

SECTEUR CHU EURASANTÉ

Mission d'étude urbaine relative au devenir du secteur CHU
Eurasanté

DIAGNOSTIC

06/06/23

**SAISON MENU
& ASSOCIES
ARCHITECTES
URBANISTES**



UNE
FABRIQUE
DE LA
VILLE

PRÉAMBULE

INVENTER UNE DÉMARCHE URBAINE À LA HAUTEUR D'UN TERRITOIRE AMBITIEUX ET CONTRASTÉ

Éléments moteurs du dynamisme médical, économique et scientifique de la région, le CHU et Eurasanté n'existent pas hors sol. Les deux sites sont à considérer dans leur contexte immédiat de périphérie de grande métropole, entre un tissu faubourien et des terres agricoles, tous autant soumis à une importante pression foncière.

A l'échelle territoriale, le CHU et Eurasanté s'insèrent dans un réseau dense d'infrastructures, utilisées pour la desserte locale comme pour la traversée pendulaire des milliers de travailleurs qui rejoignent chaque jour la métropole.

L'avenir de ces deux sites se dessinera ainsi à l'aune d'une conception multicritère, intégrant le contexte urbain et paysagers, les usages, l'environnement, les mobilités...

A ces éléments factuels, quantifiables par une analyse approfondie du territoire, il faut ajouter une valeur temporelle plus prospective : à quel horizon le plan urbain se conçoit-il ? pour 2030 ? pour 2050 ? Il nous faudra concilier la vision d'aujourd'hui avec les futurs usages et la densification qui résultera de la programmation proposée par l'étude, selon un rythme raisonnable de construction, en fonction des besoins et dans une cohérence globale.

En termes de mobilité, quelle que soit la temporalité envisagée, les interventions devront être hiérarchisées afin de garantir l'opérationnalité immédiate et indispensable des infrastructures, notamment pour la fluidité de desserte des urgences.

L'évolution de ce vaste secteur recouvre des enjeux parfois contradictoires : comment développer Eurasanté tout en préservant les terres agricoles et les champs captant ? Comment favoriser les déplacements doux à l'échelle locale, sans entraver ni les traversées pour rejoindre la ville intramuros, ni la desserte rapide des hôpitaux ? Comment garantir une belle qualité de vie, de l'air, de l'eau... tout en densifiant pour répondre à l'élan économique ?

Le travail de diagnostic s'inscrit à deux échelles : le territoire élargi (dit d'impacts) qui veille à vérifier les interactions des grands projets les uns avec les autres, et le territoire opérationnel qui fera l'objet de propositions de scénarios en phase 2.

Le présent document illustre cette double échelle d'analyse et propose un état des lieux par approche thématique. Le croisement et la synthèse de ces analyses thématiques permet de faire émerger en conclusion les enjeux qui guideront la phase 2.

A

LA GRANDE ÉCHELLE

**CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE :
POSER LE CADRE**

A LA GRANDE ÉCHELLE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE : POSER LE CADRE

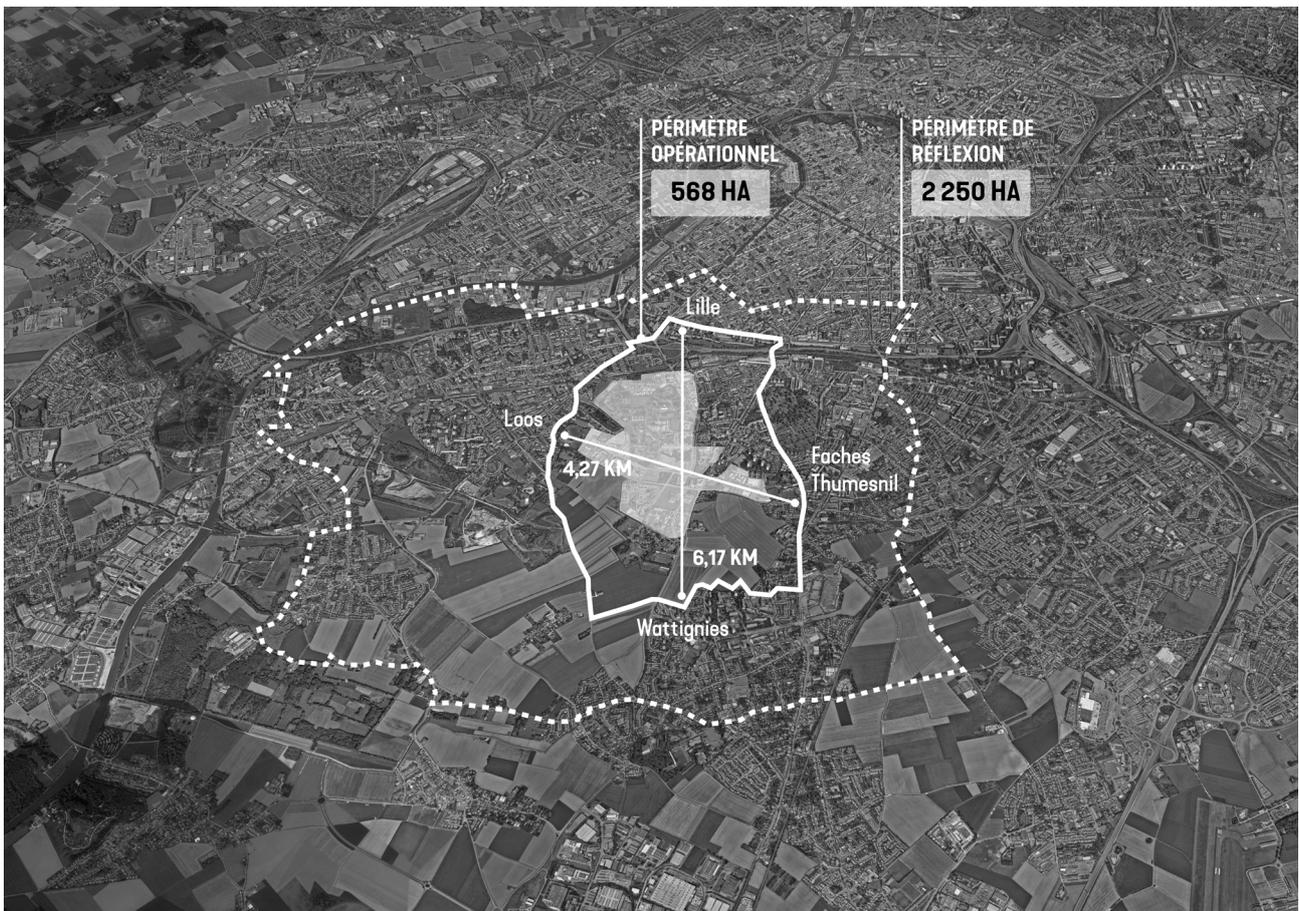
1 PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL / PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION

Situé à l'extrémité Sud de la commune de Lille, le site s'articule entre une diversité de formes urbaines, qui participent au caractère unique de ce dernier. Le secteur d'étude se divise en deux périmètres avec deux échelles différentes. Le premier, le plus étendu des deux, occupe près de 2 250 Ha. Il est nécessaire pour la compréhension des enjeux de mobilité et des enjeux environnementaux qui se répercutent plus ou moins directement sur le campus santé.

Le second, un périmètre plus « resserré », qui s'étend sur 560 hectares, que l'on pourrait qualifier de périmètre opérationnel. Il recouvre des contextes diversifiés, des plaines agricoles du plateau de Fléquières aux infrastructures autoroutières de l'A25 et des contextes contrastés, de la petite échelle des maisons de ville de Lille aux ensembles hospitaliers en R+10 du CHU. Le secteur opérationnel s'étend sur les 4 communes de Lille, Loos,

Faches-Thumesnil et Wattignies.

A l'intérieur de ce périmètre opérationnel, le campus santé, composé du CHU, du COL d'Eurasanté et de l'université représente 150 Ha dédiés à la santé.



UN PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION DE PLUS DE 2200 HECTARES

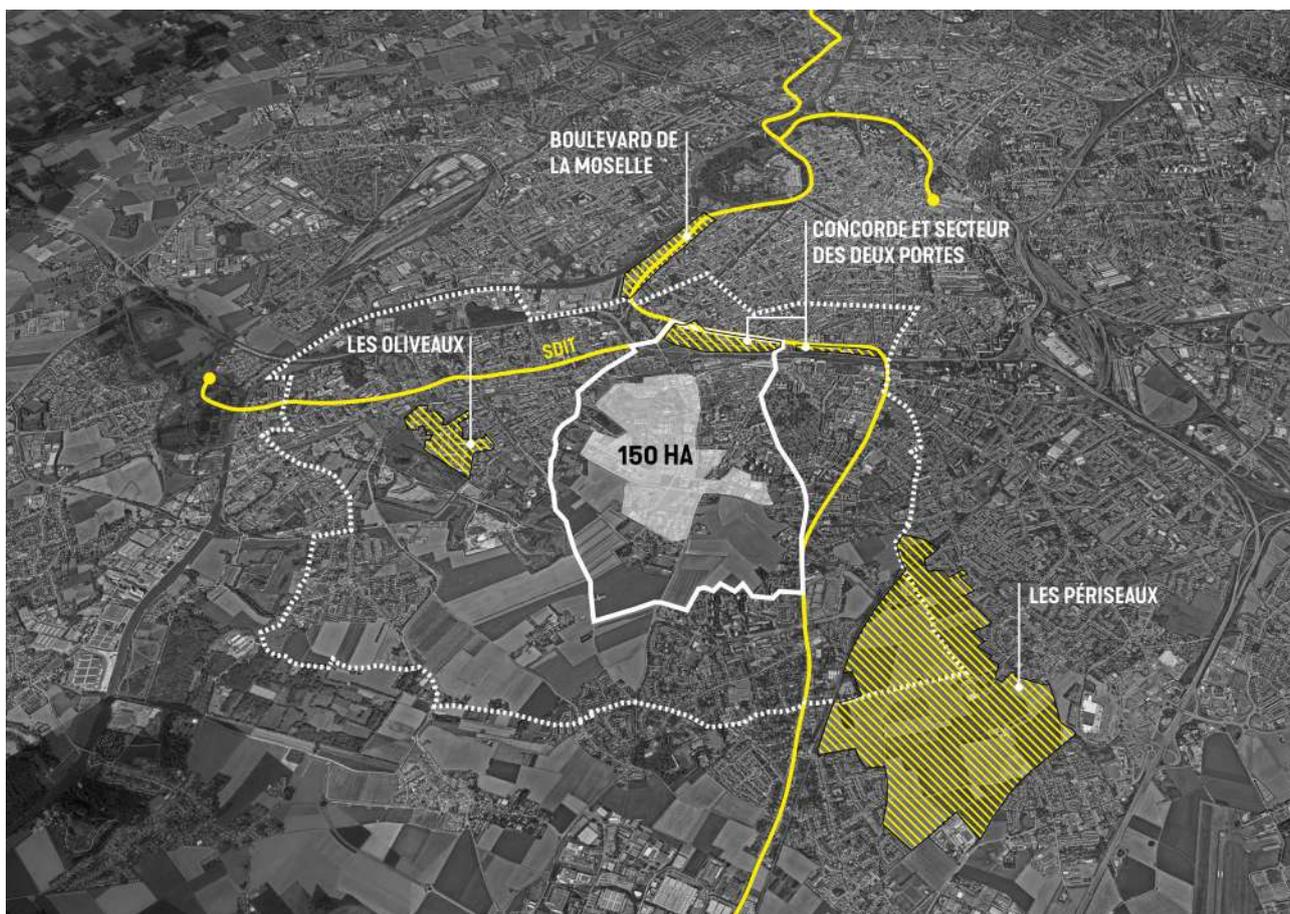
2 QUEL PÉRIMÈTRE D'INTERACTION POUR QUELS IMPACTS ?

Le territoire du Sud de Lille est actuellement en pleine transformation. A proximité du campus santé, des grands projets urbains sont en cours de réalisation, métamorphosant le territoire à un horizon plus ou moins long terme. A Loos, le quartier des Oliveaux marque la transformation des barres de logements d'après-guerre, avec près de 400 démolitions, 200 réhabilitations et 950 résidentialisations. Plus au Nord, de l'autre côté du périphérique, le secteur

de Concorde et celui des deux portes montrent la volonté de reconquête des portes lilloises. Ce sont plus de 1000 démolitions, 1600 logements neufs, une nouvelle cité administrative et du tertiaire qui vont venir qualifier les franges Nord du périphérique. Au Sud, Le secteur des Périseaux représente un exemple d'aménagement pour les plaines agricoles qui jouxtent le campus.

Ce territoire en mutation accueillera

dans les prochaines années de nouveaux habitants, travailleurs, usagers, qui intensifieront les usages sur le périmètre opérationnel. Dès lors, il est nécessaire de se demander jusqu'où prendre en compte les projets impactant plus ou moins directement le secteur d'étude afin d'estimer les nouveaux arrivants et les nouveaux flux que cela va engendrer.



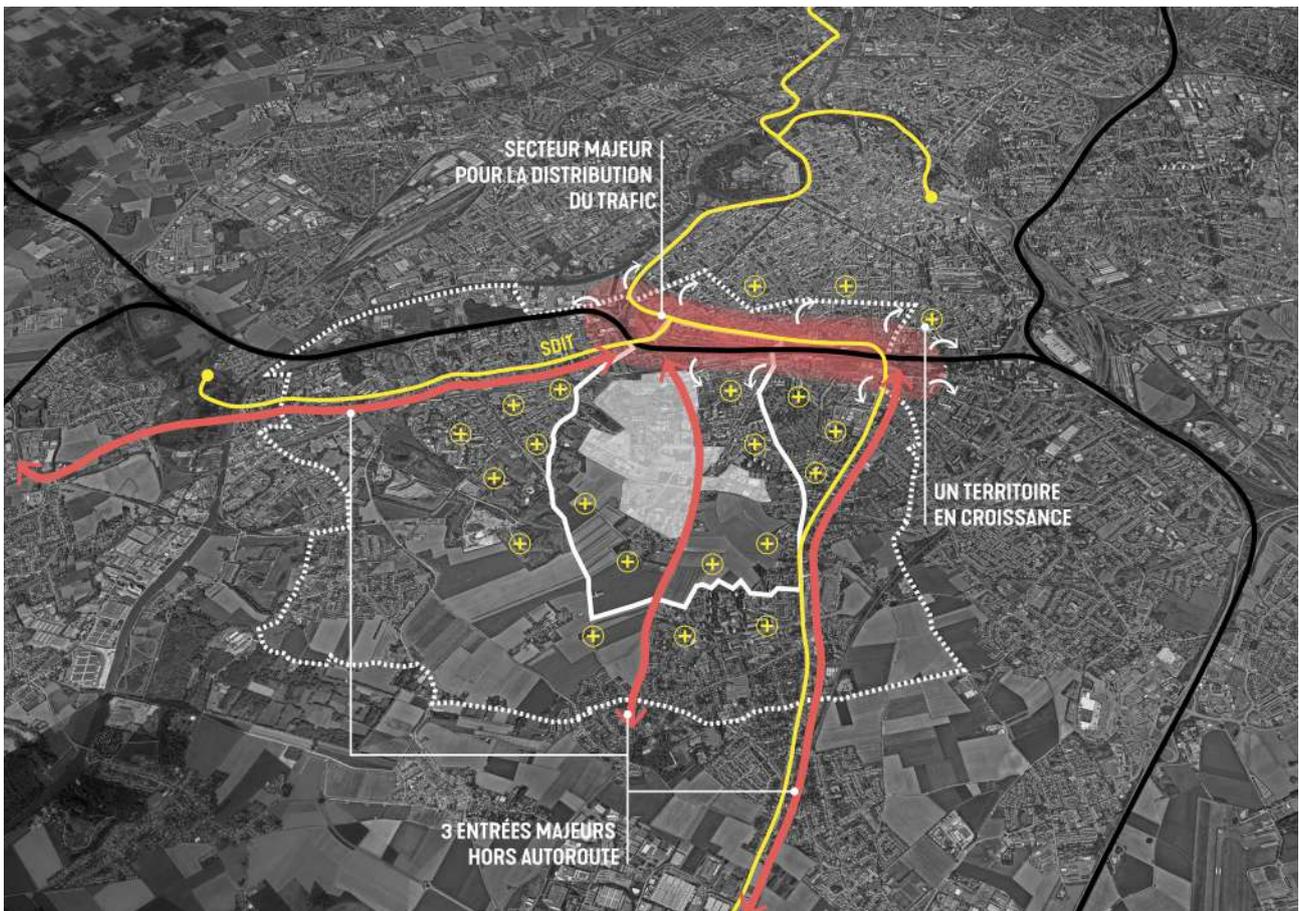
DE NOMBREUX GRANDS PROJETS URBAINS DANS LE PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION

COMMENT ET QUI PRENDRE EN COMPTE DANS LES NOUVEUX USAGERS À L'INTÉRIEUR DU SECTEUR OPÉRATIONNEL ?

A LA GRANDE ÉCHELLE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE : POSER LE CADRE

3 QUELS IMPACTS EN TERMES DE MOBILITÉ

- Un secteur majeur pour la distribution du trafic métropolitain
- Une croissance potentielle de 15 000 dépl, dont 6 à 7000 en voiture
- Hors autoroute, 3 entrées majeurs dont 2 impactées par le SDIT
- Un trafic qui ne cesse de croître en se dirigeant vers le Nord

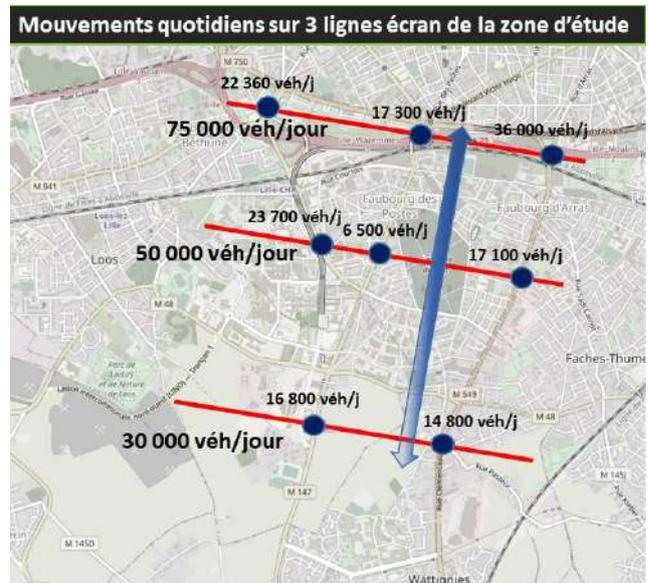


HORS AUTOROUTE, 3 ENTRÉES MAJEURS DONT 2 IMPACTÉES PAR LE SDIT

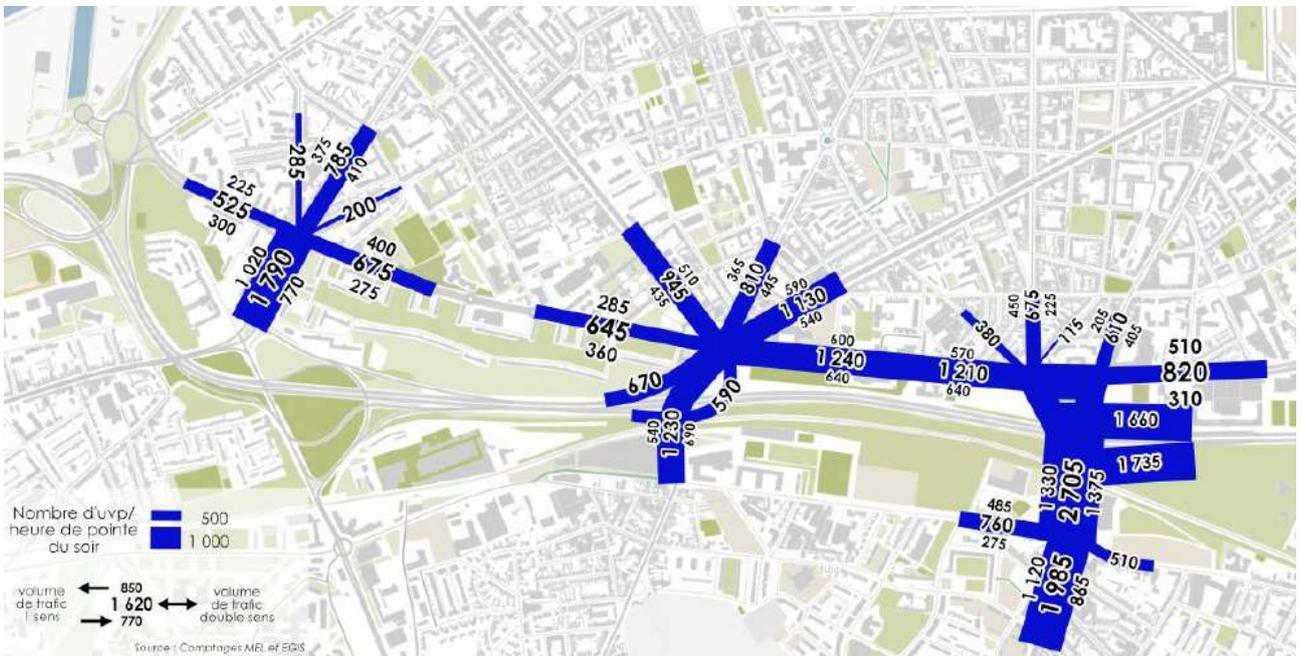
COMMENT PERMETTRE LA FLUIDITÉ DES MOBILITÉS À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE, TOUT EN ASSURANT UNE QUALITÉ DE VIE, D'AIR, DE SOL, DANS LES QUARTIERS TRAVERSÉS ?

Le premier enjeu est celui d'un territoire qui, par sa position géographique, est une porte d'entrée du centre de la Métropole. Cette problématique est encore renforcée par la présence de deux grandes fractures infrastructurelles que sont l'A25 et la voie de chemin de fer qui induisent une focalisation des trafics sur quelques points d'entrée : la Place Chasseurs de Driant, la Porte des Postes et le Porte d'Arras. Trois portes pour absorber 75 000 véhicules (double sens) chaque jour... un défi quotidien.

Ce flux ne vient pas en totalité de secteurs éloignés. La carte ci-contre montre clairement que le trafic grossit au fur et à mesure qu'il se rapproche de l'A25. Ces points d'accès limités induisent une double « peine » : une obligation d'utiliser l'un des 3 corridors, qui au regard du flux automobile, développe des congestions récurrentes aux pointes de la journée.



UN TRAFIC QUI NE CESSE DE CROÎTRE EN SE DIRIGEANT VERS LE NORD



SANCTUARISATION DE LA FONCTION HYDROLOGIQUE DE L'HÉMICYCLE GARDIENNE DE L'EAU

QUEL PÉRIMÈTRE D'INTERACTION PRENDRE EN COMPTE EN TERME DE MOBILITÉ?

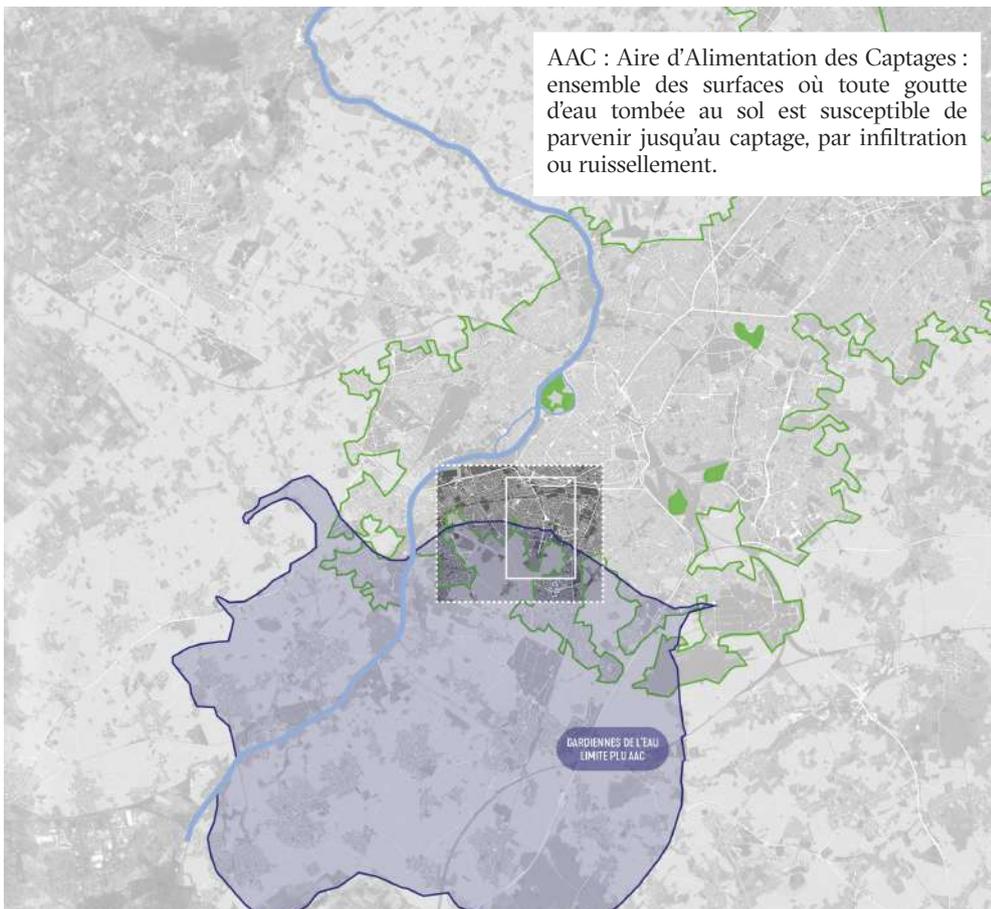
A LA GRANDE ÉCHELLE

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE : POSER LE CADRE

4 UN TERRITOIRE QUI SE DÉVELOPPE POUR MOITIÉ SUR L'AIRE D'ALIMENTATION DES CAPTAGES DES EAUX PLUVIALES

Les communes Gardiennes de l'eau ont signé une charte pour préserver les champs captant qui alimentent les réserves en eau de la métropole, à travers le Schéma de COhérence Territorial (SCOT) et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLU2). La création de nouvelles zones d'extension urbaine est exclue, à l'exception de quelques projets d'intérêt général, dont

le pôle d'excellence Eurasanté. Eurasanté 2 est ainsi programmé pour s'installer sur les terres agricoles, dans le périmètre des champs captant. Aujourd'hui, avec la mise en vigueur du nouveau PLU3 prévue en 2023, l'extension d'Eurasanté sur un zonage A sera toutefois gelée. En effet, il ne permet pas de construction autre qu'agricole sur ce type de zone.



SANCTUARISATION DE LA FONCTION HYDROLOGIQUE DE L'HÉMICYCLE GARDIENNE DE L'EAU

CHAMPS CAPTANT ET CATICHES : QUEL DEGRÉ DE LIBERTÉ POUR LES CONSTRUCTIBILITÉS FUTURES ?

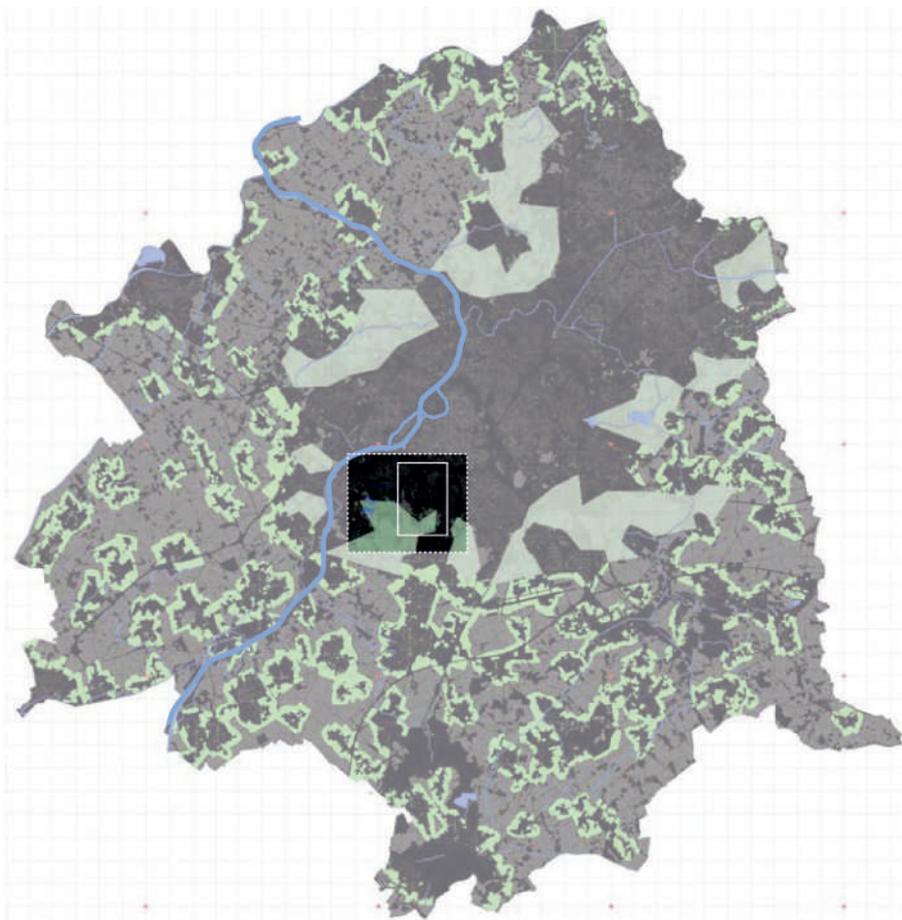
5 LE PAYSAGE À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE : LES HÉMICYCLES PAYSAGERS

Dans l'OAP thématique hémicycles (espaces agricoles et naturels périurbains), l'agence Michel Desvignes a identifié les hémicycles paysagers à l'échelle de toute la métropole.

Les hémicycles paysagers sont les espaces agricoles et naturels qui entourent les villes.

On remarque que les plus petites

communes possèdent une couronne verte plus ou moins étoffée mais souvent continue. Les continuités sont plus difficiles à trouver autour des grandes villes, où les terres agricoles et espaces naturels apparaissent plutôt sous la forme d'un archipel, morcelé et repoussé en périphérie de l'urbanisation dense.



LES HÉMICYCLES DE MICHEL DESVIGNES

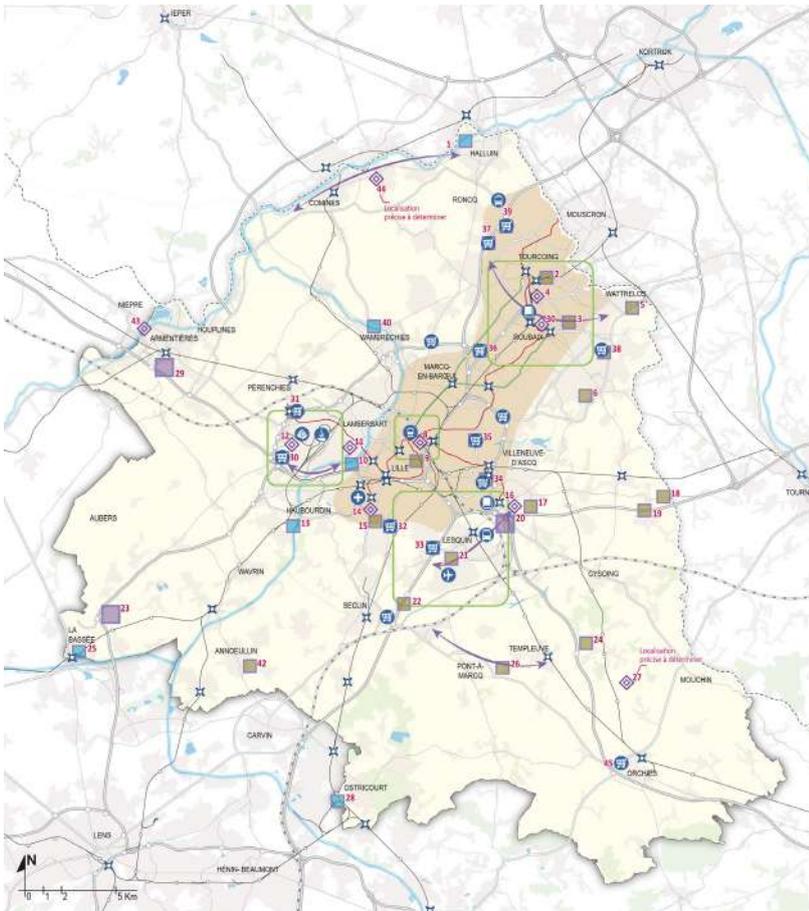
**EST-IL POSSIBLE DE RÉTABLIR
LES CONTINUITÉS D'ESPACES
NATURELS ?**

**COMMENT AUGMENTER LES
LIENS ENTRE LA VILLE DENSE ET
LES ESPACES AGRICOLES ?**

A LA GRANDE ÉCHELLE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE : POSER LE CADRE

4 PÔLE D'EXCELLENCE EURASANTÉ, UN SITE ÉCONOMIQUE D'ENJEU MÉTROPOLITAIN INSCRIT AU SCOT : À CONFORTER ET À RENFORCER

Le scot



Secteurs

- Espace économique majeur (colonne vertébrale) à conforter
- ↔ Axe économique à structurer (mise en réseau de sites)
- Territoire de projet à fort enjeu économique

Sites économiques métropolitains à développer ou à créer

- ◆ Pôle d'excellence à conforter ou à créer
- Site économique lié au fluvial
- Site économique de grande taille
- Autre site d'activités métropolitain
- 5 Le chiffre renvoie au texte du DOO

Liens avec

- Université
- ✈ Aéroport
- Pôle gare «Eurafiandres»
- Marché d'intérêt national (MIN) de Lomme
- Plate-forme multimodale de Lomme
- Centre Hospitalier Régional
- Centre commercial métropolitain
- ✕ Gare ou pôle intermodal principal / potentiel
- Centre International des Transports (CIT)
- Centre Régional des Transports (CRT)

Janvier 2017
Lille Métropole
Source : ADULM 2017

POSER LE CADRE DE L'ÉTUDE :

1. CHAMPS CAPTANTS ET GESTION DES RISQUES LIÉS AUX CATICHES :

- des évolutions réglementaires pour assurer la pérennité de la ressource en eau tout en tenant compte des spécificités liées au sol

QUEL DEGRÉ DE LIBERTÉ POUR LES CONSTRUCTIBILITÉS FUTURES ?

2. GESTION DE LA MOBILITÉ À GRANDE ÉCHELLE :

- un secteur rotule au sud de lille
- l'axe oscar lambret le plus chargé de la métropole
- une variation des flux de véhicules dépendant des décisions prises aux portes de Lille

QUEL PERIMÈTRE D'INTERACTION PRENDRE EN COMPTE EN TERME DE MOBILITÉ?

