



# LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS GÉNÉRATEURS DE FLUX

FICHE VARIABLE

COLLÈGE DE PROSPECTIVE  
CHANTIER CENTRE-VILLE



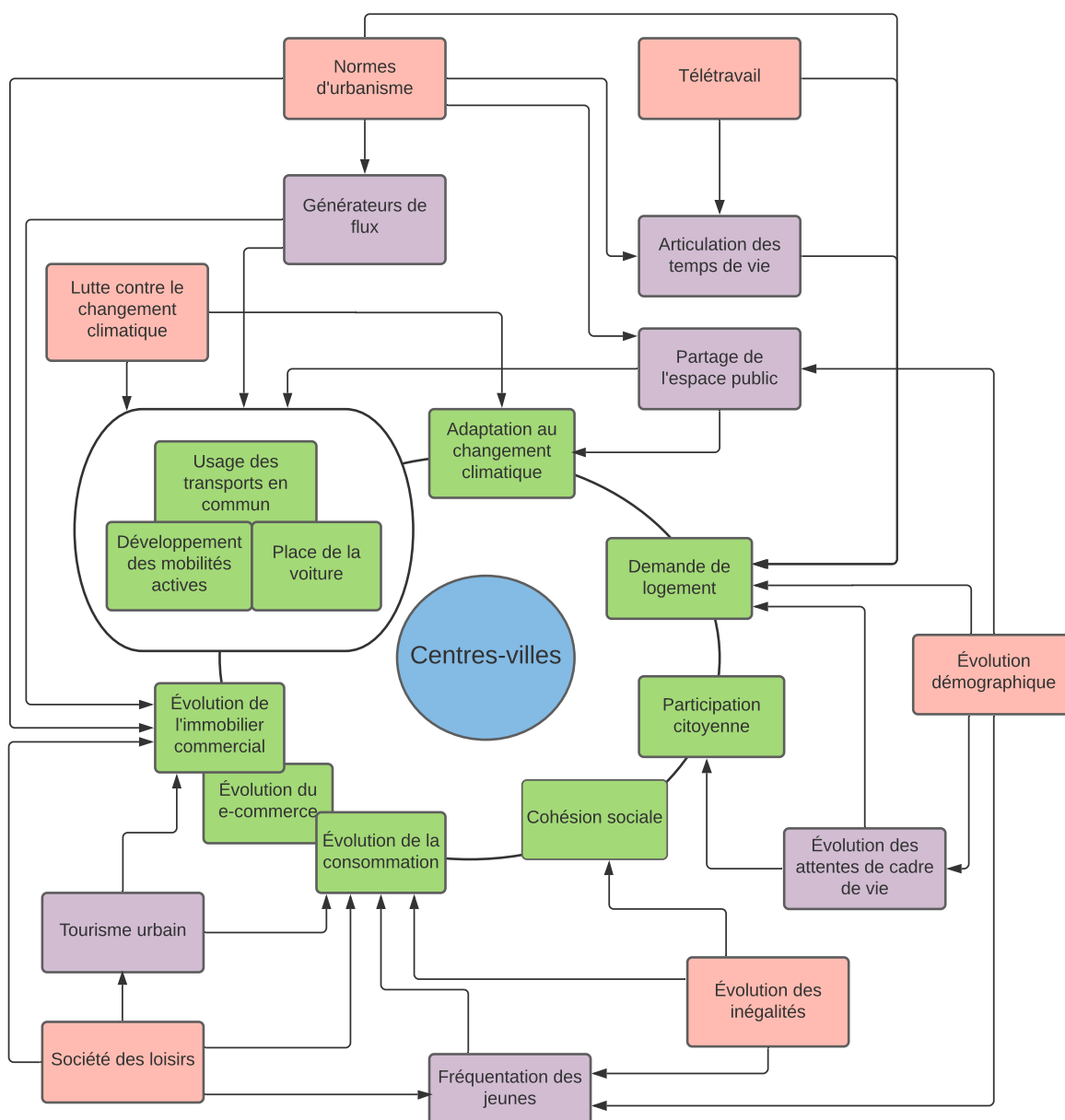
# SYSTÈME DE VARIABLES

Cette fiche s'inscrit dans un système global de variables.

