

## LILLE CONCORDE, LE QUARTIER NPNRU RÉSILIENT AVANT L'HEURE

**Houria Daïsse**  
Ex-Directrice de Projet Cohésion Sociale et urbaine, Ville de Lille

Au sein du quartier du Faubourg de Béthune à Lille, le secteur dit Concorde est le lieu d'un grand projet mené dans le cadre du Nouveau programme de renouvellement urbain (NPRU).



Avo frange sud

© Antoine Marchal

### CONCORDE : QUARTIER À SANTÉ POSITIVE

Face aux nombreuses vulnérabilités dont les habitants et le territoire souffrent, tant d'un point de vue social et économique (un quartier politique de la ville, 100 % social, parmi les plus pauvres de France), qu'urbain et environnemental (un quartier particulièrement impacté par les infrastructures routières et l'obsolescence du bâti), la Ville de Lille a impulsé la démarche « Quartier à santé positive » dès 2016 via sa candidature au PIA « Ville et territoires durables ». Cet élan a permis de mettre la prise en compte des enjeux de santé au sens plein, au sens de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui intègre les notions de bien-être physique, mental et social, au cœur de la démarche de transformation. Dès 2018, Concorde – un quartier à santé positive – est devenu le démonstrateur métropolitain de cette ambition qui vise à tenir compte des déterminants sociaux, environnementaux et économiques sur la santé, la qualité de vie et le bien-être des populations. Ce nouveau paradigme constitue le cadre et le chemin directeur du projet de renouvellement urbain et de ses effets escomptés en matière d'adaptation de la ville aux usages de demain et de retour d'attractivité de ce quartier en particulier.

### UNE DÉMARCHÉ RESPONSABLE DE TOUT EN BOUT

Toutes les dimensions du projet sont concernées : la phase de conception, la prise en compte des enjeux d'accompagnement au changement, la programmation, le travail sur les formes urbaines et architecturales. L'une des innovations de ce projet réside dans le fait que cette priorité donnée à la santé ne s'est pas traduite par la mise en place d'une évaluation des impacts de santé mais par le déploiement d'études thématiques préalables, à visée opérationnelle, sur les principales cibles identifiées : l'air, le bruit, l'alimentation, l'énergie.

Ce parti pris s'explique par la volonté d'identifier très en amont, dès le diagnostic et à chaque grande étape de conception, des solutions opérationnelles. En effet, ce quartier de 20 hectares, enclavé entre la périphérie et le boulevard de ceinture, était surexposé aux nuisances liées au flux journalier de 150 000 véhicules par jour avec notamment :

- Une mauvaise qualité de l'air sur 50 % de la superficie de Concorde, classée en zone air prioritaire (zone de dépassement réglementaire), des dépassements récurrents des valeurs réglementaires pour les particules fines (PM 10) et le dioxyde d'azote).
- Un dépassement du seuil du Point Noir du Bruit (dépassement des valeurs limites) pour 5 % des logements, pour plus de 30 % si l'on retient la norme de l'OMS.

### UN PROJET VRAIMENT DÉMONSTRATEUR

Ainsi, le travail d'élaboration du plan guide a été mené et enrichi en continu par des modélisations de qualités de l'air et acoustique (3D) permettant de définir le recul nécessaire des constructions (logements, équipements) et des espaces publics vis-à-vis du périphérique ou du boulevard, d'orienter la composition urbaine et les formes architecturales. L'écran de protection acoustique en cours de réalisation est emblématique de l'approche systémique recherchée : ce n'est pas un simple mur anti-bruit. C'est aussi une colline sur laquelle on cultive au sein de jardins familiaux ou de la ferme urbaine qui a ouvert ses portes au printemps 2023. C'est encore un levier de restauration de la biodiversité à travers la plantation d'un corridor boisé et demain le support d'une centrale photovoltaïque destinée à alimenter les équipements publics.

Ce projet démonstrateur a permis à la Ville de Lille et à la Métropole Européenne de Lille d'anticiper les défis de l'aménagement et du renouvellement urbain d'aujourd'hui : favorable à la santé, sobre, inclusif, résilient.