B

UN TERRITOIRE D'ENJEUX

**ÉLÉMENTS STRUCTURANTS
ET INVARIANTS**

B UN TERRITOIRE D'ENJEUX ÉLÉMENTS STRUCTURANTS ET INVARIANTS

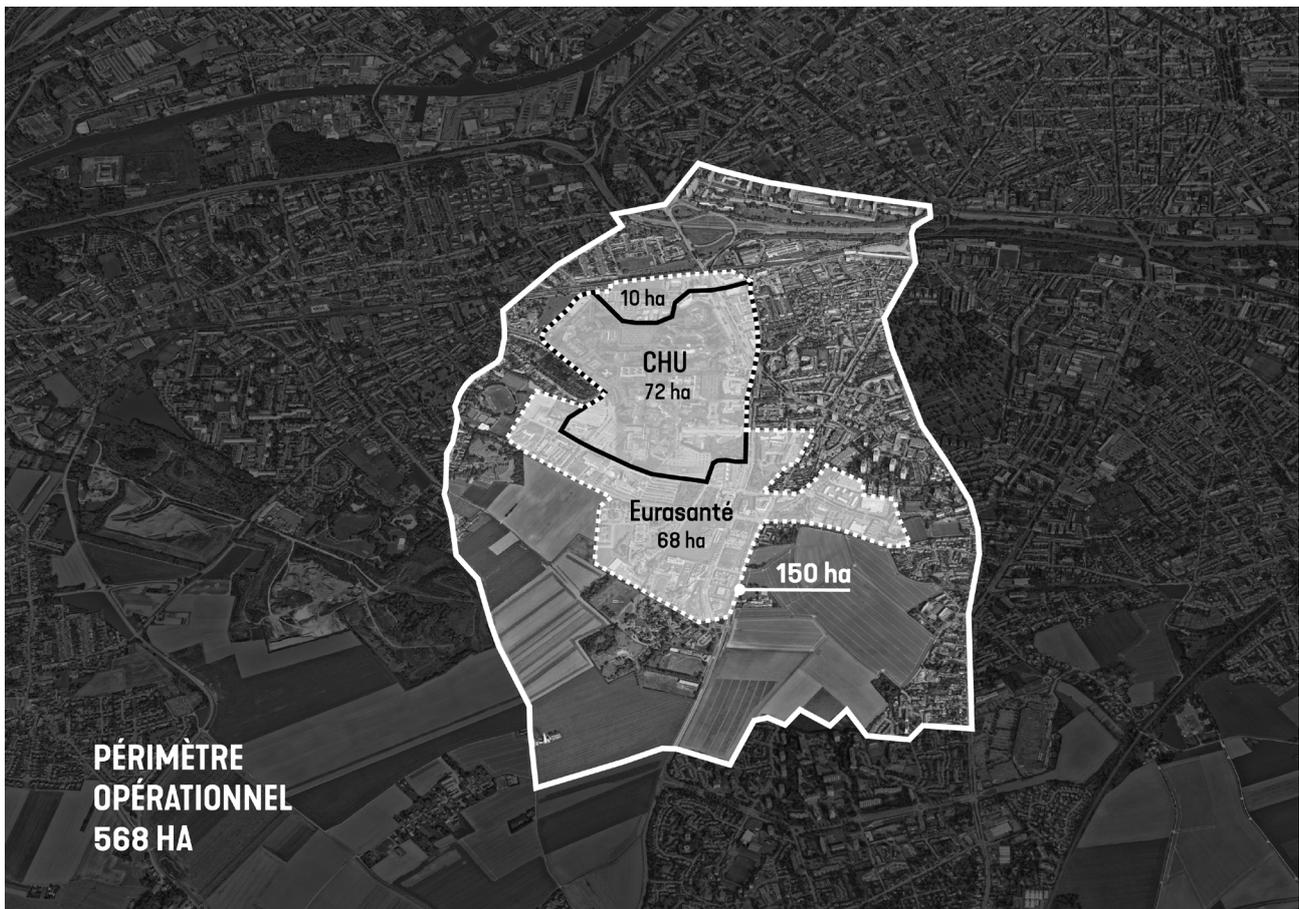
1 UN SITE UNIQUE À VALORISER : LE PÔLE D'EXCELLENCE CHU / EURASANTÉ, UNE VILLE DANS LA VILLE

Le secteur d'étude est caractérisé par deux grandes entités. Premièrement, le plus grand CHU de France mais également d'Europe (lorsque l'on parle d'un CHU sur un seul et même site, à titre d'exemple, l'APHP de Paris cumule près de 18 000 lits sur 38 sites différents, employant plus de 100 000 salariés) avec près de 72 Ha pour 2 800 lits et 16 000 employés, et plus de 3000 étudiants internes.

A l'extrémité Sud du secteur d'étude se trouve le pôle d'excellence métropolitain d'Eurasanté, qui s'étend sur près de 68 Ha, qui regroupe 3 700 employés répartis dans 200 entreprises et 1 800 chercheurs répartis dans 50 laboratoires. Cet incubateur est classé dans le top 25 des meilleurs incubateurs d'Europe pour l'émergence de start-up dans le domaine de la pharmacie et des

biotechnologies. Aujourd'hui, le pôle d'excellence est en train de commercialiser ses derniers lots possibles, et arrive donc au bout de la ZAC.

En tout, le secteur représente 150 Ha dédiés à la santé, à la recherche et à l'éducation. Il est aujourd'hui en pleine mutation, comme les quartiers qui lui sont proches.



LE PLUS GRAND CHU D'EUROPE, AVEC UNE EMPRISE DE 72 HECTARES

2 UNE MULTIPLICITÉ DE PROJETS SUR LE TERRITOIRE

Le secteur est marqué par une forte dynamique de projets, à la fois dans le domaine strict de la santé avec le SDI du CHU, mais également dans le domaine du tertiaire et de l'activité, notamment sur Eurasanté.

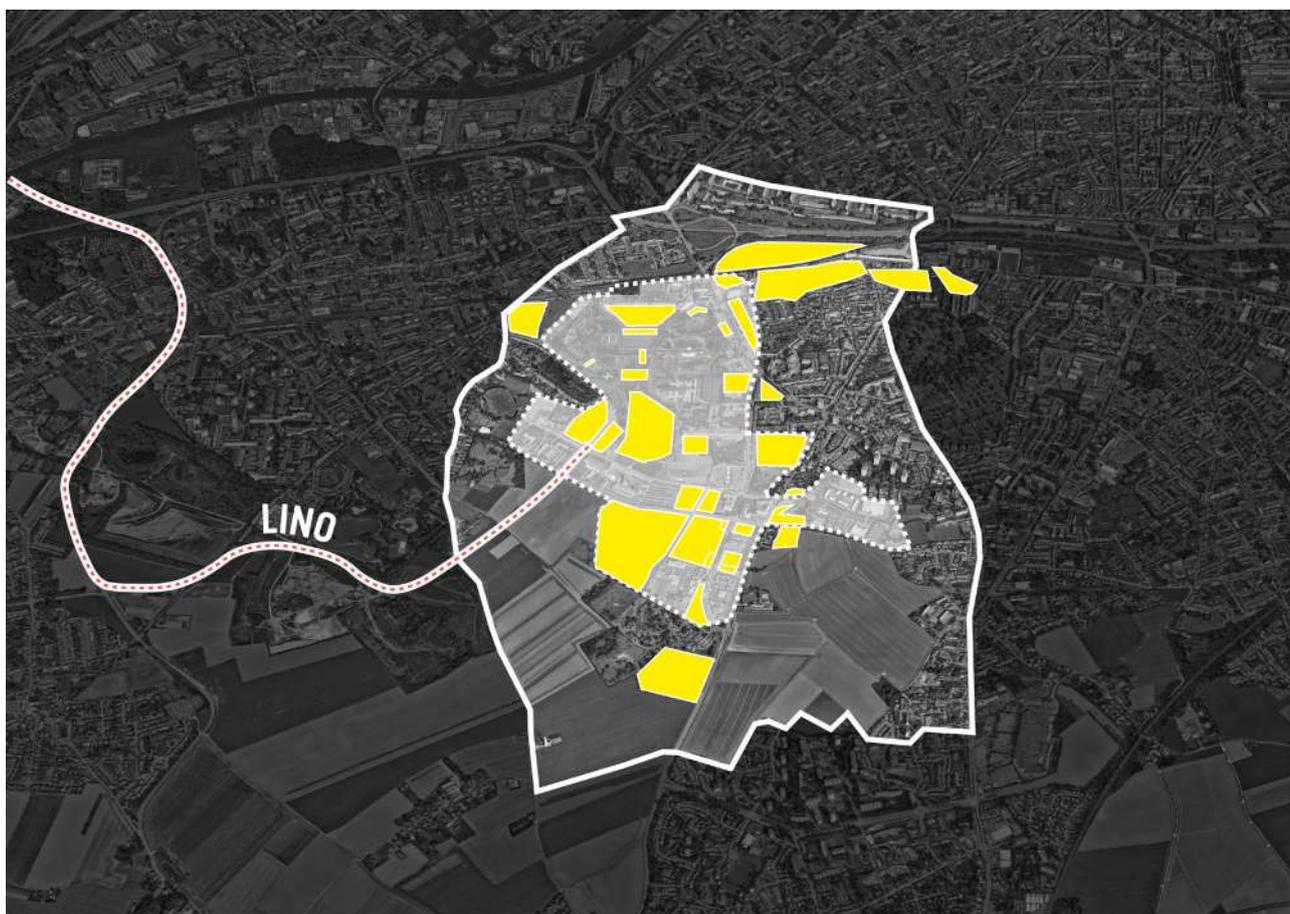
Actuellement, ce sont près de 200 000 m² liés à la santé (110 000 m² neuf et 90 000 m² de rénovation/réhabilitation), 45 000 m² de

tertiaire, 12 000 m² d'activités et 850 logements que nous avons identifié sur le périmètre opérationnel. Ces projets induisent de nouvelles populations, que nous avons estimé de l'ordre de 4800 personnes à l'horizon 2040.

Certains périmètres, comme celui du CTM ou du secteur Courtois sont actuellement à l'étude pour essayer

de définir leur mutation et viendront accroître les chiffres évoqués en amont quand leur programmation sera plus claire.

A l'Est du secteur, on retrouve des grands projets d'ANRU initiés dans le début des années 2010 et qui se terminent.



UN TERRITOIRE EN MUTATION, DE NOMBREUX PROJETS DANS LE PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL

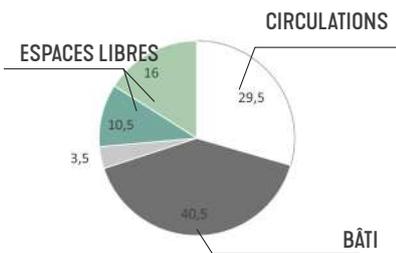
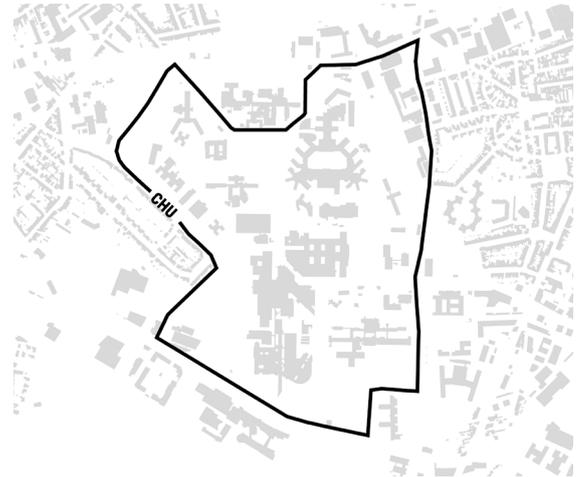
**LE CAMPUS POURRA-T-IL ABSORBÉ UNE TELLE
POPULATION SUPPLÉMENTAIRE D'ICI 2024 ?**

B UN TERRITOIRE D'ENJEUX ÉLÉMENTS STRUCTURANTS ET INVARIANTS

3 LE CHU AUJOURD'HUI : DES BÂTIMENTS ICONIQUES ENTOURÉS DE NAPPES DE STATIONNEMENT

Le contexte bâti actuel du CHU est composé de grands ensembles hospitaliers, dépassant les 50 mètres de haut pour Huriez, posés au milieu de nappes de stationnement. A titre d'exemple, la plupart des bâtiments sur site sont plus grands que Lillenheim, en hauteur comme en emprise au sol. Ces éléments hospitaliers sont des marqueurs et des repères dans la ville, difficiles à contourner et qui ne facilitent pas la lecture ou l'utilisation du territoire. Ces grands bâtiments emblématiques sont aujourd'hui entourés de très grands vides, majoritairement des places de stationnement. Ce qui reste un potentiel de mutabilité pour le développement futur du CHU.

En termes d'occupation du sol, le secteur strict du CHU est composé à 74% d'espaces artificialisés (30% utilisé pour la circulation des véhicules, 40% pour le bâti et 4% pour les parvis) et 26% d'espaces verts et paysagers (10% arboré et 16% de prairie).



UNE LARGE PART DU CHU DÉDIÉE AU STATIONNEMENT DES VÉHICULES



Hôpital
Claude Huriez
1.



Hôpital
Oscar Lambret
5.

Institut Cœur
Poumon
2.



Hôpital Albert
Calmette
6.

Hôpital Roger
Salengro
3.



Lillenum

Hôpital Jeanne de
Flandre
4.



**Piscine
Plein Sud**

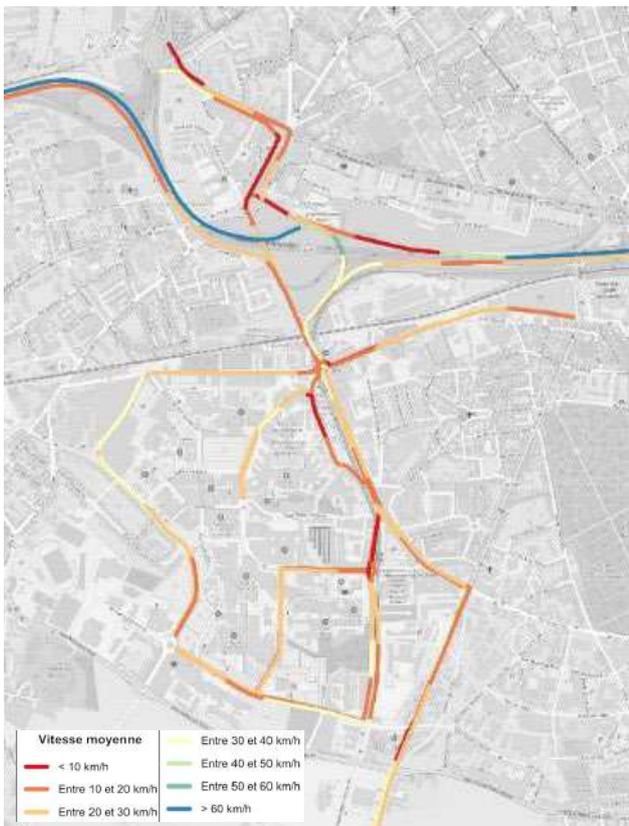
0 m 100 m 200 m 300 m

DES BÂTIMENTS EMBLÉMATIQUES TOUS PLUS IMPOSANTS QUE LES ÉQUIPEMENTS DU QUARTIER

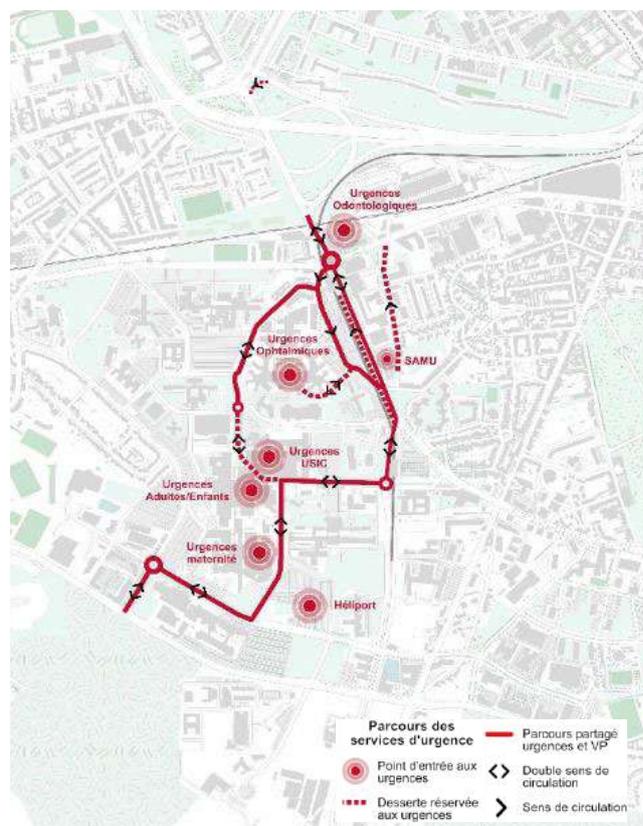
B UN TERRITOIRE D'ENJEUX ÉLÉMENTS STRUCTURANTS ET INVARIANTS

4 UNE OBLIGATION : PRIORITÉ ABSOLUE AUX URGENCES

- Comment structurer et prioriser O Lambret pour les urgences ? Partage avec les bus sur un site propre repensé?
- Tronçon exclusif sur Leclerc et Laguesse?
- Comment optimiser la boucle interne ?
- Un parcours semé d'embûches : congestion, giratoire, voiries partagée... Comment sécuriser les itinéraires d'approche?
- 127 000 passages aux urgences/an, soit +/- 350 /jr
- Quels impacts pour les urgences avec l'ouverture de la LINO?



VITESSE MOYENNE DES VÉHICULES À LA POINTE DU MATIN EN DÉCEMBRE 2022



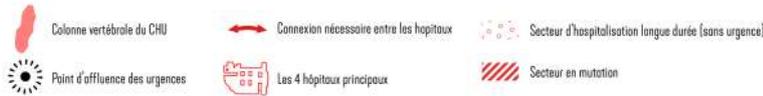
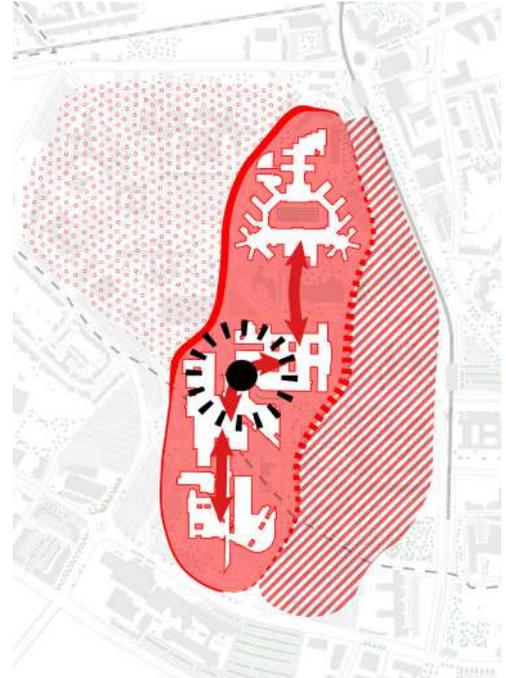
PARCOURS DES SERVICES D'URGENCE

COMMENT FLUIDIFIER L'ACCÈS AU CENTRE HOSPITALIER ?

5 UNE COLONNE VERTÉBRALE STRUCTURÉE AUTOUR DE BÂTIMENTS ICONIQUES

Le CHU a pour fonction première d'être efficace dans l'accueil des urgences et toutes les formes de soin en général. Le site est donc composé d'une colonne vertébrale qui s'étend depuis l'hôpital Huriez jusqu'à l'hôpital Jeanne de Flandre, et est composée des principaux hôpitaux du campus. Cet axe central induit une logique d'interaction forte entre les hôpitaux, avec au milieu le cœur des urgences. Ce point doit être accessible le plus rapidement possible mais se situe en plein cœur du dispositif. La colonne vertébrale découpe

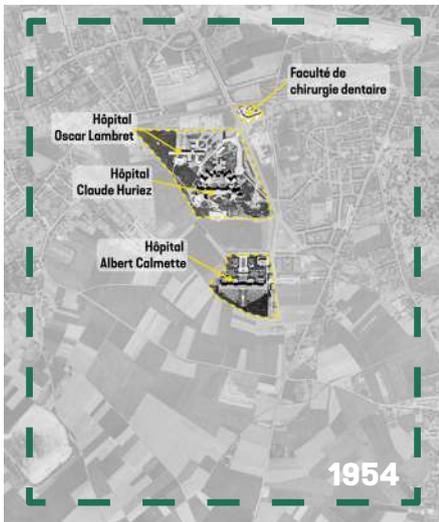
le site en 2 parties distinctes. L'occupation de ses deux bords, n'est la même en termes d'usage et de fonction. Sur la partie Ouest, ce sont des hospitalisations de longue durée, où le cadre de vie est important pour la période de récupération. Tandis que la frange Est est composée de bâtis tertiaires et des bâtiments plus anciens, de plus petite échelle, ce qui facilite sa transformation qui est actuellement en cours. Du fait de cette diversité, le CHU ne doit pas être considéré comme une entité unique.



UNE COLONNE VERTÉBRALE STRUCTURÉE AUTOUR DE BÂTIMENTS ICONIQUES

B UN TERRITOIRE D'ENJEUX ÉLÉMENTS STRUCTURANTS ET INVARIANTS

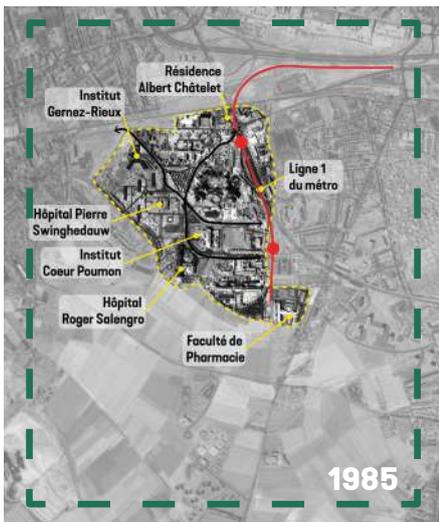
6 LA CITÉ HOSPITALIÈRE : UN DÉVELOPPEMENT EN FRANGE DE LA VILLE ET EN EXTENSION FONCIÈRE PENDANT 50 ANS



ANNÉES 50

En 1926, Oscar Lambret, vice-président de la commission administrative des Hospices Civils de la ville, élabore un projet de cité hospitalière regroupant tous les hôpitaux et hospices de Lille autour d'une nouvelle faculté de médecine, préfigurant le concept de CHU au cœur de la réforme Debré de 1958.

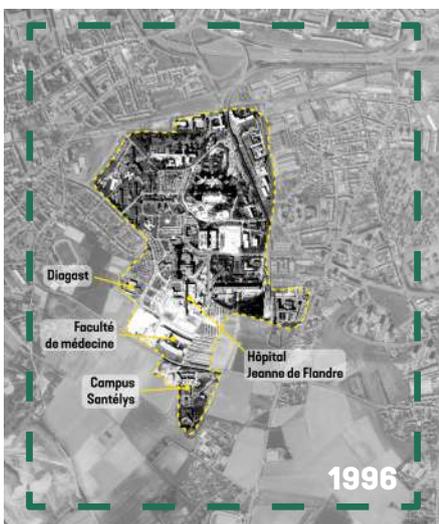
La construction de la cité hospitalière débute en février 1936, et les différentes ailes sont inaugurées entre 1953 et 1958. On remarque une extension progressive de la cité hospitalière principalement autour des hôpitaux Huriez et Calmette ainsi que la première faculté ; chirurgie dentaire.



ANNÉES 80

Les années 80 sont synonymes d'étalement urbain et de grands projets d'aménagement. Le CHU poursuit son développement, dans la continuité de sa colonne vertébrale avec la création de l'Institut Cœur Poumon et de l'hôpital Roger Salengro, ainsi que d'équipements plus satellitaires (Swinghedauw

et école d'infirmière). La création du boulevard périphérique et de la ligne de métro viennent faciliter le développement des activités économiques sur le secteur grâce à une desserte plus efficace. Mise en avant de la fonction universitaire avec la Faculté de pharmacie et la résidence étudiante Albert Châtelet.



ANNÉES 90

A la fin des années 90, après un demi-siècle d'étalement urbain, le CHU arrive au terme de son foncier disponible. Cette urbanisation est marquée par une importante imperméabilisation des sols sur les fonciers hospitaliers, notamment au service de l'automobile avec de larges emprises dédiées au stationnement

aérien. C'est également à cette période que la faculté de Médecine de Lille vient finaliser le pôle universitaire et l'hôpital Jeanne de Flandre la colonne vertébrale. Pour finir, les premières opérations d'Eurasanté se construisent sur les terres agricoles (Diagast à l'Ouest).

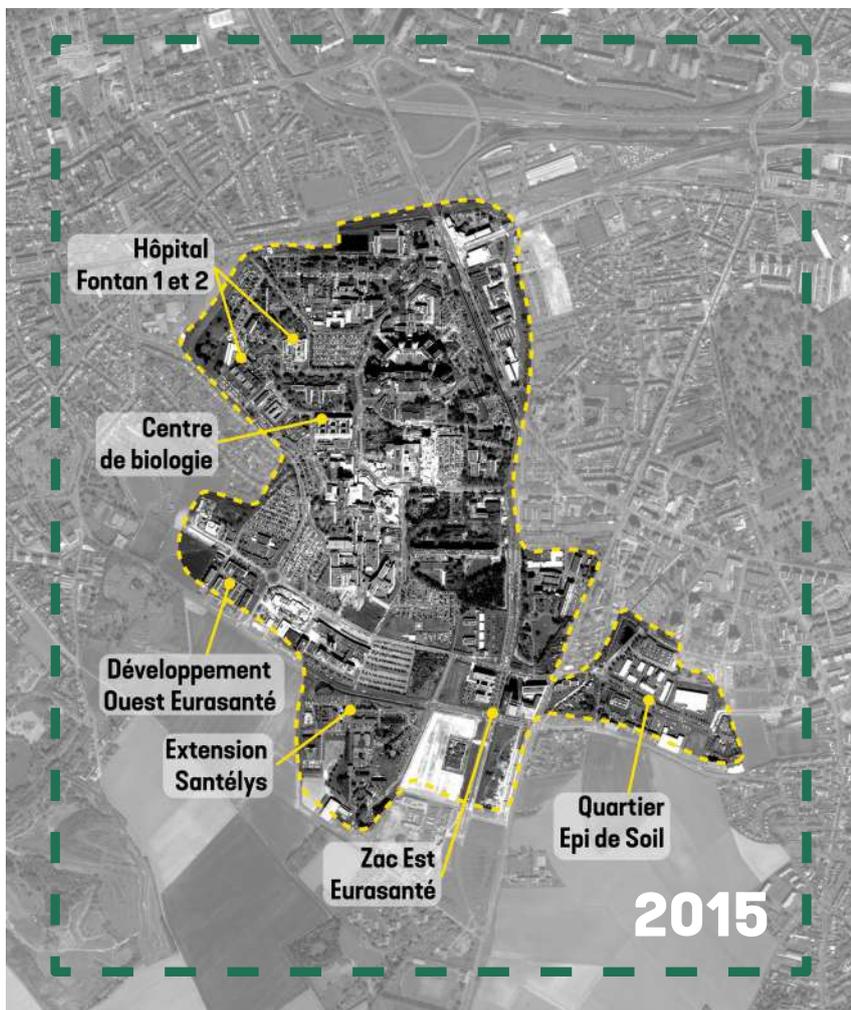


À PARTIR DES ANNÉES 2000 : L'EXPANSION FONCIÈRE ATTEINT SES LIMITES

ANNÉES 2010

Aujourd'hui, la cité hospitalière a atteint ses limites de développement par étalement successif. On observe une stratégie d'optimisation des fonciers mobilisables enclenchée par le CHU, en particulier sur les parcs de stationnement aérien ou sur d'anciennes emprises devenues obsolètes (Fontan 1 et 2, centre de biologie). Les années 2000 marquent également la création de nombreux parcs d'activités au sud du CHU, selon le projet Eurasanté (Zac Est, Epi de Soil, lotissement Ouest, Santélyls...)
Le Parc Eurasanté fait partie des 2

sites privilégiés pour lequel « ... dans le cadre de l'extension du premier parc hospitalouniversitaire d'Europe, l'ambition est d'être pionnier et exemplaire dans le domaine en faisant des contraintes des leviers d'innovation. Les réflexions, mobilisant à la fois les compétences de l'université de Lille et du pôle de compétitivité Nutrition Santé Longévité visent à concevoir des aménagements, des architectures, des bâtiments respectueux des champs captant ou de la bio-diversité » (page 113 du plan d'Actions du PCAET).

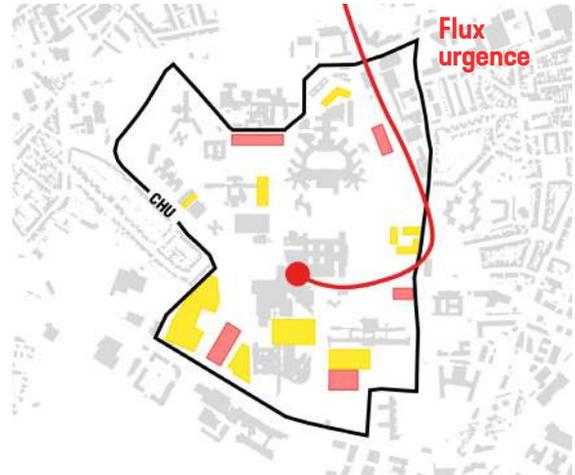


B UN TERRITOIRE D'ENJEUX ÉLÉMENTS STRUCTURANTS ET INVARIANTS

7 LE CHU DEMAIN : VERS UNE OPTIMISATION FONCIÈRE STRATÉGIQUE AU PROFIT D'UNE AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE ?

A plus long terme, l'importance des places de stationnement permet la transformation du site, une dynamique déjà engagée pour le CHU. Le centre du site est marqué par une dynamique de performance qui a pour fonction première d'être efficace, notion importante à prendre en compte dans le développement du site.

Avant le début de cette étude, le CHU a réalisé un Schéma Directeur Immobilier (SDI) afin de structurer, d'organiser et de phaser les différents besoins du CHU en matière de développement de programmes. Initié fin 2019, le schéma a permis d'aboutir fin juin 2021 au choix d'un scénario et à l'affirmation des priorités immobilières et d'urbanisme du CHU de Lille. Ce schéma directeur s'étale sur une durée prévisionnelle de 18 ans avec une première phase de mise en œuvre à l'horizon 2030. Certains programmes de ce schéma directeur sont essentiels au développement du CHU et seront réalisés à court terme, ces éléments ne peuvent pas être remis en question dans l'étude globale en cours. Cela concerne les grands programmes hospitaliers comme la rénovation et l'extension de Jeanne de Flandre et Roger Salengro.



LE CHU DEMAIN, OPTIMISATION DU FONCIER

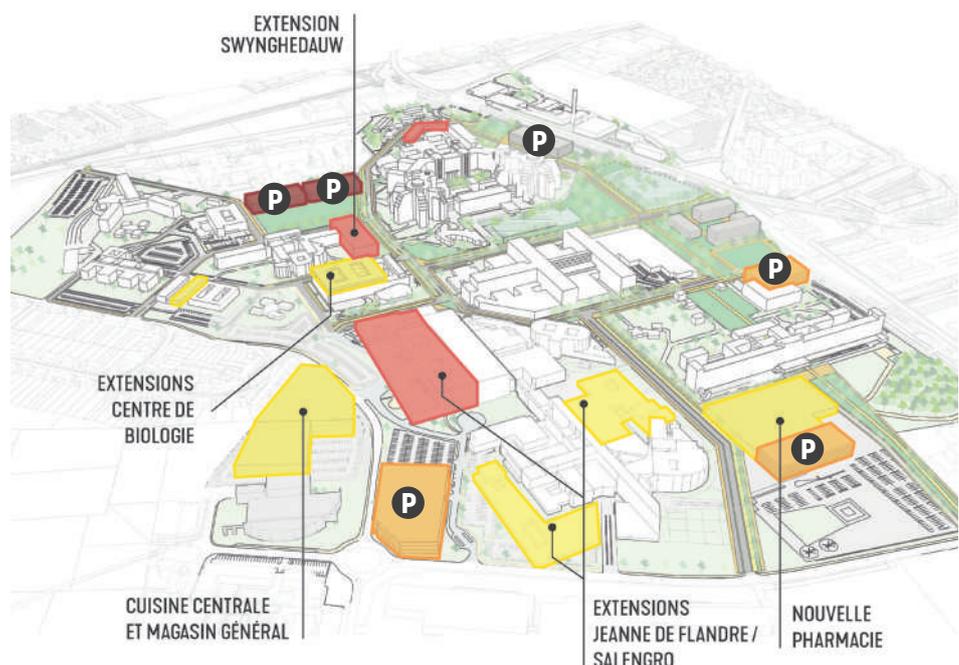


200 000 M² LIÉS
À LA SANTÉ



1600 PLACES EN
PARKING SILO

- 1. Des **programmes hospitaliers** réalisés à **court termes** (jusque 2028)
- 2. Et des projets à **moyen termes** (jusque 2034)
- P 3. Une **offre en stationnements** impactée, à reconstituer



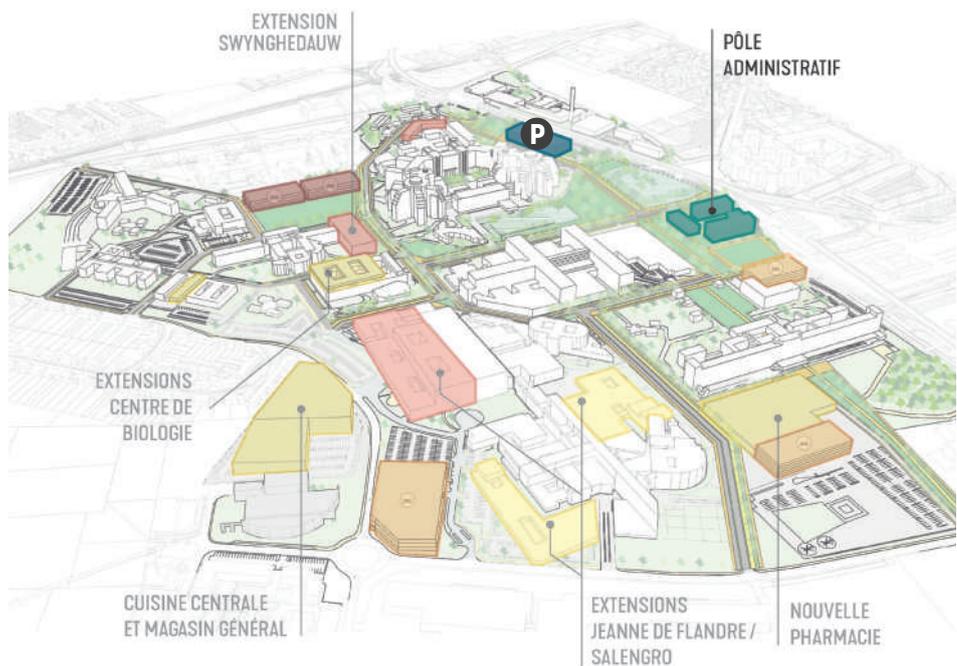
LES IMPÉRATIFS DU DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER DU CHU

Le SDI du CHU prévoit la fin de sa mise en oeuvre complète à l'horizon 2040. Les projets phasés à plus long termes concernent avant tout les aménagements des espaces publics (requalification du boulevard du professeur Jules Leclercq, de la rue Philippe Marache et de la rue Pierre Decoux), la création d'un pôle administratif et d'une centralité à proximité du métro ainsi qu'un dernier

parking silo à l'Est de l'hôpital Huriez.

Au total, ce sont près de 200 000 m² liés à la santé, une requalification globale des espaces publics, une restructuration du schéma viaire, 1 600 places de parkings aériens transformés en parking silo, qui vont être développés sur une vingtaine d'années.

