

AGENCE HAUTS-DE-FRANCE 2020-2040

# COLLÈGE DE PROSPECTIVE

CHANTIER

QUELS  
CENTRES-VILLES  
À L'HORIZON  
2040 ?

SYNTHÈSE



DÉCEMBRE 2021



# « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

Objet de toutes les attentions depuis quelques années, les centres-villes jouent un rôle majeur comme centres économiques, culturels, cadres privilégiés de nos services publics et de nos loisirs et bien sûr espaces de vie pour ses habitants. Les difficultés auxquelles certains d'entre eux font face, perte d'attractivité résidentielle, vacance commerciale, etc., sont à l'origine de la mise en place de nombreux dispositifs de soutien pour ces lieux dont les Français rappellent, enquête d'opinion après enquête d'opinion, leur fort attachement. Depuis deux ans, la crise sanitaire a joué un rôle de catalyseur, en accélérant les mutations en cours et en permettant de prendre le temps de la réflexion sur nos modes de vie.

### UNE DÉMARCHE DE SOUTIEN AUX CENTRES-VILLES RÉGIONAUX

Dès 2019, la Région Hauts-de-France a souhaité, pour appuyer ses dispositifs, mettre en place une réflexion prospective sur l'avenir des centres-villes pour les vingt prochaines années. Ce travail a été confié à l'Agence Hauts-de-France 2020-2040, qui anime le collège de prospective, lieu d'échanges, de partages, de créativité autour des enjeux du futur. Il s'agit d'un outil d'aide à la décision, de structuration de la connaissance, d'analyse des transformations en cours. Son ambition, loin d'imposer un modèle normatif, est de partager, alerter sur les évolutions à venir, soutenir les collectivités dans leur vision de long-terme.

### UNE BASE SOLIDE DE CONNAISSANCES ET D'ANALYSES POUR OBJECTIVER DES TENDANCES D'ÉVOLUTION

Les centres-villes français sont soumis depuis plusieurs années à une triple mutation : transformation de l'offre commerciale (e-commerce, évolution des attentes des consommateurs, développement du low-cost...), évolution de la notion de chef-lieu (rationalisation des cartes administratives, judiciaires ou hospitalières...) et périurbanisation croissante de l'habitat et des commerces, mais aussi des services administratifs, des équipements sportifs ou culturels, des lieux de santé... Ces mutations entraînent une dilution de la centralité qui fragilise les centres-villes, leur dynamique commerciale et leur attractivité résidentielle. Cette vulnérabilité est particulièrement élevée dans les centres-villes et centres-bourgs de la région Hauts-de-France, où elle se traduit par une vacance commerciale et résidentielle forte.

La dimension commerciale n'est pas la seule à l'œuvre dans ces espaces. En effet, le centre-ville est le résultat de la cohabitation, sur un périmètre restreint, d'un ensemble de fonctions aussi bien complémentaires que concurrentes : commerces, services de proximité, services publics, culture, loisirs, tourisme, lieu de vie, etc. Le chantier prospectif a donc pour ambition de prendre en compte l'ensemble des dimensions impliquées par la multifonctionnalité des centres-villes, et pas uniquement sa fonction commerciale, aussi importante soit-elle.

Les définitions du centre-ville sont multiples, et évoluent dans le temps et dans l'espace. Il n'existe d'ailleurs pas un centre-ville type, mais des centres-villes, avec des spécificités propres, où les fonctionnalités évoquées plus haut sont plus ou moins représentées (forte fonction touristique ici, forte dimension commerciale là, importance des loisirs ailleurs...). On parle d'ailleurs de « centre-ville » par facilité de langage, mais toutes les centralités, quelle que soit leur taille, sont potentiellement concernées. Cette démarche n'a donc pas vocation à élaborer un discours universaliste, mais plutôt à constituer une « boîte à outils » modulable, permettant à tous de se saisir des aspects les plus prégnants sur son territoire.

Trois partis-pris ont ainsi orienté tout le chantier prospectif :

- parti-pris 1 => pas de critère de taille de la commune
- parti-pris 2 => croisement des thématiques
- parti-pris 3 => une démarche expérimentale et flexible