Porté par la Métropole Européenne de Lille et la Ville de Lille, avec le bailleur Lille Métropole Habitat, il est réalisé dans le cadre d'une concession d'aménagement confié à la SPL Eurallille.

# GRAND A LA LETTRE

## (Des)AMOURS de VILLE(s)

### APERÇU

À intervalles réguliers, l'Agence se permet de faire un pas de côté pour approfondir un thème qu'il lui semble intéressant de mettre à l'agenda des débats, au service de l'aménagement des territoires de l'aire grenobloise. C'est notre projet éditorial Grand A. Humblement, nous avons depuis quelques années semé quelques graines qui ont germé ou attendent de le faire : #1 TERRITOIRES, #2 RISQUES ET RÉSILIENCES, #3 BIG BANG NUMÉRIQUE, #4 ÉNERGÉTIQUE, #5 ÉMERGENCES... autant de sujets sur lesquels nous avons mêlé prises de parole – positions – recul, en variant les formats afin de pouvoir répondre aux attentes et aux habitudes des lecteurs de notre webmagazine.

Nous reproduisons en 2023 la formule avec un objectif : explorer globalement et localement (sur nos territoires grenoblois) le mythe de l'urban phobie en période de crise. *Qu'entendons-nous par ce terme tant il pourrait prêter à polémique ?* C'est incontestable, nous sommes dans une civilisation des métropoles et des villes, confrontées à des défis et à des responsabilités immenses. Par leurs poids et leurs réseaux, ce sont elles qui sont en première ligne pour faire face à l'urgence temporelle et structurelle des transitions.

Or, malgré des analyses étayées et circonstanciées, ce constat ne va apparemment pas de soi tant les villes sont décriées et affublées de qualificatifs peu amènes : prédatrices, consummatrices de ressources, insécures, oubliées de leurs espaces « périphériques »... nous amenant à formuler dans ce numéro l'expression ambivalente de (Des)Amours de ville(s).

Dans cette lettre Grand A, les points de vue de Max Rousseau et de Philippe Bihouix règlent d'emblée deux focales : le mythe de l'exode urbain et le niveau acceptable et souhaitable de croissance urbaine. Ces sujets requièrent notre attention tant ils conditionnent les modèles du développement spatial de nos territoires et les décisions publiques qui en découlent. En complément, notre carte page « Chère maison, chers trajets » illustre l'impératif d'objectivation et de représentation des phénomènes que nous prétendons comprendre, ici une première approche des lieux d'habitation des « grands navetteurs ».



**Frédéric Pontoire**  
Directeur général de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise

Sur tous nos thèmes de travail en aménagement et urbanisme, méfions-nous des débats piégeux et stériles et exprimons ici une conviction : face aux défis immenses qui s'imposent à nous, nous ne sortirons par le haut qu'en mettant en avant les territoires dans leur globalité, ceux œuvrant de concert et en complémentarité au sein de leurs bassins de vie, différents selon que nous parlions emploi, habitat, mobilité, risques, commerces et services...

Il est impératif de s'intéresser à la manière dont se pensent et se préparent la ville et les territoires de demain, dans toute leur diversité (urbain, périurbain, rural, montagnard). C'est ce à quoi s'évertue ce sixième Grand A Le Mag, en cochant quelques cases et registres d'action, qui structurent le webmagazine [Constat – Repenser – (Ré)Concilier – (Se)Dépasser] – (P)Réparer et font l'objet d'articles et de vidéos. Au fil des pages, se croisent des regards et des témoignages, s'expriment des paroles et des idées, qui parfois s'entrechoquent, strict reflet d'une réalité diverse et complexe. Merci aux contributeurs et contributeurs pour leur analyse et la sincérité de leur point de vue sur ce sujet souvent trop polémique...