- 1. Des **programmes immobiliers** réalisés à long termes (fin des travaux après 2040)
- 2. Des **fonctions administratives** à rassembler en un pôle, à long termes
- 3. Un total de 200 000 m² de programme immobiliers et 1 600 places de parking silo



LES IMPÉRATIFS DU DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER DU CHU

B UN TERRITOIRE D'ENJEUX ÉLÉMENTS STRUCTURANTS ET INVARIANTS

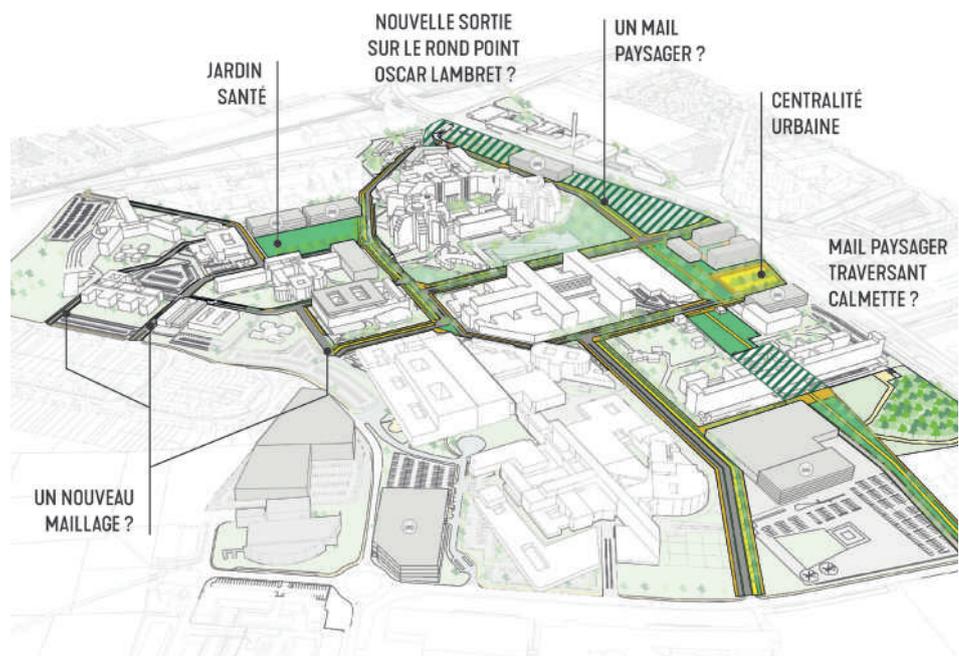
8 UNE NÉCESSAIRE MISE À JOUR DU SDI CONCERNANT LA TRAME D'ESPACES PUBLICS.

Le SDI porte des ambitions importantes concernant la trame et la qualité des espaces publics. L'ouverture du CHU sur le reste de l'espace urbain passe notamment par une forte ambition de réaménagement de la frange est ainsi qu'une volonté de connexion nord/sud vers Eurasanté à travers un mail paysager structurant.

Ces intentions, bien qu'intéressantes, doivent être réinterrogées et étendues dans le contexte de l'étude. En effet, il s'agit ici de penser le secteur stratégique du CHU à toutes les échelles et en interaction avec l'ensemble des composantes urbaines et paysagères qui la compose et l'entoure. (particulièrement au sud et à l'ouest aujourd'hui perçus comme des arrières).

Ainsi, l'étude amènera à être plus ambitieux que le SDI sur le sujet des espaces publics.

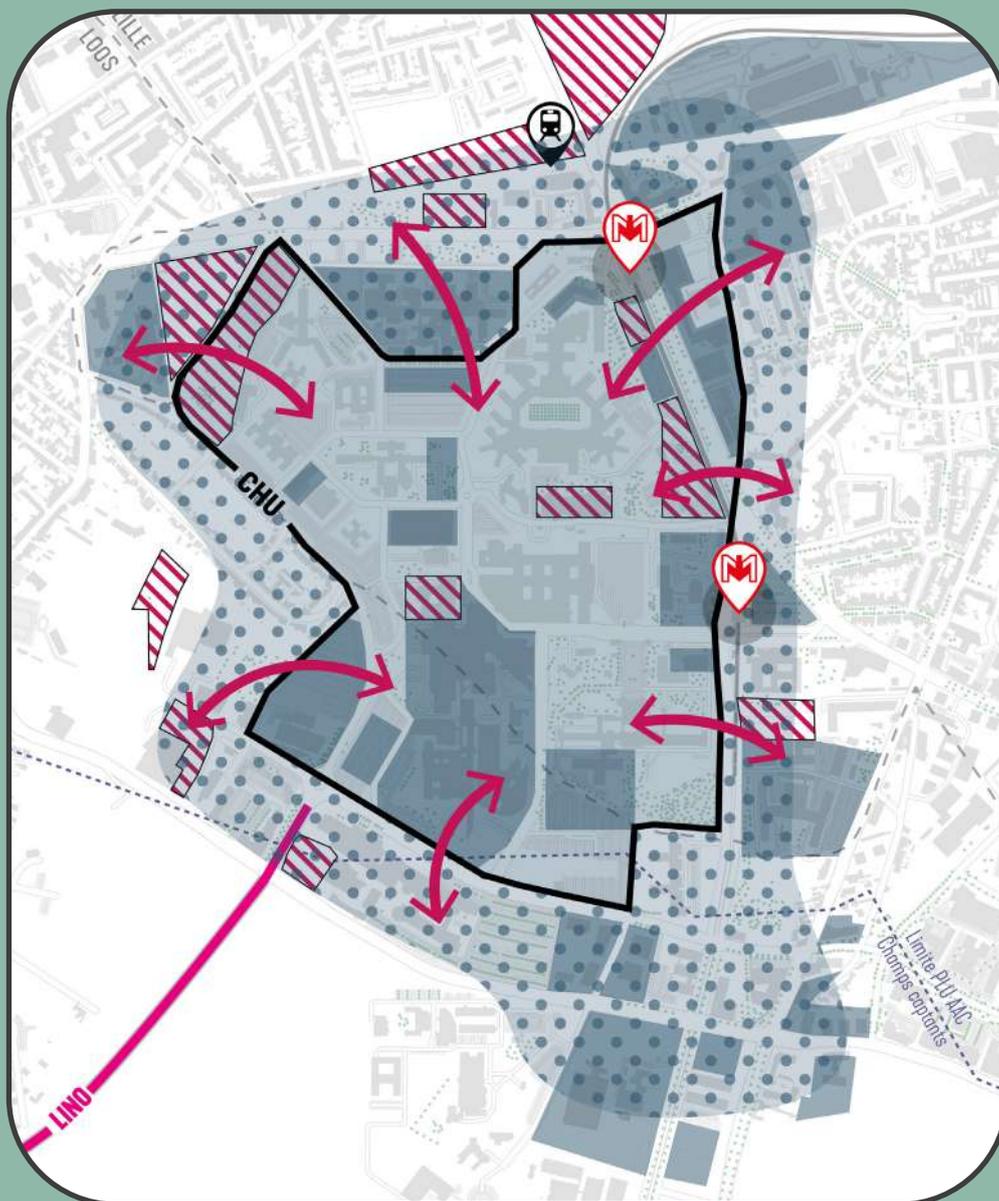
1. Un maillage retravaillé à l'intérieur du CHU avec de nouvelles liaisons à l'Ouest et au Nord
2. Un mail paysager qui s'étend du Nord au Sud du campus
3. Création d'une centralité urbaine



UNE TRAME D'ESPACES PUBLICS REPENSÉE

VERS UN CAMPUS SANTÉ AUGMENTÉ ? L'HYBRIDATION

1.



Aujourd'hui, le campus santé est une entité de la taille d'un quartier, qui fonctionne comme une propre ville, et qui est enclavé sur lui-même sans réelles connexions avec les villes de Lille et de Loos. Avec une vision plus large que le périmètre strict du CHU, le campus pourrait se raccrocher à toutes les dynamiques santé aux alentours comme l'espace de sports, les différentes facultés de médecine ainsi que le tertiaire et les activités en lien avec le domaine de la santé. Le campus santé augmenté a pour ambition de créer des connexions entre le CHU et le reste des programmes qui le jouxtent pour permettre un meilleur fonctionnement et une meilleure synergie.

C

ENVIRONNEMENT

C LE SOUS-SOL : UN ENSEMBLE FRAGILE DEVANT COMPOSER ENTRE RISQUES ET PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU

1 UN SOL FERTILE, UN SOUS-SOL UTILE : UN SOCLE TERRITORIAL CALCAIRE QUI POSE SES CONTRAINTES

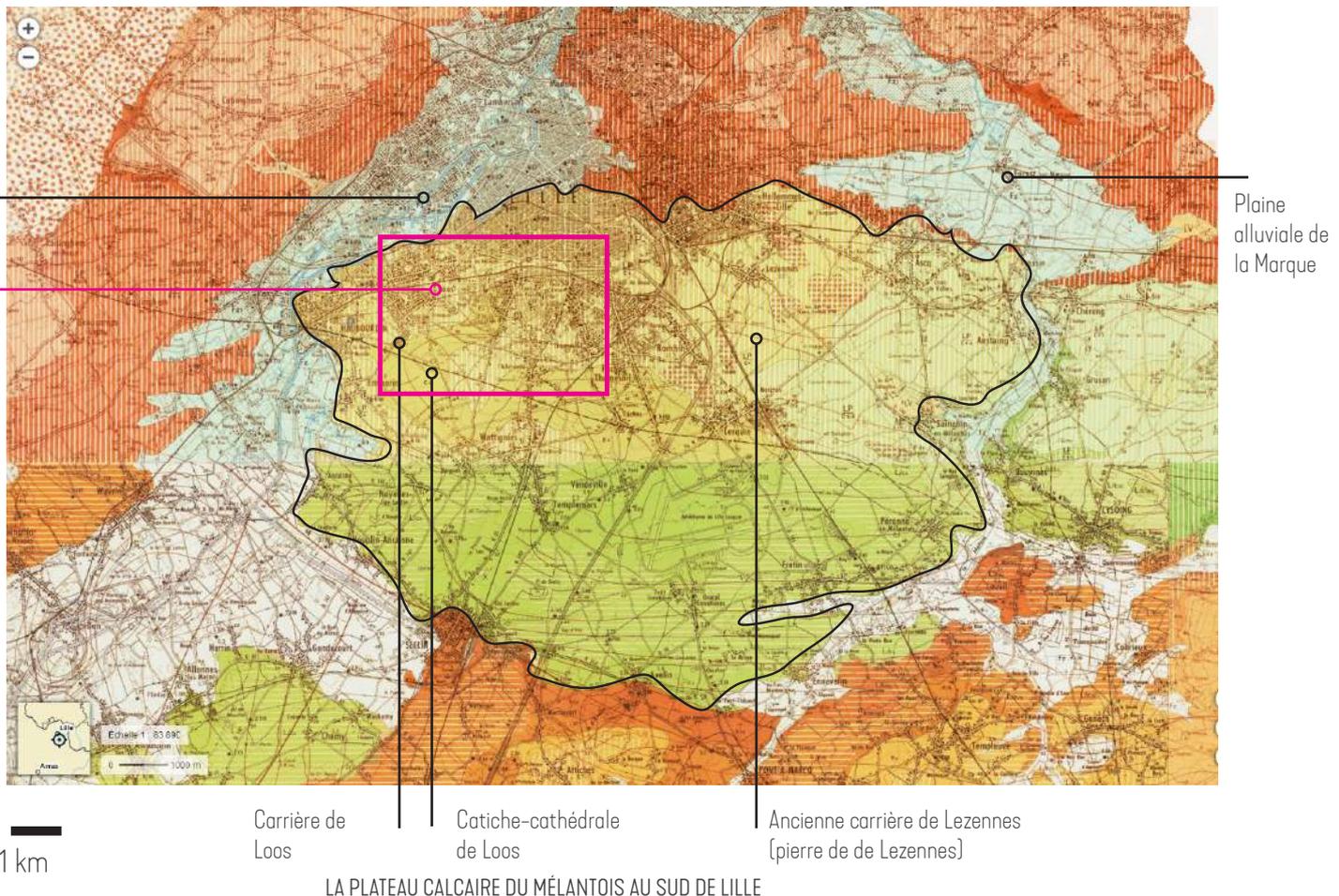
Le secteur d'étude prend place au sein d'une géographie bien particulière : le plateau du Mélantois.

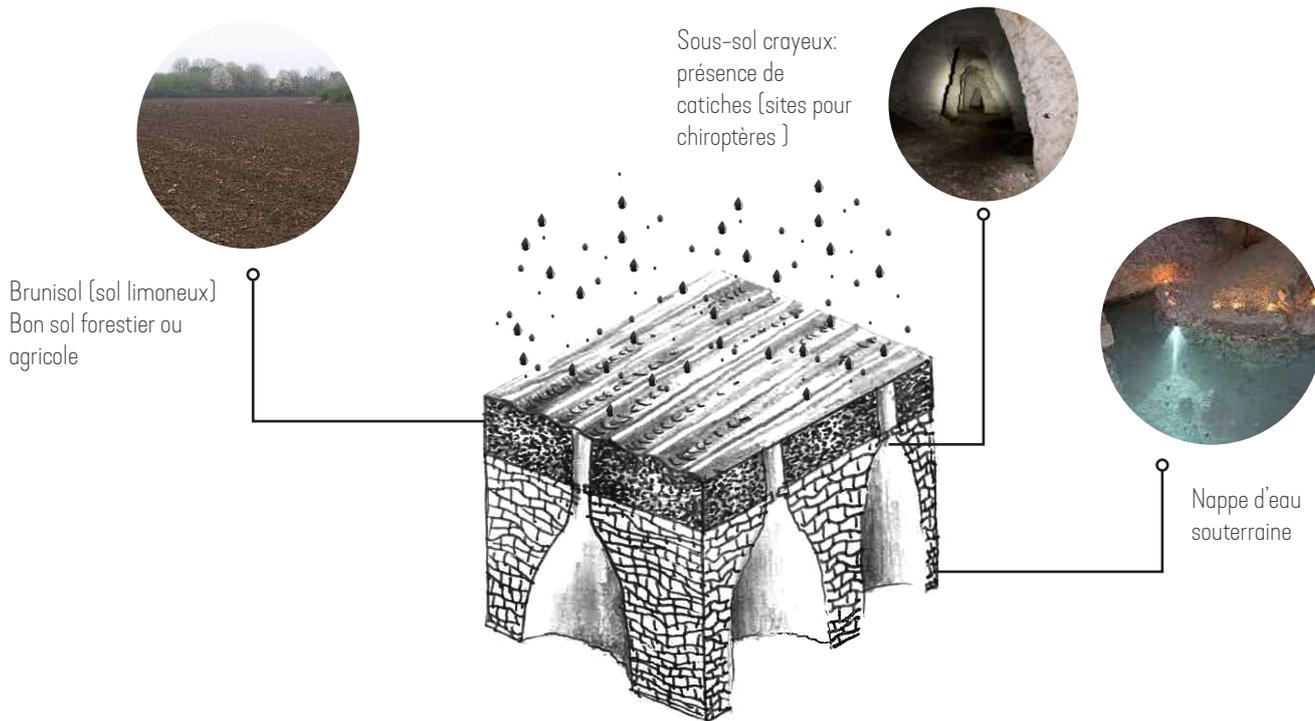
Celui-ci-a plusieurs caractéristiques telles que :

- la présence de carrières (catiches),
- la présence de nappe souterraine servant à alimenter la métropole en eau potable,
- un sol très fertile adapté aux grandes cultures céréalières.

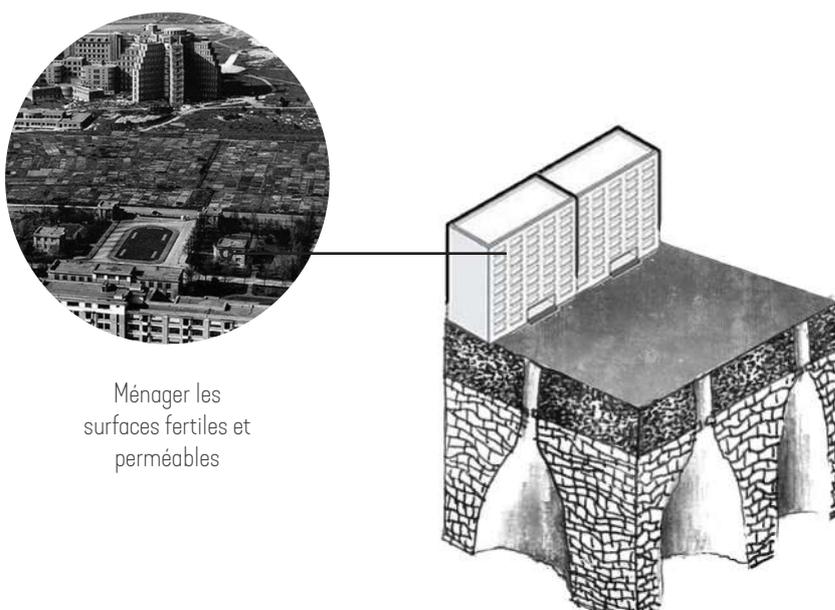
L'ensemble de ces facteurs cumulés engendre des contraintes et des opportunités en terme d'aménagement.

Globalement la valeur du sol et du sous-sols apparaît comme un enjeu majeur de l'étude.





LA FERTILITÉ DU SOL ET LES PARTICULARITÉ DU SOUS-SOL POSENT DES CONTRAINTES SUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN FUTUR



AU DELÀ DU FONCIER, L'OCCUPATION DU SOLS ET DU SOUS-SOL DEVIENT UN ENJEU MAJEUR DE L'ÉTUDE.

C LE SOUS-SOL : UN ENSEMBLE FRAGILE DEVANT COMPOSER ENTRE RISQUES ET PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU

2 LES CHAMPS CAPTANTS DE LA NAPPE DE CRAIE, UNE RESSOURCE EN EAU IRREMPLAÇABLE POUR LA MÉTROPOLE LILLOISE...

L'alimentation de près de 40% des besoins en eau potable de la métropole s'effectue par une trentaine de forages au sud de Lille. Ils s'approvisionnent dans la nappe de craie souterraine formant les champs captants. Ressource en eau irremplaçable, les différents captages font état de forts enjeux de protection faisant ainsi l'objet de différents périmètres réglementaires institués par le biais :

- d'une Déclaration d'Utilité Publique en 1992,
- d'un Projet d'Intérêt Général en 2007.

Suite au Grenelle de l'Environnement, la démarche « Captage Grenelle » de 2013 instaure une aire d'alimentation de captages (AAC). Sur cette superficie, toute goutte d'eau tombée au sol est susceptible d'alimenter le captage soit par infiltration ou soit par ruissellement.

Ainsi, les prescriptions réglementaires de la DUP et du PIG, valant servitudes d'utilité publique, voient s'ajouter depuis l'approbation du PLU2 de la MEL de nouvelles règles tenant compte de l'AAC où les principes phares sont les suivants :

- L'innocuité à la nappe,
- La non atteinte quantitative et qualitative à la nappe,
- La préservation de la ressource en eau, la protection des captages et de l'aire d'alimentation de ces captages.

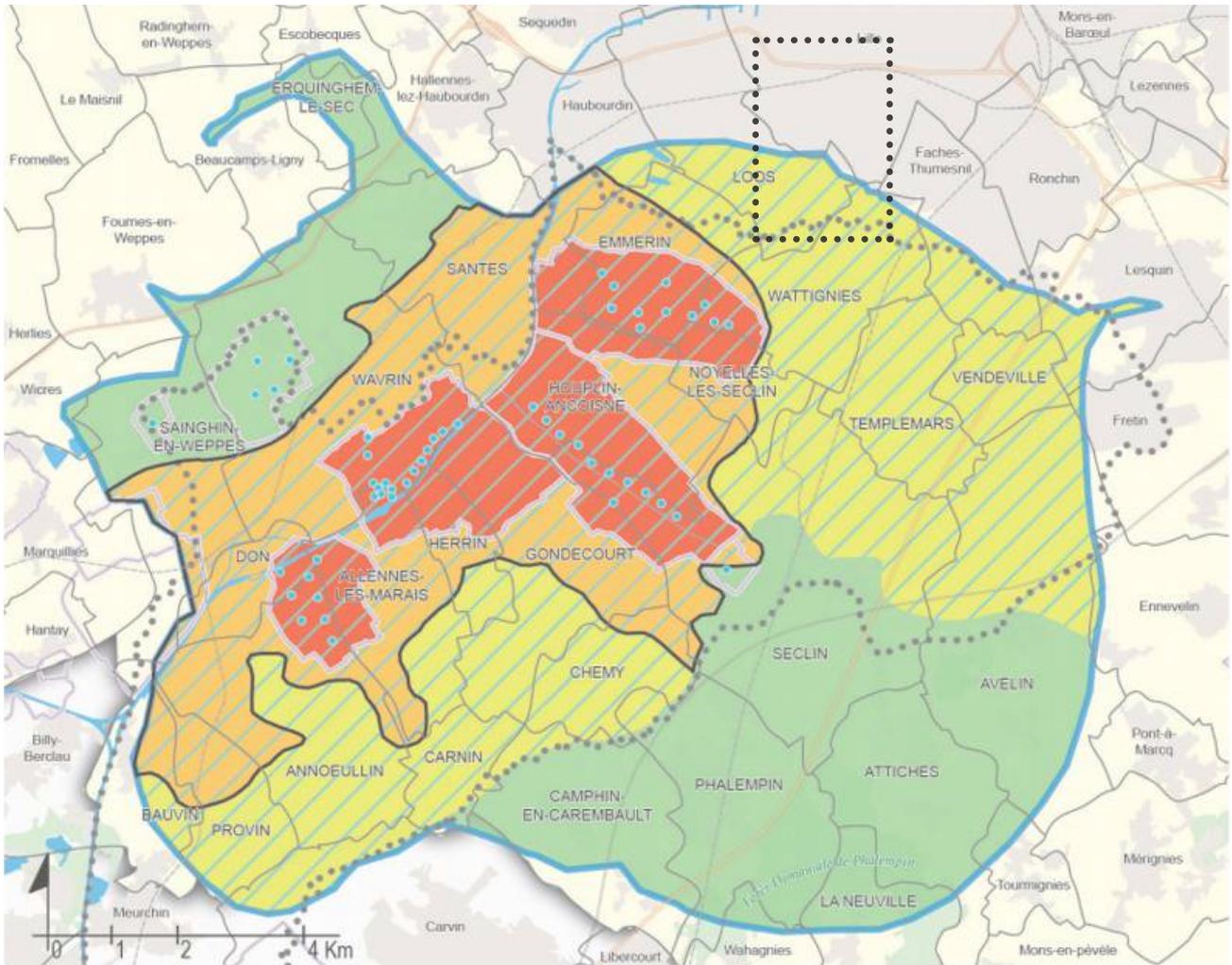
Cela se traduit notamment par :

- La limitation de l'artificialisation du périmètre de l'AAC,
- L'exclusion de toutes nouvelles extensions urbaines à l'exception de quelques besoins d'intérêt général bien spécifique,
- Le traitement des activités à risques et des projets de desserte routière.

Les effets du changement climatique et des épisodes de sécheresse renforcent la fragilité de la nappe du fait de sa faible protection géologique et de la proximité de la métropole lilloise. La protection de la ressource en eau devient plus que jamais phare pour l'aménagement du territoire sur le sud métropolitain.

Afin d'accompagner les communes sur ces différents objectifs, les 26 communes de la MEL concernées sont signataires de la Charte du Territoire des Gardiennes de l'Eau de décembre 2019. Elle développe cinq axes stratégiques avec des actions prioritaires :

- Axe 1 : Reconnaître l'eau et l'environnement comme un patrimoine pour demain,
- Axe 2 : Valoriser les activités et les espaces agricoles en synergies avec la ressource en eau et le projet alimentaire
- Axe 3 : Repenser la mobilité pour réduire les risques et créer des liens communs
- Axe 4 : Développer un territoire de l'habiter autrement
- Axe 5 : Adapter le modèle de développement économique et s'inscrire dans les dynamiques d'excellence métropolitaines



LES PÉRIMÈTRES RÉGLEMENTAIRES PROTÉGÉANT LA NAPPE DE CRAIE AU SUD DE LA MÉTROPOLE LILLOISE (CF.ADULM)

C LE SOUS-SOL : UN ENSEMBLE FRAGILE DEVANT COMPOSER ENTRE RISQUES ET PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU

3 ...VENANT CONTRAINDRE LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU SUD DU SECTEUR

Bordé par le Plateau de Féquières à dominante agricole, le secteur d'Eurasanté est en grande majorité impacté par la limite nord de l'AAC et en moindre mesure par la limite du PIG plus au sud. Du point de vue réglementaire, le PLU2 actuel distingue trois niveaux de vulnérabilité de la nappe faisant l'objet de dispositions particulières avec une distinction entre les espaces agricoles et naturels et les espaces déjà urbanisés. Sur ces derniers, le champ des possibles y est relativement limité par l'emprise au sol du bâti et l'aménagement du sous-sol.

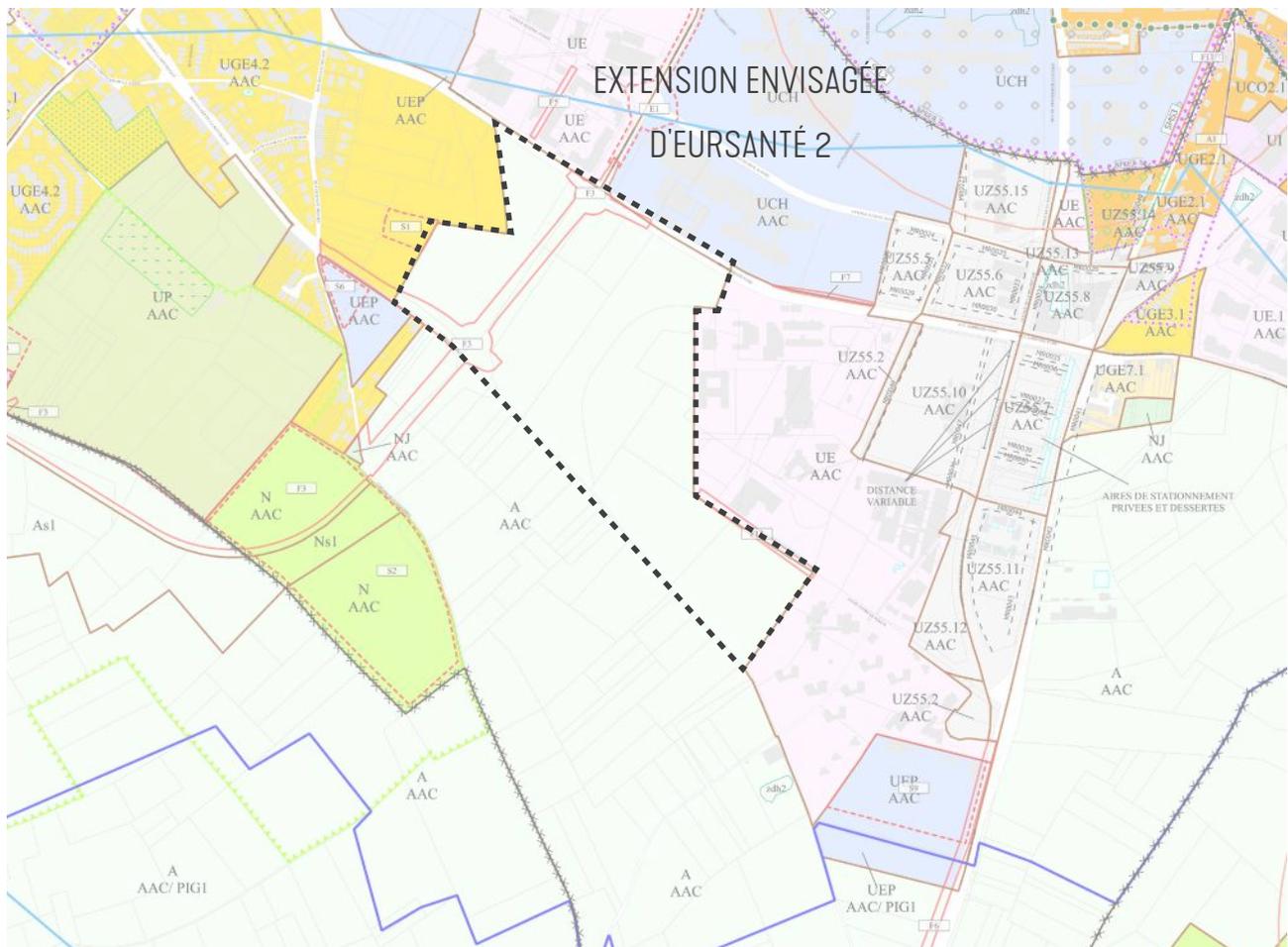
L'arrivée prochaine du PLU3 de la MEL vient réaffirmer ses ambitions

de protection de la ressource en eau où les dispositions règlementaires à venir ambitionnent en secteur AAC de :

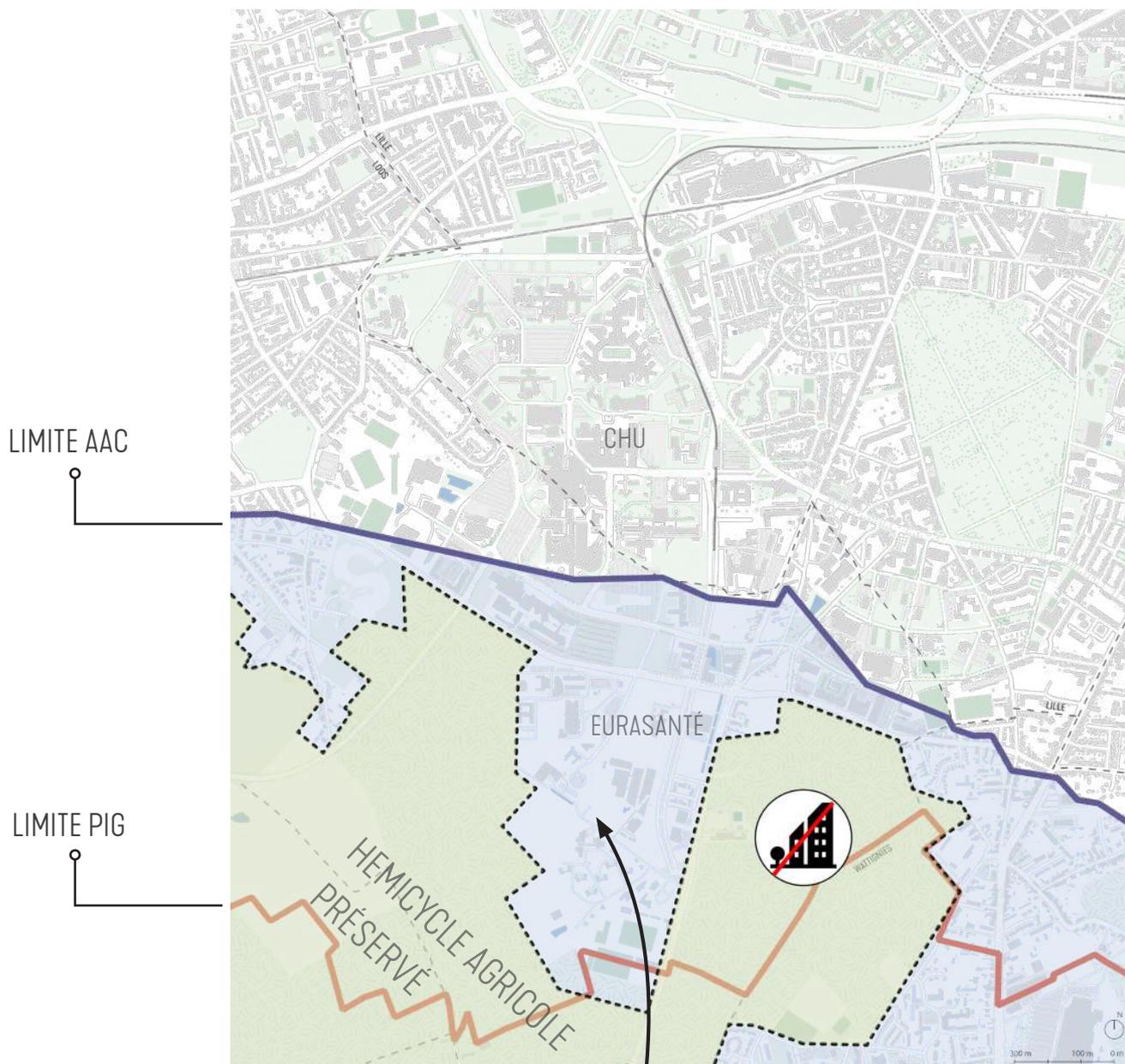
- reconfigurer les seuils de réglementation AAC en passant de 3 à 2 niveaux,
- réaffirmer le principe d'exclusion de toute extension urbaine,
- renforcer le coefficient de pleine terre à la parcelle,
- maximiser l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement à la parcelle.

L'extension d'Eurasanté, inscrite initialement comme site de développement préférentiel du pôle d'excellence, n'apparaît pas dans le zonage du PLU3 en arrêt projet lors du rendu

de la présente phase d'étude. Elle reste actuellement classée en zone agricole.



LE PLAN DE ZONAGE DU PLU3 EN PHASE D'ARRÊT PROJET SUR LE SECTEUR DE LILLE-LOOS (cf.MEL)



**Capacité de densification
à l'unité foncière**



UNE URBANISATION ENCADRÉE SUR LES ESPACES ARTIFICIALISÉS INSCRITS DANS L'AIRE D'ALIMENTATION DE CAPTAGES

C LE SOUS-SOL : UN ENSEMBLE FRAGILE DEVANT COMPOSER ENTRE RISQUES ET PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU

4 UN VASTE RÉSEAU DE CATICHES GÉNÉRANT UN RISQUE D'EFFONDREMENT

Abritant la nappe alimentant la métropole lilloise, les craies qui en composent les sous-sols sont exploitées dès le XV^{ème} siècle. Un nouveau mode d'exploitation réalisé en bouteille ou en catiche fait son apparition au XVIII^{ème} siècle prenant la forme d'un puits débouchant sur une carrière d'une quinzaine de mètres de profondeur. Une fois évidé, le processus est répété jusqu' à former un véritable réseau de cathédrales de pierre souterrain s'étendant parfois sur des dizaines d'hectares. Un patrimoine à révéler au public ?

Ces galeries restent très fragiles du fait des voutes en moellon de craie et de la quantité de vide présents proche de la surface. Elles sont relativement sensibles au processus d'altération des roches pouvant provoquer des affaissements de terrains voire des effondrements. Ce risque connu des services métropolitains et municipaux des 11 communes concernées dispose d'un Plan d'Exposition des Risques (PER) valant Plan de Prévention des Risques mouvement de terrain (PPRm). Ce document

règlementant l'occupation du sol vient se superposer au document d'urbanisme en tant que servitude d'utilité publique. Il délimite un zonage et des prescriptions particulières sur :

- le remblayage des cavités en concertation avec les services compétents en éliminant totalement le risque d'effondrement,
- l'obturation et la consolidation des cheminées des catiches via des dalles en béton armé de dimension suffisante.

Sur le secteur d'étude, le zonage du PER recouvre la quasi-totalité du périmètre d'étude à l'exception de quelques zones blanches sur le secteur d'Eurasanté. Il convient toutefois de rappeler que même si le zonage du PER s'applique sur des secteurs bien particuliers, il n'exclut pas la présence de catiches et incite donc à la vigilance sur la prise en compte du sous-sol dans l'acte d'aménagement.



