenter à un scénario du déclin. Ceci étant, quelque soit le scénario choisi, il importera de mettre en œuvre les principes de la ville intense, une des conditions majeures d'une gestion économe de l'espace.

En ce qui concerne **le développement économique**, le Conseil de Développement souscrit totalement à **l'objectif de relance de l'industrie, à la nécessité de développer l'économie résidentielle** extrêmement faible dans la Métropole par rapport à certaines autres grandes agglomérations et rappelle l'importance, sur cette thématique, de la liaison entre la Métropole et le littoral, qui constituait d'ailleurs un des enjeux majeur dans la construction du Schéma Régional de 1970.

Rappelons par ailleurs que les choix et les arbitrages effectués tant dans la métropole lilloise que dans les territoires voisins interagissent constamment sur l'évolution de ces territoires.

Axe 3 – une métropole créative : universitaire, culturelle et bien équipée

Le Conseil de développement qui s'est fortement impliqué dans le dossier Campus se réjouit que **le développement de l'Université et plus généralement de l'Enseignement Supérieur**, constitue l'un des enjeux majeur du SCOT. Cependant, **l'identification d'un chef de file institutionnel** apparaît aujourd'hui indispensable.

Cette thématique est présente dans la plupart des SCOT des grandes agglomérations françaises, mais à Lille, qui compte plus de 100 000 étudiants (plus grande ville universitaire après Paris et Lyon), ville en reconversion qui cherche de nouveaux créneaux de développement, cet enjeu est encore plus déterminant qu'ailleurs.

Les choix nationaux d'aménagement du territoire effectués lors des dernières décennies ont eu des conséquences défavorables sur la situation de la recherche dans la région Nord-Pas de Calais. Aujourd'hui, un soutien politique fort pour **faire venir des organismes de recherche de haut niveau**

nationaux, européen, mondial, (publics et privés) permettrait d'accélérer les efforts entrepris pour développer ce secteur stratégique.

Ainsi, le Conseil de développement partage les objectifs du PADD relatifs à **la recherche et la créativité**. La diversité de la créativité passe non seulement par la culture mais aussi par l'innovation, l'université et bien d'autres instances. Il convient de favoriser des synergies entre ces différentes composantes, notamment en **renforçant les liens entre la recherche et la sphère productive**.

C'est un dossier complexe dont tous les aspects sont bien présentés dans le projet de PADD, en particulier ceux qui ont une forte implication sur l'organisation et le fonctionnement du territoire : aménagement des sites universitaires, desserte par les transports en commun, **développement d'une offre de logements pour étudiants**, un domaine où il y a urgence à maîtriser davantage une situation qui a en partie échappé à la puissance publique. Aujourd'hui, la plupart des étudiants sont logés dans le secteur privé du centre-ville de Lille qui a développé une offre abondante, ce qui rejette une partie des familles en périphérie. Le SCOT doit fixer le point d'équilibre à trouver entre ces différentes composantes.

Axe 4 – une métropole 50% agricole, 100% paysage

Il n'y aura pas dans le SCOT plus d'espaces destinés à être urbanisés qu'il n'y en avait dans le Schéma Directeur de 2002. Cette décision, l'une des seules déjà adoptées dans le futur SCOT, devrait apaiser les débats toujours tendus entre les acteurs urbains et le monde agricole, même si cet objectif général ne dit pas si certaines zones à urbaniser mal placées, non en adéquation avec les objectifs de ville intense, de construction autour des gares..., seront supprimées et remplacées par de nouvelles zones mieux situées.

C'est sur cette thématique que les bureaux d'étude ont fait les propositions les plus intéressantes. Partant d'un constat d'une agglomération peu structurée, constituée à ses franges d'une mosaïque d'espaces bâti/non bâti, manquant d'espaces verts pour une population millionnaire, ils proposent **l'aménagement des espaces intermédiaires entre l'espace urbain central dense et les périphéries agricoles**.

La proposition la plus aboutie est celle de Michel Desvigne qui propose la **création d'hémicycles verts** discontinus entourant l'espace central. On pourrait ainsi transformer plus de 6 500 ha d'espaces sans grand intérêt paysager en bocage vert par la plantation d'alignements d'arbres et la création de cheminements de promenade. Le Conseil de développement souhaite que ces propositions, **peu coûteuses** au regard de leur intérêt pour l'amélioration du cadre de vie de la métropole **et en parfaite cohérence avec le projet de trame verte et bleue** soient retenues dans le document final du SCOT.

Par ailleurs, le Conseil de développement insiste sur **l'enjeu de la qualité des espaces publics urbains** notamment **dans les villes-centre**, aux **portes d'entrée** de la métropole, aux abords des **gares** et des **principaux équipements**, et sur **les circuits touristiques métropolitains**.

Axe 5 – une métropole des proximités

La structure de la métropole lilloise est atypique. Cette situation est le fruit de son histoire car contrairement aux agglomérations monocentriques dont la ville centre constitue l'ossature principale, elle est ici le résultat de la juxtaposition de plans communaux.

Le projet de PADD propose d'organiser dorénavant **le développement urbain à partir du concept de ville intense**, et d'une meilleure articulation avec le réseau de transports en communs. C'est l'idée d'une **polarisation du développement urbain sur des pôles d'appui** et de **localisation des zones de développement et de densification autour des gares**.

Les bureaux d'études ont fait le même constat. Ils ont également fait des propositions très intéressantes pour **une plus grande structuration de l'espace métropolitain**.

L'équipe Secchi-Vigano propose de **s'appuyer sur les cours d'eau** (les anciennes vallées), sur le **réseau ferré interne** à l'agglomération sous-utilisé et sur quatre grands « espaces de percolation ». Pour De Geyter, Alkemade, Desvigne, il faut finaliser **la structuration de l'épine dorsale centrale** en s'appuyant également sur le réseau ferré, sur les canaux et sur trois grandes zones de projet de densification : Euralille, Croix-Parcs, Roubaix-Tourcoing.

Il faut rappeler que le Conseil de développement a également fait des propositions dans ce sens dans sa contribution sur l'habiter avec la création de « **nouveaux quartiers vecteurs de l'habiter** »¹ et une intensification du renouvellement urbain.

La création de nouveaux quartiers inscrits dans le SCOT, initiés et portés par LMCU, permettrait non seulement d'atteindre les objectifs de construction du PLH, mais aussi par une localisation pertinente, de mieux structurer l'espace urbain, de mieux rentabiliser les réseaux de transport et de mettre en œuvre les concepts de ville intense et de l'habiter porté par le Conseil de développement.

De même, une **intensification du renouvellement urbain** permettrait d'accélérer l'amélioration du parc de logements de la métropole mais aussi de mettre en œuvre ces mêmes concepts dans les tissus anciens.

On ne peut que souscrire à ces propositions dont il faut faire la synthèse et en tirer des actions opérationnelles à inscrire dans le SCOT.

Rappelons par ailleurs que les **petits commerces** représentent un enjeu pour une métropole des proximités. D'autant plus qu'avec la réforme sur le commerce, le SCOT est devenu **le principal outil de la gestion de l'implantation des grandes surfaces dans la métropole**.

Enfin, n'oublions pas que le **périurbain** existe et qu'il faut maintenant faire avec. Il génère une part importante des déplacements domicile-travail en voiture vers l'espace central et participe pour beaucoup à la congestion du réseau, d'où la nécessité **d'accélérer la mise en place des pôles d'échanges** prévus dans le schéma directeur de 2002 mais dont seuls deux ont été réalisés.

¹ Par la notion d'habiter, le Conseil de Développement propose de dépasser le champ du logement et même d'habitat pour l'élargir à l'ensemble des composantes de la vie des habitants : se loger, se situer dans un quartier, un environnement social, un cadre de vie, organiser sa mobilité, maîtriser son empreinte écologique, avoir des liens citoyens avec un territoire, s'engager, rencontrer, échanger. Dans son avis sur le PLH2, le Conseil de Développement a décliné ce concept de l'habiter dans deux propositions d'aménagement du territoire : créer de nouveaux quartiers vecteurs de l'habiter ; intensifier le renouvellement urbain.