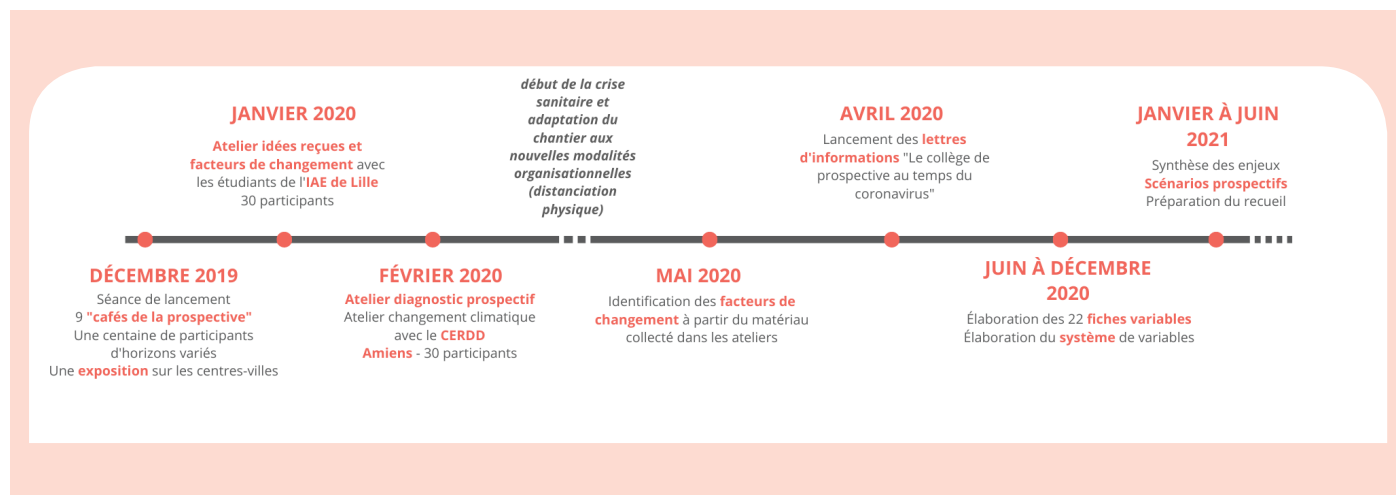




# SYNTHÈSE DES TRAVAUX PROSPECTIFS

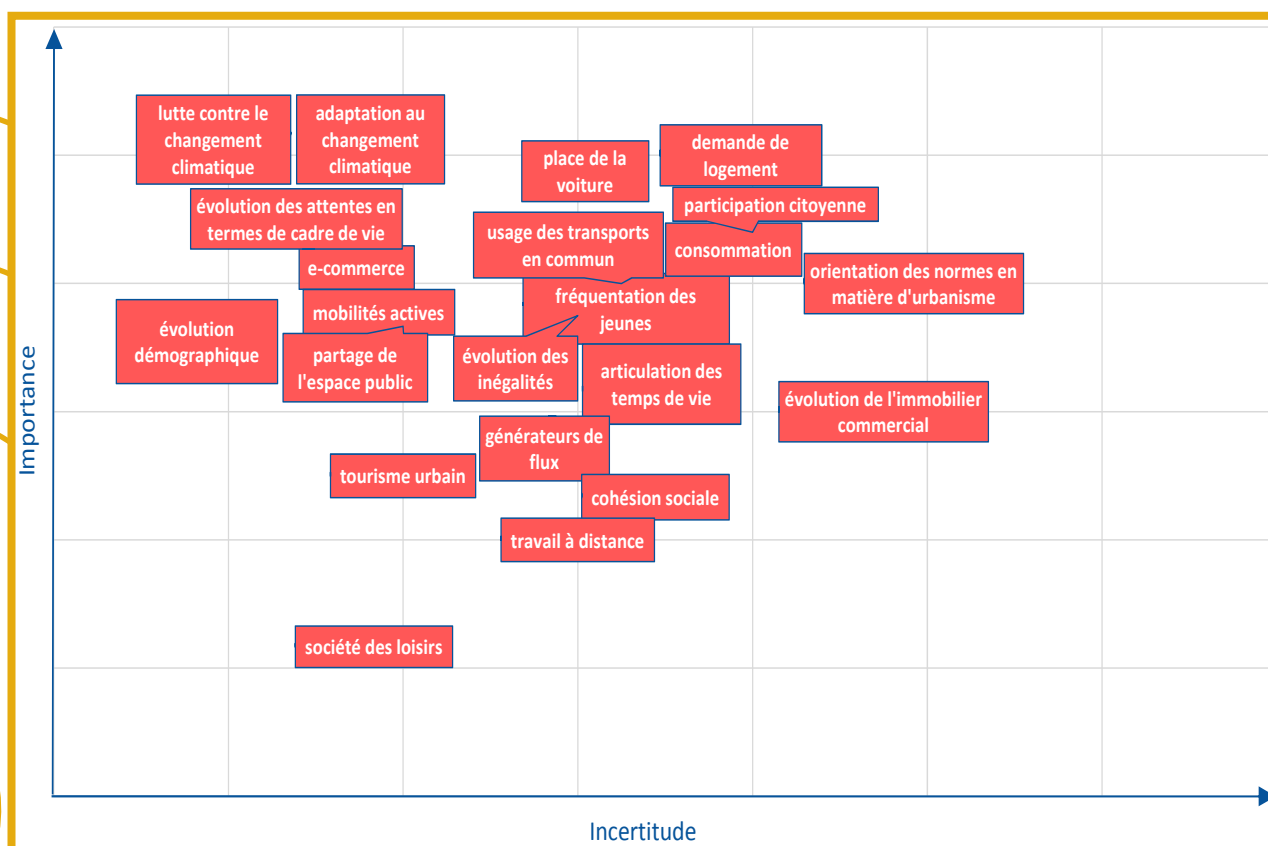
## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