Les variables faisant l'objet d'une fiche sont celles identifiées lors des ateliers prospectifs s'étant tenus au premier trimestre 2020. Elles sont porteuses d'évolutions majeures ayant un impact direct ou indirect sur les centres-villes. Les relations mises en évidence dans le système présenté ci-dessous correspondent aux influences principales identifiées dans les fiches ; **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.*





# TRAJECTOIRE DE LA VARIABLE

## DÉFINITION ET ENJEUX

Les villes sont des concentrés de flux et d'échanges (monétaires, de marchandises, d'information...) générés par les interactions entre des espaces, des équipements, des services et des personnes. Les générateurs de flux jouent un rôle considérable dans la problématique des centres-villes, qu'ils soient des bâtiments, des espaces ouverts (places de marché, places, parvis ...), des nœuds de transport. Leur fonction, leur présence, leur localisation dans l'espace, leur animation, leurs horaires de fonctionnement ainsi que leurs usages conditionnent en effet la notion même de centre-ville.

En fonction du rang de la ville dans l'organisation administrative du territoire, c'est dans le centre-ville que se ren-

contrent historiquement les lieux et les services publics ou privés accueillant des usagers, des clients, des visiteurs... : musées, théâtres, salles de spectacle ou de concert, administrations et sièges de collectivités, lycées et établissements d'enseignement supérieur, salles omnisports, hôpitaux, maisons de retraite, commerces spécialisés, parcs... qui forment aussi parfois le patrimoine architectural principal de la ville. Ces équipements profitent mutuellement de leur fréquentation respective et constituent un moteur de l'animation de l'espace public. C'est dans ce dernier que se forgent aussi des appartenances collectives liées à des fêtes, des cérémonies, des manifestations... Aussi, un changement de localisation d'un générateur de flux aura un impact en matière de flux de personnes.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

*NB : la localisation des générateurs est l'aspect central de la fiche, mais cela ne peut être déconnecté des horaires d'ouverture et des usages par la population/les usagers/les clients (voir fiche sur les temps).*

Certains équipements considérés comme indissociables d'un centre-ville ont connu ou connaissent des migrations vers les franges extérieures de l'agglomération. Si cette tendance de fond a démarré dans les années 1970, certains mouvements inverses sont apparus dans les dernières décennies.

Si le développement de centres commerciaux périphériques a marqué les cinquante dernières années et a fragilisé l'armature commerciale des centres-villes, d'autres équipements ou activités se sont localisés à l'extérieur des villes : stades ou complexes omnisport, lieux de concerts, hôpitaux, restaurants, cinémas, maisons de retraite,

circus... Ces localisations sont souvent pensées à partir de l'usage de l'automobile et sans réflexion urbanistique globale. La grande vitesse ferroviaire a quant à elle marginalisé des gares existantes qui étaient souvent contiguës aux centres-villes.

Dans les années 1970, les universités ont pour certaines migré vers les périphéries, sur des campus au départ peu accessibles par des transports en commun. En Hauts-de-France, les campus de l'université Jules Verne à Amiens, de l'université Lille I et Lille III se sont éloignés de la ville. Le campus de la nouvelle université de Valenciennes a également été créé en périphérie. Les créations des nouvelles universités d'Artois et du Littoral Côte d'Opale dans les années 1990, qui répondaient à une volonté de démocratisation de l'accès à l'enseignement supérieur, se sont traduites majoritairement par un choix de sites en milieu urbain.



A la même époque, les universités lilloises ont trouvé des réponses à travers la réhabilitation d'anciennes usines textiles ou bâtiments publics, notamment à Roubaix.

Les lycées et les collèges, dont le patrimoine relève respectivement des Régions et des Départements, ont joué, comme les écoles, un rôle important dans les rythmes de la vie des communes où ils étaient implantés. La démocratisation de l'accès à la formation, voulue par ces collectivités, s'est traduite également par un souci architectural en rupture avec les modèles précédents. Les besoins fonciers pour de nouveaux établissements ont cependant abouti à des localisations dans des espaces périphériques, parfois à la limite du tissu urbain.