Pour l'Agence d'urbanisme, nous en tirons plusieurs leçons, marges de progrès, dont en particulier : l'effort perpétuel de compréhension et de documentation des phénomènes pour lutter contre les idées reçues et associer le plus grand nombre ; le besoin d'ajuster les ambitions avec les ressources et la fiscalité des territoires ; l'honnêteté intellectuelle pour dire combien l'urgence climatique nous oblige ; la créativité dans les méthodes pour dresser des perspectives et des futurs mobilisateurs.

Plus globalement, toutes les contributions doivent nous éclairer, tous, sur une nécessité : celle de chercher à comprendre, de s'écouter, de coopérer, de se réinventer et d'agir, pour mieux répondre aux attentes de tous les habitants, dans les villes et ailleurs, en laissant de côté les faux débats.

▲ pour apprendre, connaître, constater, comprendre, partager. ▲ pour anticiper, éclairer, décrypter, s'adapter, s'améliorer. ▲ pour articuler idées, regards, expertises, solutions, politiques.

**GRAND A LE MAG**  
De nombreux articles et reportages à retrouver sur [grand-a.aurg.org](http://grand-a.aurg.org)  
Version mobile [m.grand-a.aurg.org](http://m.grand-a.aurg.org)

[www.aurg.fr](http://www.aurg.fr)  
[accueil@aurg.asso.fr](mailto:accueil@aurg.asso.fr)

**L'AGENCE**  
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

21, rue Lesdiguières 13800 Grenoble  
Tél. : 04 76 28 86 00

Directeur de la publication : Frédéric Pontoire  
Rédactrice en chef : Anne Quantin Pottecher

Carte : Cédric Lomakine  
Maquette : ça crée Val  
Impression : Press Vercors

## ANCRAGE



## LES VILLES N'ONT PAS VOCATION À CROÎTRE ÉTERNELLEMENT

LE POINT DE VUE DE



**Philippe Bihouix**  
directeur général de l'Agence d'architecture pluridisciplinaire (AREP)

Entre 1982 et 2019, la population en France métropolitaine a cru de 19 % tandis que les surfaces artificialisées ont augmenté de 72 %. Selon les périodes, l'artificialisation des sols, essentiellement au détriment des espaces naturels et agricoles, a progressé deux à quatre fois plus vite que la population. Si le rythme de l'étalement urbain a ralenti sur la dernière décennie, il est encore aujourd'hui de l'ordre de 20 à 30 000 hectares par an, une tendance qui reste insoutenable sur le long terme.

### OBJECTIF ZAN

La loi « Climat et résilience » de 2021 a introduit l'objectif de « zéro artificialisation nette » (ZAN) d'ici 2050, avec un objectif intermédiaire ambitieux de diviser par deux le rythme d'artificialisation d'ici dix ans. À terme, l'artificialisation devra être compensée par une « renaturation » équivalente. Atteindre cet objectif est un parcours semé d'embûches : sur la manière de comptabiliser les flux, sur la façon dont les territoires s'empareront de l'objectif et répartiront les efforts de sobriété foncière, sur les impacts économiques, sur l'efficacité réelle d'un mécanisme de compensation pour enrayer la perte de biodiversité.

La densification urbaine permet de consommer moins de sols, de réduire les déplacements en voiture, de développer les transports en commun... Mais la croissance des métropoles, « locomotives » économiques attractives, s'est aussi accompagnée d'effets contre-productifs : congestion automobile, saturation des équipements, augmentation du prix du foncier conduisant à une relégation spatiale des populations modestes et d'activités économiques en périphérie toujours plus lointaine... En concentrant les populations dans les métropoles, on a aussi augmenté le taux de vacance des bâtiments dans les zones moins attractives<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> 3 millions de logements vacants, dont 1 million depuis plus de deux ans  
<sup>2</sup> Nous sommes passés de 3,1 personnes par logement dans les années 1960 à 2,2 aujourd'hui

Voir la vidéo dans [GRAND A LE MAG](http://grand-a.aurg.org)

### LA VILLE STATIONNAIRE

Le philosophe et économiste du XIX<sup>e</sup> siècle John Stuart Mill considérerait que, passé un certain niveau de « richesse », l'humanité pourrait atteindre un « état stationnaire », sans croissance démographique et économique, tout en continuant à progresser dans les sciences, la culture, les arts... Nous pourrions transposer cette logique à l'urbain : les villes non plus n'ont pas vocation à croître éternellement.