RAPPEL DE NOS CONTRIBUTIONS PRECEDENTES

Sept convictions prioritaires

Dans ses contributions précédentes, au moment du grand débat sur l'aménagement et suite à la lecture du diagnostic pour le SCOT de Lille Métropole, le Conseil de développement a émis des propositions pour le PADD.

TRAVAUX DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT RELATIFS AU SCOT :

- Contribution au Grand débat Aménagement du Territoire « Aménager la métropole, espace à vivre, espace de vie » (2010)
- Avis sur le diagnostic du SCOT de Lille métropole (2011)
- Echange avec les territoires (juin 2011)
- 2012 - Contribution au SCOT de Lille métropole « Une démarche de concertation ambitieuse et innovante pour l'aménagement et le développement de la métropole » (2012)

Dans l'avis du 28 mars 2011 sur le « diagnostic pour le projet de SCOT de Lille Métropole », le Conseil de développement a plus particulièrement formulé sept convictions prioritaires qu'il souhaitait voir reprises dans la suite des travaux du SCOT, en premier lieu dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

CONVICTION 1 / MIEUX SE POSITIONNER DANS LE RESEAU DES METROPOLES EUROPEENNES

La métropole doit **renforcer sa place dans le réseau des métropoles européennes**, en particulier en Europe du Nord-Ouest, où elle doit contribuer par les valeurs qu'elle porte (renouvellement urbain, vivre ensemble...) à la construction à la ville européenne de demain. Ceci pose l'enjeu du rayonnement et de l'attractivité de la métropole : universités-recherche, accessibilité, cadre de vie... C'est un enjeu majeur de développement qu'il lui faudra savoir saisir, un enjeu qui s'inscrit dans toutes les thématiques abordées et dans leur interdépendance. Il est urgent de concrétiser, via la **construction et la mise en œuvre concrète de sa vision stratégique**, sur la base d'un diagnostic reposant sur les faits et des études objectives.

CONVICTION 2 / INTEGRER DAVANTAGE LE SCOT DANS UN TERRITOIRE PLUS VASTE

Le diagnostic et les orientations doivent davantage **prendre en considération l'insertion du territoire du SCOT dans un territoire plus vaste et transfrontalier**. Ceci vaut pour tous les domaines traités (démographie et habitat, développement économique, université et recherche, mobilité et transports, questions environnementales – eau, air, corridors écologiques,...). Ceci implique une concertation approfondie avec les territoires voisins dans une coopération inter-SCOT. Toute réflexion doit être menée à l'échelle d'un territoire pertinent pour ses habitants, ses consomm'acteurs, ses acteurs économiques et sociaux: celui de **l'Aire euro-métropolitaine de Lille**. Ceci implique la **recherche de cohérence avec le SRADT** en cours d'actualisation, ou avec le Schéma Régional Climat Air 2nergie (SRCAE) Pour plus de cohérence territoriale dans les documents de planification, l'arrondissement devra s'organiser dans le cadre de **la récente réforme des collectivités territoriales** qui renforce le rôle des métropoles.

CONVICTION 3 / MIEUX INTEGRER LES DISPARITES INTERNES AU TERRITOIRE

Elles existent en termes de revenus, de niveau de formation, de participation économique et sociale au sein de la population. Ainsi, cela permettrait de prendre en considération la réalité socio-

économique du territoire. Viser l'excellence doit aussi permettre d'améliorer la situation de TOUS. Ceci doit se retrouver dans l'habitat, la formation, le développement économique, l'emploi et la mobilité, au travers de réponses diversifiées répondant à la multiplicité des situations.

CONVICTION 4 / FAIRE DE NOTRE HISTOIRE UN ATOUT

L'héritage historique de notre métropole, dans le cadre d'une grande région industrielle en mutation, impose la nécessité absolue d'une part de **gérer les risques**, d'autre part de **préserver et de revaloriser l'environnement et le cadre de vie** pour répondre aux besoins des habitants.

C'est aussi une opportunité et un **facteur de compétitivité** par rapport aux autres métropoles, avec les expériences innovantes que le territoire a su développer et qu'il s'agit de conforter dans un tissu économique structuré.

Par ailleurs, prendre en compte l'héritage historique de la métropole dans son « épaisseur », c'est aussi prendre en compte la diversité des habitants porteurs de cette histoire.

CONVICTION 5 / ARTICULER ORGANISATION URBAINE ET MOBILITE

L'organisation urbaine, enjeu majeur d'un Scot, se décline autour du système « dynamique démographique – habitat – mobilité – emploi et développement économique ». Ce système se déploie à l'échelle du territoire élargi d'un grand bassin de vie, au-delà des périmètres administratifs, **Au cœur de ce système, la mobilité des personnes et des marchandises joue un rôle central** (relations rapides et cadencées de transports en commun, billettique commune, diversité des modes de transports...). Elle doit se concevoir **d'une manière durable** (perspective de la lutte contre le changement climatique et de l'épuisement de certaines ressources). Le réseau de transport constitue la colonne vertébrale de l'organisation urbaine autour de laquelle se construit la ville dense et intense.

Le Conseil de développement attire également l'attention sur les retards en matière d'investissement qu'il convient de combler au travers d'une approche multi-réseaux de transports.

CONVICTION 6 / PREVOIR LE SUIVI ET L'ADAPTATION DU SCOT

Le choix des modalités et méthodes de suivi et d'adaptation-révision du Scot est capital.

Les modalités de suivi impliquent la mise en place d'une gouvernance partagée, réactive et ouverte à l'échelle du territoire eurométropolitain. Ceci se décide au moment de l'élaboration du Scot, sur des critères en partie tirés du diagnostic.

Le choix de ces modalités doit permettre d'adapter les objectifs en fonction des évolutions factuelles liées à des **incertitudes** réelles à ce jour, notamment celles relatives aux évolutions démographiques. Il suppose également la prise en compte des conditions de réalisation (coût et contraintes financières, phasage des projets). **La gestion du temps au niveau de la société civile impose une meilleure articulation des éléments et une bonne explicitation des étapes.**

Par ailleurs, la démarche impose la **mise en cohérence du Scot** avec les autres documents stratégiques (Plan climat, PLH, SAGE, etc.).

CONVICTION 7 / CONCERTER LES ACTEURS DU TERRITOIRE ET LES HABITANTS

L'élaboration du Scot implique une **forte participation et une mobilisation des acteurs et des habitants**, aux différentes échelles de territoire, dans le périmètre du SCOT comme avec les territoires voisins. D'où l'importance de l'information et de la concertation.

Les axes d'orientations doivent permettre de **fédérer la population** autour d'une ambition commune du territoire et de construire une **démarche de projet** répondant à une vision partagée du développement de notre métropole.

Partie II.

Une approche plus sensible de la métropole

Le PADD exprime la vision stratégique et politique du SCOT.

Qu'en est-il de la vision du territoire par ses habitants, ses acteurs ?

Comment aménager le territoire en tenant compte de la manière dont les habitants et les acteurs vivent leur territoire, le ressentent, le perçoivent, l'imaginent ?

« BONS BAISERS DE LILLE METROPOLE 2030 »

Les cartes postales de la métropole dans 20 ans

Note méthodologique :

L'objectif du travail proposé aux membres du Conseil de développement était de s'interroger sur **ce qui fait et qui fera l'identité de la métropole dans 20 ans.**

Pour ce faire, il leur a été proposé de **réaliser en deux heures une carte postale de la métropole dans 20 ans.**

Une carte postale, dans son format et son objet symbolique de promotion d'un territoire, permet de s'interroger sur l'élément central de l'identité et de condenser cette vision dans un support imagé. Il faut être synthétique et percutant.