Les équipements culturels jouent aussi un rôle déterminant dans le territoire des Hauts-de-France, notamment en raison de l'importance donnée à ces domaines par les collectivités issues des lois de décentralisation des années 1980. Les théâtres, musées, centres culturels et de congrès, souvent implantés en ville, sont devenus des marqueurs de visibilité voire de classement des villes : Le Channel à Calais, la Piscine à Roubaix, Lille Grand-Palais, le Phoenix à Valenciennes... Les bibliothèques et médiathèques se sont démultipliées à travers le territoire urbain en renfort et en relais des bibliothèques de centres-villes.

Si les équipements culturels restent majoritairement dans la ville, souvent en lien avec une image patrimoniale, des équipements de loisirs se délocalisent également en dehors de la ville du fait de gestion de déplacements importants et concentrés pensés en voiture. Les cinémas multi-

plexes se sont ainsi développés en périphérie depuis les années 1990-2000, parfois dans des zones commerciales préexistantes et, par conséquent, difficilement accessibles par un autre mode de déplacement que l'automobile. Ces multiplexes deviennent parfois des espaces de loisirs regroupant des activités récréatives multiples (bowling, salles de jeux...) et de restauration. Les stades et grandes salles polyvalentes sont également souvent exportés ou créés en dehors de la ville du fait de mobilités importantes et concentrées dans le temps provoquant des congestions et des nuisances pour la ville.

Dans le champ sanitaire, les hôpitaux ont souvent migré vers les périphéries des villes au cours des dernières décennies. Parfois il en a été de même pour les maisons de retraite ou les EHPAD. Dans certains cas, ce mouvement était ancien : les premiers bâtiments de la cité hospitalière de Lille remontent aux années 1930, avec un processus presque continu de création ou de transfert de nouveaux hôpitaux, laboratoires, lieux d'enseignement. Mais on peut considérer qu'actuellement, cette cité n'est plus périphérique comme peut l'être par exemple le centre hospitalier de Douai ou le site Sud du CHU d'Amiens. Dans tous les cas (localisation en ville ou en périphérie) se pose la question de la desserte par des transports en commun rapides, cadencés, à forte amplitude horaire... Si le CHRU de Lille bénéficie du métro, les autres hôpitaux de la région ont des dessertes très inégales, qui n'ont pas toujours pu être améliorées à l'occasion de la refonte des tracés ou de la création de nouvelles infrastructures : ainsi le centre hospitalier de Valenciennes n'a pas pu bénéficier de la création du tramway dans cette agglomération.



## QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Les zones commerciales périphériques, rendues possibles par la conjonction de l'automobile, de la voie rapide, de l'ascenseur et du congélateur, commencent à s'essouffler. Ce modèle de développement est en remis en cause par différentes évolutions : modes de consommation (e-commerce) et de vie (désintérêt croissant pour la demi-journée du week-end consacrée à l'hypermarché) ; prises de conscience par la collectivité des enjeux de développement durable (consommation de terres agricoles, imperméabilisation des sols, accessibilité monomodale automobile, bilan carbone du cycle de fabrication des produits...) ; regain d'intérêt pour le mode ferroviaire dans la logistique ; organisation de la logistique urbaine. Parallèlement, les groupes de la grande distribution se sont lancés depuis quelques années dans une stratégie de repositionnement de l'offre par des petites surfaces en milieu urbain.

La plupart des services publics sont engagés depuis quelques années dans la dématérialisation, qu'il s'agisse de collectivités ou de l'État, réduisant la nécessité d'un usage physique et entraînant parfois la suppression de la présence physique de certains services publics au sein des villes. Parallèlement, la présence sur le territoire se renforce à différentes échelles : les mairies de quartiers dans les villes amènent à ne plus devoir aller à la mairie centrale, ce qui peut diminuer les flux en lien avec celle-ci ; en revanche, les maisons de services publics, souvent en milieu rural, peuvent générer des flux supplémentaires dans les centres des petites villes et bourgs principaux. De même, les maisons de santé concentrant différentes fonctions médicales et paramédicales peuvent renforcer les flux avec les centres des petites villes lorsqu'elles sont implantées dans le centre ou à proximité.

Aussi, les initiatives de revitalisation en territoire rural font naître de nouveaux lieux qui deviennent aussi des générateurs de flux : maisons de services publics, maisons de santé pluri-professionnelles, tiers-lieux de travail et lieux de co-working... dont la pérennisation repose entre-autre sur leur inscription dans une démarche de projet plus globale permettant de révéler et d'articuler les différents atouts et possibilités de rebond du territoire.