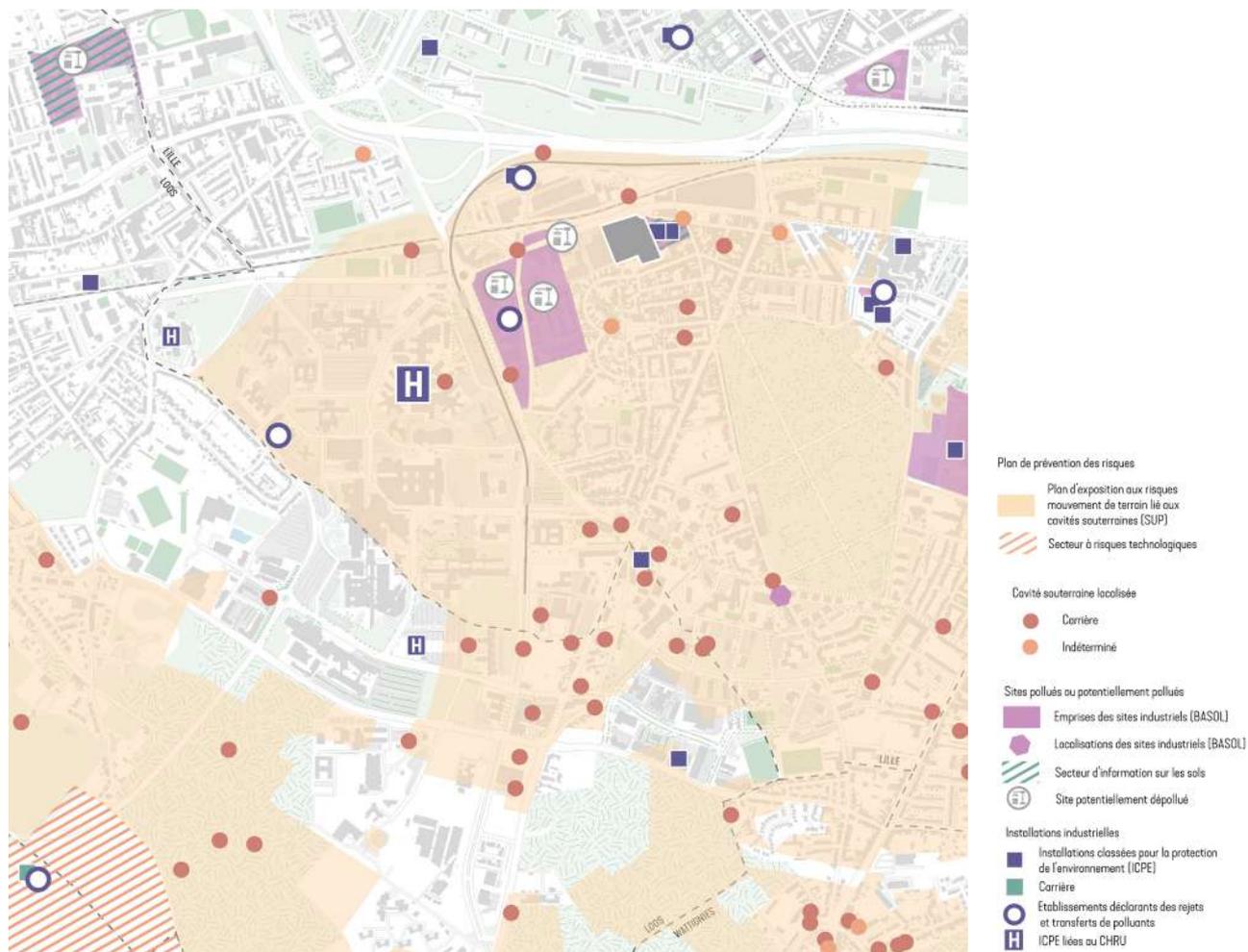
LES CATICHES DU SOUS-SOL METROPOLITAIN, DES CATHÉDRALES DE PIERRE FRAGILES ACCUEILLANT DES POPULATIONS DE CHIROPTÈRES

5 UNE POLLUTION DES SOLS LOCALISÉE

Les différentes bases de données disponibles permettent de mettre en évidence différentes pollutions des sols liées aux anciennes activités industrielles des faubourgs sans être exhaustives. Elles peuvent toutefois influencer sur la programmation des aménagements souhaités lors d'investigations complémentaires. Elles aboutissent à certaines dépollutions relativement coûteuses dans un projet d'aménagement.

Les activités hospitalières (chaufferie, hélicopt,

sites de production de déchets dangereux) recensent des ICPE au régime de déclaration. Elles sont dédiées aux activités les moins polluantes et les moins dangereuses.



CARTE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES SUR LE SECTEUR

C LE SOUS-SOL : UN ENSEMBLE FRAGILE DEVANT COMPOSER ENTRE RISQUES ET PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU

5 UN TERRITOIRE D'EXCELLENCE À (RE)COMPOSER ENTRE INTENSITÉ URBAINE ET POROSITÉ DES SOLS

Les logiques réglementaires de protection des champs captants et de gestion du risque d'effondrement au regard des catiches génèrent des contradictions localisées sur la gestion des eaux pluviales et de ruissellement où :

- l'objectif poursuivi de recharge des nappes souterraines vise à la transparence hydraulique (infiltration à 100% des eaux sur l'unité foncière),
- la gestion du risque d'effondrement

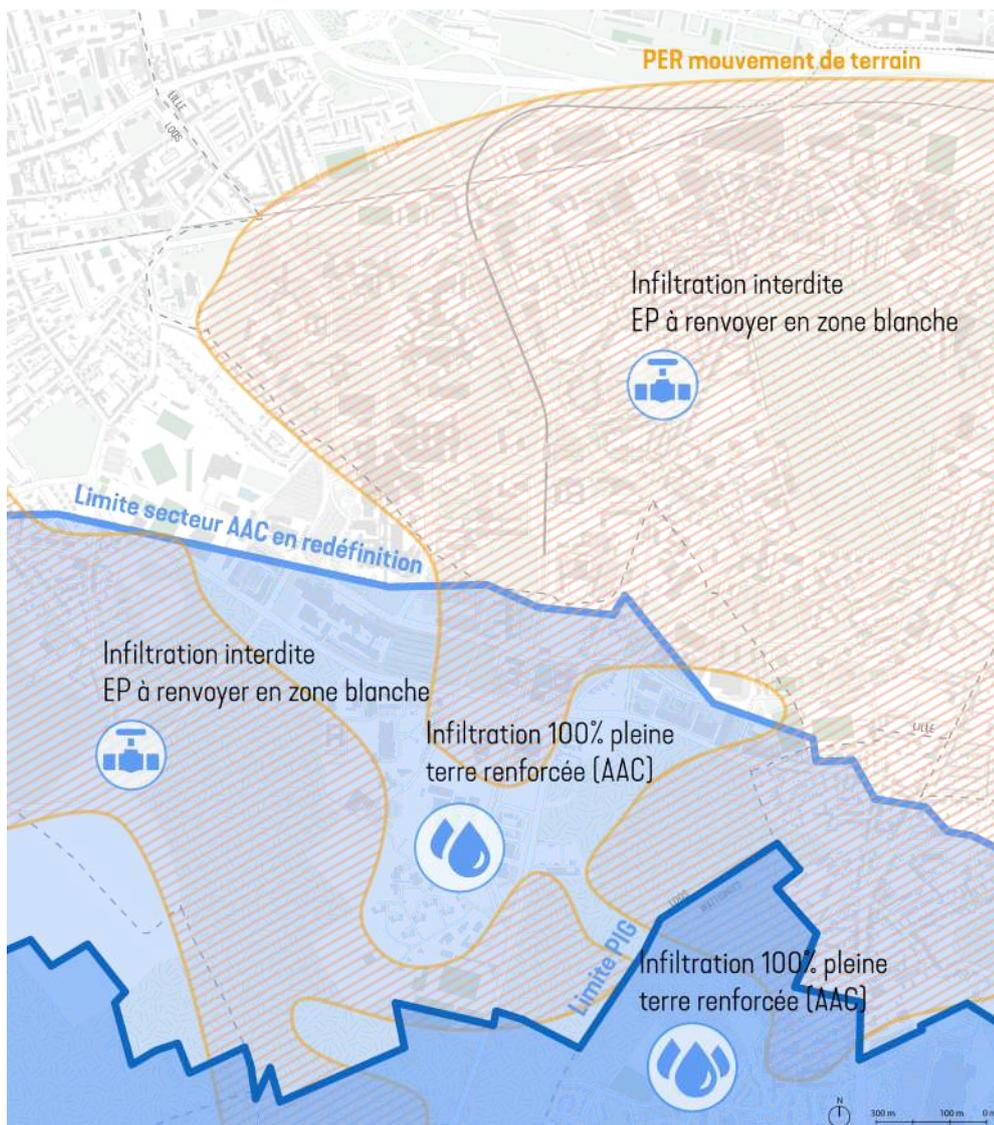
limite l'infiltration des eaux pluviales du bâti en zonage à risque qui doivent être renvoyées vers des secteurs plus favorables à l'infiltration.

Concernant les espaces libres, l'infiltration des eaux pluviales pourrait être permise de manière diffuse et ponctuelle en évitant les effets de concentration.

L'arrivée progressive de l'objectif Zéro Artificialisation Nette et les objectifs de

préservation du sous-sol interroge les capacités de développement du secteur en espace déjà artificialisé au regard :

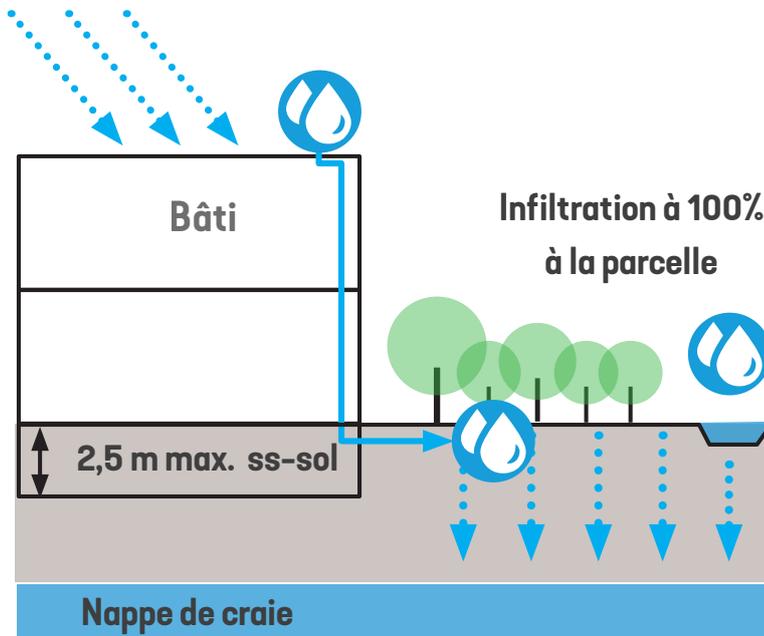
- de la définition d'un coefficient de densité minimal dans le PLU3,
- du plan des hauteurs (particulièrement encadré sur le secteur d'Eurasanté),
- de l'exploitation du sous-sol,
- de la mixité fonctionnelle du bâti.



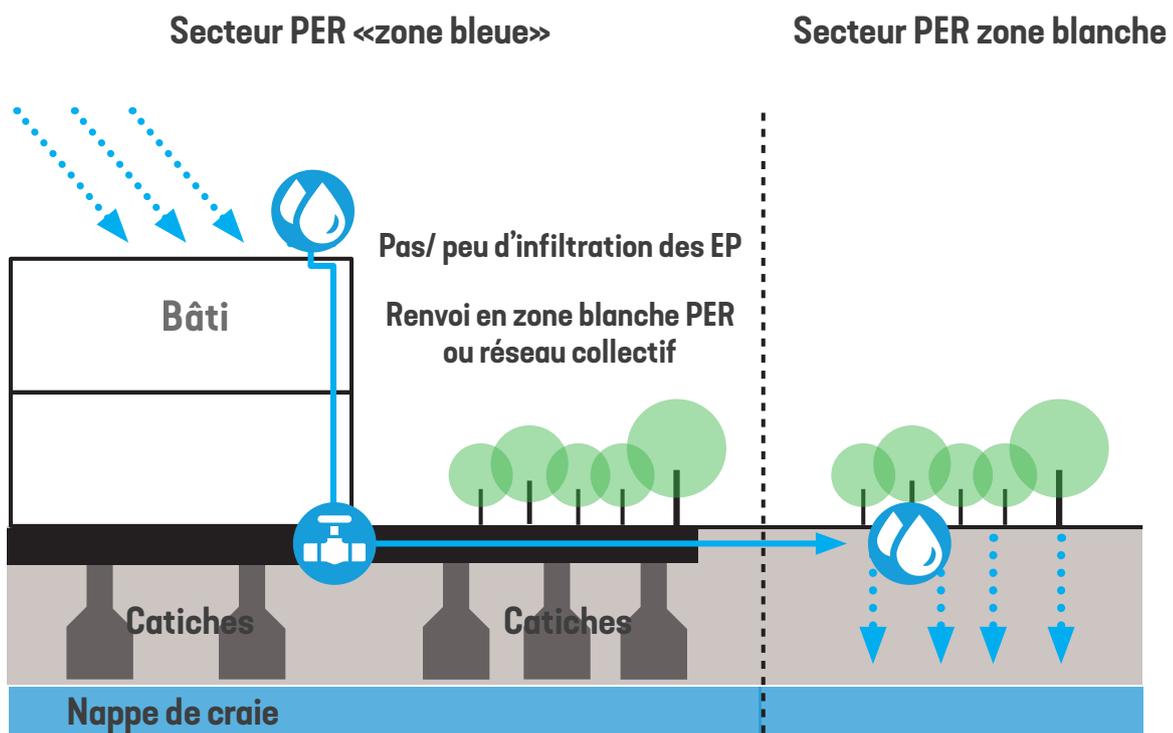
LA SUPERPOSITION DES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES LIÉES AUX CHAMPS CAPTANTS ET AU RISQUE D'EFFONDREMENT

QUELLE MARGE DE MANOEUVRE AU VU DES RÉGLEMENTATIONS EN VIGUEUR DANS UN SOUCI DE PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU NOTAMMENT ?

LA GESTION DES EAUX PLUVIALES ET DE RUISSELLEMENT EN AAC



LA GESTION DES EAUX PLUVIALES ET DE RUISSELLEMENT EN SECTEUR PER



C UNE BIODIVERSITÉ À METTRE EN SCÈNE AVEC LE GRAND PAYSAGE

6 UN SITE D'INTERFACE ENTRE DE GRANDS RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ ET LA CHAÎNE DE PARCS AGRICOLES

Site de transition, le secteur du CHU-Eurasanté se partage au nord entre le cœur métropolitain lillois dense et le périurbain du plateau du Mélantois constitué d'une série de chambres agricoles : les Gardiennes de l'Eau (comprenant le plateau de Fléquières) et la plaine des Périseaux. A l'échelle métropolitaine, ces chambres dénommées hémicycles dessinent une couronne en lisière de la métropole.

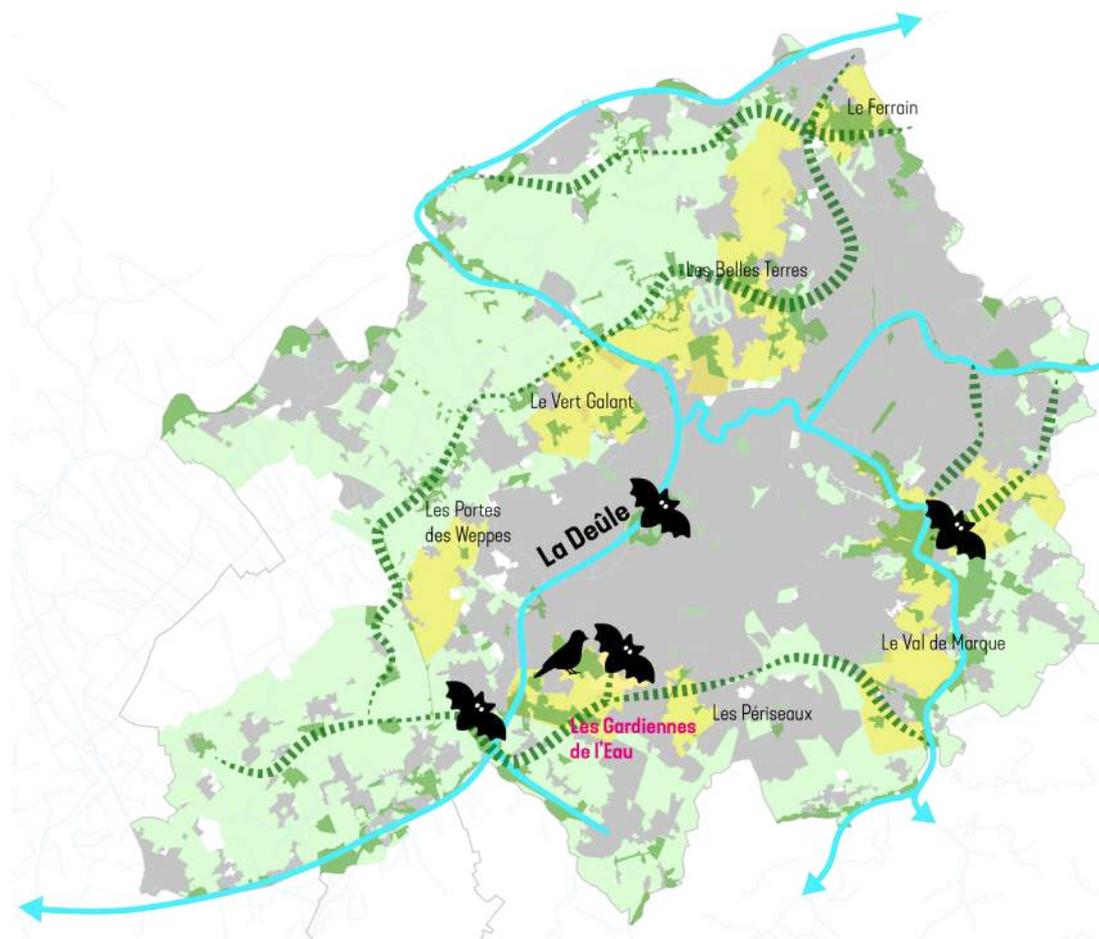
Cette imbrication d'espaces agricoles et naturels constitue une richesse paysagère et écologique à préserver avec pour objectif affiché dans le PLU2 de la MEL « de permettre la cohabitation des nouveaux usages (aménités, déplacements doux), avec l'usage agricole » (cf. OAP Thématique Hémicycle, PLU2).

Cette ambition se concrétise par des projets de parcs agricoles à l'image de celui des Périseaux jouxtant le Plateau de Fléquières. Une boucle de promenade de 6 kilomètres, un verger et un étang nouvellement créés souhaitent concilier agriculture et loisirs sur un espace de plus de 250 hectares. En tirant vers la Deûle, cette

chaîne de parcs vient rallier ceux de Loos, de la Canteraine et du Jardin Mosaïc jusqu'à l'Espace de nature de Santes.

Ces espaces périphériques constituent un cordon de biodiversité métropolitain qui reste toutefois fortement découpé par les infrastructures de communication et l'urbanisation. La proximité de la Deûle, structurante pour la trame bleue du territoire, vient mettre en lien des réservoirs de biodiversité propices à l'accueil de chiroptères (catiches, Citadelle de Lille, Parc du Héron).

La démarche en cours de création d'un périmètre de protection des espaces agricoles et naturels (PEANP) sur les champs captants conforte les enjeux de préservation et de valorisation des hémicycles sud.



TRAME ÉCOPAYSAGÈRE À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

7 DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES À RÉVÉLER DU NORD AU SUD

Le site constitue une véritable porte périurbaine entre les continuités écologiques à affirmer entre les hémicycles des Périseaux et des Gardiennes de l'Eau avec le parc de la Deûle et le plateau de Fléquièrre. Ces espaces rassemblent un certain nombre de réservoirs de biodiversité avec :

- sur le Plateau de Fléquièrres, des gîtes à chiroptères via l'entrée de certaines catiches accessibles depuis la surface,
- sur les carrières d'Haubourdin des espèces reptiles et une avifaune remarquables avec des espèces protégées .

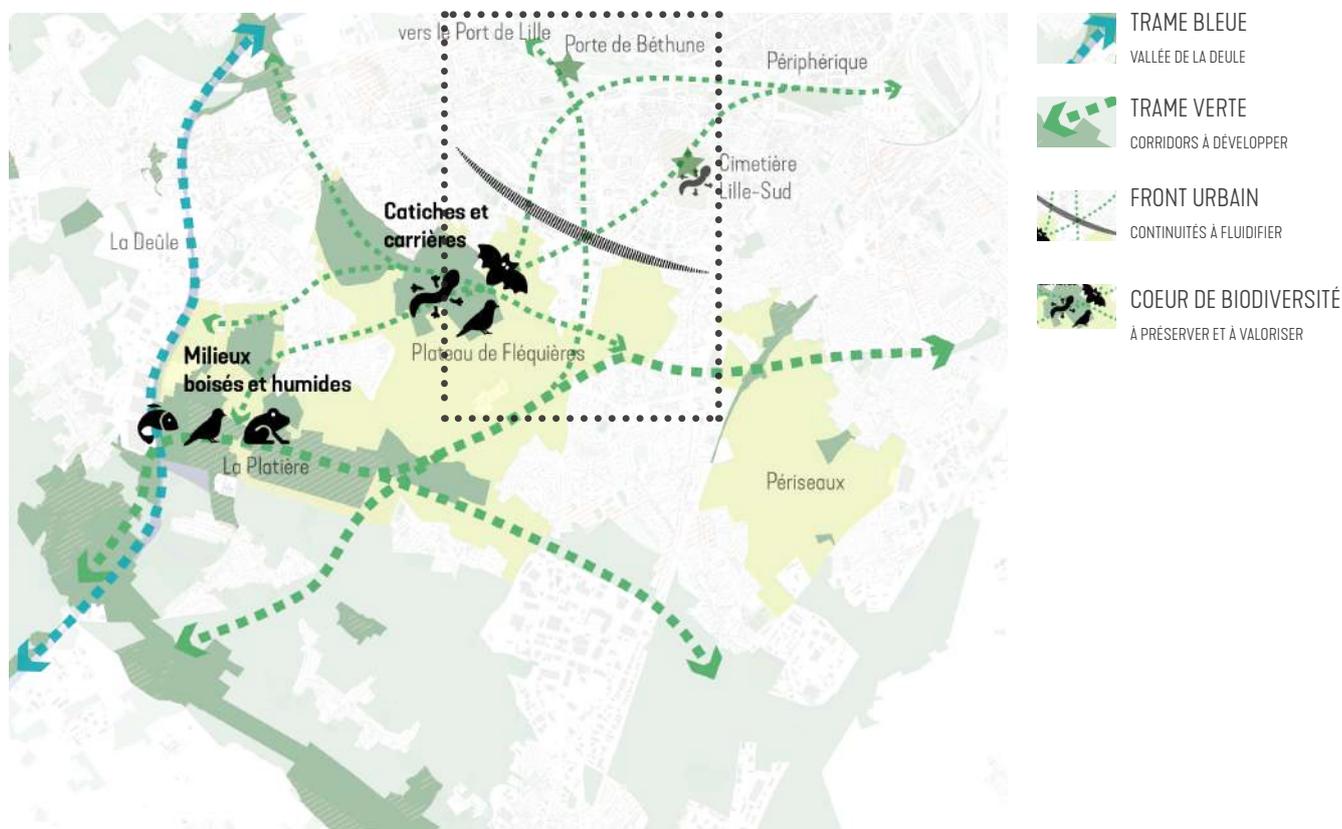
Les mutations de ces espaces anthropiques interrogent le maintien de la biodiversité en place aussi bien sur l'ouverture de certaines catiches que sur le devenir de la carrière d'Haubourdin amenée à cesser son exploitation à moyen-long terme. La renaturation de ces espaces pourrait, dans certaines conditions, contrevenir au maintien de l'avifaune observée.

Ces cœurs de biodiversité sont relativement fragmentés par les cultures agricoles et réinterrogent le potentiel de déploiement de continuités secondaires permettant de les mailler à partir des différents itinéraires de découverte.

La MEL ambitionne d'améliorer les connexions entre le Parc de la Deûle et les Périseaux en retravaillant un axe central irriguant les communes de Wattignies, Templemars, Noyelles-Seclin, Emmerin et Houplin Ancoisne. Les points d'accroches identifiés se structurent d'est en ouest et viennent timidement retrouver des accroches nord-sud vers le secteur du CHU depuis le hameau de Fléquièrres. Ces accroches à déployer doivent également trouver des continuités vers le cœur métropolitain et est. Elles apparaissent plus finement :

- à l'est, depuis les espaces verts relictuels des franges du CHU en direction du Port de Lille via la porte de Béthune,
- à l'ouest vers le périphérique via le cimetière de Lille-Sud, le Grand Sud et le jardin des Plantes.

Ces continuités sont toutefois bien plus fragmentées qu'en secteur périurbain et demandent à explorer plus finement le champ des possibles sans oublier de composer avec les champs captants et les autres projets en cours (espaces naturels relais, plan paysage, PEANP...).



TRAME ÉCOPAYSAGÈRE À L'ÉCHELLE DES PLATEAUX AGRICOLES ET DE LA VALLÉE DE LA DEÛLE

C UNE BIODIVERSITÉ À METTRE EN SCÈNE AVEC LE GRAND PAYSAGE

8 UNE ARTIFICIALISATION GÉNÉRATRICE D'ÎLOTS DE CHALEUR URBAIN CONCENTRÉS SUR LES ESPACES DU CHU

Bien que les morphologies urbaines et l'occupation du sol diffèrent selon les secteurs, l'ampleur du site du CHU constitue un espace artificialisé au ¼ où près de 30% des espaces publics sont exclusivement dédiés aux circulations et 40% au bâti.

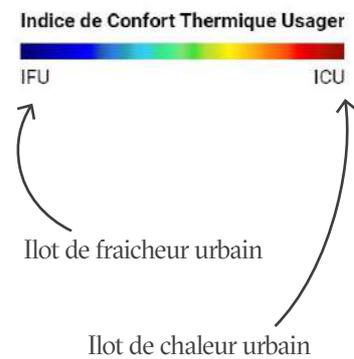
Les espaces de circulations où viennent se mêler différents types d'usagers sont particulièrement exposés à la formation d'îlots de chaleur urbains (ICU). La consommation énergétique et les rejets liés aux besoins de climatisation et de réfrigération peuvent amplifier cette formation en période de fortes chaleurs. L'on remarque aussi d'autres

quartiers potentiellement concernés par le phénomène notamment celui de Lillienium et de la Cité des Fleurs.

La redéfinition progressive des espaces de circulation et de stationnement constitue un premier levier de réponse à la lutte contre les ICU de par la libération de foncier. Cette démarche est déjà encouragée par le Schéma Directeur Immobilier du CHU sur les parcs de stationnement.

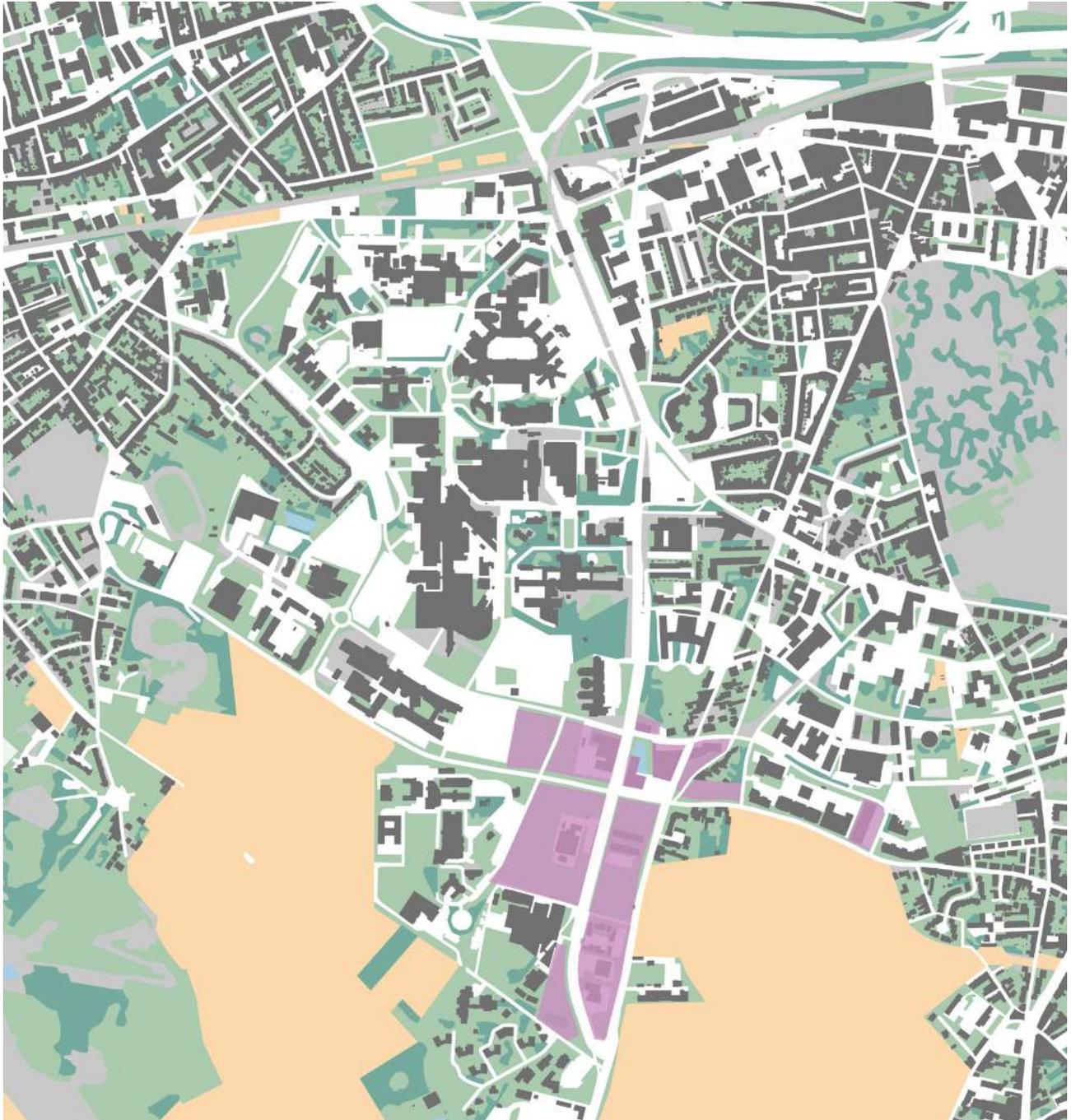
La sanctuarisation des espaces agricoles et naturels entraînant une pression foncière sur les espaces déjà artificialisés met plus que jamais en exergue la nécessité

de pouvoir retrouver des espaces végétalisés de proximité participant à la régulation thermique du territoire. Ils contribuent pleinement au bien-être, à la qualité de l'air, l'infiltration des eaux pluviales au regard des enjeux, la valorisation patrimoniale et à terme des puits carbonés intéressants. Toutefois, les aménagements qui pourront trouver réponses sur ces espaces posent de nouvelles interrogations sur les apports écosystémiques, le rôle du chemin de l'eau, les effets de concurrence d'usage et aussi le choix des espèces végétales : quelle efficacité et quelle pérennité pour aujourd'hui comme pour demain ?



L'INDICE DE CONFORT THERMIQUE SUR LE SECTEUR

L'OCCUPATION DU SOL DU SECTEUR



Légende:

Couvert du sol :

	Bâtie		Arborée
	Non bâtie		Enherbée / prairie
	Minérale		Agricole
			Plans d'eau

Commercialisation de lots du Parc Eurasanté:

	En cours de commercialisation ou vendus
---	---

Données: OCS2D-GéoFrance-2016 mises à jour par Verdi-Conseil-Nord-de-France-2022



300 m 100 m 0 m

C UNE BIODIVERSITÉ À METTRE EN SCÈNE AVEC LE GRAND PAYSAGE

9 UNE NATURE EN VILLE À AMPLIFIER DEPUIS LES CŒURS DE NATURE EXISTANTS

Relativement artificialisé, le site d'étude retrouve quelques pièces vertes formant deux arcs de fraîcheurs majoritairement constitués d'espaces arborés ou enherbés avec :

- Un premier arc de fraîcheur à l'est depuis le complexe sportif de Loos jusqu'au périphérique du complexe sportif aux jardins familiaux de derrière la halte ferroviaire,
- Un deuxième arc de fraîcheur à l'accroche de la Sapinière, des espaces libres du parc Eurasanté ou encore des jardins de la Faculté de Pharmacie.

Les espaces verts centraux plus ou moins accessibles concentrent des éléments de patrimoine végétal remarquable associés à quelques démarches et aménagements cherchant à valoriser la nature en ville :

- la présence discrète d'un arboretum et de jardins partagés sur le site de la Faculté de Pharmacie,
- la Sapinière et ses boisements constitués sur sa partie Est de conifères favorables à l'hibernation de plusieurs espèces de chauve-souris.

Sur la frange ouest, quelques

aménagements cherchent également à valoriser une biodiversité locale avec des ruches mellifères à Loos ou des prairies de fauche tardive sur de potentielles réserves foncières.

A l'est, le cimetière du Sud constitue également un espace vert propice à l'accueil d'une petite faune et d'un espace vert de proximité. Les connexions vertes sont moins franches mais viennent rallier le périphérique via le pôle d'équipement du Grand Sud.



CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES À L'ÉCHELLE DU SECTEUR



UN POTENTIEL PAYSAGER ET ÉCOLOGIQUE DÉJÀ PRÉSENT

C DES NUISANCES À CONFRONTER AUX ENJEUX DE TRANSITIONS CLIMATIQUES ET ÉNERGÉTIQUES DU TERRITOIRE

10 DES POLLUTIONS VARIÉES S'INTENSIFIENT AVEC LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La configuration et le positionnement du site du CHU-Eurasanté multiplie coupures urbaines et nuisances. Les données de la MEL disponibles sur le bruit urbain révèlent des seuils élevés de concentration de bruit aux abords de la périphérie sans compter la présence de l'héliport au sud du CHU. Les quelques zones de silence qui se concentrent sur les espaces piétonnés centraux du CHU et des espaces agricoles restent à relativiser sans compter l'arrivée de la LINO qui de par son parti d'aménagement souhaite limiter tant que possible ses impacts sonores et paysagers.