Pour réaliser cette carte, une bibliothèque de photographies de la métropole et d'images génériques était mise à disposition. Par ailleurs, il était possible également de dessiner.

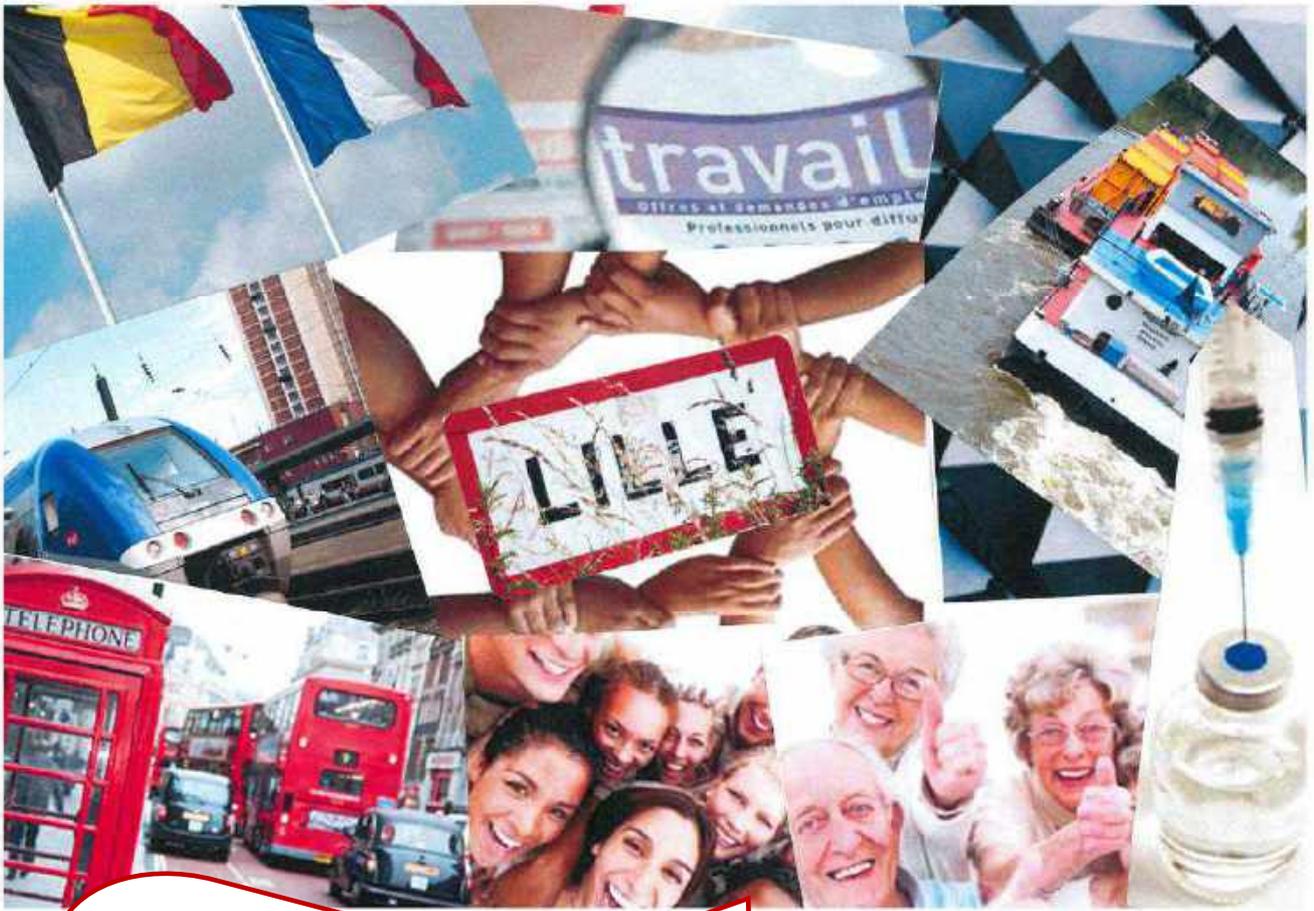
Les photographies ayant été préalablement sélectionnées, les choix des images proposées ont sans doute induit une certaine orientation dans les représentations de chacun. Néanmoins, les photographies proposées étaient nombreuses (250), offrant ainsi une grande variété d'images, et chacun était libre d'utiliser l'image de la façon dont il le souhaitait, voire de la détourner de sa représentation première. L'utilisation du dessin pouvait permettre une plus grande liberté d'expression. Toutefois, pour ce mode de représentation, les contraintes étaient techniques (limites liées à la capacité des membres de dessiner).

Il était demandé en outre d'associer « un slogan » à sa carte postale.

Cette séance de travail a permis une réflexion individuelle puis collective sur les éléments forts qui font et qui feront l'identité de la métropole dans 20 ans pour quelques membres du Conseil de développement.

Entre la réalité des potentiels de la métropole et une part de rêve et d'utopie pour demain, ces cartes postales donnent une vision plus sensible de la métropole dans laquelle les acteurs de la société civile souhaitent vivre.

Une métropole et des Hommes



- × *Une grande ville centre, le Grand Lille*
- × *Une métropole intergénérationnelle*
- × *Une métropole européenne*
- × *Transports des hommes et des marchandises : un enjeu européen*
- × *Réinventer le travail autour des métiers innovants comme la recherche*