### Chronologie du chantier prospectif



### L'IDENTIFICATION DES FACTEURS DE CHANGEMENT

Afin d'identifier les facteurs de changement à l'œuvre dans les centres-villes, deux ateliers ont été organisés début 2020. Ce travail collégial a abouti à l'identification de 22 variables clés, porteuses d'évolutions majeures pour les centres-villes régionaux. Ensemble, ces variables forment un système, fait d'influences plus ou moins réciproques, sur lequel des explorations de trajectoires tendancielle ou de ruptures ont été édifiées.

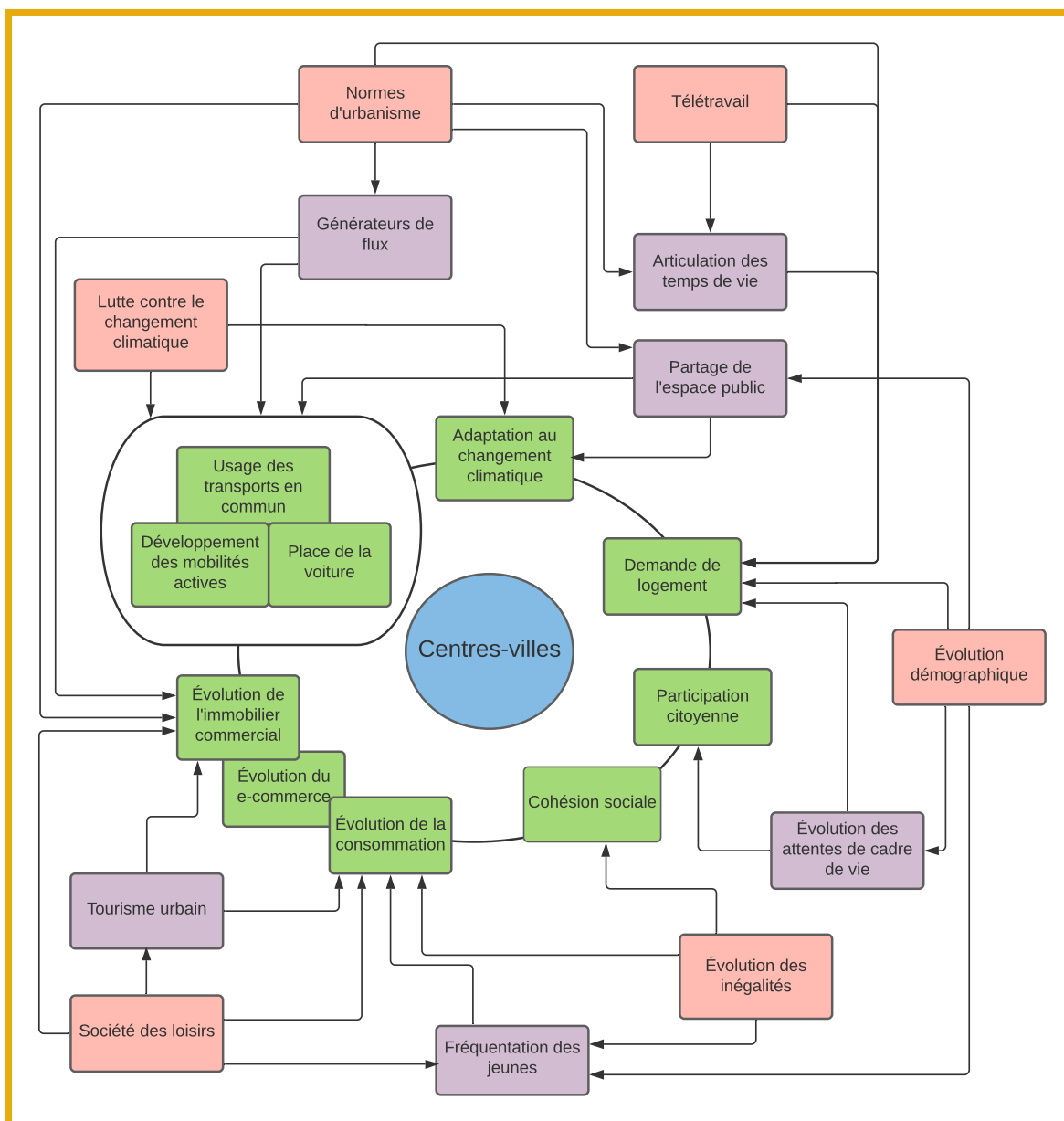




## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

Les relations mises en évidence dans le système présenté ci-dessous correspondent aux influences principales déterminées dans l'analyse de chaque fiche ; elles ne prétendent pas à l'exhaustivité. Ces relations d'influence peuvent évoluer dans le temps et dans l'espace.