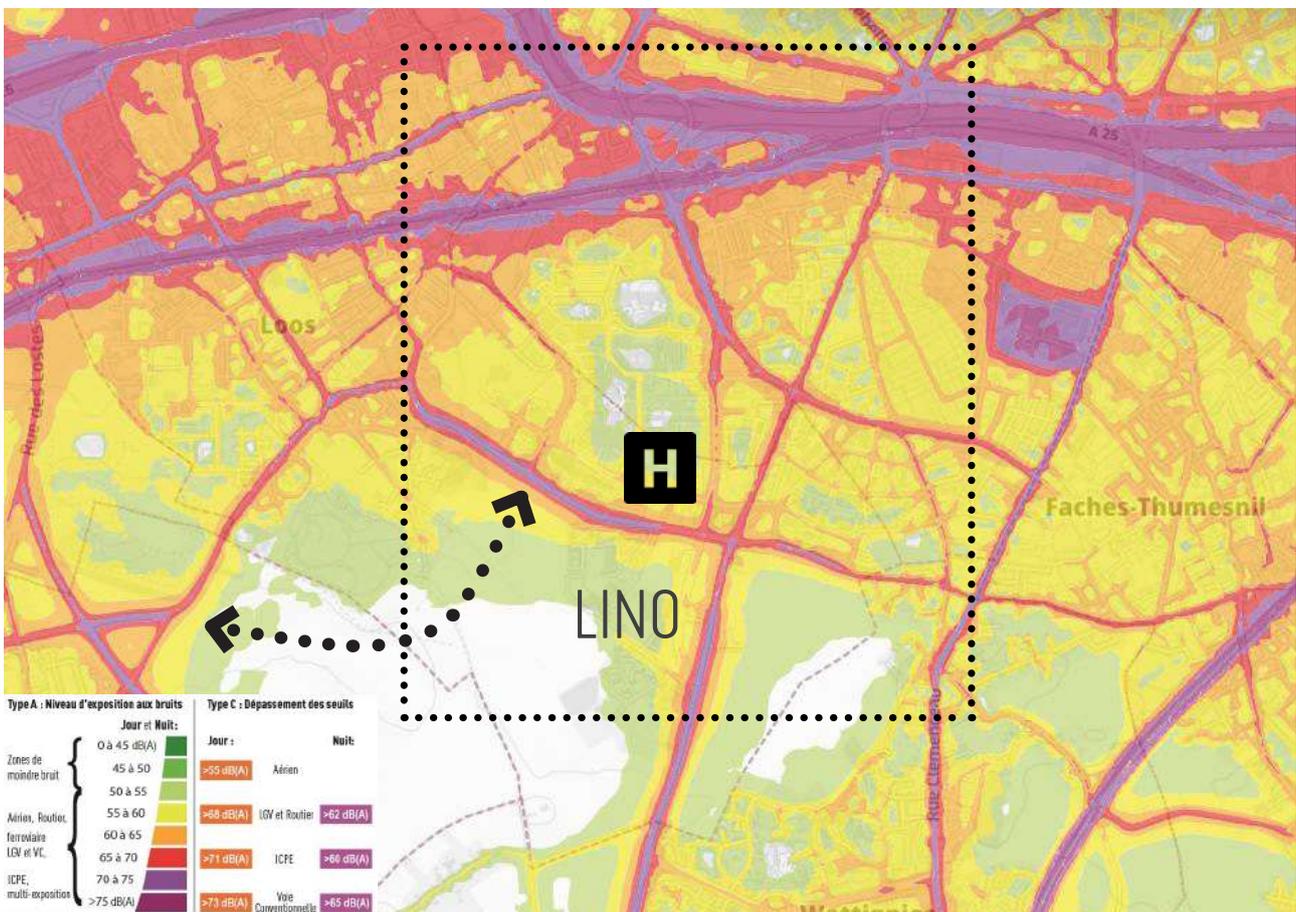
Le trafic urbain généré par les différents axes est également générateur d'une pollution de l'air ou une grande partie du secteur du CHU se trouve dans des seuils dépassant celui défini par l'OMS notamment pour les PM10.

La feuille de route 2030-2050 portée par le Plan Climat Air Energie Territorial de la MEL définit un certain nombre d'objectifs liés à la réduction des émissions de polluants atmosphériques. Elle vient les détailler par un certain nombre de grands projets portés par la MEL sur

les mobilités :

- la mise en œuvre du SDIT,
- la Zone à Faible Emission (ZFE),
- la réduction des émissions d'oxydes d'azote, de particules fines, de composés organiques volatiles.

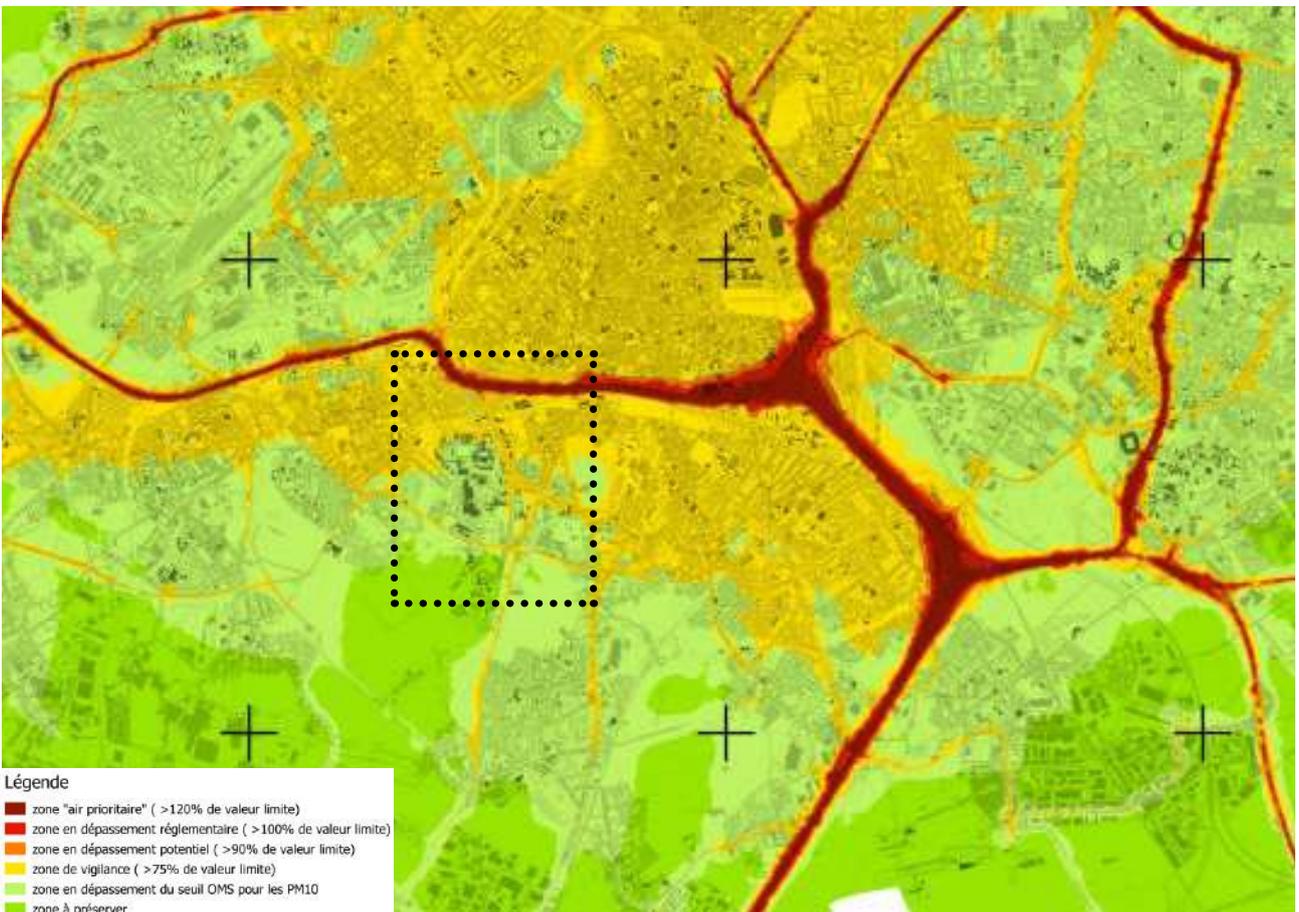
Ces objectifs qui s'inscrivent sur le temps réinterrogent le rééquilibrage des parts modales de déplacement sur le secteur et le développement des alternatives aux transports motorisés et individuels.



UN SECTEUR SOUMIS A DES NUISANCES SONORES ROUTIÈRES ET AÉRIENNES (CF MEL 2019)



UNE CONCENTRATION DES FLUX EN PORTE NORD DU SECTEUR INTENSIFIANT LES NUISANCES ROUTIÈRES



LE CAMPUS SANTÉ EN ZONE DE VIGILANCE POUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE CONCENTRÉE SUR LE PÉRIPHÉRIQUE (CF VILLE DE LILLE MEL)

C DES NUISANCES À CONFRONTER AUX ENJEUX DE TRANSITIONS CLIMATIQUES ET ÉNERGÉTIQUES DU TERRITOIRE

10 UNE RÉFLEXION GLOBALE À MENER SUR LES BESOINS ÉNERGÉTIQUES DU TERRITOIRE ET SES OUTILS DE GESTION

Les activités hospitalières génèrent une consommation énergétique parmi les plus élevées du sud métropolitain avec le site industriel de Cargill d'Haubourdin.

Des leviers d'utilisation d'énergies renouvelables et de récupération sont en réflexion et à amplifier sur le site notamment :

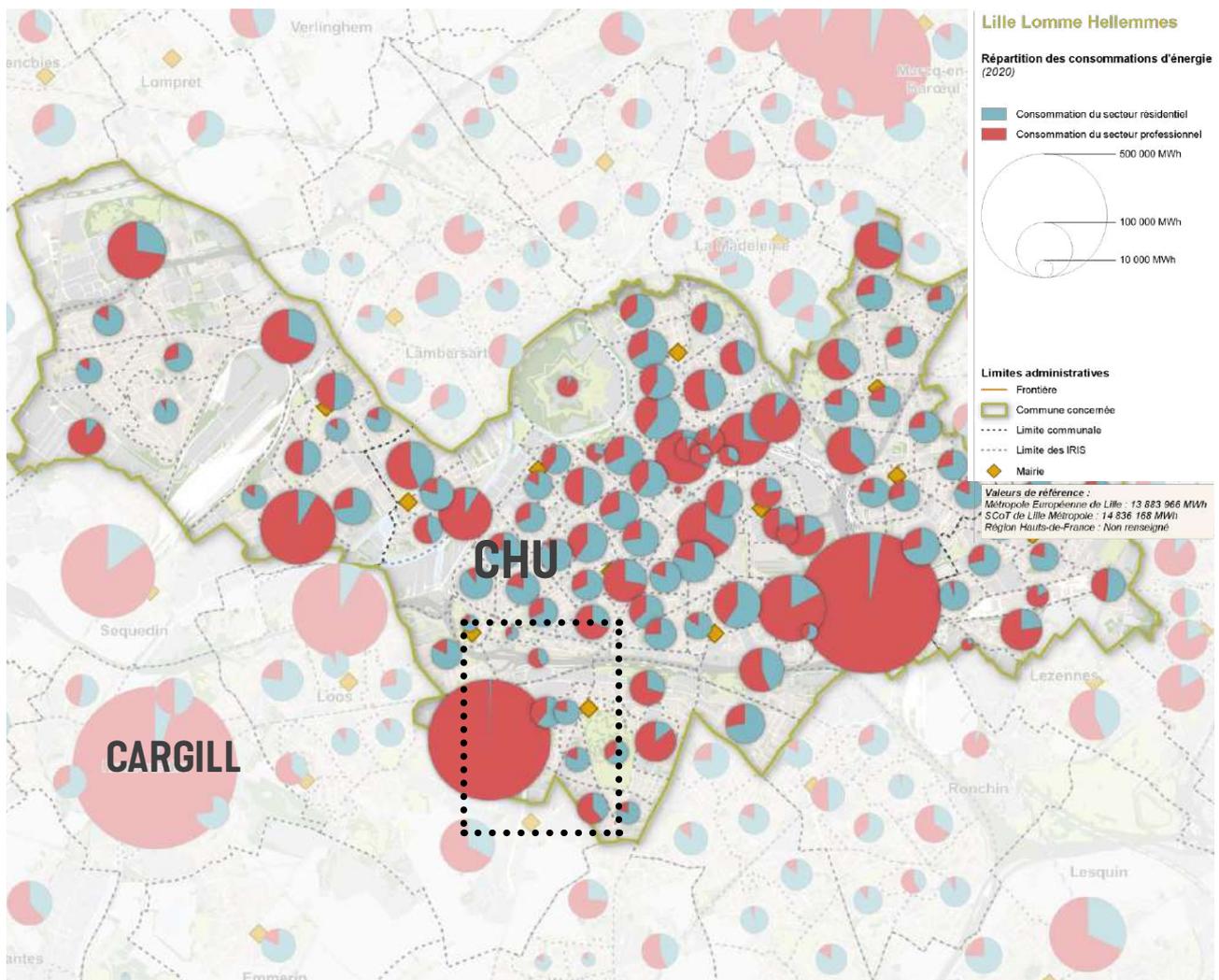
- des réseaux de chaleurs du CHU et d'une mise en lien potentielle avec ceux de Lille, Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Barœul et Roubaix via le centre de

valorisation énergétique des déchets d'Halluin,

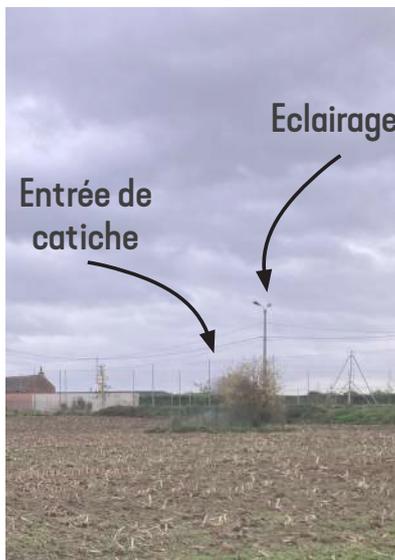
- des superficies de toitures disponibles pour la production d'énergie solaire,
- de la sobriété énergétique en plus de la question de l'éclairage public face aux usages nocturnes qui s'amplifient.

Chaque territoire dispose d'outils et de démarches ambitieuses visant à s'inscrire dans les objectifs affichés de transition énergétique, climatique et écologique. Il s'agira de s'inscrire dans ces logiques

et de les conforter aussi bien sur le bâti que sur l'espace public, mais aussi dans les pratiques de gestion.



LE CHU, UN DES PLUS GROS CONSOMMATEUR ÉNERGÉTIQUE DE LA MEL (cf.ADULM, 2022)



UNE TRAME NOIRE À PROTÉGER DES POLLUTIONS LUMINEUSES



DES SURFACES BÂTIES RELATIVEMENT PLANES POUVANT ÊTRE MOBILISÉES À LA PRODUCTION D'ÉNERGIE

[CF.CADASTRE SOLAIRE MEL]

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- 1. Concilier sobriété foncière et préservation de la ressource en eau au regard des champs captants**
- 2. Réduire les facteurs de risques et de nuisances au regard du changement climatique**
- 3. Valoriser la biodiversité et ses accroches aux grandes continuités du territoire depuis les parcs agricoles**
- 4. Tourner le site vers sa transition énergétique et écologique en tirant parti des dynamiques et des synergies du sud métropolitain**

D

PAYSAGE

D UN PAYSAGE URBAIN ET AGRICOLE QUI A PERDU EN CONTINUITÉ

1 LE DÔME DU MÉLANTOIS : UN RELIEF SIGNIFICATIF AU SUD DE LA MÉTROPOLE CONTRARIÉ À L'ÉCHELLE DU PIÉTON

Entre les vallées de la Deûle et de la Marque, le relief du plateau du mélantois constitue un ensemble géographique cohérent et historiquement agricole.

La dynamique métropolitaine a fortement transformé le plateau qui est devenu le lieu de l'étalement urbain, des grandes infrastructures (autoroutes, TGV) mais aussi des

grands équipements comme le CHU, l'aéroport ou le golf de la MEL.

Cette dynamique a eu pour conséquence une perte des continuités physiques et paysagères entre espace urbain et espace agricole à toutes les échelles.

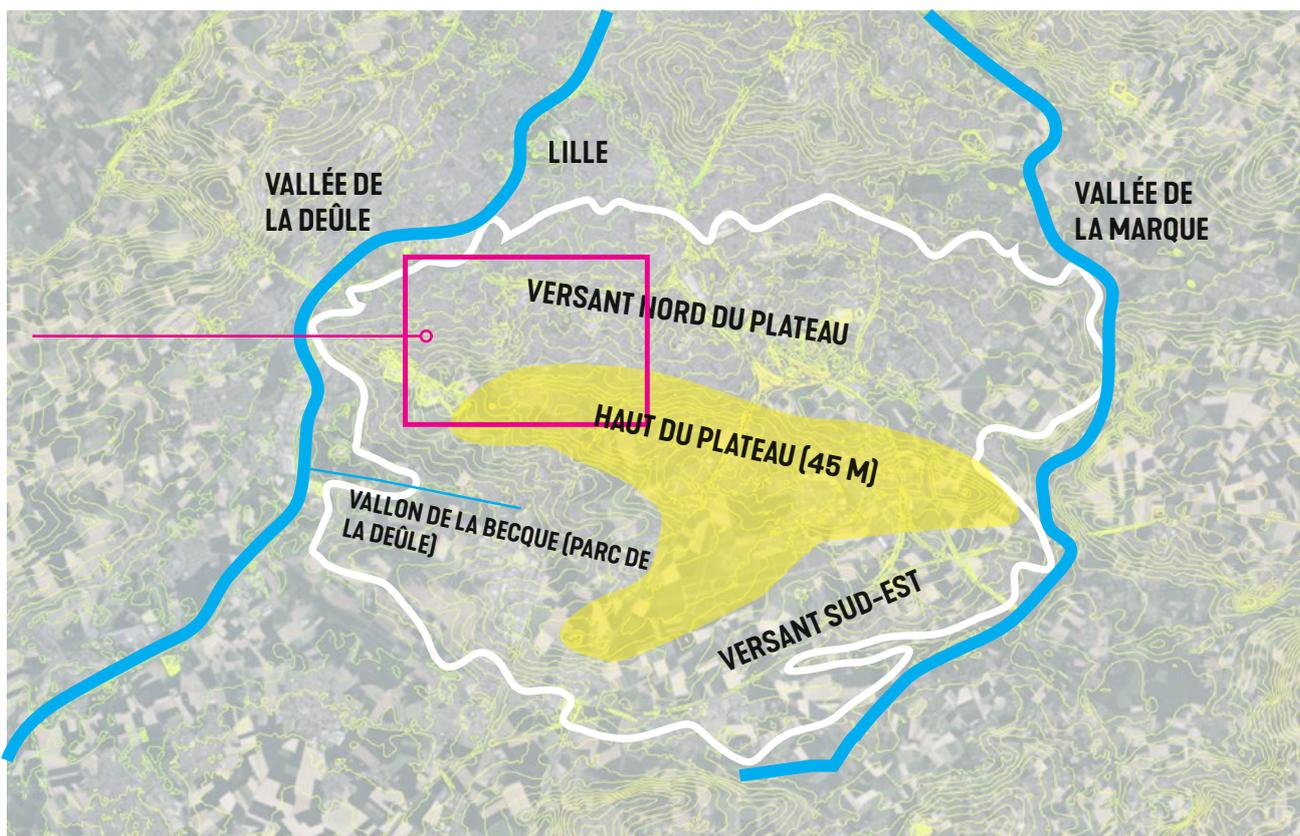
Ainsi, dans le secteur du CHU, les nombreuses infrastructures permettant d'accéder au cœur métropolitains sont

apparus comme autant de ruptures urbaines et paysagères à l'échelle du piéton ou du vélo.

La gestion de la topographie dans une logique purement d'infrastructure à générer de nombreux talus, soutènements, escaliers, tranchés qui deviennent autant d'obstacles pour les usagers.

COMMENT LEVER LES OBSTACLES ET RETROUVER DE LA PERMÉABILITÉ MODES DOUX, FACILITER LES CONNEXIONS ?

SECTEUR D'ÉTUDE



Les hauts du plateau (altitude supérieure à 40 m)

1 KM

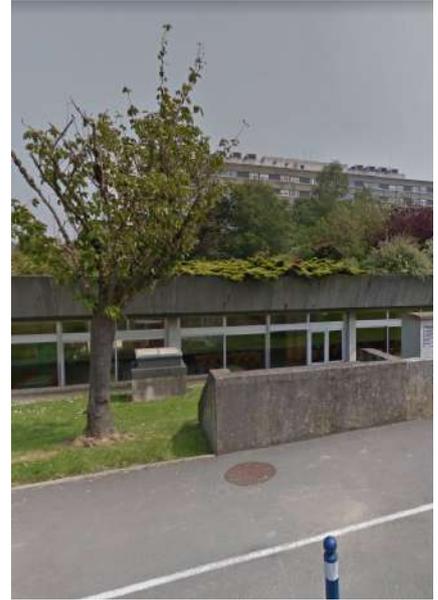
À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE, UN ENSEMBLE GÉOGRAPHIQUE COHÉRENT



SOUTÈNEMENTS

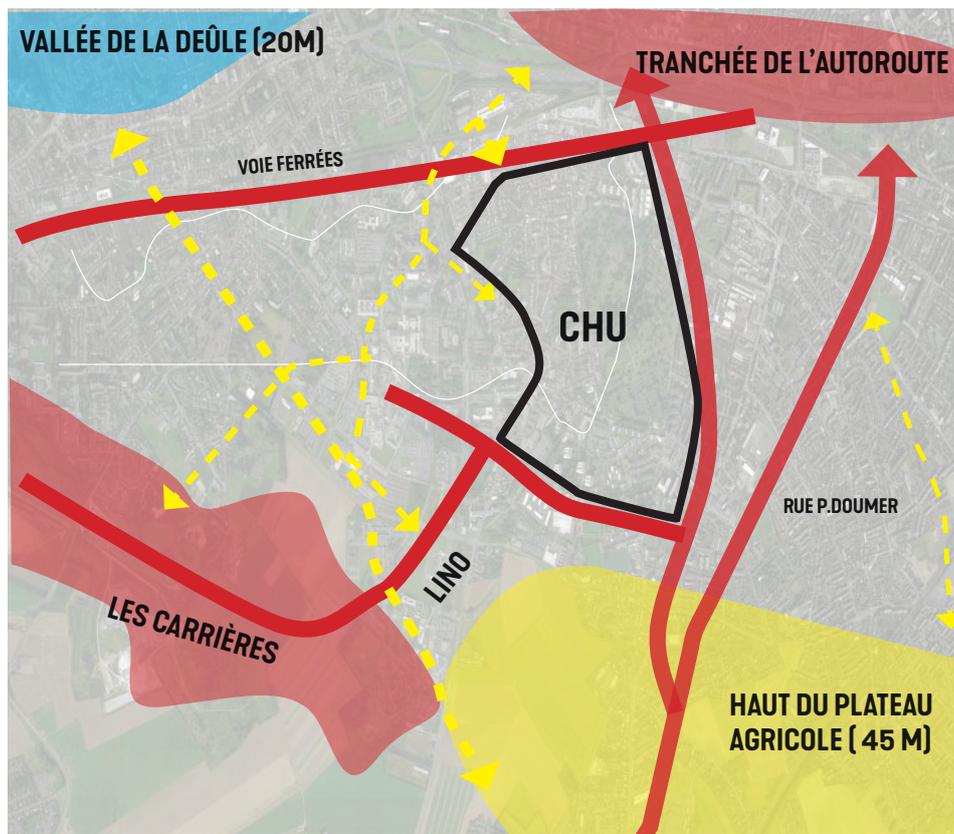


TRANCHÉES



TALUS

À L'EST DU CHU (LOOS): DES CONTINUITÉS ANCIENNES QUI PERDURENT DANS LA TRAME URBAINE ET AGRICOLE, COUPÉS PAR LES INFRASTRUCTURES



À L'OUEST DU CHU: DES LIENS MAJEURS PRÉSERVÉS MAIS OCCUPÉS PAR DES AXES ROUTIERS

- - - - - ➔ Anciens chemins dans la trame urbaine et agricole fortement lié au relief.
- Anciens ou nouveaux axes d'infrastructures structurants pour les véhicules mais formant des limites pour les piétons.

1 KM

AUTOUR DU CHU: UNE GÉOGRAPHIE CONTRARIÉE ET DIFFICILEMENT TRAVERSABLE POUR LES MODES DOUX

UN PAYSAGE URBAIN ET AGRICOLE QUI A PERDU EN CONTINUITÉ

2 DES CONNEXIONS DOUCES À INSTALLER ENTRE LE GRAND PAYSAGE DU MÉLANTOIS ET DE LA VALLÉE DE LA DEÛLE

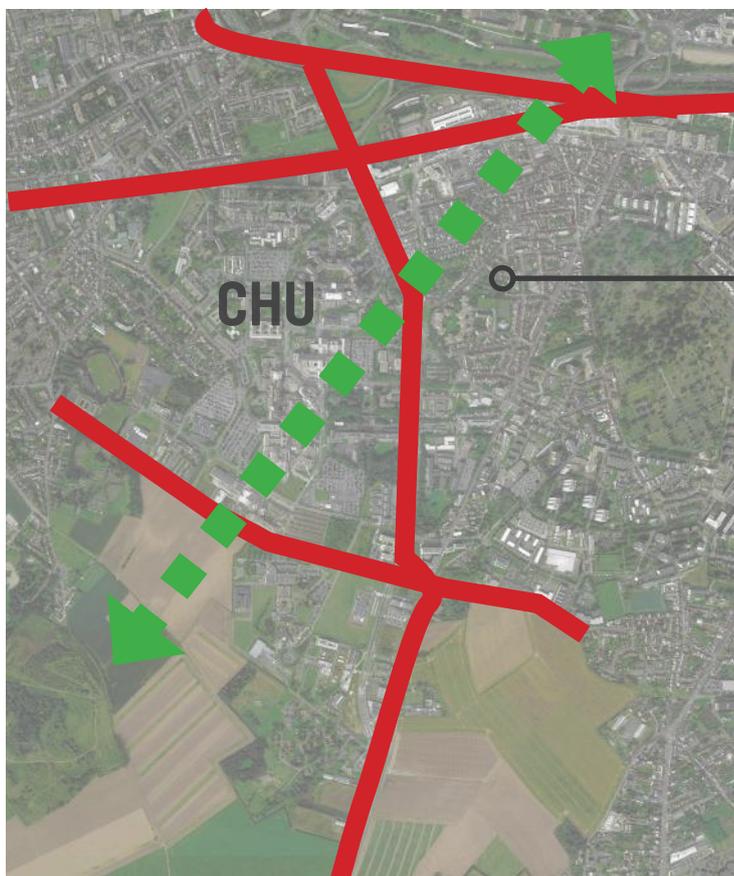
L'enjeu du franchissement de la géographie du plateau du Mélantois est d'autant plus important au regard des dynamiques métropolitaines de parcs agricoles.

Jouxtant le secteur du CHU - Eurasanté, l'assise agricole du Plateau de Fléquières s'articule à plus large échelle à la ceinture de parcs métropolitains du sud de l'agglomération dont le maillage est en cours d'affirmation entre la Plaine des Périseaux et le Jardin Mosaïc jusqu'aux Weppes. La renaturation progressive des carrières de Loos et les enjeux de continuités qui se dessinent depuis le secteur d'Eurasanté questionnent la mise en valeur environnementale et paysagère du Plateau de Fléquières. Point de ponctuation de cet arc agricole et naturel, la valorisation paysagère environnementale de cet ensemble interroge aussi les synergies et les politiques portées par les acteurs locaux sur les questions d'urbanisme et de la santé déjà portés par Eurasanté et le CHU avec :
Des enjeux de rapprochement et de cohabitation entre

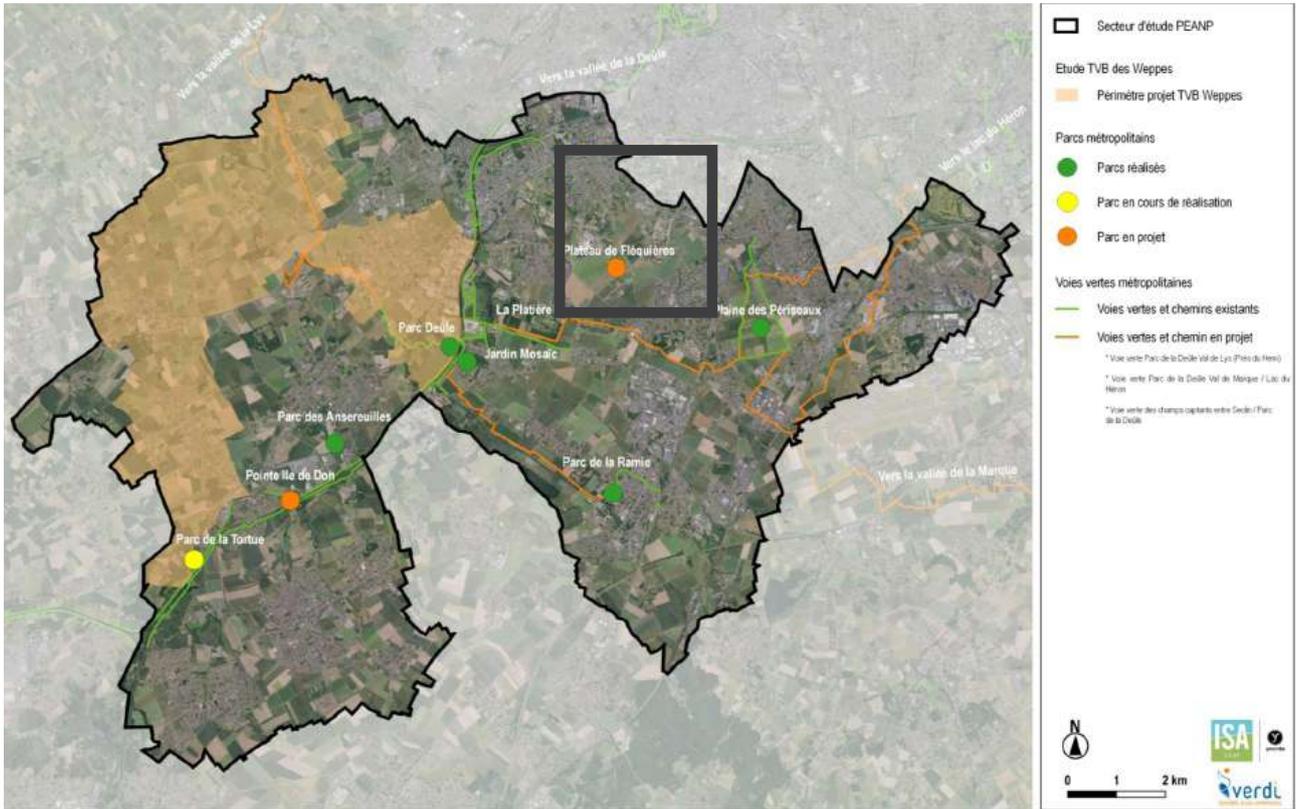
activités (population, agriculteurs...) notamment avec les itinéraires de découvertes qui permettront de conforter des usages récréatifs (dont sportifs),

Des expérimentations et des orientations du Projet Alimentaire Territorial en lien avec Euralimentaire,

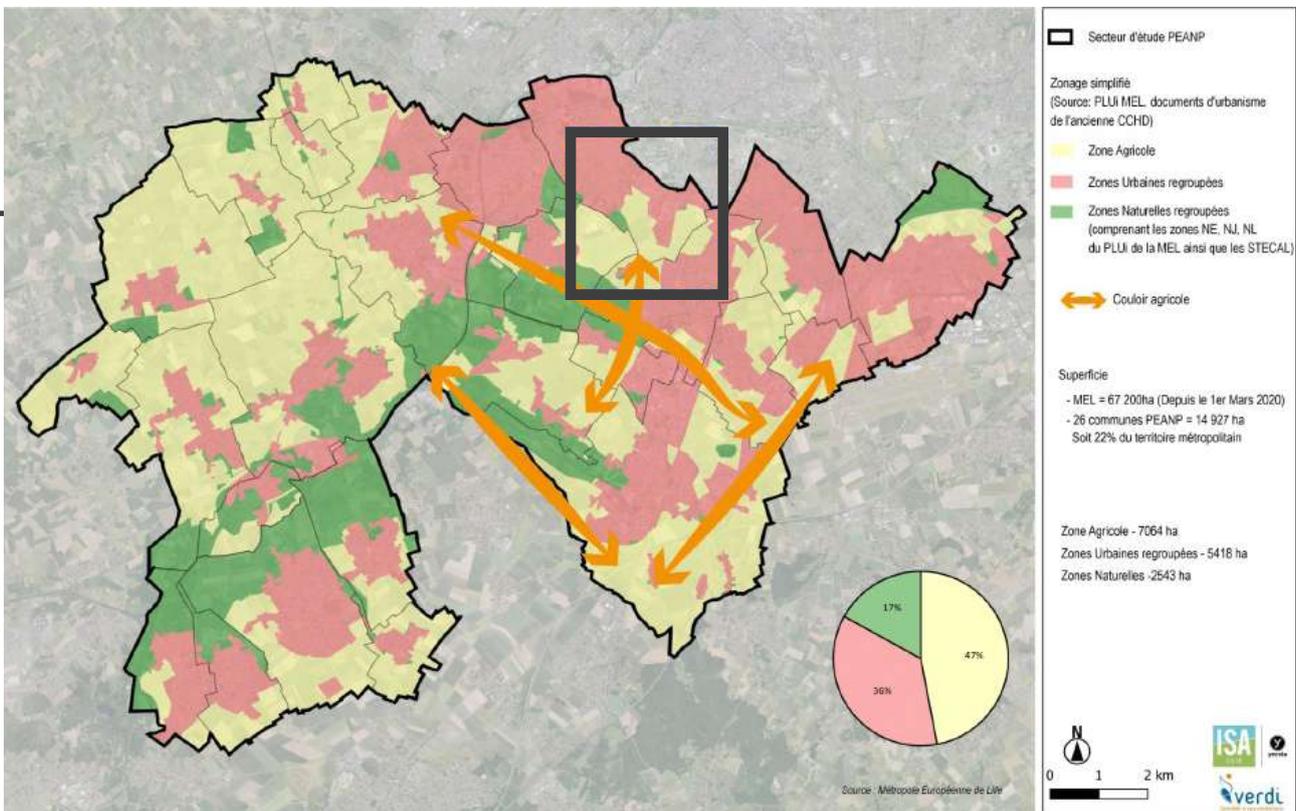
Des dynamiques d'appui au développement d'une agriculture moins impactante pour l'environnement et de filières locales en lien avec les productions en place (transformations alimentaires...).



DES INFRASTRUCTURES QUI LIMITENT L'ACCÈS AU GRAND PAYSAGE POUR LES MODES DOUX



LES PARCS MÉTROPOLITAINS ET LES ITINÉRAIRES DE DÉCOUVERTES AU SUD DE LA MÉTROPOLE



LES GRANDS COULOIRS AGRICOLES DU SUD DE LA MÉTROPOLE VENANT SE CONNECTER À EURASANTÉ

D DES RESPIRATIONS PAYSAGÈRES À PRÉSERVER ET QUALIFIER À TOUTES LES ÉCHELLES

3 LES OPENFIELDS (CHAMPS OUVERTS) DU MÉLANTOIS : UN PAYSAGE AGRICOLE EN ARCHIPEL À VALORISER

La principale caractéristique du paysage actuel du Mélantois et la présence de large poches agricoles entourées d'urbanisation et d'infrastructures. Ces poches dégagent de larges horizons organisant la perception des lisières urbaines et des émergences. On retrouve ce phénomène à plusieurs échelles.

Ainsi, à la manière d'une anamorphose, les espaces ouverts deviennent les composantes d'un tout bien plus vaste.