Une métropole intense et paysagère

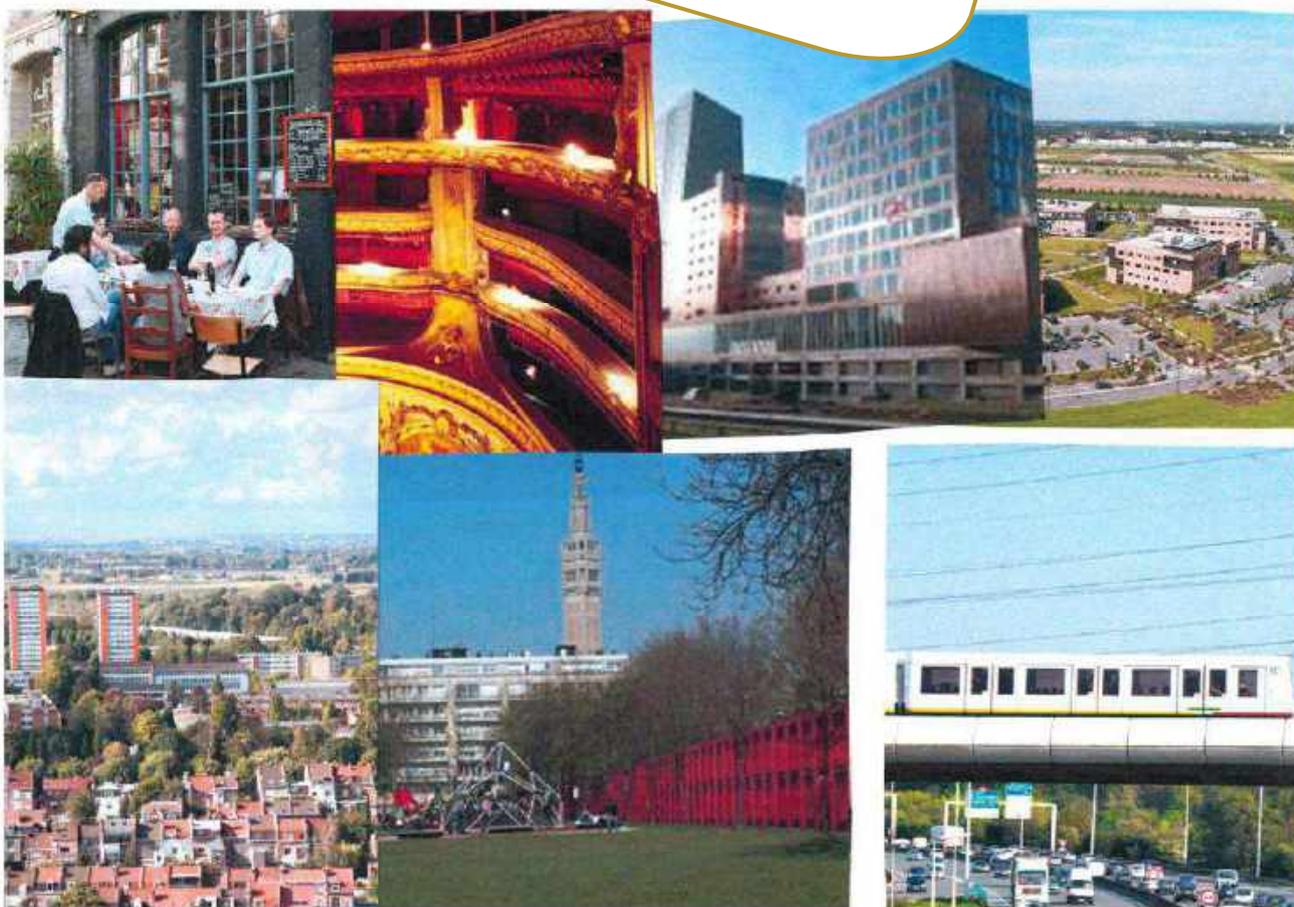


- * Du mouvement*
- * La ville intense*
- * Sobre et préservant le cadre de vie et l'environnement*



Une métropole en reconversion qui reste à achever

- × Hier des éléments forts qui ont changé la métropole : le métro, la culture, l'arrivée du TGV, les terrasses des cafés.
- × Demain, trouver de nouveaux lieux de structuration de l'espace



Une métropole interconnectée

- * Interconnexion des paysages urbains et ruraux
- * Interconnexion des cultures
- * Interconnexions humaines
- * Interconnexions et responsabilité avec le reste du monde



Une métropole de tous les défis

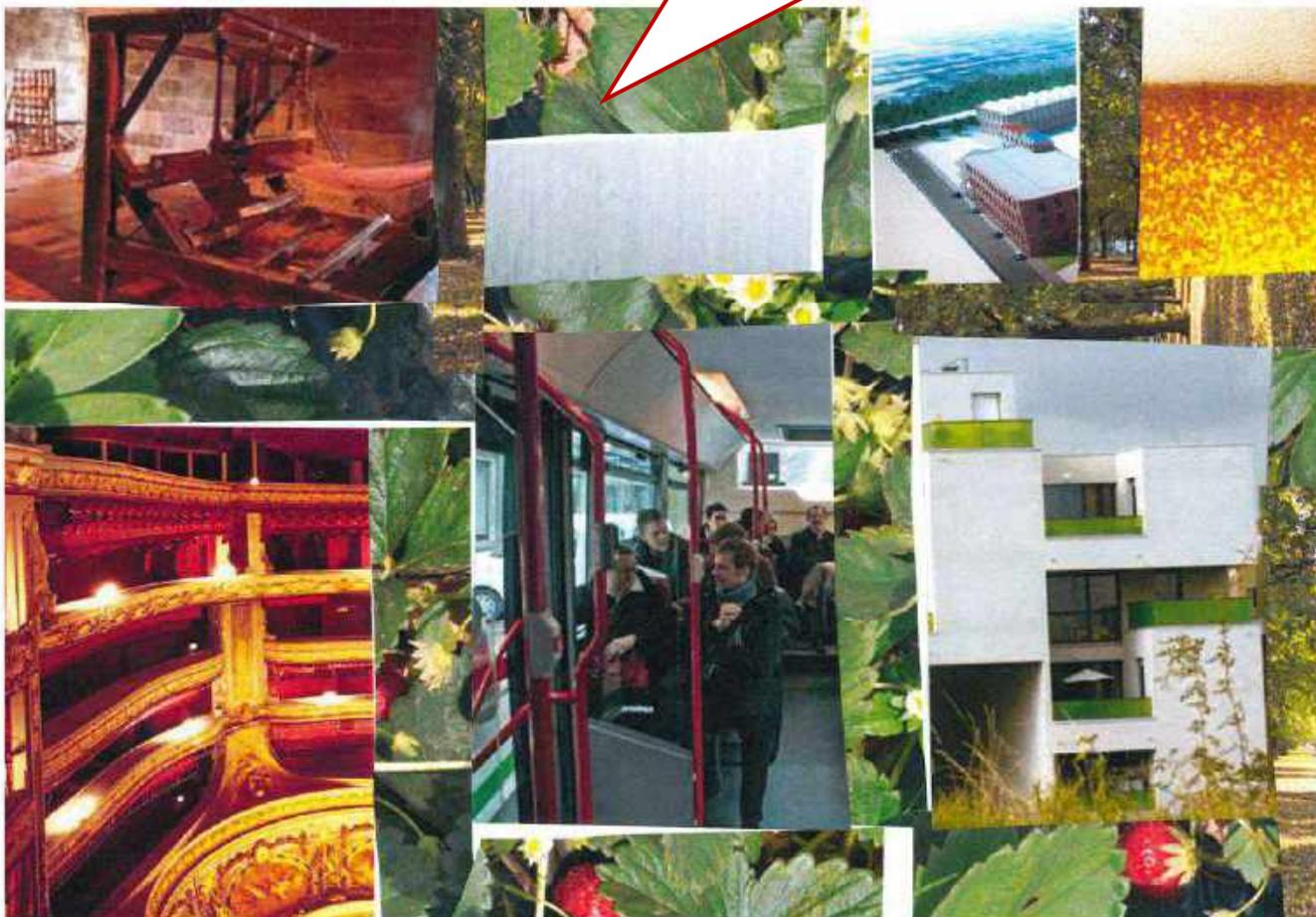


- × Paradoxes paysagers, sociaux, urbains de la métropole*
- × Des tremplins pour rebondir*

M Lille au vert ouverte

X
I
C
I
T
É

- * Une métropole dense avec une ceinture verte le Pays Pévèlois
- * Richesse du patrimoine et de la culture
- * Mobilité, un enjeu central
- * Un habitat avec des éléments de vert
- * Accueillir l'inattendu qui s'imposerait : infrastructures, populations,...



« Ah l'eau ! » Lille métropole écoute, Lille métropole vous écoute

- × L'eau : un élément naturel structurant pour la métropole à dimension internationale
- × Lille vit de l'eau, Lille vit sur l'eau, Lille vit avec l'eau
- × L'effet concentrique de l'eau symbole du « communiquer, transiter, visiter »
- × L'eau pour s'abreuver, se protéger, se déplacer

Lille vit de l'eau (site, vecteur de transport)
vit sur l'eau (habitat, commerce)
vit avec l'eau (vivants, espaces naturels, culture)



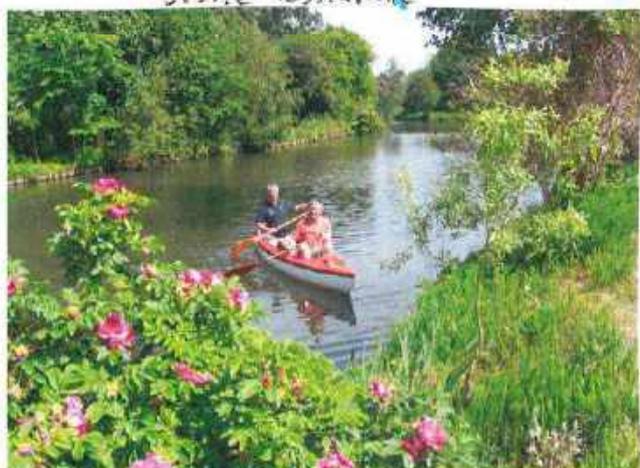
Fondre Construire Abriter



Communiquer
Transiter
Visiter



S'abreuver
Se protéger
Se déplacer



Habiter le Grand Lille, imaginatif et attractif



- × *Une métropole plus sobre énergiquement*
- × *Une métropole devenue paysagère*
- × *La nature, un lien avec le minéral*
- × *Des capacités vivrières autonomes*
- × *Habiter la métropole*
- × *Former, qualifier, soigner des hommes et des femmes*
- × *Etre un « grand lillois »*