Centré sur les centres-villes, ce système ne cherche pas à mettre en évidence les autres relations qui peuvent exister entre les variables présentées quand le centre-ville n'en est pas l'objet final.



Note de lecture : les **variables roses** sont des variables externes faiblement influençables par les acteurs régionaux. Les **variables vertes** sont des variables qui ont une influence directe sur les centres-villes, elles sont aussi susceptibles de s'influencer entre elles (par exemple, le sous-système transports a des influences réciproques avec la variable demande de logement). Les **variables violettes** sont des variables intermédiaires, qui influencent et sont influencées.



# SYNTHÈSE DES TRAVAUX PROSPECTIFS

## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

### LES GRANDS DÉFIS

Les 22 facteurs de changement identifiés par le collège de prospective et analysés dans les fiches variables (disponibles en ligne) permettent de repérer les principales tendances prospectives qui toucheront les centres-villes dans les vingt prochaines années.

Ces tendances peuvent être regroupées en plusieurs catégories selon leur probabilité de réalisation et l'ancienneté du phénomène :

- les certitudes : les événements évoqués dans cette partie ont le plus fort degré de probabilité, lié soit à leur forte inertie (en matière démographique par exemple), soit à l'importance prise par le phénomène ces dernières années, avec souvent un effet catalyseur majeur de la crise Covid (le télétravail à domicile par exemple) ;

- Les tendances lourdes : orientations inscrites sur une longue période, leur probabilité de réalisation est néanmoins inférieure à celle des certitudes, ces tendances étant soumises à l'inertie, à l'action ou la réaction de certains groupes d'acteurs, ou à l'existence de certains signaux faibles permettant de remettre en question ces orientations (par exemple pour la taille des véhicules) ;

- les phénomènes émergents : émergents à l'échelle régionale (mais pas forcément pour d'autres territoires hors région), ils sont d'apparition plus récente et leur probabilité de réalisation dépend davantage de l'action des différents acteurs impliqués (par exemple pour le développement du vélo en ville). Leur pérennité déterminera leur statut de tendance.

Ces transformations en cours, dont la plupart a même été accélérée par la crise sanitaire, amènent les centres-villes de la région à se confronter à un ensemble de défis. Ces défis peuvent être synthétisés en cinq grandes familles : attirer les résidents, capter les flux, gérer les déplacements, impliquer les usagers et anticiper le changement climatique.





## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »



### ATTIRER LES RÉSIDENTS

Dans un contexte de baisse de la population résidente pour de nombreux centres-villes des Hauts-de-France, les pouvoirs publics doivent prendre en compte la transformation de la structure de la population (vieillesse et baisse de fécondité) ainsi que les évolutions sociétales en matière de qualité de vie et de mode de travail (développement du télétravail) pour renforcer l'attractivité des centres-villes.

#### ADAPTER LES CENTRES-VILLES AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Prévoir une offre adaptée de logement et de services de proximité, notamment en santé. Assurer une bonne accessibilité à tous les espaces publics et, en premier lieu, sécuriser la marche (les plus de 75 ans sont surreprésentés dans les accidents de circulation).

#### RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES LOGEMENTS DE CENTRE-VILLE

Développer une offre de logements de qualité adaptée à l'évolution des ménages et des modes de vie : ménages de petite taille, télétravail... Diversifier les formes d'habitat : logement intergénérationnel, colocation, résidences services....

#### PRENDRE EN COMPTE LES ASPIRATIONS DES HABITANTS EN MATIÈRE DE QUALITÉ DE VIE

Réduire les nuisances sonores, privilégier la préservation d'un cadre naturel, le calme, la sécurité, les services et commerces de proximité, les mobilités actives. Prévoir des aménagements favorisant la convivialité.

#### RÉPONDRE AU BESOIN DE NATURE ET AUX ATTENTES DE DAVANTAGE DE VÉGÉTALISATION

Réaménager les espaces publics en privilégiant les espaces verts, préserver la biodiversité, végétaliser le bâti...



## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

### CAPTER LES FLUX



Le dynamisme d'un centre-ville dépend en grande partie de sa capacité à capter des flux de personnes et de marchandises, mais différentes tendances à l'oeuvre entraînent une réduction importante de ces flux dans les centres-villes. Le télétravail se développe, principalement à domicile, et la dématérialisation des services publics et privés se poursuit. La consommation des ménages croît avec un fort développement du e-commerce en livraison à domicile, particulièrement privilégié par les jeunes. Pour contrer cette baisse des flux, les centres-villes doivent relever les principaux défis suivants :

#### DIVERSIFIER LES USAGES DU CENTRE-VILLE

Favoriser la mixité fonctionnelle.  
Développer des activités de loisirs et culture pour attirer les jeunes.  
Aménager des espaces publics pour favoriser la flânerie et les liens sociaux.  
Créer des espaces de coworking pour attirer les télétravailleurs.

#### FAVORISER LA MIXITÉ COMMERCIALE ET L'IMPLANTATION DE GÉNÉRATEURS DE FLUX

Favoriser l'implantation de commerces et services diversifiés qui répondent aux besoins et attentes des habitants, et à la fragmentation toujours plus forte de la demande.  
Favoriser l'implantation de commerces responsables et de groupements de producteurs locaux.  
Être vigilant sur la localisation des générateurs de flux (équipements, services ou commerces « locomotives »).

#### ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DESTIERS-LIEUX

Répondre aux besoins et problématiques spécifiques des habitants (offre de services complémentaires, inclusion numérique, accompagnement vers l'emploi, épicerie solidaire, formations, coworking, événements culturels, café associatif...).

Favoriser un usage par le plus grand nombre.

#### DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE

Valoriser et aménager les composantes urbanistiques, architecturales, paysagères et patrimoniales de la ville.  
Valoriser l'image de la commune et les spécificités locales.  
Améliorer la capacité d'accueil en hébergement et restauration.  
Renforcer l'accessibilité au réseau de transport.

#### FAVORISER LA FESTIVALISATION DE L'ESPACE PUBLIC

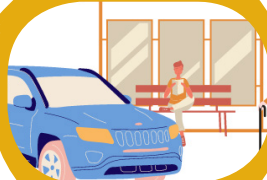
Développer les activités récréatives et organiser des événements festifs récurrents (festivals, manifestations culturelles, artistiques et sportives, animations commerciales type marchés de Noël) qui transforment le vécu du centre-ville.

#### FAIRE DE LA VIE NOCTURNE UN FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ

Développer l'attractivité des loisirs de nuit, créer du vivre ensemble, tout en veillant à limiter les conflits et les nuisances potentielles entre habitants et usagers.

## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

### GÉRER LES DÉPLACEMENTS



L'espace public est un lieu de circulation mais aussi de rencontres et d'échanges, il est caractérisé par une diversité de pratiques, de besoins et de situations. Aujourd'hui, l'espace public est questionné par le développement de nouveaux modes de mobilité et les conflits d'usage qui en découlent mais aussi par la sécurité, la densification urbaine, le vieillissement de la population, les nuisances environnementales (pollution, bruit...), etc. Pour répondre à ces nouveaux enjeux, les pouvoirs publics doivent repenser la ville de manière à limiter l'omniprésence des voitures et à apaiser l'espace public.

#### APAISER L'ESPACE PUBLIC ET ORGANISER LA COHABITATION ET LA MIXITÉ DES MODES DE DÉPLACEMENT

Promouvoir des aménagements adaptés aux multiples usages de l'espace public.  
Réduire la circulation et la vitesse en ville.  
Sécuriser et favoriser le cheminement des piétons et des cyclistes.

#### FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

Accompagner la croissance du vélo en développant des pistes et aménagements cyclables ainsi que des services autour du vélo (gardiennage, réparation, libre-service, location longue durée, formation, etc.).  
Proposer un stationnement vélo sécurisé pour les résidents des centres-villes, en tenant compte du développement des vélos-cargos.

#### LIMITER LES NUISANCES ENGENDRÉES PAR LA LOGISTIQUE URBAINE

Faciliter l'essor des points relais.  
Appuyer le développement de flottes de livraison vertes.  
Créer des espaces logistiques urbains et encourager la multimodalité.





## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

### IMPLIQUER LES USAGERS



Pour être attractif, un centre-ville doit répondre aux besoins et attentes des citoyens. Les collectivités ont donc tout intérêt à associer les usagers dans leurs projets de développement et d'aménagement urbains, ainsi qu'à favoriser les initiatives citoyennes et à adapter l'offre de services à l'évolution des rythmes de vie.

#### ADAPTER LE CENTRE-VILLE À L'INDIVIDUALISATION DES TEMPS DE VIE

Adapter l'offre urbaine - présence et horaires des administrations, commerces, services, transports - aux évolutions des modes de vie des habitants tout en étant vigilant sur la création de nouvelles inégalités temporelles.