Le plateau de Fléquières est un bon exemple de ce dispositif, dégagant de vastes horizons sur le CHU, Loos, Wattignies. Le moindre bâtiment plus élevé devient un événement, un emblème architectural dans l'horizon de la plaine agricole.

Cette co-visibilité de l'espace urbain et agricole apparaît comme un atout pour la lecture et la valorisation de la plaine agricole qui devient 'une machine à voir le paysage'.

COMMENT AFFIRMER L'IDENTITÉ PAYSAGÈRE DU GRAND PAYSAGE DU MÉLANTOIS ET COMMENT Y ACCÉDER ?



Plateau de Fléquières

Parc des Périseaux

1 KM

UNE LOGIQUE DE POCHE AGRICOLES INTERAGISSANT AVEC L'ESPACE URBAIN



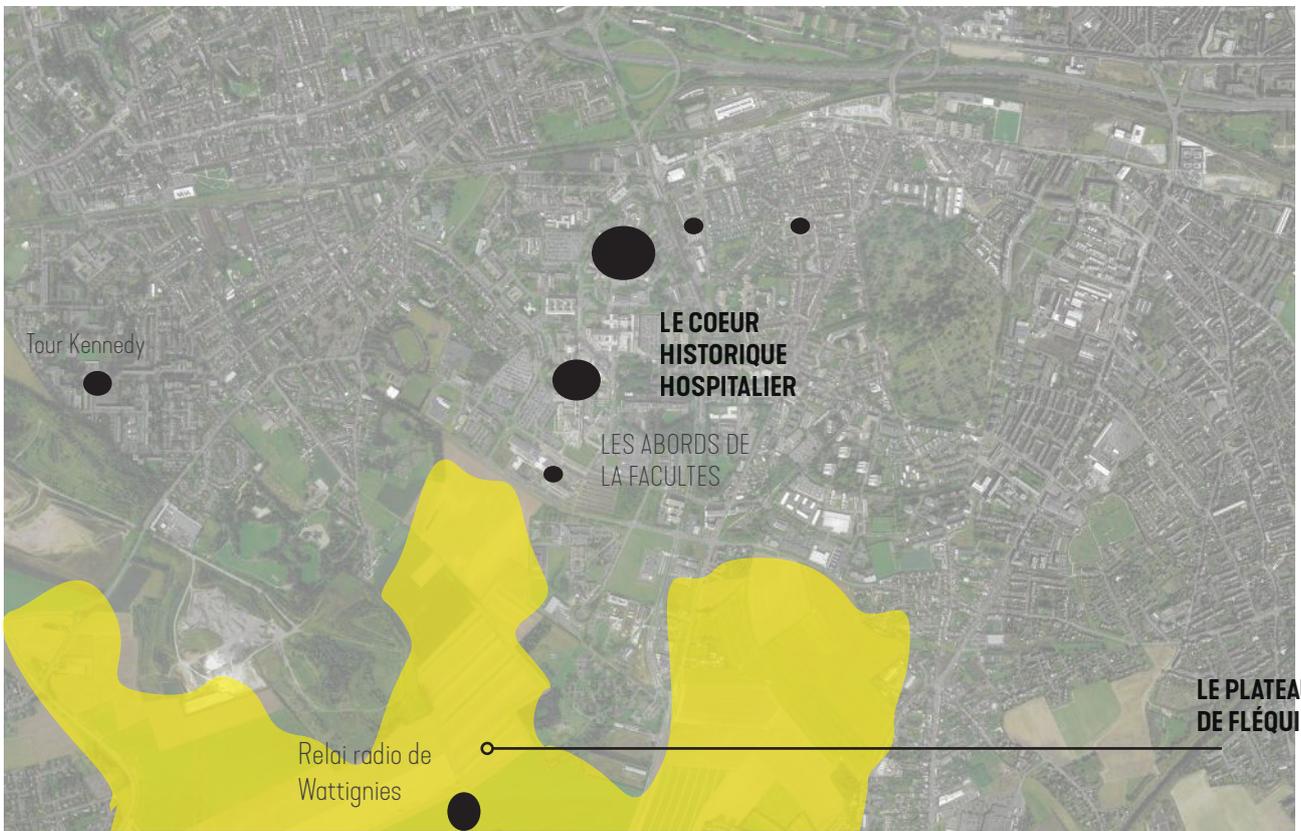
VALORISER LES HORIZONS



CRÉER DE LA VALEUR D'USAGE



DONNER À VOIR LES EMBLÈMES ARCHITECTURAUX



Le plateau de Fléquières, un ensemble agricole donnant à lire le paysage de la lisière nord de la métropole.



Présence d'éléments architecturaux emblématiques visibles depuis l'espace agricole

D DES RESPIRATIONS PAYSAGÈRES À PRÉSERVER ET QUALIFIER À TOUTES LES ÉCHELLES

4 DU PARVIS AU PARC, DES RESPIRATIONS PAYSAGÈRES À MÉNAGER AU SEIN DE L'ESPACE URBAIN

La logique d'espaces bâtis et d'espaces ouverts entrelacés se retrouve également à l'échelle du secteur du CHU. Parkings et emprises d'infrastructures participent à l'impression d'un paysage urbain décousu et peu dense.

Au contraire, certains espaces non bâtis participent à la lecture du paysage urbain, à la qualité paysagère du secteur et à la transition entre des

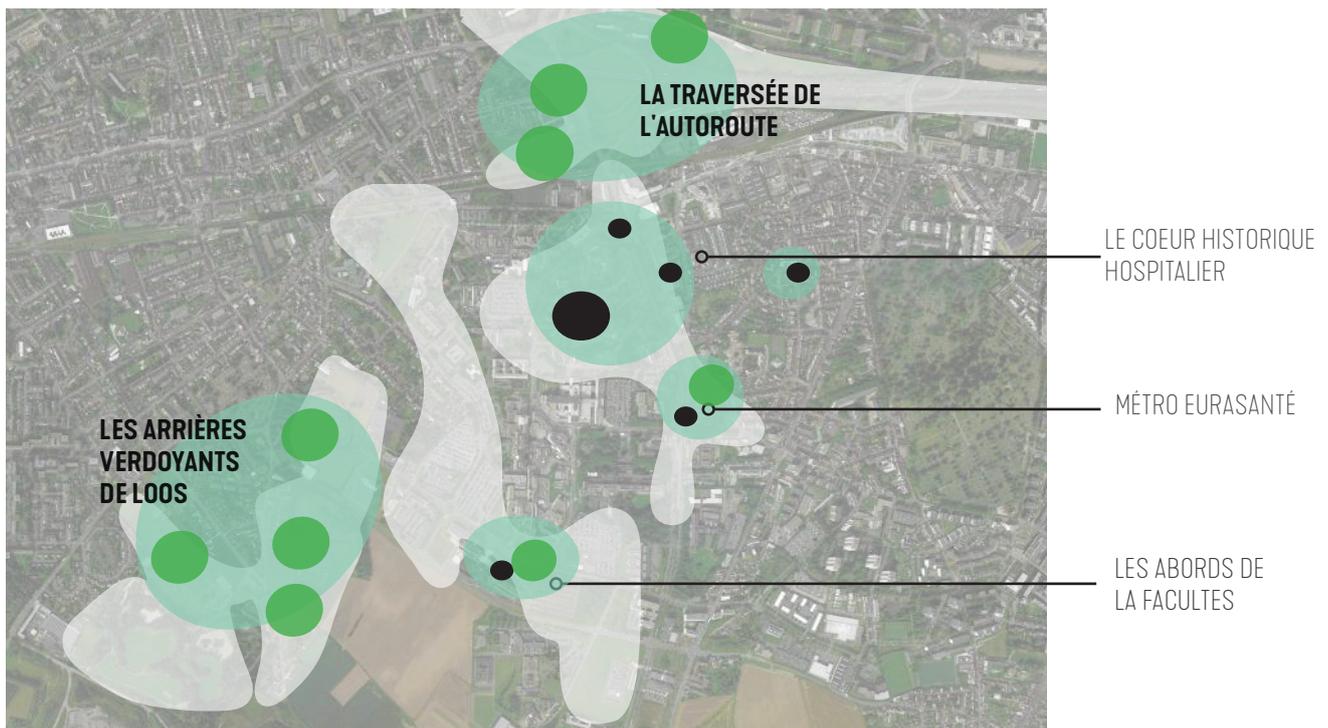
formes urbaines différentes. Il s'agit notamment :

- des parvis des différents bâtiments du CHU et en particulier les parvis des emblèmes architecturaux
- des espaces verts et squares de proximités existants
- des ensembles hétérogènes comme les arrières de Loos composé de parcs, équipements de loisir et cimetière ou encore la traversée de l'autoroute au nord du CHU bordé de nombreux

espaces verts de proximité.

Les enjeux sont la préservation, le mise en cohérence et la valorisation de ces différents espaces de respiration stratégiques afin de :

- donner à lire le paysage urbain hétérogène
- apporter de la valeur d'usage.



Respirations stratégiques au sein du tissu urbain (associée à un parc ou bâtiment emblématique)

Présence de parcs et squares à valeur d'usage

Présence d'éléments architecturaux emblématiques.

DES RESPIRATIONS PAYSAGÈRES À QUALIFIER ET METTRE EN LIEN AU SEIN DE L'ESPACE URBAIN



MÉNAGER ET AMÉNAGER DES RESPIRATIONS PAYSAGÈRES NÉCESSAIRES:
LA TRAVERSÉE DE L'AUTOROUTE APPARAÎT COMME UN SITE À ENJEU URBAIN ET PAYSAGER



COMMENT DONNER UNE NOUVELLE VALEUR D'USAGE AUX MULTIPLES PARVIS ET VALORISER LES EMBLÈMES ARCHITECTURAUX?
COMMENT PROPOSER UNE TRAME D'ESPACE VERT LISIBLE PERMETTANT DES USAGES DE LOISIRS ET DE DÉTENTE ?

D UN ENSEMBLE ÉCO-PAYSAGER À CONNECTER ET GÉRER

5 UNE PROXIMITÉ AVEC LES GRANDES TRAMES ÉCO-PAYSAGÈRES MÉTROPOLITAINES.

Le plateau du mélantois ne constitue pas un cœur de nature de la métropole malgré la présence des carrières et des catiches ayant un intérêt pour les chiroptères.

En revanche, le secteur est proche du vaste corridor écopaysager de la vallée de la Deûle et du corridor d'infrastructure de l'autoroute.

Le rôle du secteur d'étude apparaît donc de constituer un lien écopaysager entre la vallée de la Deûle, les espaces

agricoles ouverts et les espaces urbains végétalisés.

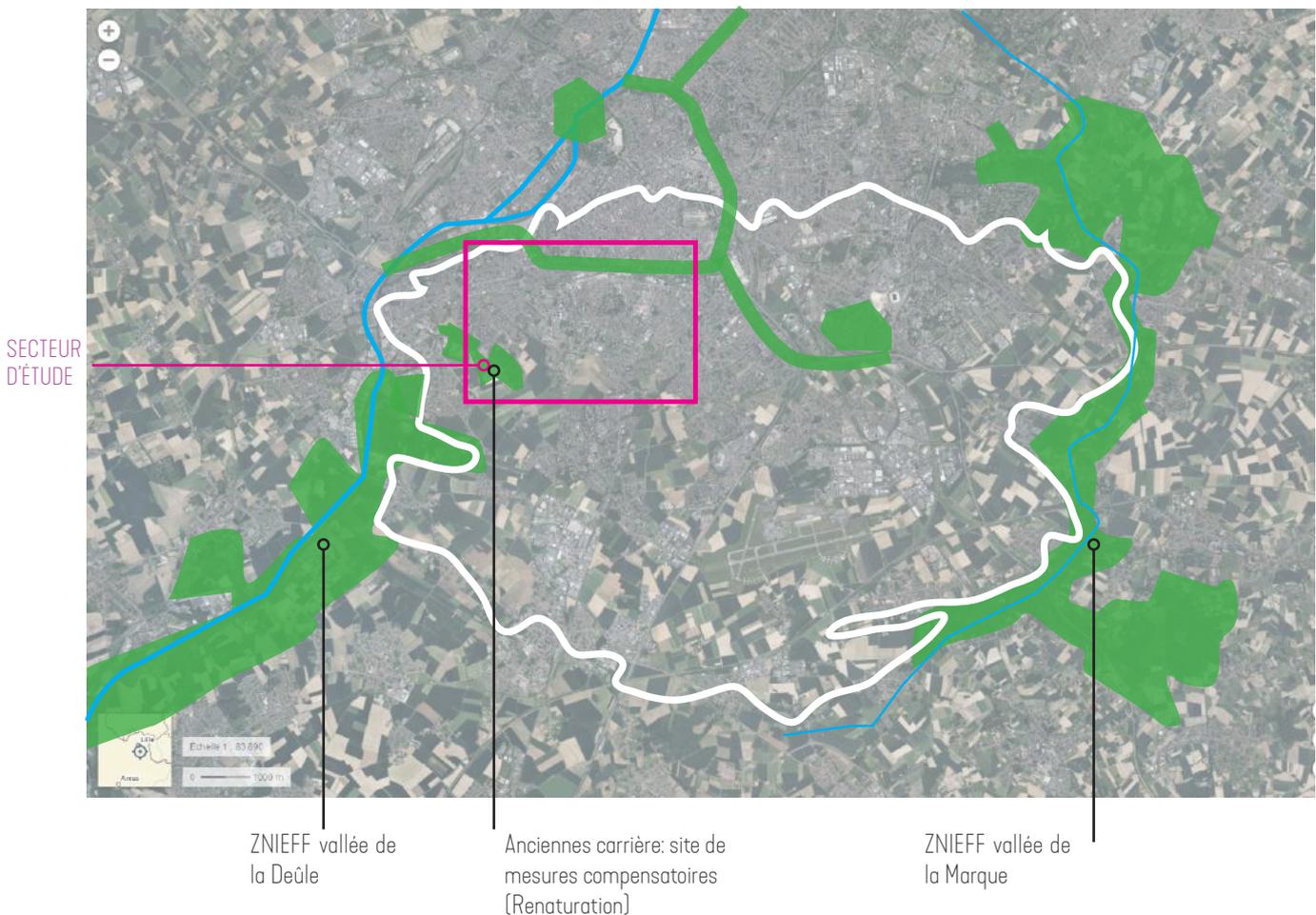
Plusieurs éléments existants apparaissent comme des opportunités :

- la présence d'une trame arborée généreuse au sein du CHU
- la présence de nombreux jardins arborés
- la présence de squares, cimetières et équipements végétalisés.
- la présence des carrières qui seront renaturées
- la présence des catiches

L'enjeu est ainsi de renforcer les continuités écopaysagères de la trame végétale existante, mais également d'assurer une gouvernance de la gestion favorisant le développement de la biodiversité.

À l'échelle du secteur d'étude, il s'agit de constituer une lisière écopaysagère cohérente permettant aux usagers et à la faune de parcourir le territoire.

■ Éléments de la trame verte (SCOT 2015) ■ Continuité à conforter (SCOT 2015) — Trame bleue





AGRICULTURE ALTERNATIVE



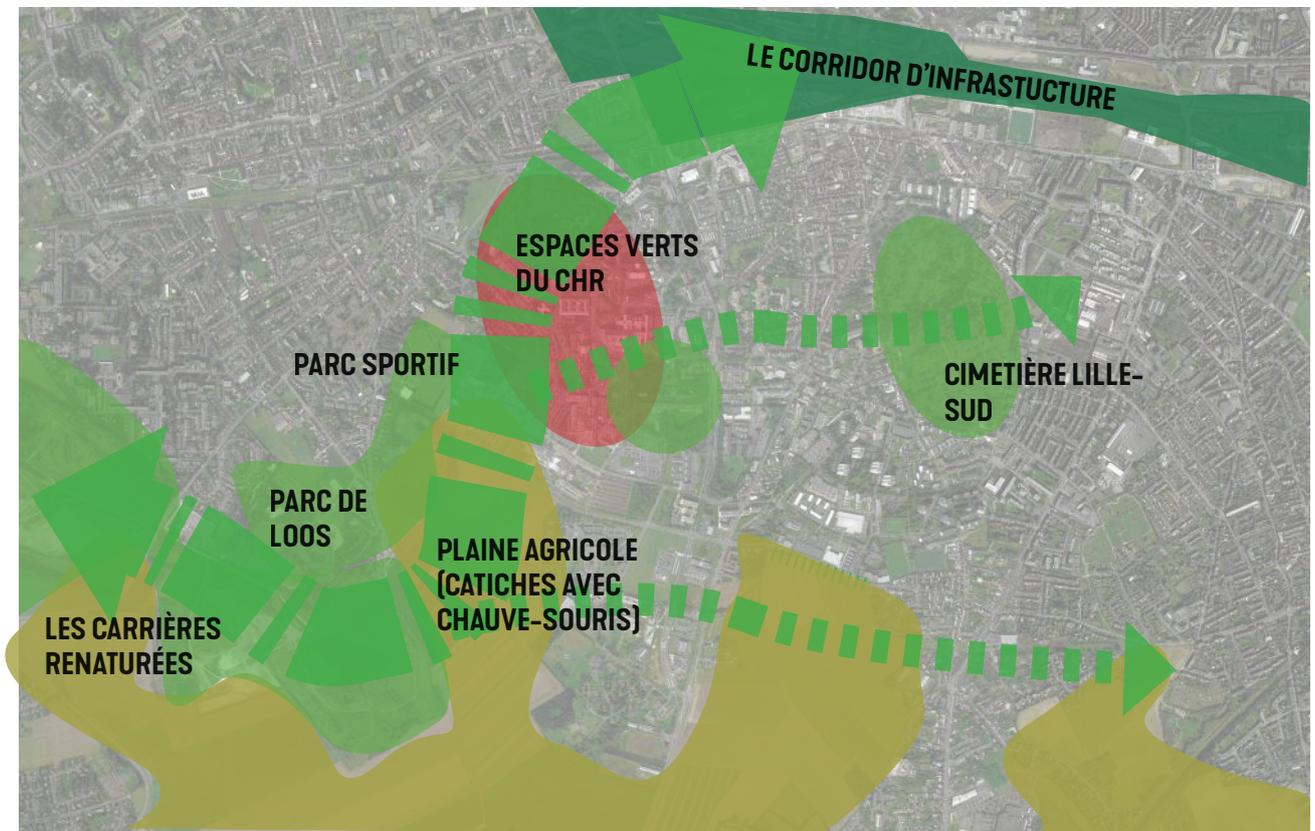
GESTION DIFFÉRENCIÉE GÉNÉRALISÉE



ÉCO-PÂTURAGE



LISIÈRE VÉGÉTALE



Corridor éco-paysager de l'autoroute à affirmer

CHR avec sa propre gestion d'espaces verts

Principaux espaces arborés

Espace agricole

D PROSPECTIVE/ JARDINER LA LISIÈRE MÉTROPOLITAINE

6 INTERPRÉTATION SCHÉMATIQUE : (RÉ)OUVRIR LES CHEMINS DE TRAVERSES

Pour répondre aux enjeux de liaisons douces à l'échelle du territoire, l'étude va devoir s'appuyer sur :

- les liaisons douces existantes
- les chemins agricoles historiques
- les flux piétons et vélos existants et potentiels entre différentes polarités

Elles devront notamment résoudre les problématiques :

- de franchissement des infrastructures
- de franchissement topographique

(talus, pente, etc)

- d'orientation au sein du CHU en ménageant des vues sur les bâtiments iconiques
- de maillages et d'interconnexion à grande échelle
- d'usage (habitants, patient, soignant, promeneur, cyclistes)
- une logique qualitative avec des itinéraires bis ne longeant pas les grands axes.

L'ensemble de ces données croisées révèlent des zones stratégiques pour

répondre à ces enjeux, notamment :

- Les arrières de Loos font figure de carrefour mode doux stratégique potentiel entre Loos, le CHU et Wattignies.



CRÉER DE NOUVEAUX ITINÉAIRES VERS LOOS ET LES ESPACES AGRICOLES



D PROSPECTIVE/ JARDINER LA LISIÈRE MÉTROPOLITAINE

7 INTERPRÉTATION SCHÉMATIQUE : (A)MÉNAGER DES RESPIRATIONS

Pour répondre aux enjeux paysagers liés aux respirations paysagères, l'étude va devoir s'appuyer :

- sur l'espace agricole
- des parcs et équipements existants
- sur les parvis des équipements

Elles devront notamment résoudre les problématiques :

- de protection de ses espaces de l'urbanisation (euralille 2)
- de gestion

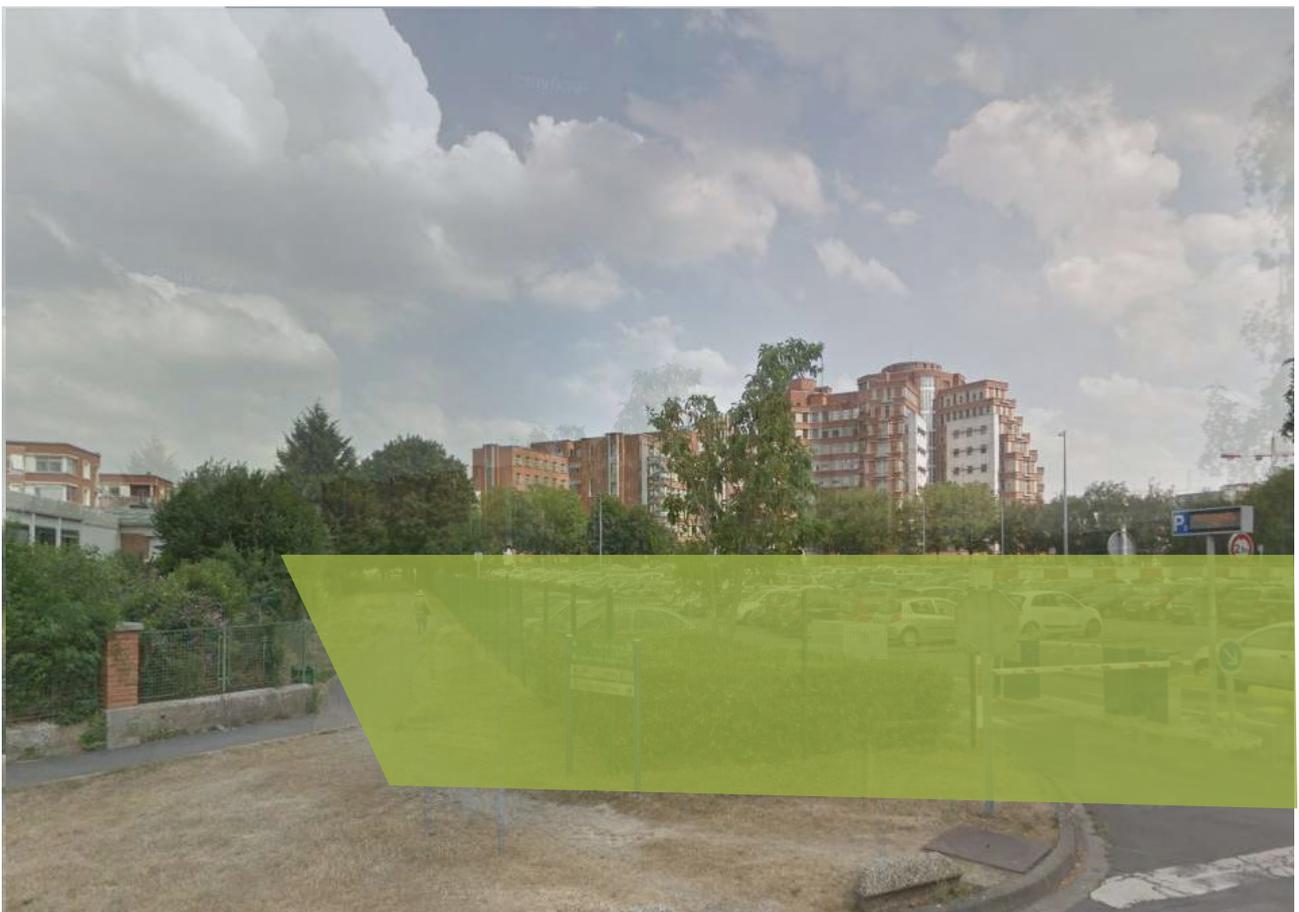
- de mise en cohérence
- d'aménagement et d'usage (mobilier, équipement)

De ce point de vue, deux secteurs stratégiques apparaissent :

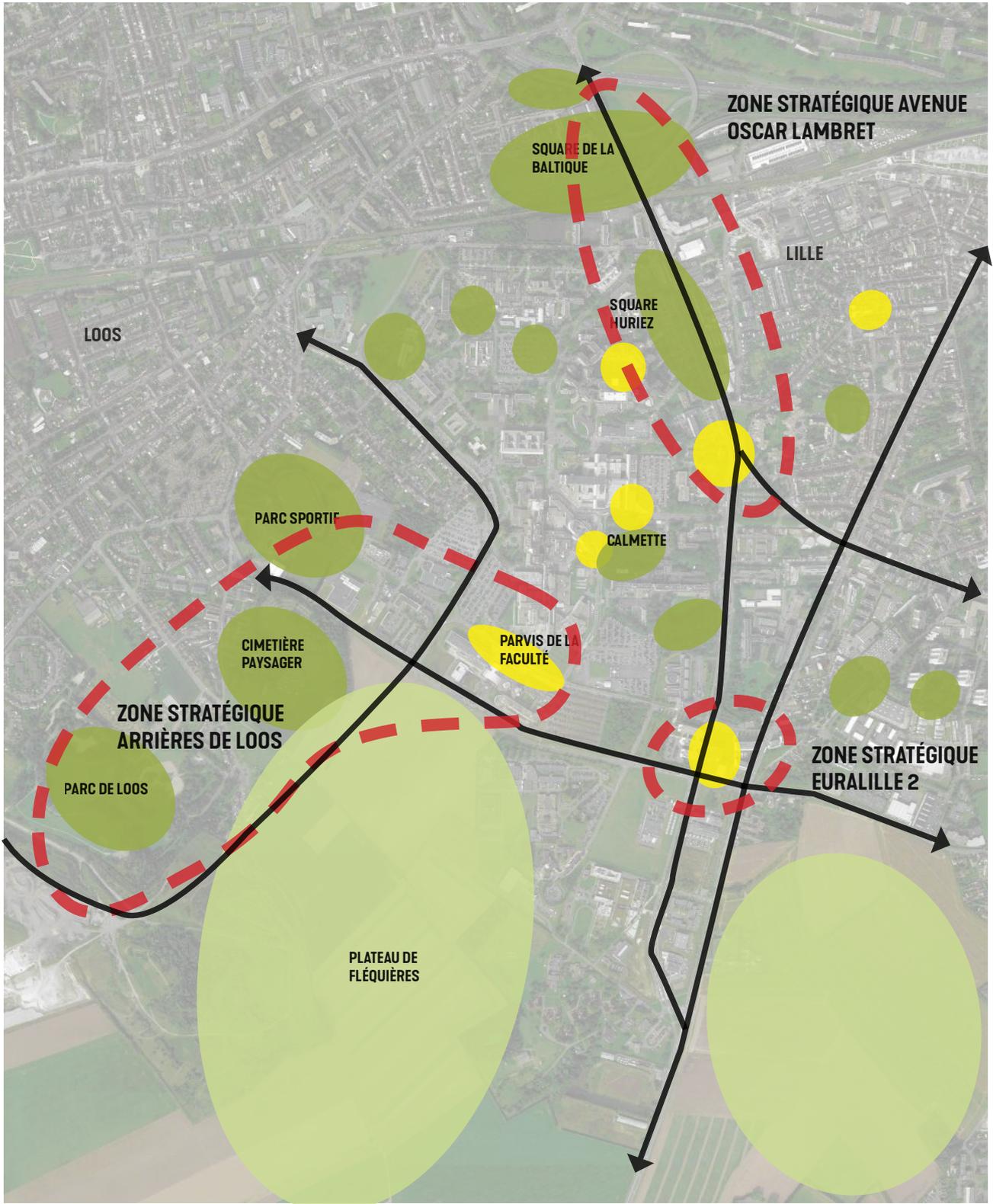
- les arrières de Loos qui a une forte valeur paysagère et d'usage à articuler d'une part avec le pôle universitaire au nord et avec les espaces agricole à usage récréatif. Il s'agit de faire émerger une lisière

paysagère active.

- L'avenue Oscar Lambret, articulant de nombreux espaces publics majeurs, existants ou potentiel ayant un rôle de vitrine métropolitaine pour le CHR.



CRÉER DES PARVIS PAYSAGERS POUR DONNER À LIRE LE PAYSAGE URBAIN ET PERMETTRE DE NOUVEAUX USAGES.



D PROSPECTIVE/ JARDINER LA LISIÈRE MÉTROPOLITAINE

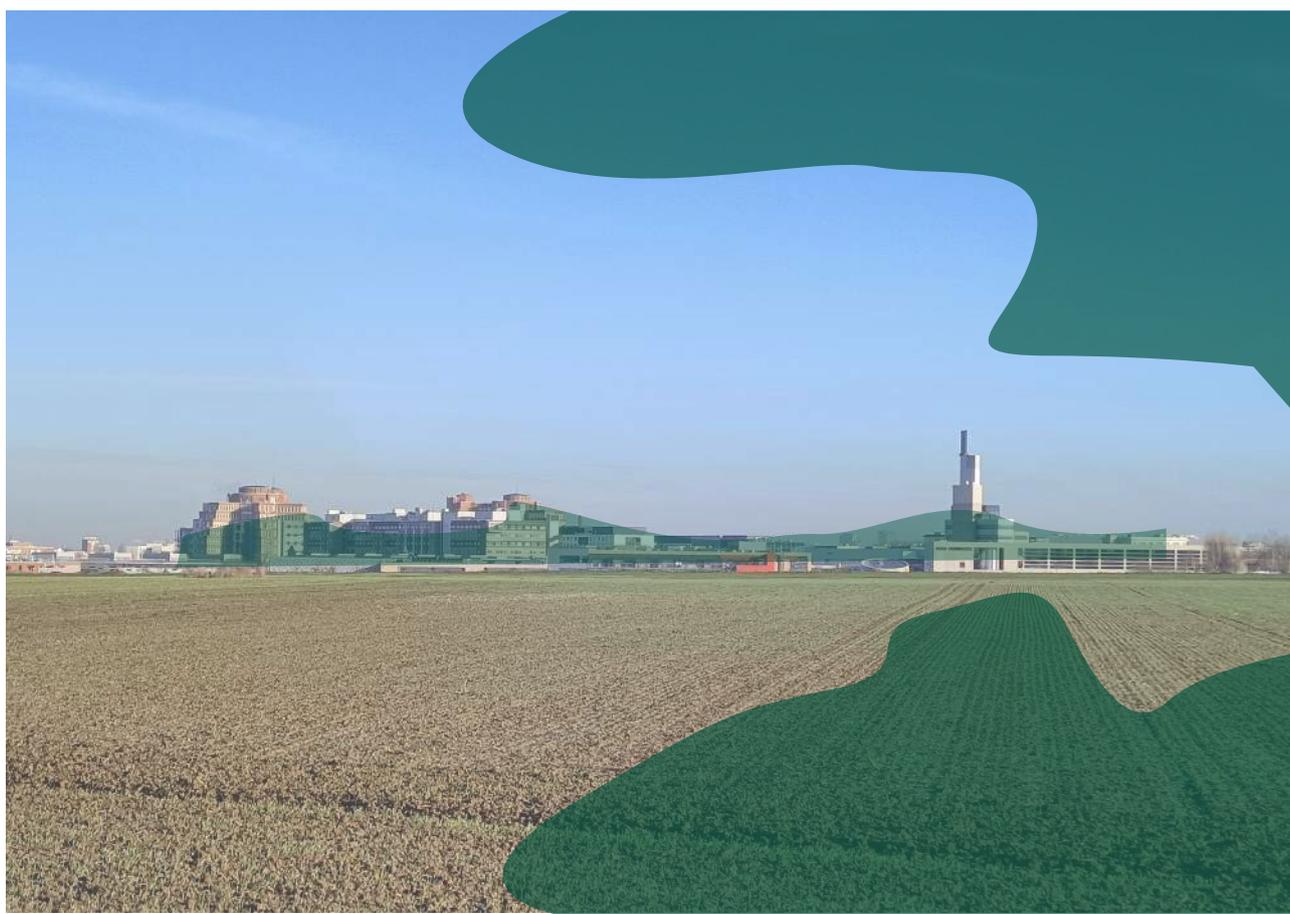
8 INTERPRÉTATION SCHÉMATIQUE : (RE)COMPOSER LA GRANDE LISIÈRE

Pour répondre aux enjeux écopaysagers, l'étude va devoir s'appuyer :
-sur la trame arborée et d'espaces verts existante

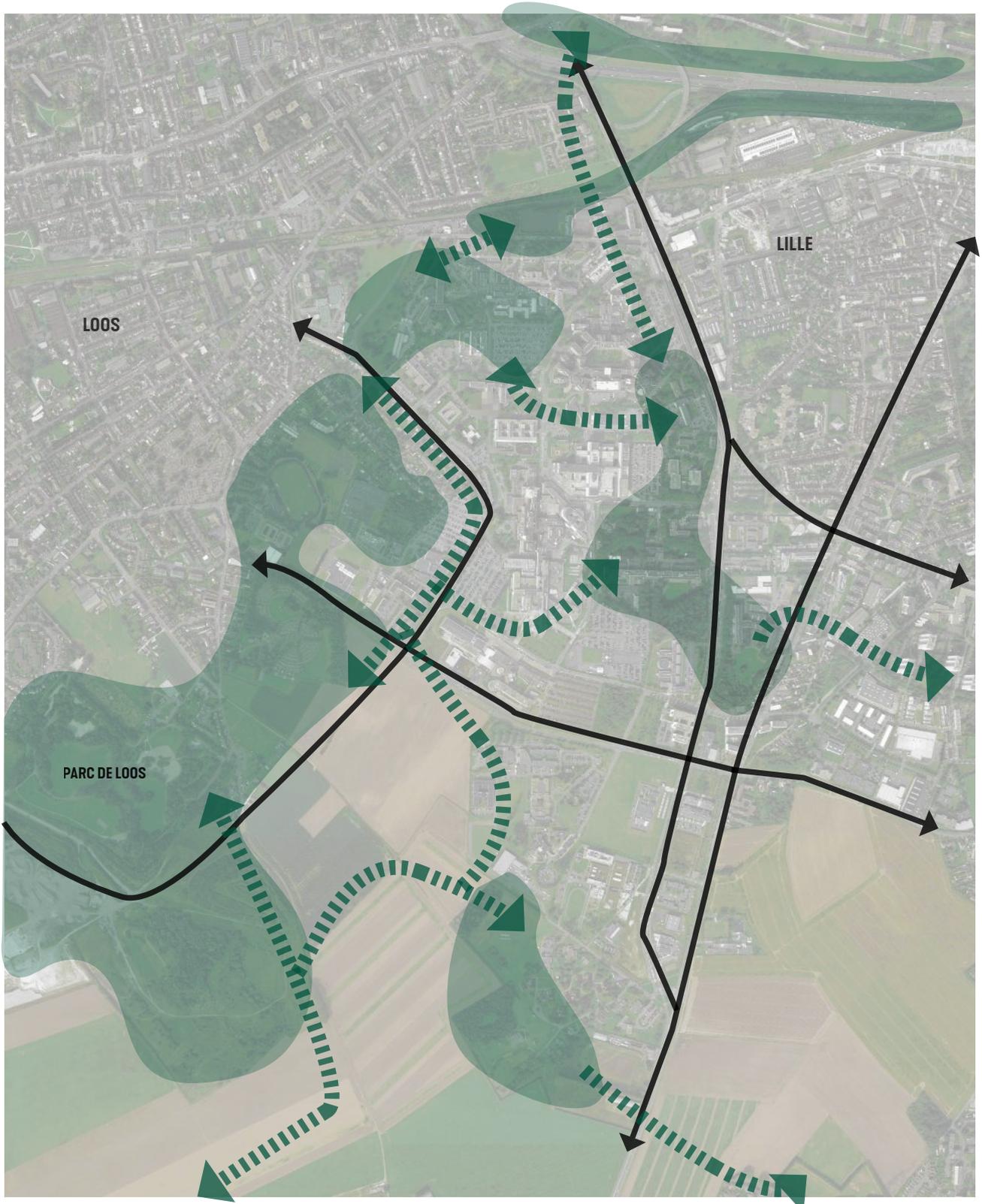
Elles devront notamment résoudre les problématiques :
-de protection des espèces présentes
-de développement de la biodiversité (notamment au sein de l'espace agricole) à travers une logique de

plantation multistrate à l'échelle du territoire
-de mise en cohérence des stratégies de gestion