Viser l'horizon de villes « stationnaires » ne signifie pas figer les villes, mais les transformer, les adapter aux enjeux futurs comme celui du changement climatique, concentrer leur développement sur le renouvellement, la « réparation », la rénovation, l'embellissement de l'immense patrimoine bâti existant, plutôt que sur la construction neuve, mettre en œuvre tous les leviers pour réduire le phénomène de décohésion ? qui fait que, pour chaque habitant supplémentaire, on met en chantier deux logements, tandis que 8 millions sont sous-occupés.

Nous devons mettre en œuvre un nouveau modèle, apprendre à faire avec, prendre soin de et transmettre notre héritage urbain, revoir la politique d'aménagement du territoire pour stopper la croissance des métropoles au profit d'une redynamisation des autres unités urbaines, des villes moyennes et petites, des villages.

Cela nécessitera une action publique forte et coordonnée, à toutes les échelles (actions réglementaires, décisions fiscales, mécanismes de soutien, politiques de développement économique et de reterritorialisation, politiques foncières actives, articulation avec la mutation des systèmes agricoles et énergétiques), afin de favoriser la réhabilitation, la transformation, l'intensification d'usage des mètres-carrés existants, et pour cela d'impulser une répartition plus équilibrée, de la population, donc des emplois publics et privés, des services, de l'offre commerciale, associative, culturelle, médicale...

## DERRIÈRE LE MYTHE DE L'EXODE URBAIN, L'IMPACT BIEN RÉEL DE L'ÉCO-ANXIÉTÉ

LE POINT DE VUE DE



**Max Rousseau**  
Géographe et politiste au Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement (CIRAD)

### EFFETS ET MÉFITS DU DISCOURS MÉDIATIQUE

Vantée par les médias après le premier confinement, la promesse d'un rééquilibrage territorial sous l'effet de la pandémie se fait attendre. Malheureusement, dans les villes en déclin de la diagonale du vide, certains élus ont vu dans ce nouveau discours sur l'exode urbain la promesse inespérée d'un retournement de fortune face à la montée du sentiment d'abandon. Ces espoirs ont été largement déçus. L'insistance sur le renouveau des « villes moyennes » (avec force « nouveaux » palmarès de villes, etc.) masque le fait que celles-ci constituent une catégorie fourre-tout. Or les flux d'investissements que l'on constate dans les espaces de faible densité suivent avant tout le tracé des TGV et des autoroutes. L'exode urbain a ainsi fourni le signal transformant brusquement la façade atlantique en un nouvel Eldorado financier. Sous l'influence du discours des médias nationaux, lesquels, après avoir fait l'apologie de la métropolisation (et de la gentrification) durant trois décennies, ont opéré une volte-face en diffusant cette fois un discours anti-urbain, de nombreux investisseurs métropolitains ont décidé de miser sur ces nouvelles frontières préservées moins touchées par la crise sanitaire et jugées « sûres » du point de vue de la crise climatique. Favorisé par l'extension de la location de courte durée et ses promesses de rendements élevés, cet afflux soudain de capitaux métropolitains transforme actuellement la façade atlantique en une nouvelle frontière et manne financière.

### EXPLOSION DE LA SPÉCULATION... ET DES INÉGALITÉS SOCIALES

La Bretagne est de ce point de vue exemplaire. Dans cette région épargnée moins touchée par la crise sanitaire et par les projections climatiques, où les prix montaient déjà depuis plusieurs années, la spéculation a explosé (avec des achats sans visite, en vue d'une revente rapide), de même que les achats et constructions de logements en vue de résidences secondaires et/ou de location de courte durée. L'intégration à marche forcée des villes moyennes du littoral (Côtes

d'Armor, Finistère) dans le système mégapolitain s'accompagne inévitablement d'un phénomène de relégation massif. Les étudiants découvrent à la rentrée que les studios sont désormais loués en location saisonnière. Par un jeu de vases communicants, les classes moyennes reculent vers les premières couronnes. Quant aux travailleurs à faibles revenus, ils sont relégués de plus en plus loin dans l'arrière-pays. Pourtant, l'économie du littoral, largement résidentielle (retraités), dépend dans une large mesure de services à la personne et de services de santé. Or pour un smicard, reculer de dix kilomètres met les fins de mois en péril.