La gestion des friches par les collectivités locales crée également des opportunités de retour de certaines fonctions décentralisées au sein de la ville. On peut ainsi noter des signes de rapprochement des universités de la ville, profitant parfois d'opportunités foncières ou de transformation de bâtiments historiques, à l'image de l'Université Jules Verne à Amiens.

Dans le champ de l'éducation, l'accès à la connaissance via Internet modifie la donne en matière d'enseignement supérieur, transformant le face-à-face pédagogique : l'enseignant est moins celui qui dispense le savoir que celui qui apprend à apprendre, qui aide à appliquer une connaissance... Cela a un impact sur les besoins en locaux qui ne sont plus des grandes salles ou amphithéâtres mais plutôt des salles de travaux dirigés permettant un rapport de proximité avec l'étudiant.

Enfin, les gares voient leur vocation se diversifier. Ce mouvement, engagé il y a quelques années par les Régions dans le cadre de leur compétence en matière de transports régionaux de voyageurs, a permis d'en faire des lieux d'intermodalité et parfois de véritables pôles d'échanges amenant à une réflexion urbanistique (cf. marché d'Armentières en fin de journée pour profiter des flux de navetteurs). La SNCF est elle-même engagée dans une commercialisation de son patrimoine via sa filiale « Gares et Connexions », démarche qui aboutit à la transformation de certaines halles d'accueil en espaces commerciaux (gare de Lille-Flandres) ou à la vente à la collectivité de l'ensemble du bâtiment (gare de St-Omer).



© Région Hauts-de-France



# PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

## QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Les actions et politiques publiques peuvent limiter la dispersion des générateurs de flux en périphérie des villes.

Tout d'abord, le durcissement des mesures permettant de respecter les objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2050 pourrait restreindre de plus en plus l'usage de l'automobile pour accéder en ville. Des règles de plus en plus strictes pourraient être mises en termes d'accessibilité alternative à l'automobile, d'emprise foncière, de conception paysagère, voire de trame verte et bleue.

L'intervention de la puissance publique pourrait se renforcer afin d'assurer le maintien en ville des fonctions, des services publics et des commerces en mobilisant différents outils tels que la maîtrise foncière, le droit de préemption, le rachat et le portage de loyers par la collectivité...

Le renforcement d'approches intégrées liées à la fréquentation des équipements favoriserait la concentration des fonctions dans les centres : accessibilité transport avec tarification réduite pour les utilisateurs de transports en commun ; gratuité du réseau urbain ; développement systématique de parking-relais avec offre de navettes vers le centre-ville... en compensation de mesures restrictives pour l'accessibilité automobile.

L'articulation avec des politiques de soutien au maintien de l'agriculture dans le péri-urbain proche peut également renforcer la valeur d'usage des terres et limiter les tentations de mutations. À titre d'exemple, la commune de Bouguenais, dans la périphérie de Nantes, avait, il y a une vingtaine d'années, acheté des terres agricoles pour sauver la dernière exploitation suite à un départ en retraite et permettre l'installation d'un agriculteur. Dans le cadre de sa stratégie agricole et alimentaire, la Métropole Européenne de Lille (dont environ 45 % de la surface est cultivée), a, quant à elle, créé une zone maraîchère et horticole à Wavrin de 35 ha sur des terrains qu'elle a achetés, sur laquelle travaillent 9 exploitants. Ce type de démarche est également porté par le milieu associatif à l'image de l'association Terre de Liens qui favorise l'accès à la terre en intervenant en portage foncier.

Les évolutions des modes de vie et de consommation peuvent remettre en cause l'existence même de commerces et obliger à la créativité en matière d'offre de nou-

veaux services et leur localisation. Ainsi, l'intérêt croissant pour les produits et savoir-faire locaux et la recherche de convivialité à travers les fêtes dans la rue favorisent le développement d'activité dans un décor urbain de qualité.

Le changement de regard de la société en raison des crises sanitaires mais aussi du vieillissement démographique, une plus grande empathie pour les personnes isolées, une attention portée aux rapprochements intergénérationnels, pourraient amener à relocaliser systématiquement en ville les maisons de retraite et EHPAD. Cette relocalisation peut également être renforcée par des attentes différentes des générations de seniors actuelles plus attachées aux loisirs.