De ce point de vue, l'interface paysagère entre Loos et le CHU apparaît stratégique à préserver et développer. En effet, elle met d



TRAITER LES LIMITES ET CRÉER DES CONNEXIONS TOUT EN MÉNAGÉANT LES QUALITÉS PAYSAGÈRE
DU SECTEUR



MASSSES BOISÉES À CONFORMER/PROTÉGER



LIENS ÉCO-PAYSAGERS

D PAYSAGE

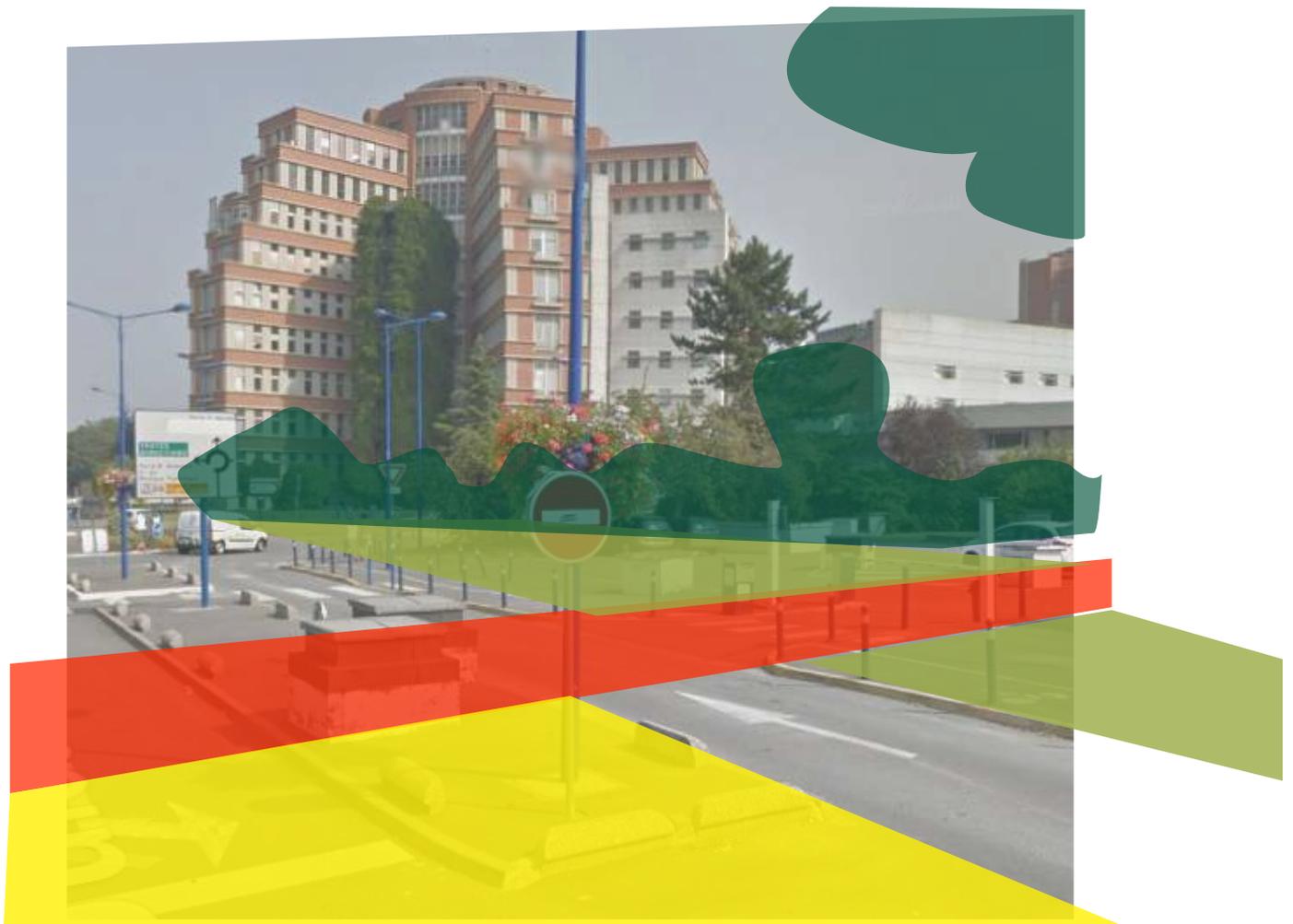
9 INTERPRÉTATION CUMULÉE : ANAMORPHOSE, DE LA BANALITÉ À LA TERRITORIALITÉ

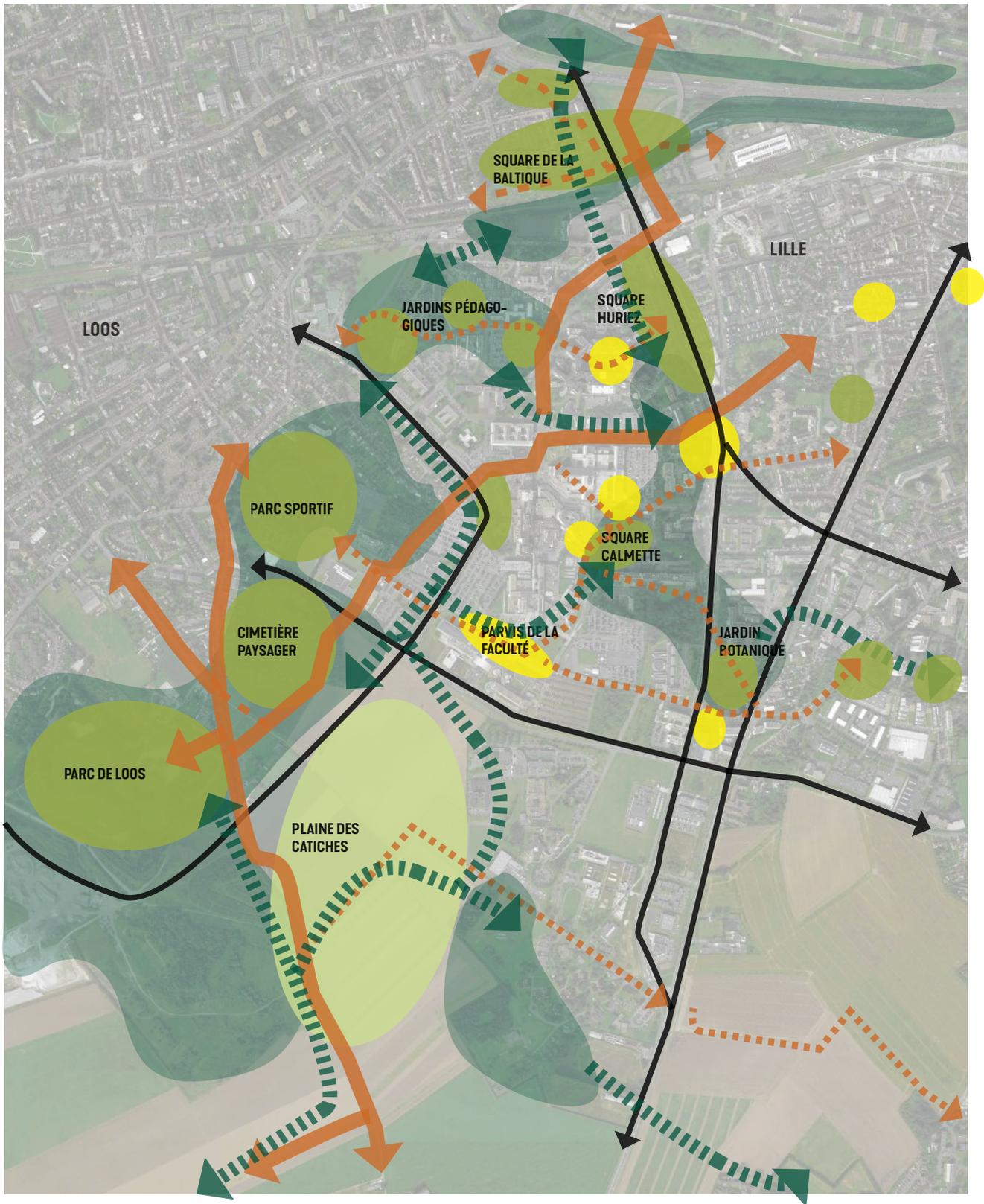
Si aujourd'hui le traitement des espaces publics du CHU peuvent apparaître banals et dédiés à la voiture, un changement de paradigme en pensant l'espace urbain à partir du piéton, du vélo, mais aussi à partir de la faune peut permettre d'ancrer le CHU au sein du paysage urbain et rural du sud de la métropole.

Les enjeux de liaisons, de mise en valeur de respiration paysagères et

connexions végétales peut être traité à toutes les échelles et s'adapter aux temporalités du projet.

À la manière d'une anamorphose, chaque aménagement de cette stratégie participera à l'émergence d'un paysage cohérent.





ENJEUX PAYSAGERS

- 1. Comment lever les obstacles et retrouver un lieu physique et paysager avec le grand paysage du mélantois ?**
- 2. Comment ménager des hauts-lieux paysagers (square, parvis) à travers la valorisation des respirations paysagères ?**
- 3. Comment désenclaver et diversifier les usages des espaces agricoles ?**
- 4. Comment gérer les espaces verts et proposer une trame éco-paysagère au service des usagers et de la faune ?**

E

MOBILITÉS

E CONTEXTUALISATION

1 CHRU: IMPORTANT PÔLE GÉNÉRATEUR DE TRAFIC DE LA MÉTROPOLE

Le diagnostic en termes de mobilité concernant le secteur du CHRU – Eurasanté a pour objectifs d'établir un état des lieux exhaustif des pratiques de mobilité, tous modes confondus et de dégager les nombreux enjeux présents sur le territoire.

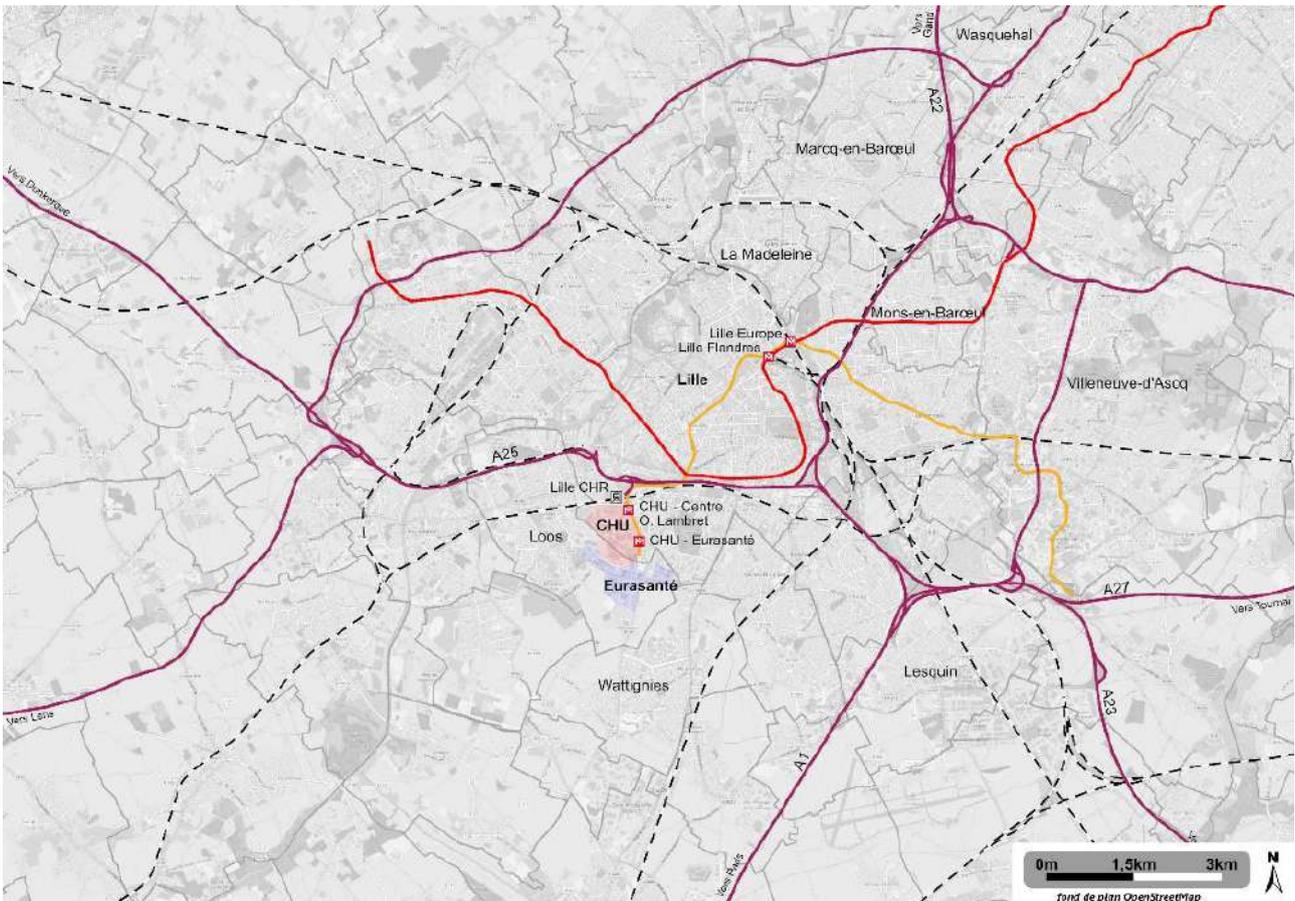
Le CHRU situé au sud-ouest de la ville de Lille constitue l'un des plus importants pôles générateurs de trafic de la métropole. Cela s'explique par la présence de nombreux hôpitaux (12 dont 10 situés sur le campus) et des

établissements universitaires liés à la santé telle que la faculté de pharmacie ou de médecine. Par ailleurs, le parc d'activités Eurasanté, situé directement à proximité du CHRU, regroupe un nombre conséquent d'entreprises et d'organismes.

La desserte routière du secteur CHU – Eurasanté est assurée principalement par le nord, concrètement par l'autoroute A25, reliant Lille à Dunkerque. L'accès à l'autoroute se fait à partir de l'échangeur 4 « Centre

Hospitalier » lequel est directement à proximité du site. Il s'agit d'un échangeur très attractif pour les usagers étant donné qu'il permet de rejoindre les deux sens de circulation de l'autoroute. Au sud du site, en situation actuelle, il n'existe aucune voirie structurante.

En ce qui concerne la desserte en transport public, le site présente une gare TER, 2 arrêts de métro et plusieurs arrêts de bus. L'arrêt CHU – Eurasanté, terminus actuel de la



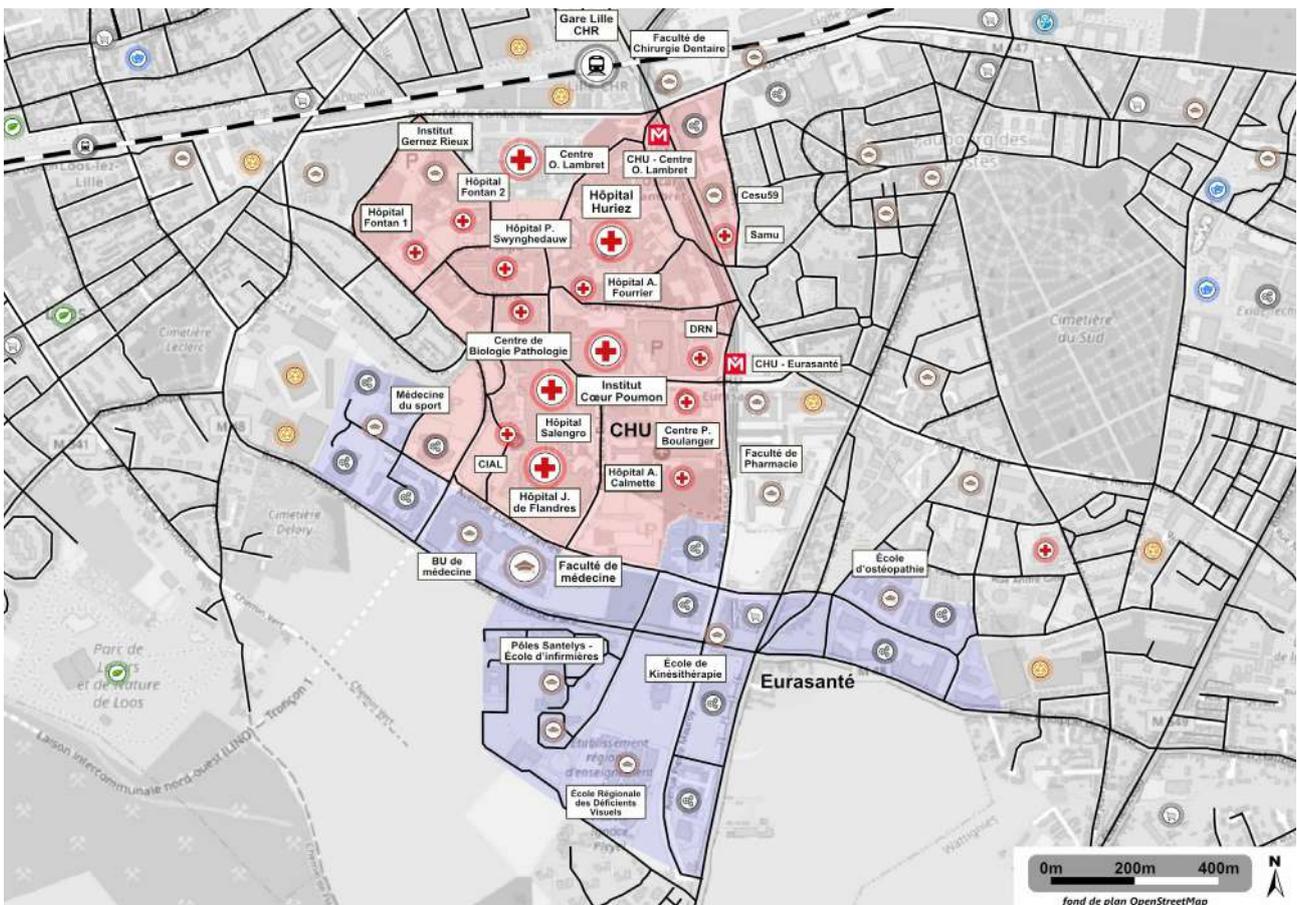
ligne de métro, représente un pôle multimodal important au sein de la métropole donnant accès à l'ensemble des lignes de transport public circulant sur le secteur.

Le secteur CHRU-Eurasanté, regroupant à la fois des hôpitaux, des entreprises et des établissements universitaires, reçoit quotidiennement des milliers de salariés, de malades, d'étudiants ou de visiteurs. Il concentre de nombreux pôles générateurs de déplacements, tel que :

- Les hôpitaux Jean de Flandres, Cœur Poumon, Salengro et A. Huriez lesquels représentent la « colonne vertébrale » du CHRU. Il s'agit des 4 hôpitaux regroupant le plus grand nombre de patients. Près de 70% des lits présents sur le site hospitalier se trouvent au niveau de ces 4 établissements

- Le Centre Oscar Lambret, un hôpital privé rassemblant 890 salariés et présentant une prise de charge de 24 000 patients chaque année.

- La faculté de médecine Henri Warembourg de Lille regroupant près de 13 000 étudiants. Il s'agit du plus grand centre de formation et de recherche médicales en France.



2 LES HABITUDES DE DÉPLACEMENTS DES HABITANTS

L'enquête déplacements réalisée par la MEL auprès des habitants en 2016 intègre deux périmètres sur lesquels le secteur CHU - Eurasanté est concerné. Il s'agit des secteurs de tirage ST 130 (Loos) et le ST 110 (Lille Sud - CHR), tel qu'il est montré sur la figure ci-contre.

À partir de l'enquête déplacements, il est possible de connaître la part modale des habitants de ces deux secteurs pour tous les motifs de déplacement.

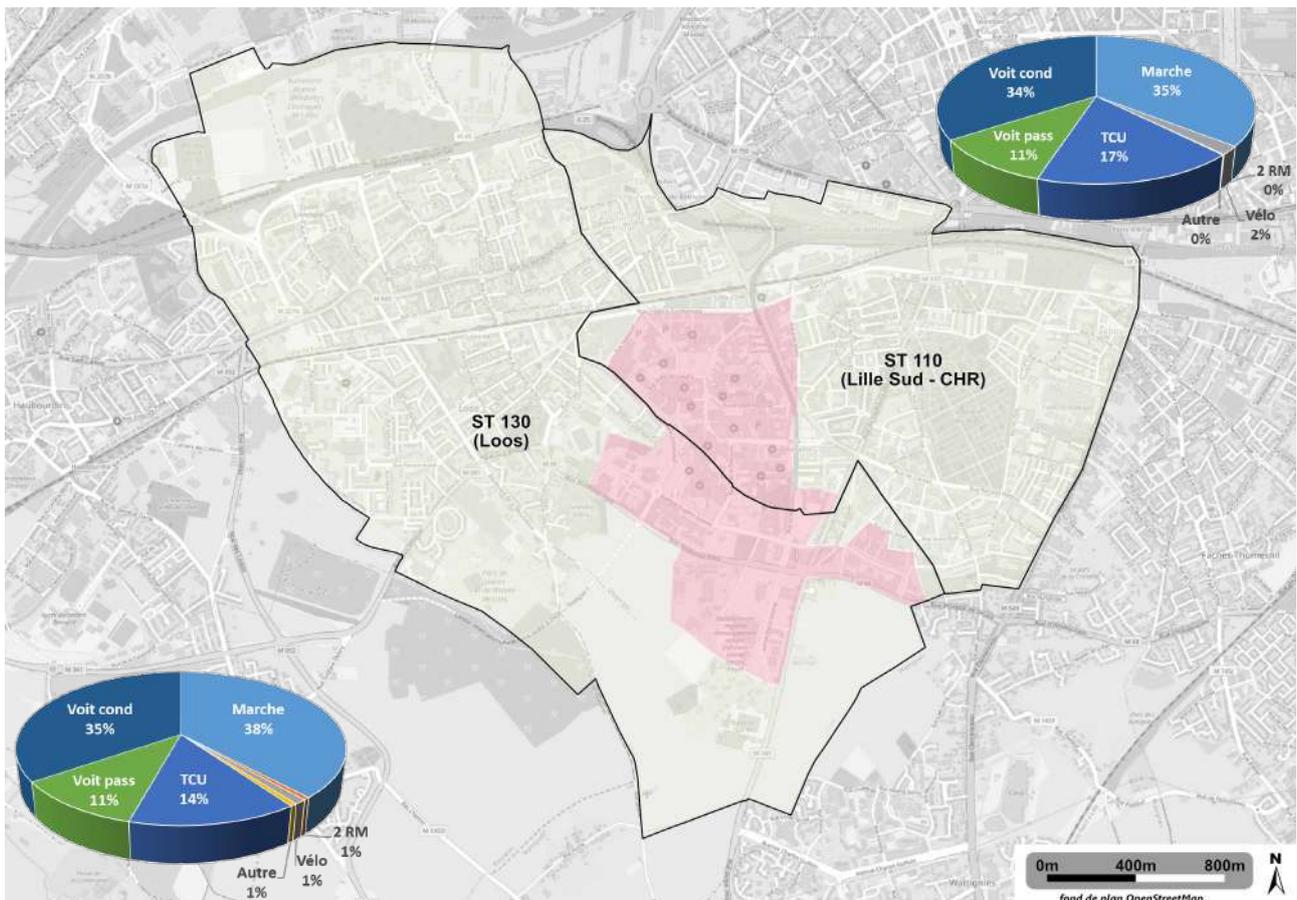
La part modale de la marche pour les deux secteurs de tirage est très

élevée (38% et 35%). La marche à pied représente le mode de déplacement le plus utilisé. Le transport public et le covoiturage ont également des parts modales non négligeables. L'utilisation de la voiture parmi les habitants de ces deux secteurs ne s'impose pas aux autres modes de déplacements.

Les résultats de l'enquête déplacements sont en contraste avec le trafic existant sur les voiries limitrophes au secteur CHU - Eurasanté. D'une part la marche ressort comme le mode de déplacement

le plus employé parmi les habitants du secteur. D'autre part l'avenue Oscar Lambret, voirie adjacente au CHRU, subit le trafic motorisé le plus élevé de la métropole.

Ce contraste indique qu'une grande partie des flux motorisés circulant sur le secteur d'étude ne sont pas liés aux habitants. Il s'agit de flux de l'extérieur du périmètre en lien avec le secteur ainsi que des flux de transit en lien avec l'autoroute A25.



3 LES ÉCHANGES AVEC LE RESTE DE LA MÉTROPOLE

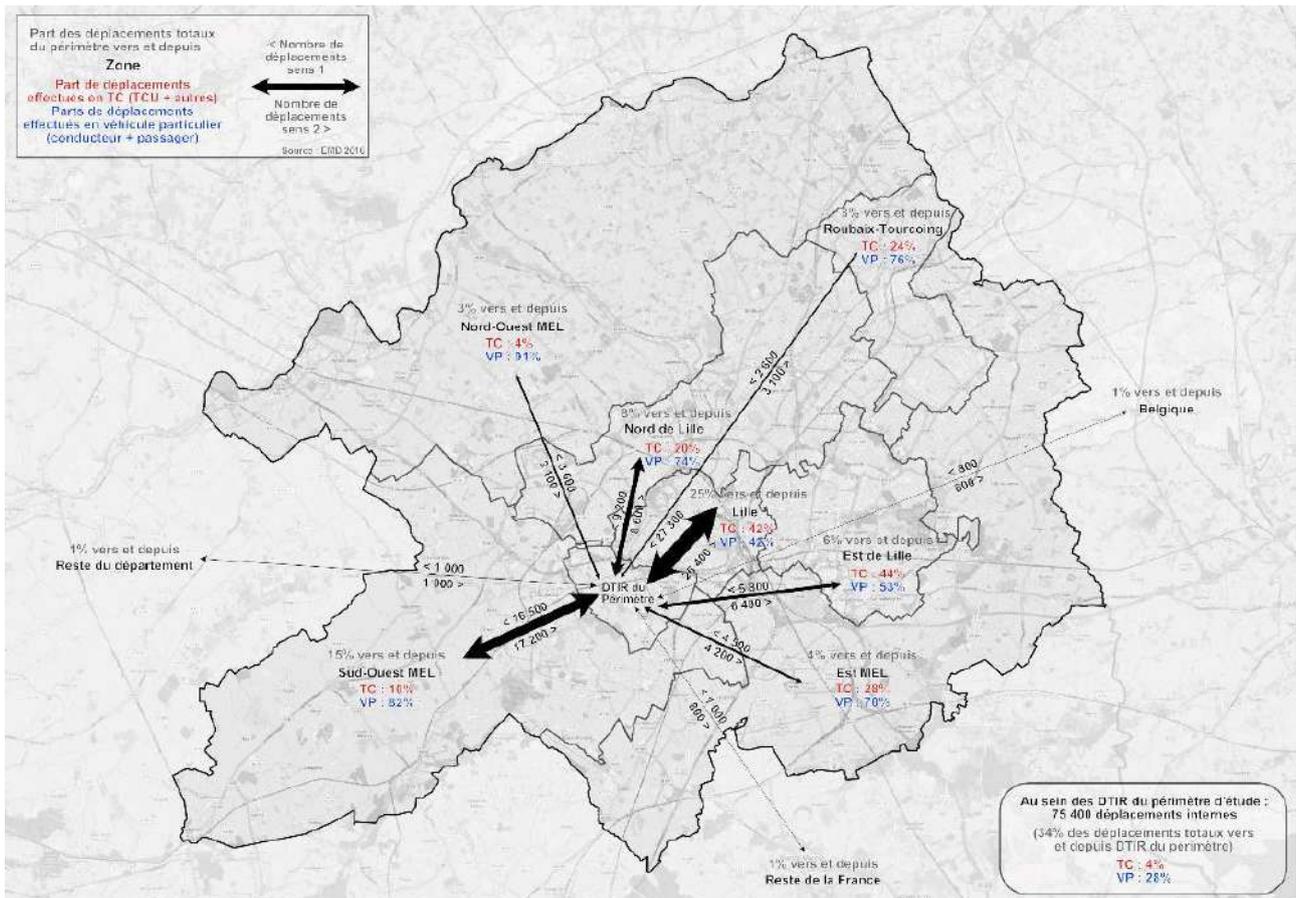
L'enquête déplacements de 2016 a permis également d'observer les échanges entre le périmètre qui englobe le secteur CHU – Eurasanté et le reste de territoires de la MEL.

Les déplacements les plus présents sont ceux en lien avec la ville de Lille. Les parts modales des transports publics et de la voiture sont élevées. Le secteur, étant très bien desservi en transport public, cela se reflète sur les résultats de l'enquête. La part modale des modes actifs par contre, est quasiment

négligeable. Cela s'explique car, même si le secteur CHU – Eurasanté se trouve en partie sur la ville de Lille, la distance à parcourir à pied ou à vélo pour le rejoindre depuis le centre-ville est importante.

Concernant les autres territoires de la métropole, les échanges sont faits très majoritairement en voiture. Les parts modales du transport public sont assez faibles à l'exception de l'est de Lille laquelle s'élevé à 44%. La présence de la ligne de métro 2, joignant directement

le secteur aux communes de Villeneuve d'Ascq et d'Hellemmes en 15 minutes, permet d'expliquer ce phénomène.



4 LA STRUCTURATION DU RÉSEAU

La figure ci-contre présente la hiérarchisation actuelle des voiries au sein du périmètre d'étude.

La place Verdun (carrefour avenue Oscar Lambret # rue Courtois # rue Frédéric Combemale), située à quelques mètres de l'échangeur de l'A25, représente la porte d'entrée au secteur. L'avenue O. Lambret fait le lien entre l'autoroute et l'ensemble du site. Elle subit un trafic très important ce qui est en contraste avec sa hiérarchie de type voirie secondaire.

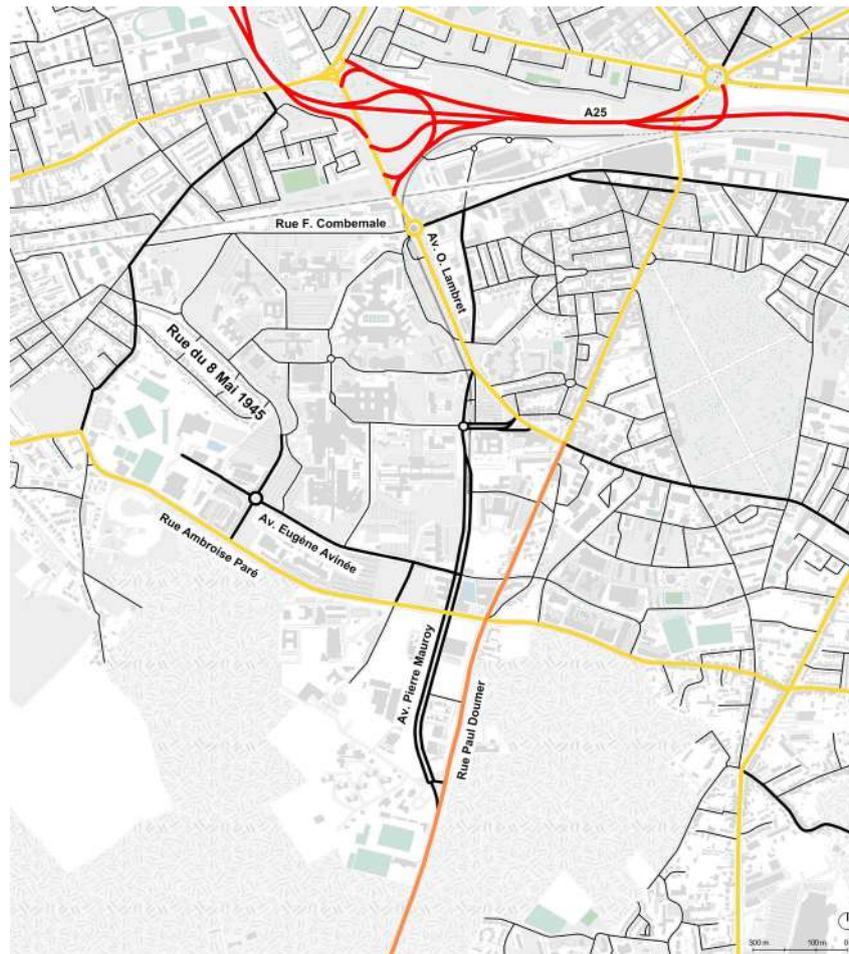
Par le sud, les axes principaux donnant accès au secteur sont la rue Ambroise Paré, orientée est-ouest et la rue Paul Doumer, orientée nord-sud.

Au sein du CHRU, une voirie périphérique relie la place Verdun à la place Léonard de Vinci (au niveau de l'avenue Oscar Lambret). Il s'agit des axes suivants : Frédéric Combemale, 8 mai 1945, Henri Ghesquière, Eugène Avinée et Professeur Laguesse.

Il faut noter que la rue Frédéric Combemale se trouve à sens unique

est → ouest depuis la place Verdun. Le réseau routier est complété par les voies de desserte internes au site du CHRU et d'Eurasanté.

Les carrefours situés au niveau des voiries structurantes sont gérés pour la plupart par des feux tricolores. À l'intérieur du site, étant donné que les charges de trafic sont plus faibles, les carrefours sont gérés par des « stop ». Il faut noter toutefois que sur le périmètre, il y a trois carrefours giratoires :



- L'intersection entre la rue du Professeur Laguesse et le boulevard Jules Leclercq, à proximité du terminus du métro. Sa localisation à quelques mètres du métro influence la fluidité du réseau compte tenu de l'élevé flux piéton qui y circule en heure de pointe.