#### IMPLIQUER LES HABITANTS DANS LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉNAGEMENT DE LEUR TERRITOIRE

Impliquer les habitants au travers de dispositifs ou actions tels que les budgets participatifs.  
Renforcer la participation grâce au numérique en veillant à ne pas laisser de côté la population en fragilité numérique.  
Associer les habitants et acteurs locaux dans la conception, la gestion et l'animation des projets urbains (démarches de place-making, co-design, etc.).  
Prendre en compte les usages dans l'aménagement des espaces publics (urbanisme tactique).



#### ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES INITIATIVES CITOYENNES

Favoriser les actions d'expression citoyenne et de fabrication du commun : intervention artistique ou culturelle ponctuelle dans l'espace public, occupation temporaire ou pérenne d'un espace, végétalisation, etc.



## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »



### ANTICIPER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

L'espace public est un lieu de circulation mais aussi de rencontres et d'échanges, il est caractérisé par une diversité de pratiques, de besoins et de situations. Aujourd'hui, l'espace public est questionné par le développement de nouveaux modes de mobilité et les conflits d'usage qui en découlent mais aussi par la sécurité, la densification urbaine, le vieillissement de la population, les nuisances environnementales (pollution, bruit...), etc. Pour répondre à ces nouveaux enjeux, les pouvoirs publics doivent repenser la ville de manière à limiter l'omniprésence des voitures et à apaiser l'espace public.

#### ANTICIPER L'ADAPTATION DES CENTRES-VILLES AUX PRINCIPAUX RISQUES

Lutter contre les îlots de chaleur, végétaliser les espaces publics et les façades, prévenir les risques d'inondation par une gestion durable et intégrée de l'eau.

Favoriser, dans les nouveaux aménagements, une diminution de la minéralité et de l'imperméabilité de la ville.

#### PARTICIPER AUX MESURES D'ATTÉNUATION DU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET ACCOMPAGNER LA TRANSITION

Limiter la place de la voiture, favoriser les mobilités actives et les transports en commun comme alternatives au véhicule particulier. Appuyer la rénovation du bâti, concevoir des bâtiments moins consommateurs d'énergie.



## LES SCÉNARIOS DE RUPTURE

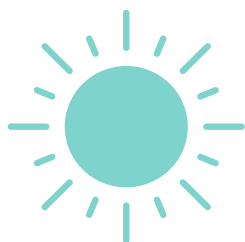
Les scénarios prospectifs sont des « récits » décrivant des futurs possibles – mais pas forcément probables. Cet exercice permet de développer des stratégies pour créer le futur désiré parmi les futurs possibles. Dans le cadre du collège de prospective, le chantier centre-ville n'a pas l'objectif d'identifier des futurs souhaités normatifs : à chaque centre-ville de se positionner, par rapport à ses atouts, son histoire, les aspirations de ses habitants et de ses représentants. Les scénarios prospectifs ont donc été travaillés dans le souci principal d'interpeller les acteurs des centres-villes. Ils ne sont ni des projections ni des prédictions. Par leur nature, ils sont aussi fortement subjectifs et peuvent, de fait, être critiqués : leur rôle est d'ouvrir le débat, de solliciter l'imaginaire, de susciter la réflexion, de confronter les points de vue.

Pour cela, deux scénarios de rupture ont été élaborés, en lien fort avec l'actualité au moment de leur réalisation. Si les ruptures choisies apparaissent a priori négatives (Covid endémique pour l'un, fort réchauffement climatique pour l'autre), les scénarios évoquent plutôt la réactivité et les marges de manœuvre disponibles pour adapter les centres-villes et maintenir ces espaces patrimoniaux essentiels à nos modes de vie et à nos territoires. Pour cette raison, il ne s'agit pas de scénarios « inacceptables », mais plutôt de scénarios de la « résilience », qui dessinent des centres-villes ayant certes subi de fortes transformations, mais toujours présents, toujours centraux. L'avenir d'un territoire n'est jamais tracé par avance, il dépend de choix éminemment politiques qui peuvent s'affranchir des perspectives tendancielle.





## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »



### La rupture sanitaire

*scénario prospectif*

L'épidémie de Covid-19 devient endémique, avec pour conséquence le maintien de la distanciation physique, des restrictions sur la taille des rassemblements, amenant des contraintes sur les activités humaines.

La répétition des épisodes de crise engendre une variabilité et une incertitude plus forte sur l'activité économique, avec une ubérisation croissante de l'emploi. Cela engendre de la précarité pour une partie des travailleurs. Les centres-villes, délaissés par les ménages ayant les moyens d'habiter en périphérie, se paupérisent.

Le télétravail à domicile reste encouragé et s'installe dans la durée plusieurs jours par semaine pour une proportion importante de la population. Le trafic routier lié aux déplacements domicile-travail vers le centre-ville diminue. Les déplacements se font davantage autour du domicile, ce qui permet de réduire l'usage de la voiture.