Enfin, le caractère récurrent de crises sanitaires peut amener à une autre manière d'envisager les équipements (depuis la conception jusqu'à l'usage) et leur rôle dans le milieu urbain en terme d'ambiance, d'attractivité...

À l'inverse, plusieurs inflexions peuvent renforcer le développement des générateurs de flux et des activités en dehors du centre-ville.

Face à une érosion de la fréquentation des grandes surfaces traditionnelles, la grande distribution développe en effet de nouveaux espaces reprenant les atouts des centres-villes : modernisations engagées mettant l'accent sur la dimension promenade-loisir, nouvelle expérience de consommateur, regroupement des différentes fonctions d'achats, de services et de loisirs dans des espaces plus conviviaux et où la voiture est moins visible.

De même, un changement durable d'habitude de la part des navetteurs privilégiant une culture du télétravail, peut aboutir à une moins grande présence de population dans la ville pendant la journée et, par conséquent, à une diminution de la fréquentation des différents services publics et privés.

# MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

## LES ZONES D'ACTIVITÉ MULTIFONCTIONNELLES CONCENTRENT LES FLUX

Face à l'augmentation des coûts du foncier et aux difficultés d'accès aux centres, les grands équipements continuent de se développer à l'extérieur de la ville. Pour lutter contre la diminution de leur fréquentation, les différents équipements voient leur vocation se diversifier, pour un usage différencié selon les heures, les jours, les périodes (vacances...). La facilité d'accès à l'ensemble des services en dehors de la ville se traduit par une absence de fréquentation des centres par les populations n'y résidant pas.

## LE CENTRE-VILLE ORIENTÉ VERS LES USAGES CONCENTRE LES FLUX

La limitation de l'usage de la voiture et la recherche de lien social favorisent la concentration des activités dans les centres-villes, qui deviennent de plus en plus des espaces où priment des types d'animation et d'offre de service à caractère exceptionnel. Les œuvres et les animations artistiques, les innovations en matière de découverte du patrimoine architectural, qu'elles soient permanentes ou éphémères, rythment l'espace-temps du centre-ville. Les commerces comme les services publics deviennent des lieux de conseils, d'apprentissage de l'usage (d'un logiciel informatique, d'un appareil...). Le centre-ville devient le lieu où la convivialité est systématiquement liée à l'achat, afin de fidéliser la clientèle en complément avec l'achat sur Internet... L'amplitude horaire des différentes activités du centre-ville en fait des lieux animés de 8 heures à 22 heures, voire la nuit, sujet qui devient un sujet important de débat et de concertation avec la population et les différents acteurs du territoire.

## UN CENTRE-VILLE SPÉCIALISÉ SUR CERTAINES ACTIVITÉS

Le développement du télé-travail et les problèmes de congestion entraînent les grands générateurs de flux à se maintenir ou à se déplacer en périphérie de la ville. Dans le même temps, les zones d'activité et centres commerciaux périphériques voient leur fréquentation diminuer du fait du développement de l'e-commerce et d'aspirations sociétales plus favorables aux centres-villes pour les activités de loisirs et pour certains types d'achats. Les centres-villes se concentrent vers ces activités.

# RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

- Site du CEREMA  
(voire d'autres études plus ciblées, comme « les espaces commerciaux : quels outils pour repenser les périphéries commerciales et revitaliser les centres-villes »)
- Atlas de la nouvelle région Nord-Pas-de-Calais – Picardie – Tome 4 « La région en mouvement »
- Expérimentation Heures de Pointe (Région –MEL)
- La ville du quart d'heure, l'urbanisme demain, France Inter, 12 septembre 2020
- INSEE Première N° 1782 – Novembre 2019 : « La déprise du commerce de proximité dans les centres-villes de taille intermédiaire »
- « Le jour où les zones commerciales auront dévoré nos villes » – Urbis – février 2019



Date de publication : février 2021

Rédaction : Aurore Sorin - Benoît Guinamard  
Coralie Peyrot-Bégard - Stéphane Humbert

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

Retrouvez l'actualité et les publications du collège sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040  
<https://2040.hautsdefrance.fr>

Photo page de couverture : © Région Hauts-de-France