Ma métropole en 2030 : l'art de se sentir chez soi

- × Réutiliser les espaces existants pour d'autres utilisations
- × Une meilleure accessibilité aux lieux culturels et de loisirs
- × Plus d'espaces verts et de nature
- × Une plus grande mobilité
- × Une métropole conviviale à taille humaine



Continuer d'ouvrir
aux lieux cult d
muséums à adapter
les structures ind

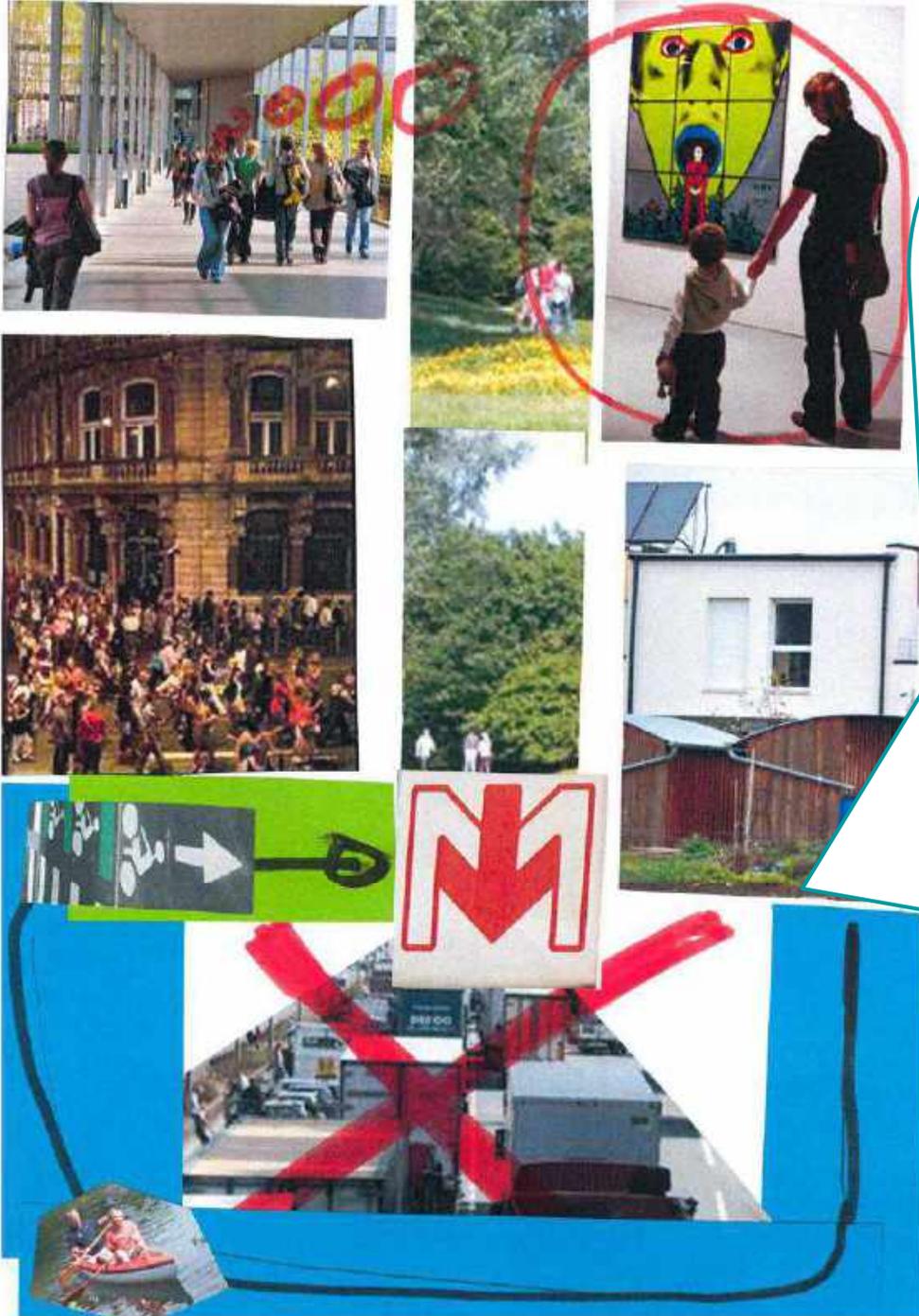


Convivialité
garder cette
métropole à
taille humaine

(m si + gd
accessibilité
int°)

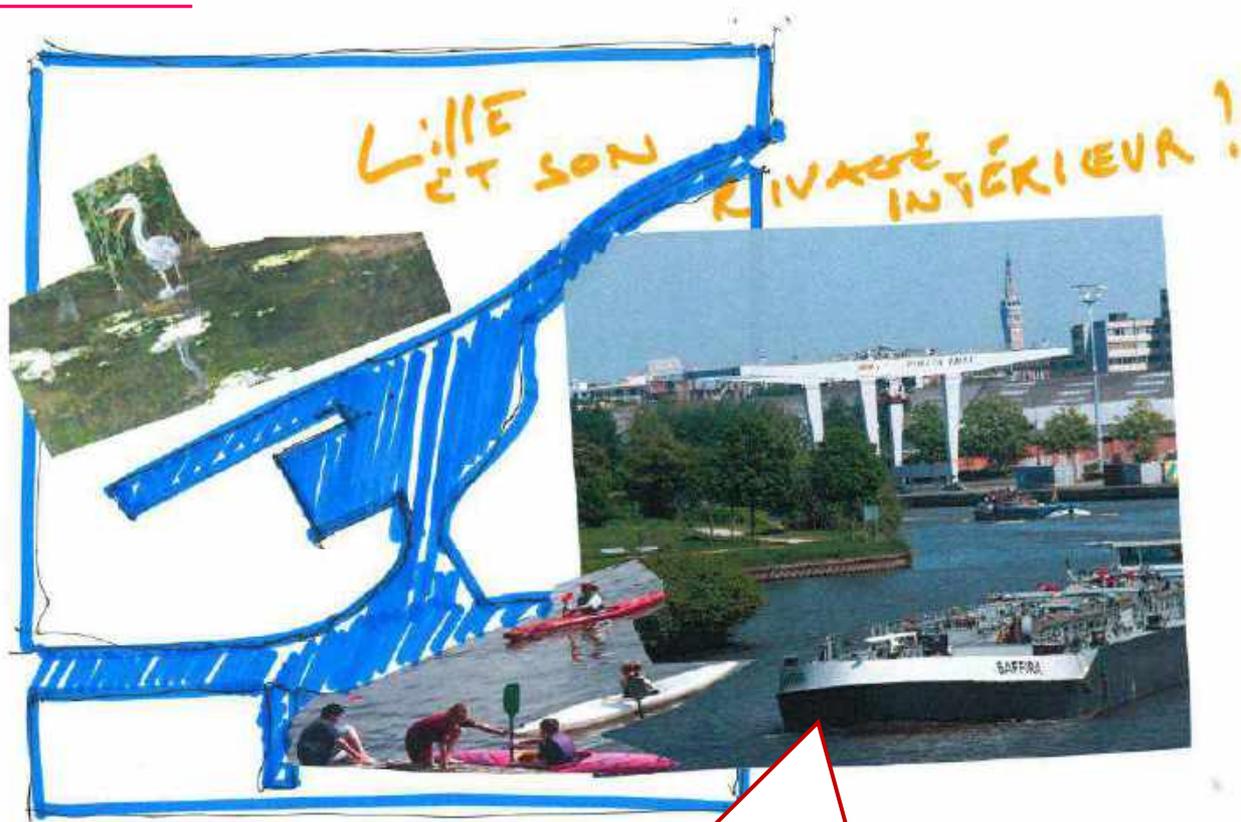


Inventons ensemble un avenir pour tous



- × Mixité : du tissage (textile) au métissage (humain)
- × Une métropole en mouvement
- × Consolider le participatif
- × L'espoir en l'avenir
- × Trame verte et bleue pour structurer le paysage
- × De nombreux transports en commun
- × Attractivité pour les étudiants
- × De l'habitat nouveau dans les friches

Lille métropole, désir de rivage



- × Réconciliation de la métropole avec son rivage intérieur
- × L'îlot Boschetti : un futur lieu de carte postale ?