### L'IMPACT CROISSANT DE L'ANTHROPOCÈNE SUR LE MARCHÉ DU LOGEMENT

Au final, derrière le battage médiatique sur l'exode urbain, le principal enseignement des mutations spatiales observées depuis le printemps 2020 restera probablement l'impact croissant de l'anthropocène sur le marché du logement. L'enquête commanditée par le programme Popsu et le Réseau rural français a notamment mis en lumière que de nombreux achats ont été effectués après la consultation des cartes de prévision climatique et de la mortalité causée par la nouvelle pandémie. Des retraités qui auraient acheté une résidence secondaire dans le Sud il y a dix ans se tournent désormais vers des espaces plus septentrionaux. Depuis trois ans, l'immobilier de luxe enregistre des demandes nouvelles de logements autarciques (autonomes énergétiquement, dotés de potagers, de vergers, de poulaillers, etc.). Les membres de la classe moyenne s'intéressent aux maisons avec source, ou investissent dans des éco-hameaux autonomes aux plans énergétique, alimentaire et hydraulique. Dans ce dernier cas, l'autonomie est certes collective, mais elle trace une frontière invisible avec le village existant. De même que la diffusion de modes de vie nomades ou clandestins, celle de l'éco-anxiété provoque de nombreux effets locaux, souvent conflictuels, qu'élus et praticiens n'ont pas forcément anticipés.

## La carte de GRAND A

LE POINT DE VUE DES HABITANT·ES

### ELLE EST COMMENT VOTRE VILLE DE RÊVE ?

« C'est un endroit où on peut tous·tes cohabiter ; où on a tous·tes accès à l'essentiel » Femme 40 ans  
« Une ville moyenne, entre 40 000 et 50 000 habitants » Étudiant, 28 ans

### VILLE OU CAMPAGNE ?

« Humainement, c'est riche, la ville » Femme 40 ans  
« Du point de vue médical, la campagne me fait un peu peur » Homme 60 ans  
« On est quand même bien content d'avoir la ville pas très loin, pour ses services » Homme 70 ans  
« Je ne sais pas s'il y a un endroit mieux qu'un autre. Il faut d'abord être bien, soi » Femme 45 ans

### MAISON OU APPARTEMENT ?

« Une maison un peu smart, avec des panneaux solaires » Homme 35 ans  
« Une maison en ville, avec un petit bout de terrain » Homme 60 ans  
« Surtout pas de maison, c'est trop d'entretien » Femme 38 ans



## CHÈRE MAISON, CHERS TRAJETS

Dans le département de l'Isère, en 2018, selon l'observatoire des territoires de l'ANCT, 123 000 actifs occupés résident à 30 minutes ou plus en voiture de leur lieu de travail, soit un quart des actifs occupés. Par ailleurs, les enquêtes mobilité réalisées dans l'aire grenobloise ont montré que la distance entre le domicile et le lieu de travail continue de s'allonger entre 2010 et 2020. On constate que pour ces actifs, la voiture reste largement privilégiée pour leurs déplacements domicile-travail.

Pour les politiques publiques, ces constats nécessitent d'être abordés à trois niveaux : environnemental, pour viser une réduction de la consommation énergétique et des émissions de GES à l'échelle d'un territoire ; social, pour lutter contre la vulnérabilité économique des ménages face à une augmentation des coûts de l'énergie ; et par les équipements et services pour mettre les collectivités en capacité de répondre aux besoins des habitants. De nombreuses questions se posent. À travers l'approche statistique menée, nous avons cherché à éclairer l'une d'entre elles : selon quels principaux critères les actifs « grands navetteurs » choisissent-ils leur localisation résidentielle ?