La dématérialisation des services s'accélère pour diminuer la concentration de personnes dans les lieux clos et favoriser l'accès au télétravail des actifs. Le poids des générateurs de flux sur les mobilités diminue.



Le risque sanitaire modifie les aspirations résidentielles des ménages. Les ménages actifs ou avec enfants privilégient les espaces à moindre densité avec maison individuelle. Les personnes âgées évitent de plus en plus les EHPAD et privilégient des logements autonomes avec un accès renforcé aux services. Le vieillissement des centres-villes s'accélère.

Le vélo et la marche se développent fortement en alternative aux transports en commun pour les déplacements de courte et moyenne distance. L'usage des modes actifs est renforcé par le besoin d'avoir une activité physique extérieure sans masque dans un contexte où les activités à domicile de toute nature augmentent. La croissance des pratiques augmente la visibilité des piétons et vélos dans l'espace public. Les aménagements publics sont adaptés avec des trottoirs plus larges, davantage de pistes cyclables et une réflexion globale limitant les ruptures de parcours. Les conflits d'usage se renforcent entre la voiture et les modes actifs dont la place dans l'espace public augmente.

Les transports en commun font face à des phénomènes d'éviction aussi bien pour les longues distances où la voiture reste dominante que pour les courtes distances où les modes actifs se développent. Cette éviction engendre une perte de recette et une baisse de l'investissement public. La baisse de la fréquentation et de l'investissement engendre une dégradation de l'offre. Les dessertes sont moins nombreuses et moins fréquentes compliquant l'accès aux centres-villes pour les quartiers les plus éloignés ou isolés et les personnes non motorisées au sein de la périphérie.

L'éloignement du lieu de travail et la mauvaise perception des transports en commun permettent à la voiture de garder une place importante même si son usage est dissuadé notamment dans les centres-villes. Les centres-villes restent majoritairement accessibles aux voitures même si leur place est limitée par des mesures nationales et des collectivités.

# « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

Le maintien des habitudes liées à la distanciation combiné à une baisse du pouvoir d'achat accélère le développement des loisirs à domicile. Cette tendance est particulièrement marquée chez les jeunes, en lien avec un usage renforcé du numérique dans les autres domaines (consommation, études, travail...). La fréquentation des centres-villes pour les loisirs diminue.

L'augmentation du temps passé dans son logement et la volonté de maintien à domicile des personnes âgées renforcent les attentes vis-à-vis du logement : espace dédié au télétravail, logement adapté à la perte d'autonomie, accès à la nature et aux services... Les logements doivent être plus fonctionnels et plus modulables pour répondre à des besoins d'autonomie pour des publics fragiles ou à des espaces dédiés pour des activités plus fréquentes à domicile.

La part de marché du commerce en ligne continue de croître. L'augmentation de la présence au domicile engendre par ailleurs une croissance de la livraison à domicile pour ce secteur. La gestion des flux logistiques, notamment du dernier kilomètre devient un enjeu prépondérant. Le développement des flux logistiques de courte distance implique une transformation des flux en centre-ville. Les commerces de centre-ville doivent s'adapter à ce nouveau mode de consommation soit en s'appuyant sur des prestations logistiques des leaders du marché, soit en développant des services alternatifs.

Le besoin de nature se renforce notamment pour les ménages ne possédant pas d'extérieur. De même, la qualité des espaces publics est un sujet d'attention (bruit, pollution, propreté...). L'implication des communes pour rendre le cadre de vie des centres-villes à la fois plus apaisé et plus agréable est renforcée. La nature en ville et les parcs offrant des activités de plein air se développent. Le tourisme bénéficie de cet élan, porté par une recherche de proximité et de réduction des déplacements.

Le développement du télétravail et la gestion des jauges engendrent un étalement des horaires de fréquentation et limite les affluences aux heures de pointes. La fréquentation du centre-ville est lissée sur l'ensemble de la journée et de la semaine. Les amplitudes horaires d'ouverture des commerces, des services et des événements festifs sont élargis pour prendre en compte les jauges et l'étalement de la fréquentation.

Les trottoirs sont élargis pour favoriser les mobilités actives et la gestion de files d'attente dans les magasins aux jauges limités. Les terrasses extérieures sur l'espace public sont systématisées pour les activités de restauration. Les magasins peuvent également déployer leur rayon sur une partie du trottoir. Cet élargissement se fait au détriment des places de stationnement et des voies de circulation dans le centre.

Le lien social est affecté par la limitation des interactions dans le cadre des activités professionnelles, des achats ou de certains loisirs. L'espace public extérieur est investi comme un lieu privilégié de cohésion sociale. Les collectivités adaptent les espaces publics pour favoriser les échanges, les loisirs, les événements festifs et les activités économiques.







# « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

Les ménages plébiscitent les rues où le trafic motorisé est faible voire absent. L'exclusion des voitures des centres permet une nette amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance urbaine, favorisant l'attractivité résidentielle des centres-villes.

Conscientes des enjeux, les collectivités mènent des politiques ambitieuses de renaturation et de végétalisation. La nature envahit les centres-villes : places, façades, parcours... Sur les espaces les plus minéraux, du mobilier urbain favorisant l'ombre est installé.

Les centres-villes revêtent des couleurs claires, avec des rues et des bâtiments peints en blanc. Les sols sont désimpermabilisés, des zones semi-humides sont recrées, donnant un aspect plus sauvage aux centres.

La consommation se maintient, avec une préoccupation d'approvisionnement local toujours plus forte. Les consommateurs se détournent des produits manufacturés importés à faible durée de vie, mais augmentent leur consommation de services. Les labels se multiplient sur les produits. La soif des consommateurs particuliers s'assouvit également dans le recours au marché de l'occasion, en plein boom.

Les plages horaires des activités sont modifiées en période de forte chaleur. La vie nocturne se développe fortement, créant des conflits entre résidents et usagers de l'espace public.

Le développement du prêt et du don en alternative à la consommation de produits neufs renforce la cohésion sociale.

Le tourisme évolue vers le slow-tourisme, plus durable, axé sur les transports en commun et les mobilités actives. Les régions du nord de la France connaissent une attractivité touristique renforcée. Les villes desservies par le train ou une vélo-route aménagée connaissent une forte affluence touristique, qui contribue à la dynamisation de leur centre.

Les transporteurs doivent revoir leur mode de transport pour réduire leur impact environnemental, la livraison est encouragée en point relais et non à domicile, sauf pour les produits encombrants. En centre-ville, la livraison repose majoritairement sur les vélos, notamment cargos, contribuant à l'expansion de ce mode de transport.

La réduction de la place de la voiture permet une redistribution de l'espace public en faveur, notamment, des publics les plus fragiles, personnes âgées et enfants. Les centres-villes deviennent des espaces de liberté pour ces derniers, qui peuvent à nouveau jouer en extérieur en toute sécurité. L'apaisement des espaces publics contribue à diminuer le stress de la population.

Les transports en commun sont renforcés, le train est plébiscité pour les déplacements grande et moyenne distances. Les quartiers de gare de centre-ville deviennent des quartiers centraux très animés.

# SYNTHÈSE DES TRAVAUX PROSPECTIFS

## « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? »

### ET ENSUITE ?

Cette publication ne signifie en rien la fin de notre démarche prospective sur les centres-villes. La question des centres-villes reste centrale, aussi bien dans la politique régionale Hauts-de-France que dans l'actualité nationale et une nouvelle étape du chantier a d'ores et déjà démarré avec la diffusion et la valorisation des résultats de nos travaux auprès des acteurs du territoire, notamment dans le cadre du dispositif régional « Les résidences » qui vient en appui à certaines communes lauréates de l'appel à projet régional « Redynamisation des centres-villes et centres-bourgs » qui souhaite bénéficier d'un regard extérieur ou d'un appui en ingénierie. Nous avons ainsi organisé un atelier prospectif à Tergnier fin septembre (cf. lettre d'information n°10) et nous interviendrons, au 1er trimestre 2022, dans les communes d'Audruicq et de Péronne.

Notre objectif est de venir nourrir les politiques locales en donnant aux acteurs quelques clés pour mieux appréhender les changements à venir mais aussi en les amenant à identifier les leviers, les atouts et les défis pour leur commune, au regard des grandes tendances prospectives qui impacteront leurs centres-villes à moyen et long terme.

Par ailleurs, le chantier « Quel avenir pour l'industrie régionale ? », que le collège de prospective menait en parallèle, est également terminé. Le rapport final est déjà disponible sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040. Et, en début d'année 2022, un nouveau chantier prospectif sera lancé. Il s'attellera à la question de l'attractivité du littoral, en lien avec le Parlement de la mer.

### RETROUVEZ SUR LE SITE DE L'AGENCE HAUTS-DE-FRANCE 2020-2040 LES AUTRES RESSOURCES DU COLLÈGE DE PROSPECTIVE



#### «QUELS CENTRE-VILLES À L'HORIZON 2040»



#### «QUEL AVENIR POUR L'INDUSTRIE RÉGIONALE»



Retrouvez tous les travaux du collège de prospective en cliquant [ici](#)



Région  
Hauts-de-France



Retrouvez l'actualité et les publications du collège  
sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040

[collegedeprospective@hautsdefrance.fr](mailto:collegedeprospective@hautsdefrance.fr)

Hauts-de-France  
2020  
2040