Plus loin, tOus ensemble avec l'Aire MÉtropolitaine de Lille :
Lille tout un POAIME !

- × Une métropole interconnectée avec les territoires voisins
- × Dimension de l'Aire métropolitaine
- × Des monuments qui façonnent le paysage : industrie, beffroi, train, ...
- × S'appuyer sur la diversité des gens qui y habitent



Des Racines et des Ailes



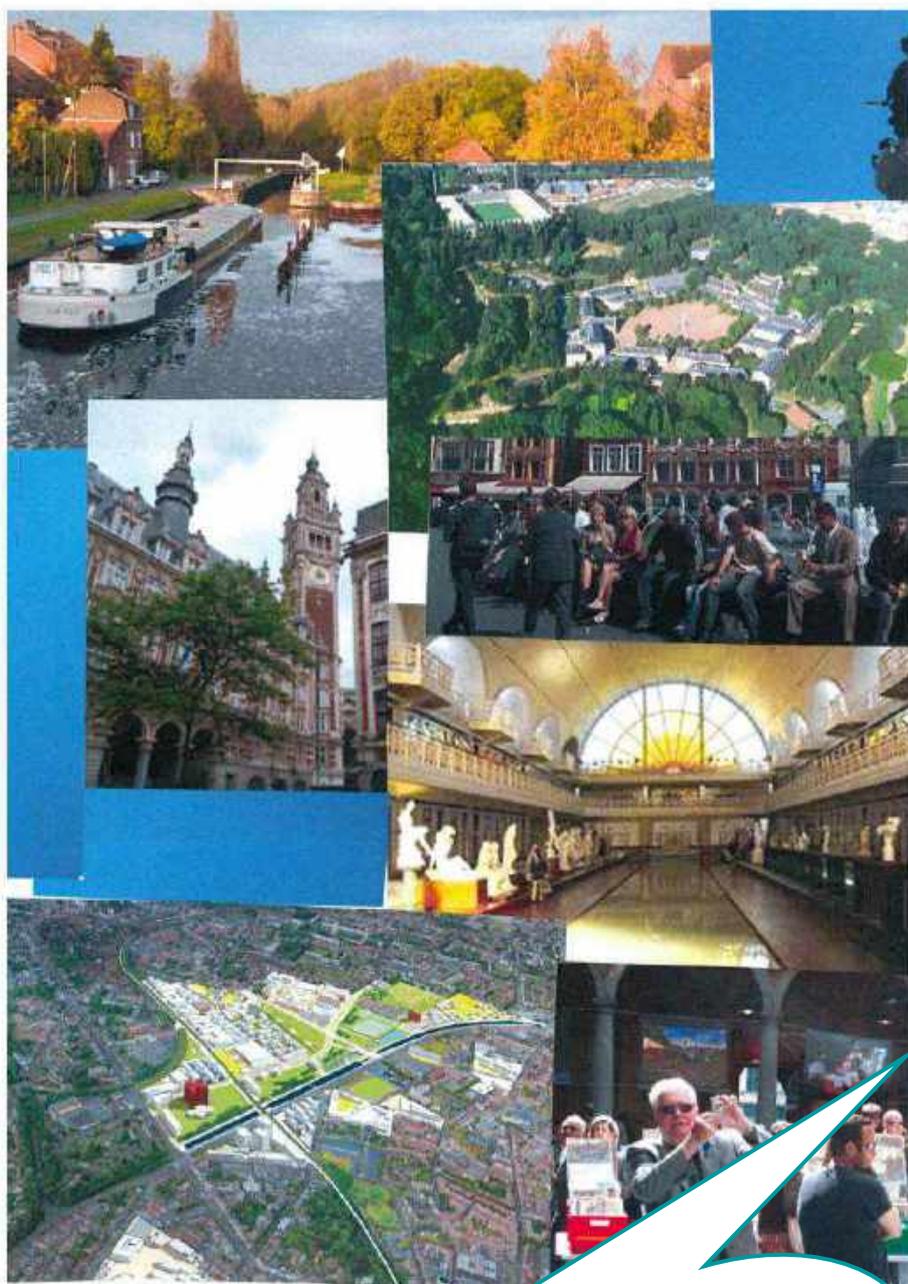
- × *Un paysage vert*
- × *Une histoire à affirmer à travers ses monuments*
- × *Une évolution de l'activité vers le tertiaire*
- × *Retrouver une place pour la production industrielle*
- × *Proximité dans le temps et l'espace*
- × *Connexion avec la façade maritime*

Vivre dans la métropole carrefour européen du nord

- × *Qualité de vie et espaces verts*
- × *Echanges transfrontaliers*
- × *Excellence en matière de santé*
- × *Les jeunes à former, une force vive*
- × *Tourisme, histoire et patrimoine*