À partir d'une collection de représentations cartographiques (à retrouver dans Grand A Le Mag) des corrélations ont été recherchées entre la présence d'actifs « grands navetteurs » et différentes variables : les prix des marchés fonciers et immobiliers ; les équipements présents dans les territoires ; la présence d'infrastructures de déplacements rapides ; l'équilibre emplois/actifs occupés ; les revenus des ménages, etc.

Dans les cartes de Grand A, le croisement des données met en lumière une grande diversité de situations selon les territoires. En effet, aucune des variables analysées ne suffit à elle seule

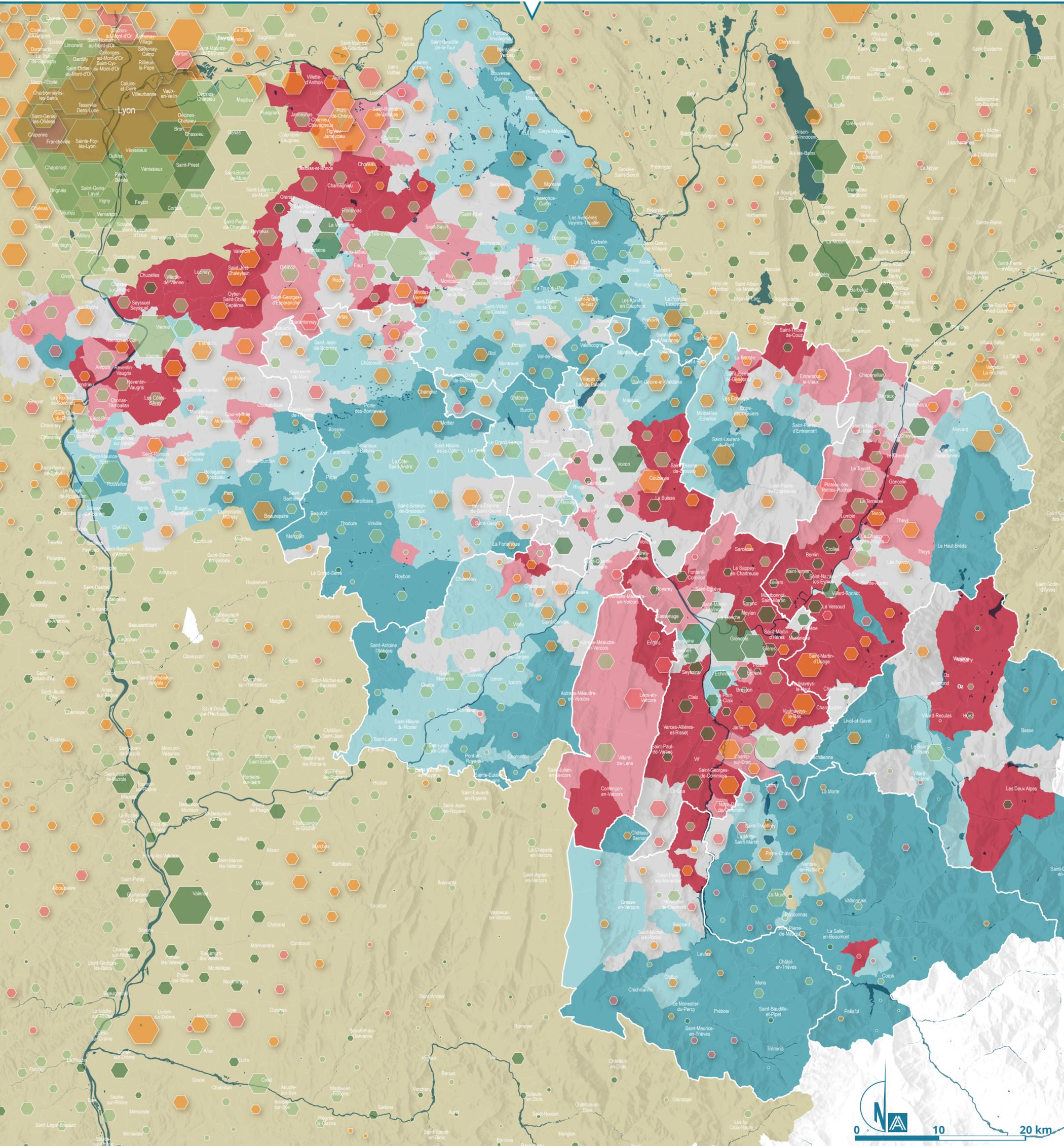


**Isabelle Reynaud**  
chargée d'études Déplacements à l'Agence

à expliquer une présence d'actifs « grands navetteurs » particulièrement élevée ou particulièrement faible. Ainsi, des taux élevés d'actifs grands navetteurs s'observent dans des territoires où les prix du marché foncier/immobilier et les revenus sont supérieurs à la moyenne (ex. Plateau de Champagnier), mais également dans des territoires où les prix du marché foncier/immobilier sont supérieurs à la moyenne mais les revenus inférieurs (ex. Nord Isère), ou encore dans des territoires où les prix du marché foncier/immobilier et les revenus sont inférieurs à la moyenne (territoire de la Bièvre).

Un lien peut néanmoins être confirmé entre un prix du marché foncier/immobilier inférieur à la moyenne et un taux d'actifs grands navetteurs élevé : 66 % des communes dont les prix foncier/immobilier se situent en dessous de la moyenne du marché présentent un taux de grands navetteurs supérieur à 35 %, contre 43 % de l'ensemble des communes du département (voir carte présentée dans le Mag).