Une métropole bleue et verte, eau et nature, brique et pierre



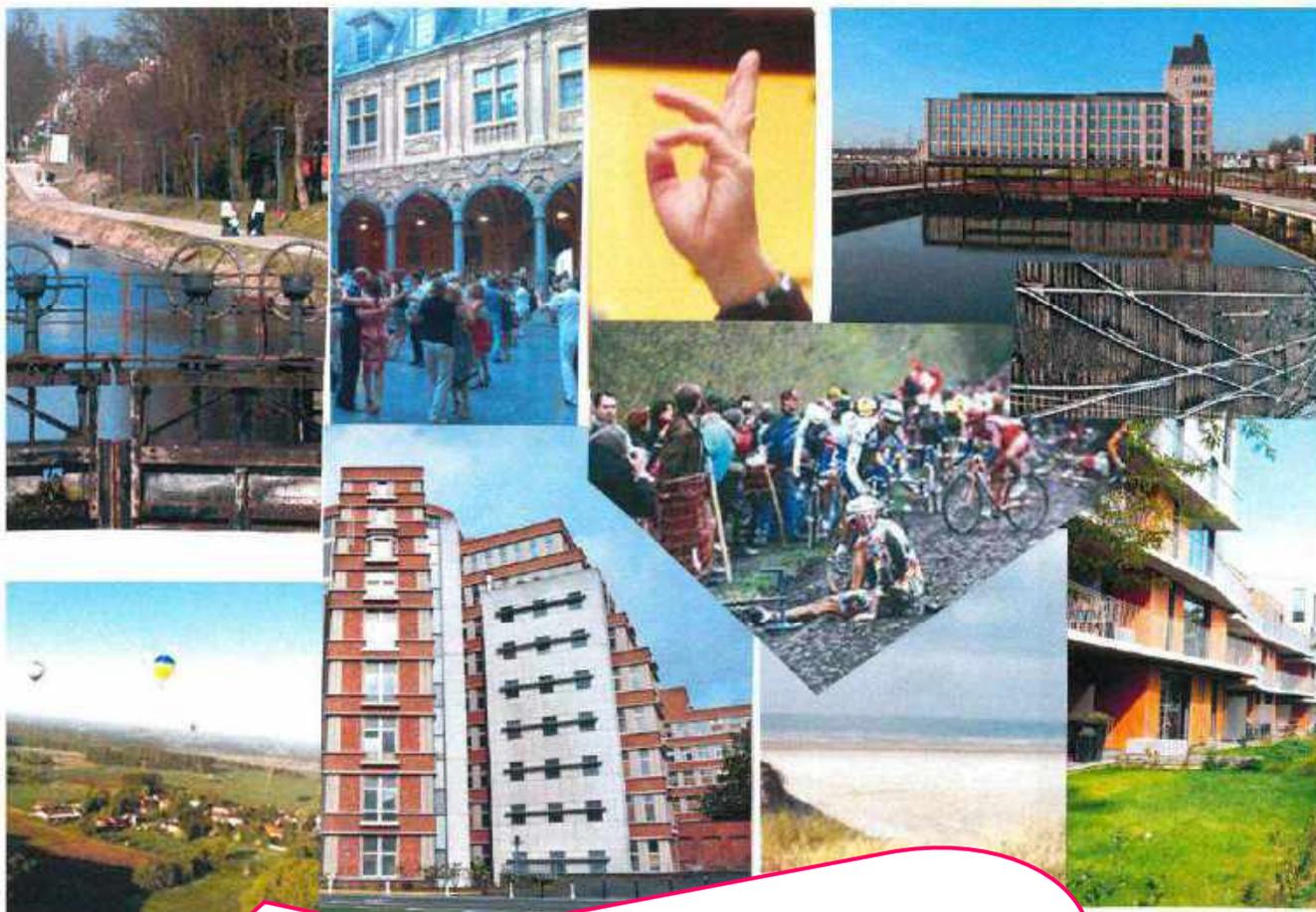
- × *S'appuyer sur ses racines pour transformer le futur : du commerce au textile, de la culture à l'image, du pré carré de Louis XIV à la Plaine Europe*
- × *Une métropole, lieu de rencontres et de visites*
- × *Une métropole accueillante, excellence du Vivre ensemble*

Lille Métropole, what else ? Lille métropole, vivre tout simplement

- × Une métropole transfrontalière et européenne
- × Une métropole ouverte à l'activité agricole et de loisirs
- × Une métropole communicante des longues et courtes distances
- × L'éducation, l'enseignement et la formation, moteurs du développement



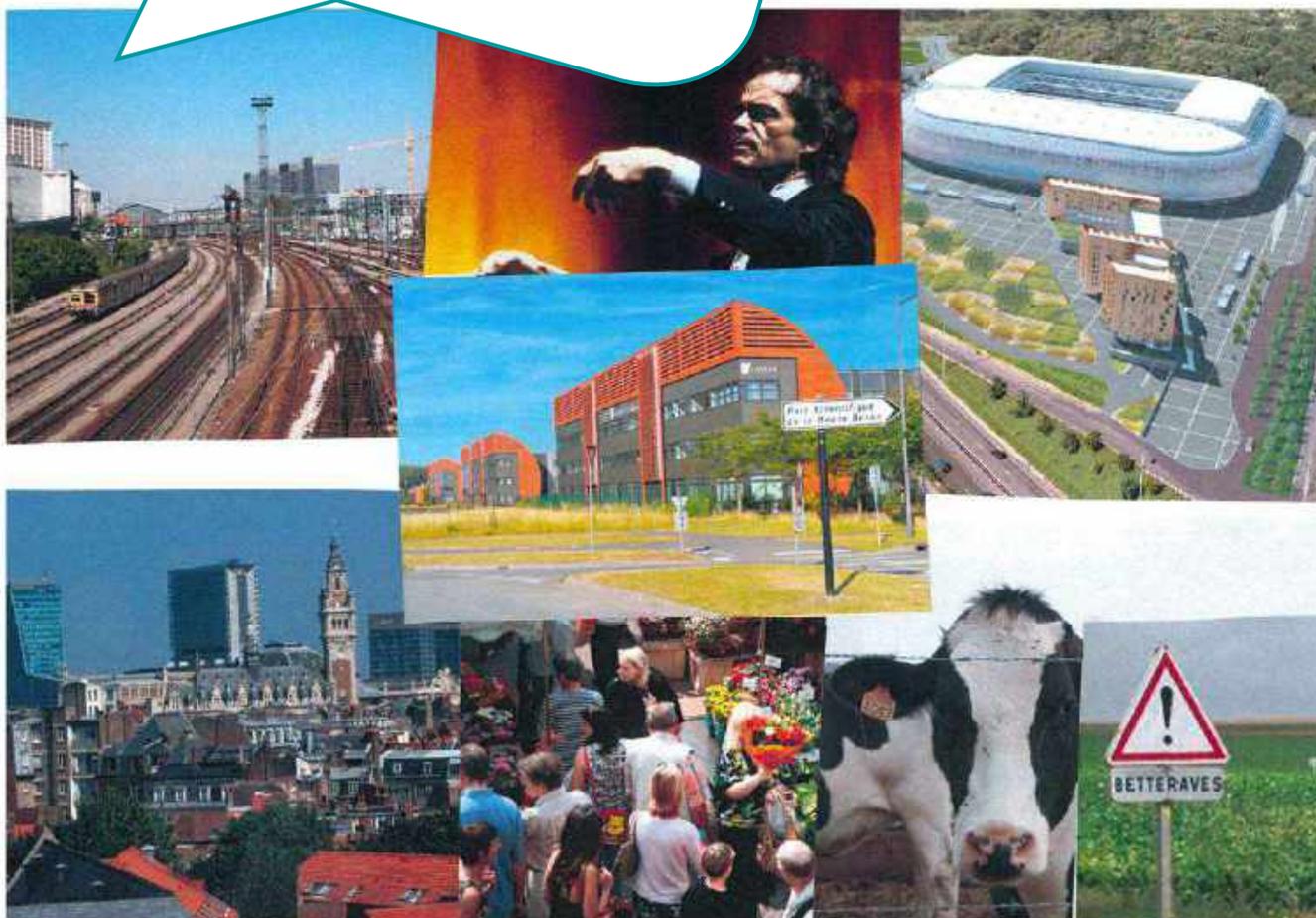
Lille métropole 2030, la vi(II)e devant soi



- × *Partir de ce que l'on est pour construire le futur*
- × *Un patrimoine culturel exceptionnel et unique (ex : le Paris Roubaix)*
- × *Une métropole ouverte ayant gardé sa spécificité morphologique*
- × *Un territoire élargi à la façade maritime*
- × *Un habitat novateur*
- × *Un art de vivre et une convivialité*
- × *La santé, un élément de la performance métropolitaine*

Lille Métropole : un territoire pour mixer, échanger, rayonner, préserver, accueillir, partager, créer.

- × *Mixité des paysages urbains et ruraux*
- × *Les transports et l'accessibilité de la métropole pour accueillir échanger et partager*
- × *La recherche et l'innovation : une opportunité de création*
- × *La culture, le sport et la qualité de vie pour rayonner*



Une métropole rayonnante

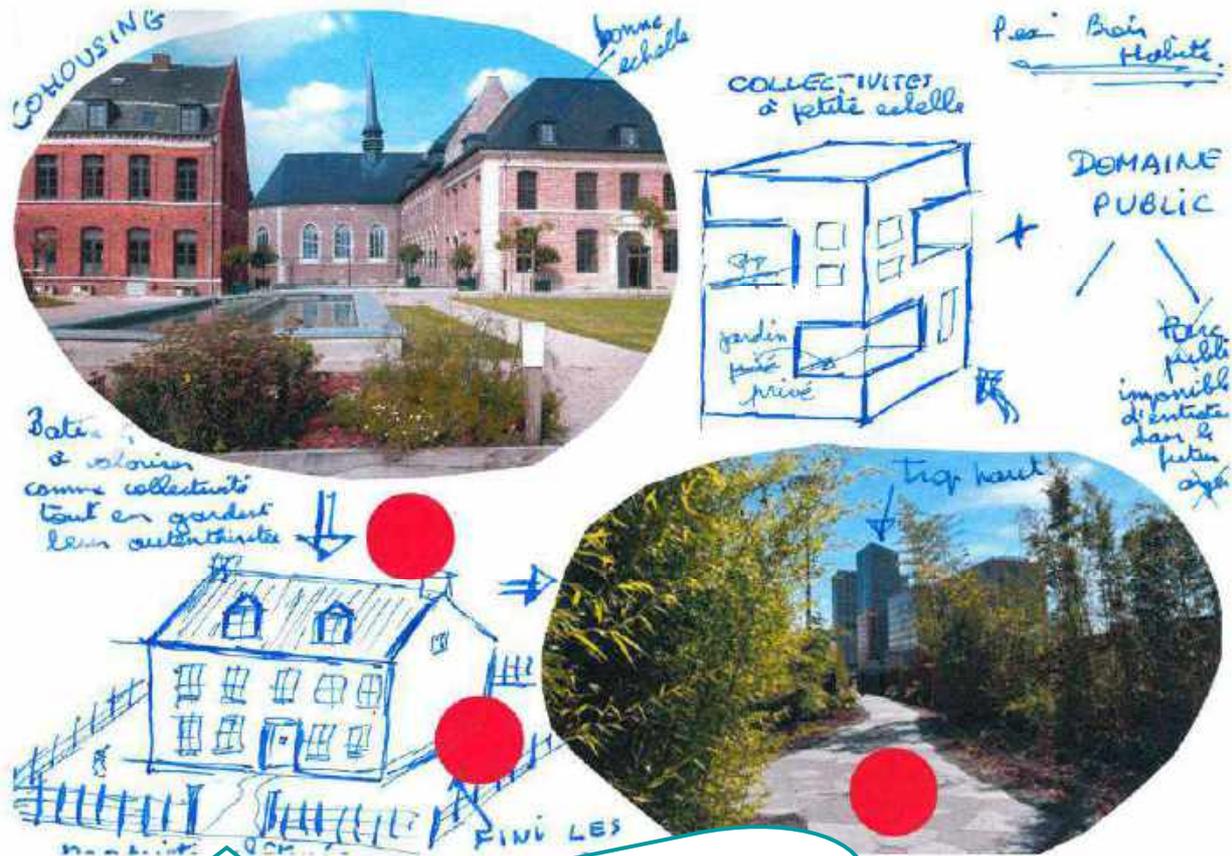
- × *Sortir des lieux communs pour inventer une autre métropole*
- × *Un cœur de métropole qui rayonne*
- × *Un patrimoine à valoriser*
- × *Une mobilité réinventée*



METROPOLE RAYONNANTE



Lille Métropole : la nature en ville



- × Trouver la bonne échelle pour le bâti
- × Des petits complexes avec leur propre jardin en terrasse et un lieu vert partagé
- × Valorisation du patrimoine et authenticité

Une métropole régionale de dimension transfrontalière



luminosité

- × Solidarité
- × Convivialité
- × Transport
- × Verdissement

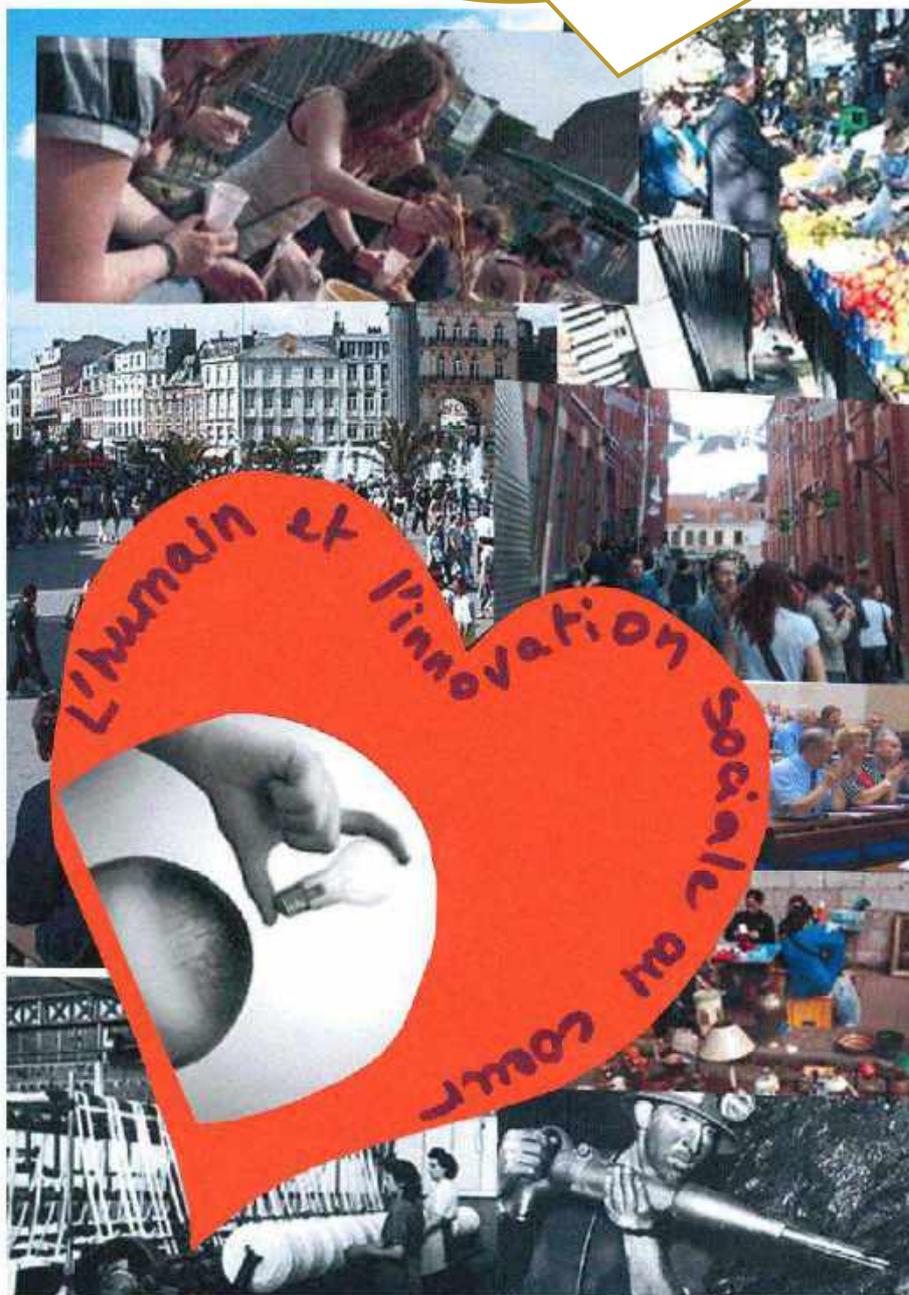
transport - verdissement



nécessaire

L'humain et l'innovation sociale au cœur de l'identité de la métropole

- × *Richesse multiculturelle : des fêtes et des traditions*
- × *Des instances coopératives et de démocratie participative*
- × *Un savoir-faire en matière d'innovation sociale*
- × *Un savoir-faire technique et industriel pour innover*



My friendly town



- * *Une métropole bilingue et amicale*
- * *Habitat, déplacements, loisirs, travail, fêtes et traditions : vecteurs de convivialité et d'ouverture au monde*

Contact

Equipe de coordination du Conseil de développement de Lille métropole

Tel : 03.20.63.33.54

E-mail : conseildeveloppement@lillemetropole.fr