Pour permettre de répondre à l'enjeu de réduction des distances entre le domicile et le travail, cette première approche nécessiterait d'être enrichie, notamment par des approches qualitatives, pour comprendre plus finement les leviers décisionnels des ménages dans leur parcours résidentiel. En effet, leurs choix recouvrent deux types de facteurs : d'une part les ressources et contraintes objectives qui façonnent le champ des possibles ; d'autre part les aspirations individuelles, largement modelées par les valeurs sociétales, ces dernières étant moins appréhendables par les approches quantitatives.



## Chère maison, chers trajets

### HORS CARTE

**Pourcentage d'actifs occupés par EPCI résidant à 30 min. ou plus de leur lieu de travail**



Le temps moyen de trajet entre le domicile et le travail est construit à partir des communes de résidence et de travail déclarées par les personnes recensées.

Le temps de trajet est modélisé, de chef-lieu à chef-lieu, en voiture, en situation d'heures pleines à l'aide du distancier Metric (Insee, 2021). La proportion d'actifs occupés résidant à 30 minutes ou plus de leur lieu de résidence permet d'estimer la proportion de « grands navetteurs ».

Comme tout indicateur issu d'une modélisation, cet indicateur comporte un certain nombre de limites :

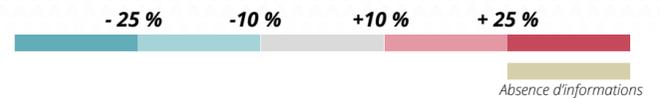
- les coordonnées exactes des lieux de résidence et de travail ne sont pas connues et les temps de trajet sont donc calculés « de mairie à mairie » ;
- le temps de trajet est modélisé en voiture, en situation d'heures pleines, quand bien même les personnes utilisent un autre moyen de transport pour se rendre ou s'y rendent en situation d'heures creuses ;
- les couples domicile-travail déclarés ne signifient pas que les personnes se déplacent effectivement chaque jour pour se rendre sur leur lieu de travail.

Observatoire des territoires - ANCT : Insee, RP 2018, Metric 2021

### LÉGENDE CARTE

**Indicateur de synthèse des prix fonciers/immobiliers**  
OFPI Agence

Écart entre le prix médian de la commune et le prix médian isèreis



**Pourcentage d'actifs occupés par commune résidant à 30 min. ou plus de leur lieu de travail**