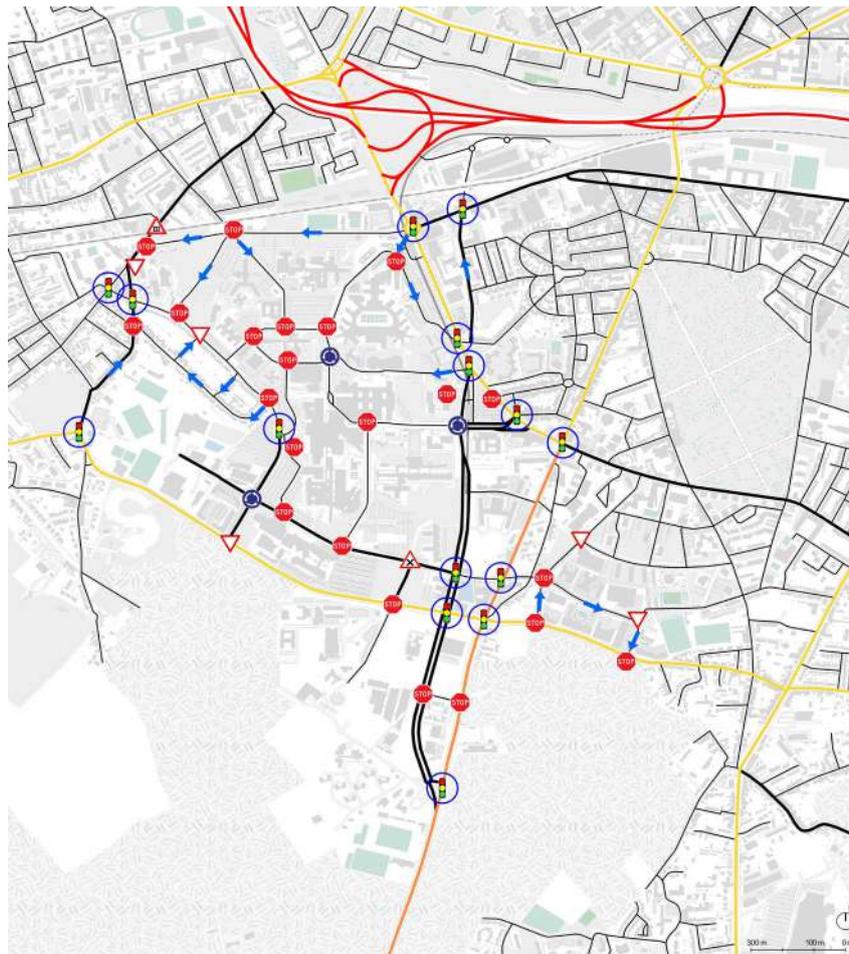
- L'intersection entre la rue Philippe Marache, le boulevard du Professeur Jules Leclercq et la rue Paul Nayrac, au cœur du CHRU. Ce carrefour subit des flux motorisés très faibles, son fonctionnement est satisfaisant.

- L'intersection entre la rue Henri Ghesquière et l'avenue Eugène Avinée, au sud-ouest du site laquelle sera connectée au nouveau aménagement proposé dans le projet LINO Sud. Sur le secteur, il faut également noter que :

- La sortie du site par le nord-ouest en empruntant la rue Jules Ferry (vers Loos ou la rue du Faubourg de Béthune) suppose le franchissement d'un passage à niveau sur les lignes Lille-Béthune et Lille-Lens. La

fréquence des trains étant assez élevée (1 train en moyenne chaque 6 minutes en heure de pointe) cela crée de nombreux ralentissements et décourage aux utilisateurs d'emprunter cette voirie.

- Du côté de la ville de Loos, la rue de l'Épinette est un cul-de-sac suite à la présence du chemin de fer. Le transit est coupé tant à la circulation automobile comme aux modes actifs.



E MOBILITÉS

5 LA DYNAMIQUE CIRCULATOIRE

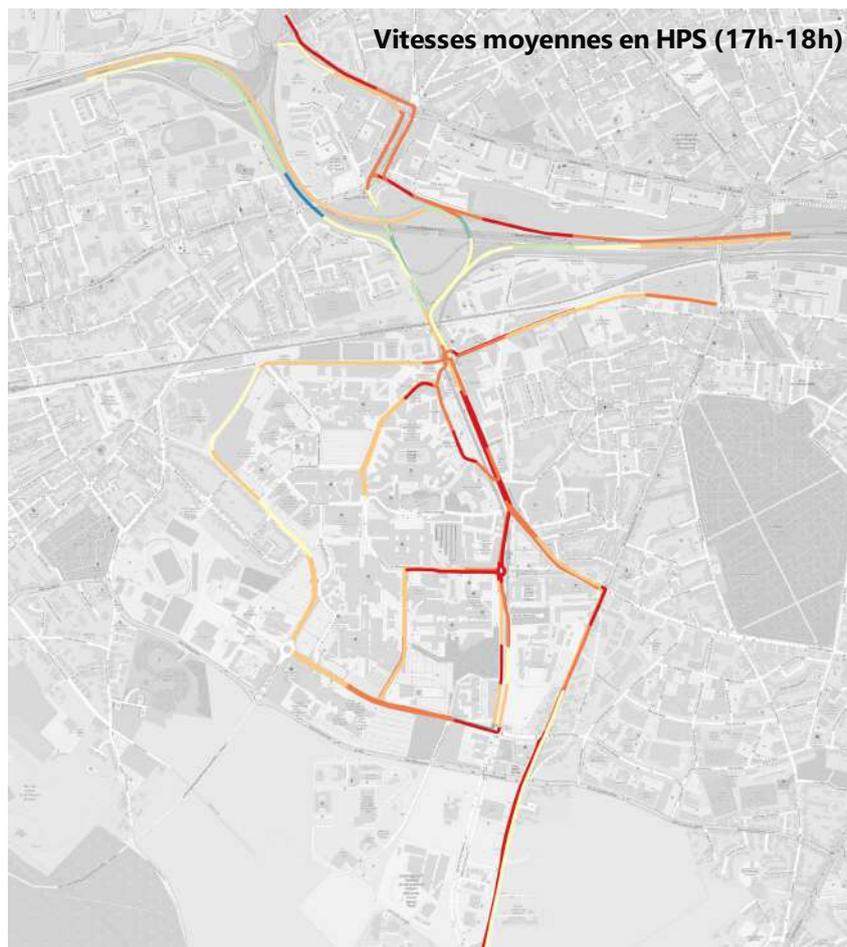
À partir des données FCD (Google Traffic), il est possible d'observer les conditions de circulation sur le secteur. La carte ci-contre présente les vitesses moyennes pour l'heure de pointe du soir, période significative pour le fonctionnement circulatorio du secteur (flux de retour travail/études au domicile).

L'avenue Oscar Lambret et la rue du Professeur Laguesse présentent des conditions de circulation peu satisfaisantes avec des vitesses

moyennes ne dépassant pas les 10 km/h. La congestion au niveau de la rue Professeur Laguesse s'explique par les nombreux flux piétons entrants et sortant du métro.

Ces flux piétons induisent des files d'attente au niveau du carrefour giratoire situé à proximité du terminus, lesquelles encombrent la circulation sur les voiries adjacentes. Il s'agit d'un sujet d'importance majeure étant donné que l'accès des véhicules d'urgence au site se fait actuellement par ces deux axes.

La rue Michel Polonowski est assez congestionnée en heure de pointe du soir. Il s'agit de la seule sortie par le nord donnant sur l'avenue O. Lambret. Étant donné que la rue du Professeur Laguesse est également congestionnée, les véhicules ont du mal à sortir du secteur vers le nord.



6 ZOOM SUR L'AVENUE OSCAR LAMBRET

L'avenue Oscar Lambret est en double sens de circulation.

La voirie est partagée entre les différents modes de déplacements de la façon suivante :

- 4 voies réservées à la circulation motorisée ;
- 2 trottoirs de part et d'autre de la chaussée ;
- 1 piste cyclable bidirectionnelle du côté droit de la chaussée (à proximité du viaduc du métro)
- 1 voie en sens unique vers le nord

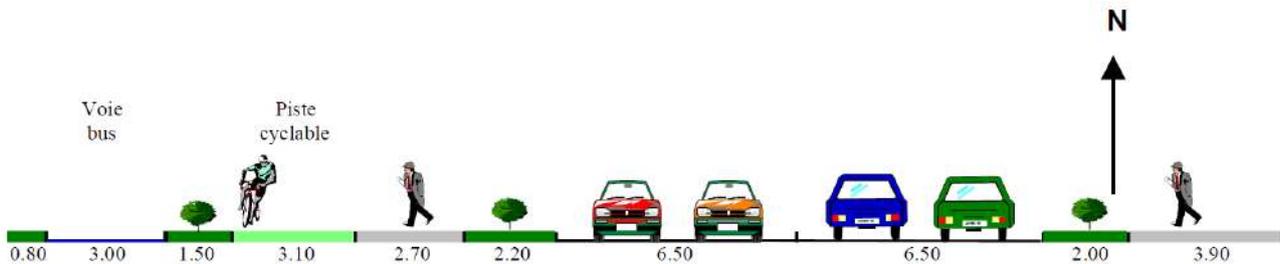
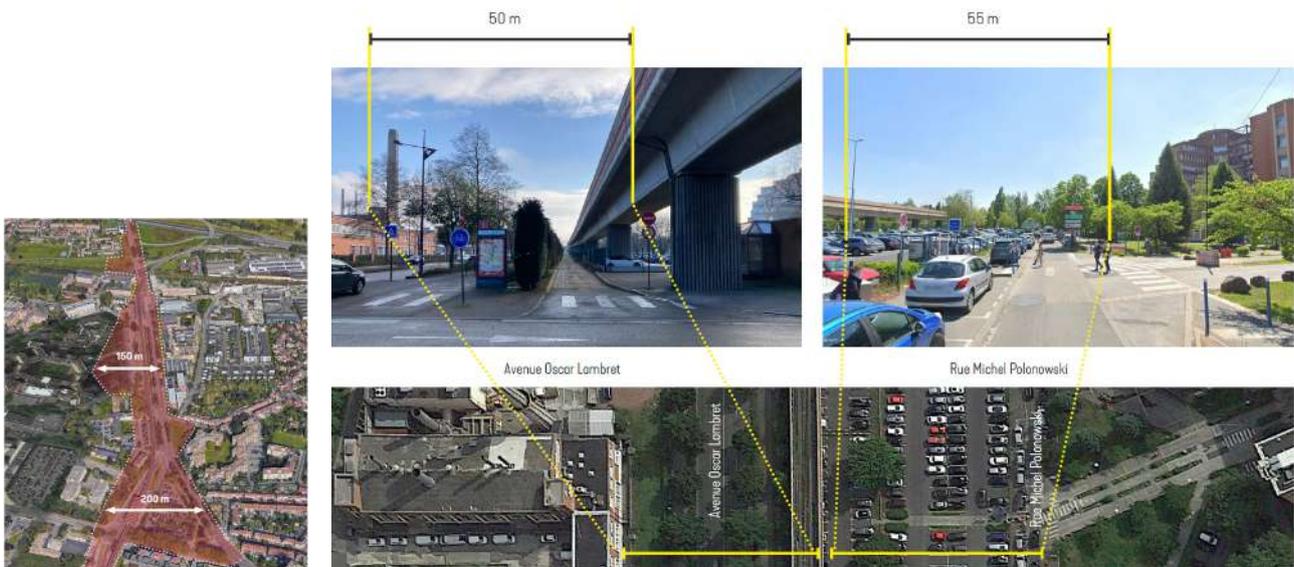
réservée aux véhicules d'urgence, aux taxis et aux bus.

En situation actuelle, l'aménagement de l'avenue Oscar Lambret fait l'objet de plusieurs observations de la part des utilisateurs et des acteurs du secteur CHU-Eurasanté :

- Le profil en travers de l'avenue, est-il adapté aux volumes de trafic existants ?
- La voie réservée aux urgences et aux bus est sous-exploitée. Ces véhicules utilisent la chaussée principale pour

rejoindre l'autoroute A25.

- Est-ce que les flux piétons existants justifient la présence d'aménagements pour piétons si larges ? Sur un côté de la chaussée, le trottoir présente une largeur de presque 4 mètres. Le cheminement est plus large que la piste cyclable bidirectionnelle.



7 CIRCULATION TOUS VÉHICULES

Depuis la place Verdun, les véhicules peuvent accéder à toute la partie nord du CHRU, cela inclut tant au centre Oscar Lambret comme à l'hôpital Huriez. L'entrée se fait à partir des voiries F. Combemale et Professeur Jules Leclercq lesquelles débouchent directement sur la place Verdun mais uniquement en entrée de site.

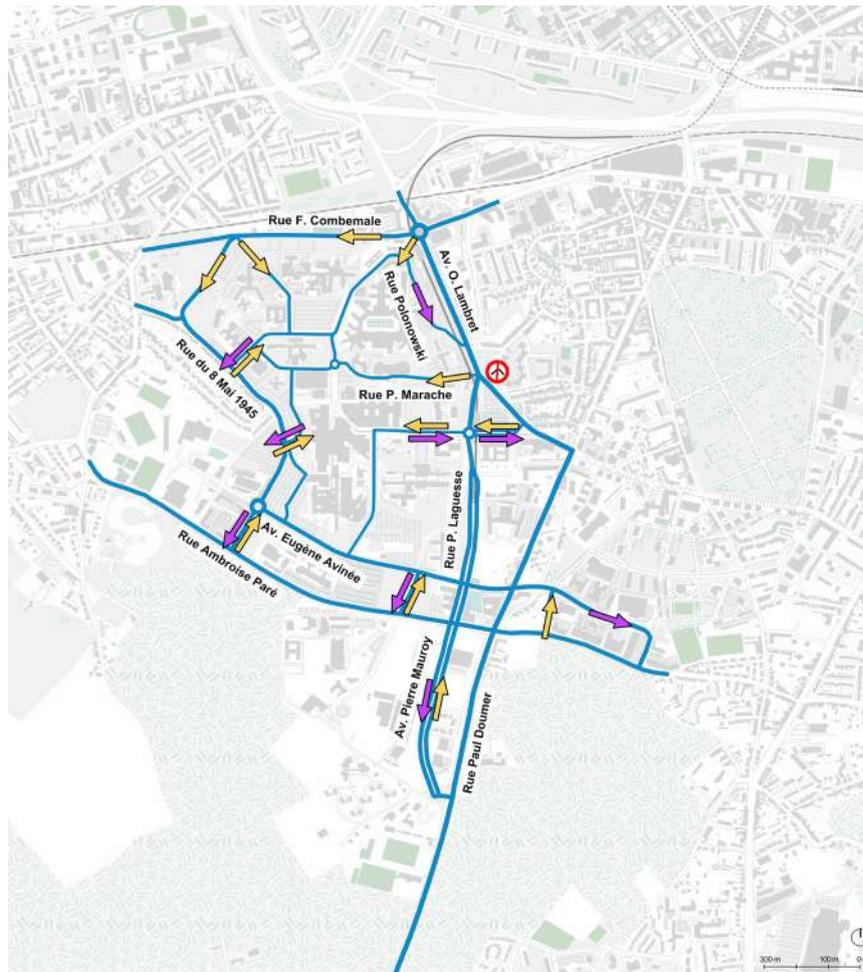
La sortie nord se trouve uniquement au niveau de la rue Michel Polonowski. Cette voirie présente une seule voie de circulation et donne accès à 3

différentes zones de stationnement (2 pour le personnel et 1 pour les visiteurs). En heure de pointe, la circulation au niveau de la rue Polonowski n'est pas fluide. Cela s'explique par les flux motorisés souhaitant sortir du CHRU mais également par les files d'attente situées à l'entrée des différents parkings.

Ces dernières dépassent la longueur des voies d'attente prévues et débauchent sur la rue Polonowski encombrant le passage des véhicules.

La partie sud du site est accessible depuis le nord par la rue du Professeur Laguesse puis la rue du Professeur Jules Leclercq. Comme il y a été expliqué dans la partie Dynamique circulatoire, il s'agit de voiries fortement impactées par le flux piéton en provenance du métro.

Le secteur Eurasanté est accessible par l'est ou l'ouest à partir de la rue Ambroise Paré et l'avenue Eugène Avinée



8 CIRCULATION DES VÉHICULES D'URGENCE

La bonne circulation des véhicules d'urgence est un des enjeux majeurs du secteur. Actuellement, pour les urgences principales, l'itinéraire est :

rue Oscar Lambret > rue du Professeur Laguesse > boulevard du Professeur Leclercq.

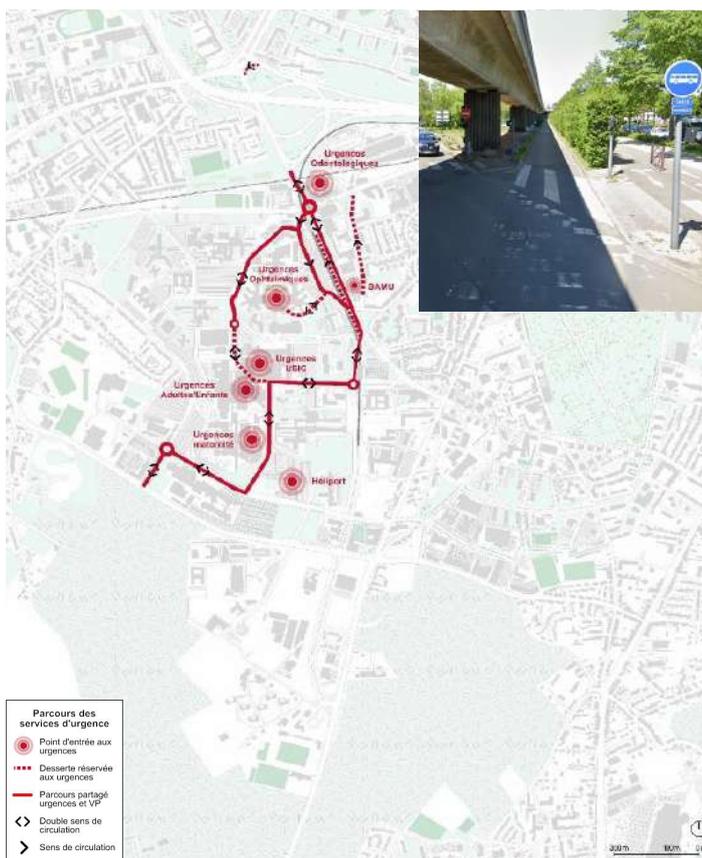
Il s'agit d'un itinéraire partagé avec la circulation motorisée. Le carrefour Place Chasseurs de Driant (au nord du site) présente une voie réservée aux services de secours et aux taxis. Cette

voie est très utilisée, car ça permet d'éviter les différents feux de circulation présents sur le carrefour. Au niveau de l'avenue Oscar Lambret, il existe une voie de circulation à contresens pour les véhicules d'urgence en direction du nord. Néanmoins, cette voie n'est actuellement pas utilisée.

La figure ci-contre montre les deux parcours : en pointillé celui qui est réservé aux urgences et en continu celui emprunté par tous les véhicules. L'itinéraire réservé aux urgences n'est

pas direct, il faut emprunter la voie bus existante autour de l'arrêt de métro CHU-Centre O.

Lambret puis contourner la place Verdun afin d'arriver sur l'autoroute. Cela fait que pour les véhicules de secours ça soit plus simple d'emprunter la chaussée principale de l'avenue Oscar Lambret.



E MOBILITÉS

9 UNE LOGISTIQUE À PRENDRE EN COMPTE

La plupart des quais logistiques situés sur le périmètre se trouvent sur la rue Philippe Marache. Il s'agit d'une voirie présentant un trafic motorisé assez réduit.

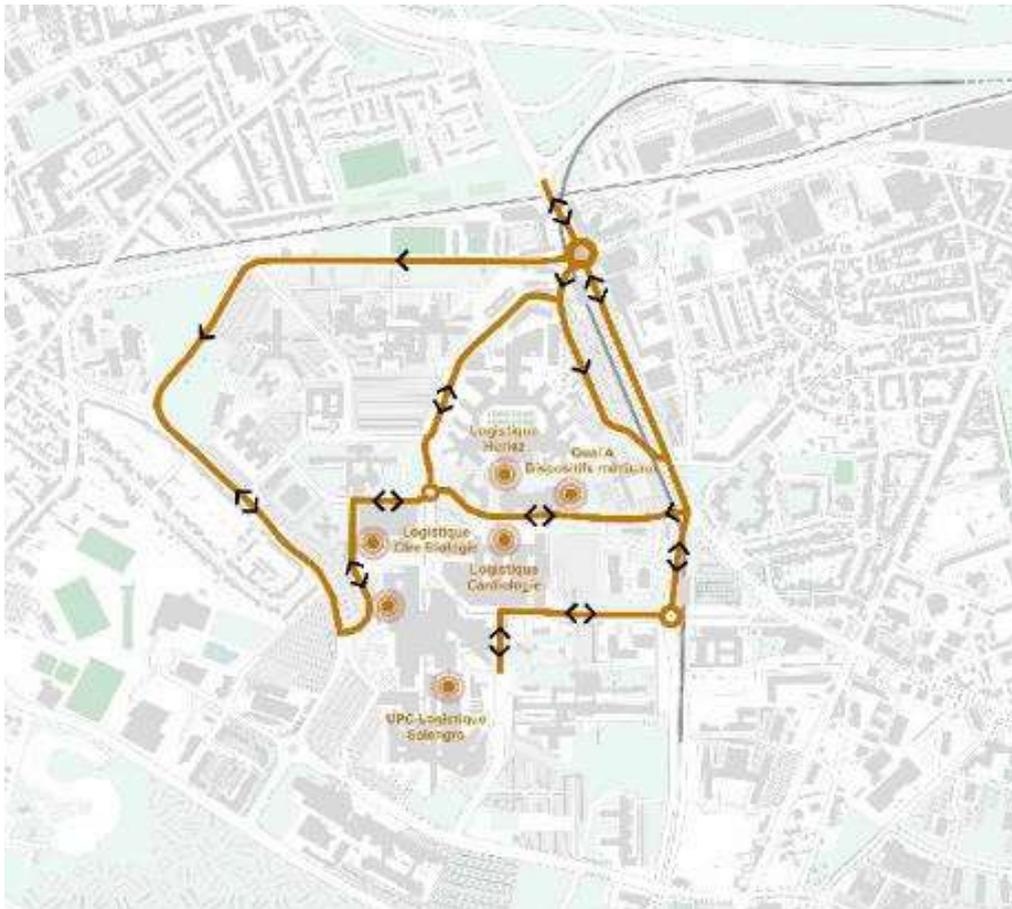
Cela s'explique car les accès vers les hôpitaux les plus importants et ses parkings ne se font pas à partir de cette voirie. L'entrée par la rue Philippe Marache est facile pour les véhicules de logistique car elle se fait directement sur l'avenue Oscar Lambret. Il y a également certains quais de

logistique situés à l'ouest du site. Pour rejoindre ces quais depuis le nord, le plus simple pour les véhicules est d'emprunter la rue Frédéric Combemale puis la rue Henri Ghesquière depuis la Place Verdun.

La circulation sur ces voiries en heure de pointe est fluide, il n'y a pas des difficultés majeures. Ainsi, l'entrée au site pour les véhicules de logistique peut se faire selon plusieurs axes et d'une façon aisée. La sortie du site par contre ne subit pas

la même logique que l'entrée. La rue Philippe Marache et la rue Frédéric Combemale peuvent uniquement être empruntées en entrée du site.

Pour sortir vers le nord, les véhicules doivent passer la rue Michel Polonowski ou faire le tour du périmètre du CHU s'ils sortent depuis l'ouest (rue Henri Ghesquière > avenue Eugène Avinée > rue Professeur Laguesse > avenue O. Lambret). Dans ces deux cas, les itinéraires représentent un détour pour les véhicules.



10 LES VOLUMES DE TRAFIC JURNALIERS

Les charges trafics présentées sur la figure ci-contre correspondent aux trafics journaliers. Ces charges de trafic ont été quantifiées à partir des comptages existants par la MEL entre 2016 et 2022.

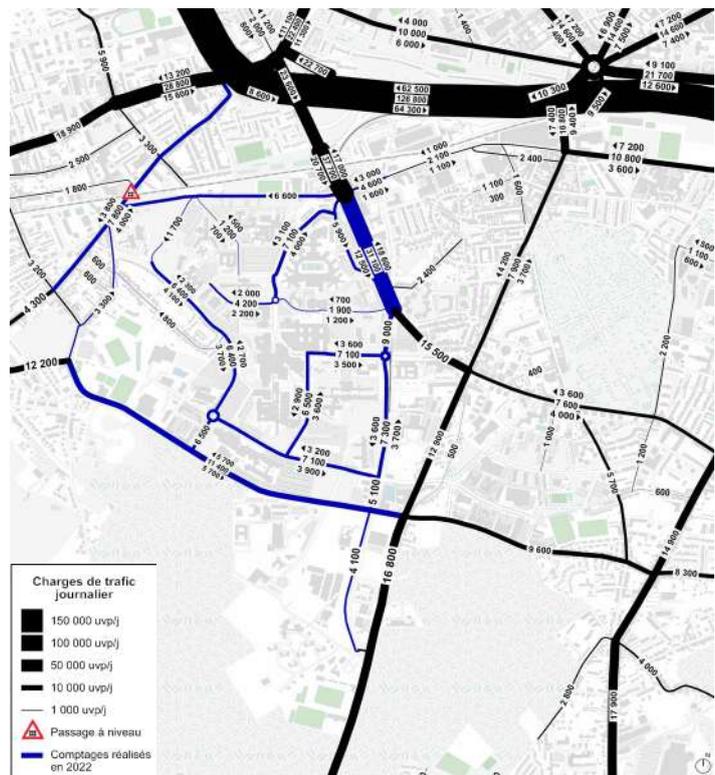
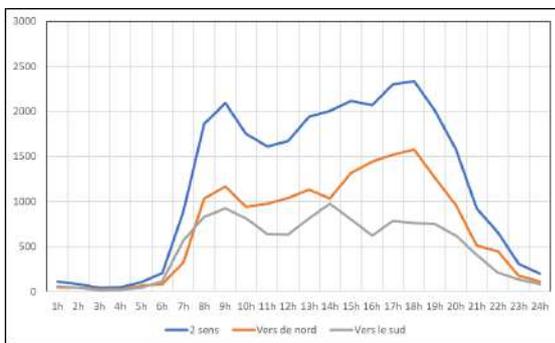
- La voirie la plus chargée du secteur (hors autoroute A25) est l'avenue Oscar Lambret avec 37 000 véhicules par jour au nord de la place Verdun et 31 000 véhicules par jour au sud de la Place Verdun ;
- La deuxième voirie la plus chargée

est la rue Paul Doumer avec 16 800 véhicules par jour. La différence en termes de charge de trafic entre l'avenue Oscar Lambret et la rue Paul Doumer est substantielle. Sur la partie est du site toutes les voiries débouchent sur l'avenue Oscar Lambret, cela entraîne un flux de trafic qui est bien supérieur celui présent sur toutes les voiries adjacentes.

- Les charges de trafic au niveau du réseau interne au CHRU sont assez faibles. Les voiries les plus chargées à

l'intérieur du CHRU sont le boulevard du Professeur Jules Leclercq (7 000 véhicules journaliers) et la rue Michel Polonowski (presque 6 000 véhicules journaliers). Le cas de la rue Michel Polonowski est spécialement marquant car il s'agit d'une voirie à sens unique. Le fait que la seule voirie par le nord permettant d'accéder à l'avenue Oscar Lambret soit la rue Michel Polonowski, y concentre les flux de sortie du site.

Le graphe ci-contre représente l'évolution horaire des volumes de trafic de 2022 au cours d'une journée au niveau de l'avenue Oscar Lambret. On remarque la présence de deux pointes de trafic au cours de la journée, une à 9h et une deuxième à 18h. Les volumes de trafic à 14h et 15h sont également très élevés. Cela est la conséquence directe des activités du site, notamment les hôpitaux.



11 LES VOLUMES DE TRAFIC : HPM & HPS

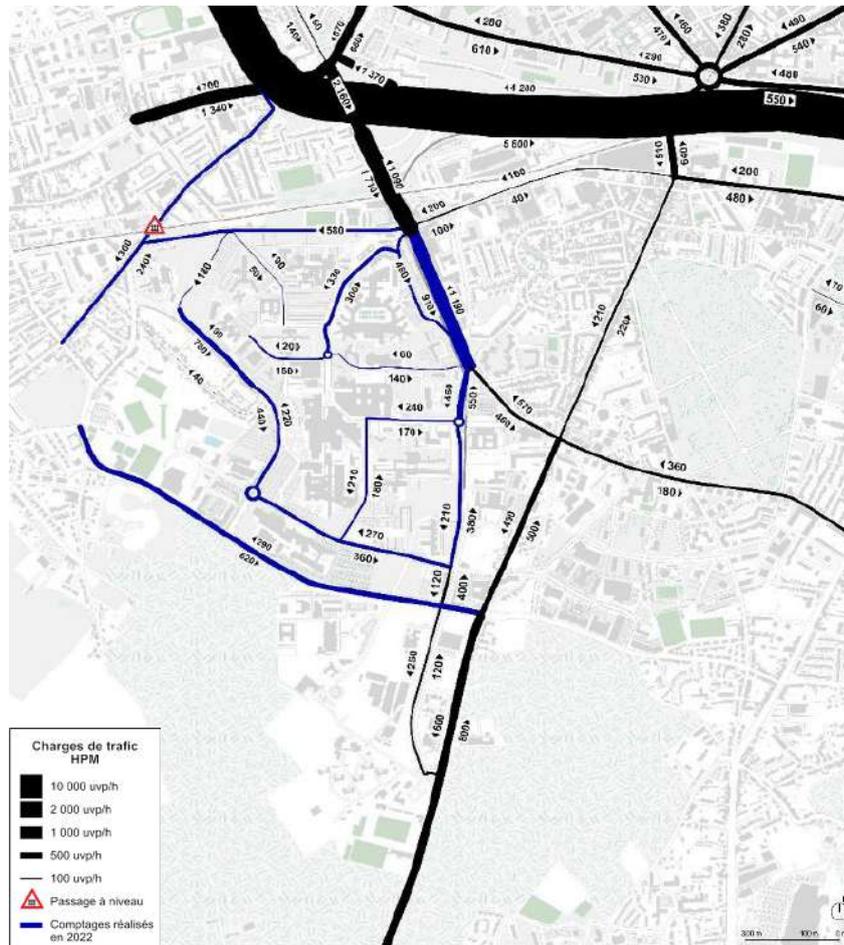
Les figures ci-contre présentent les charges de trafic en HPM et en HPS sur le secteur.

Les charges de trafic sont plus élevées en HPS qu'en HPM sur l'ensemble du réseau.

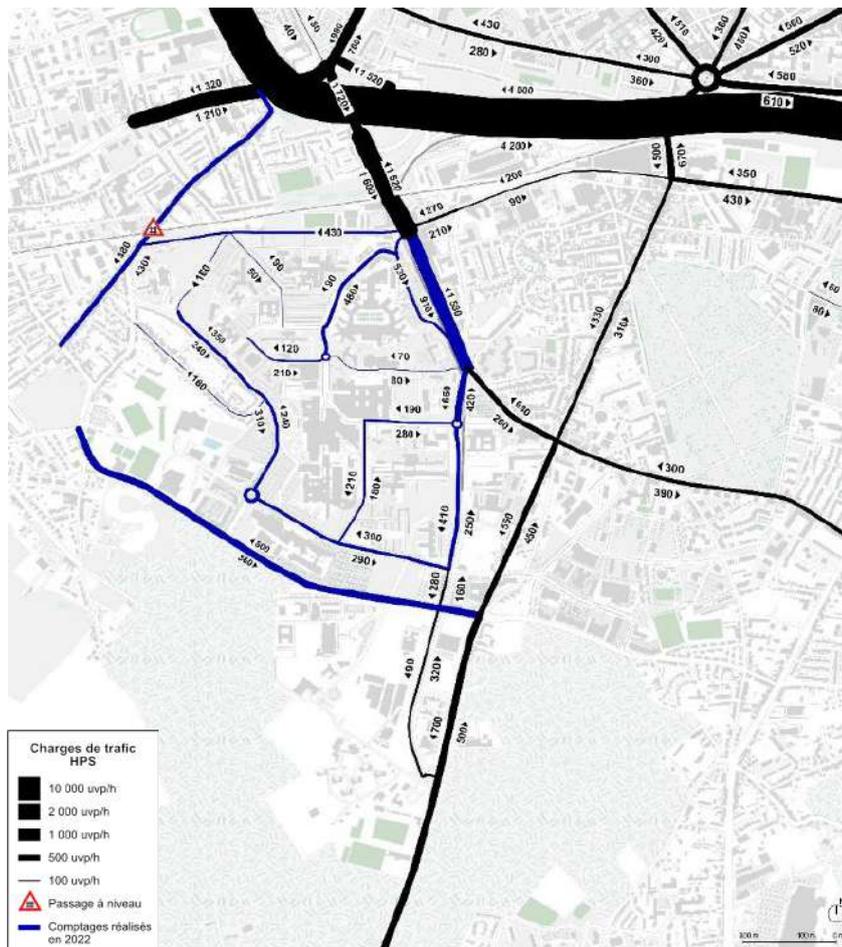
Les deux sens confondus, les axes adjacents au site présentent les charges de trafic maximales en heure de pointe suivantes :

- 3 100 uvp/h sur l'avenue Oscar Lambret au nord de la place Verdun
- et 2 500 au sud ;

- 1 200 uvp/h sur la rue Paul Doumer ;
- 1 100 uvp/h sur la rue du Professeur Laguesse ;
- 1 150 uvp/h au niveau de la rue Ambroise Paré ;
- 650 uvp/h sur l'avenue de la recherche ;
- 600 uvp/h sur l'avenue Eugène Avinée ;



* uvp = unité de véhicule particulier



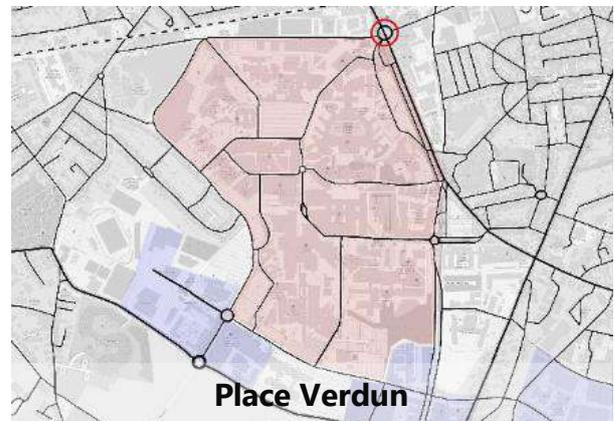
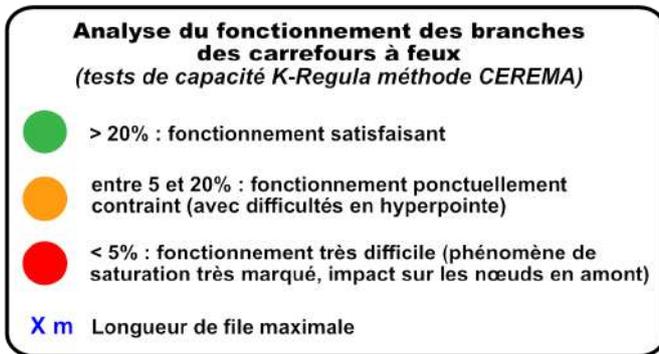
12 LA CIRCULATION AU NIVEAU DE LA PLACE VERDUN

La place Verdun s'agit d'un point de passage obligatoire pour les véhicules en provenance du nord. Selon les comptages réalisés en juin 2019, en heure de pointe, presque 3 000 véhicules traversent le carrefour le matin et 3 300 véhicules le soir.

Les figures ci-dessous présentent le fonctionnement des branches des carrefours à feux au niveau de la place Verdun. Il faut noter que le mouvement de tourne à droite du nord vers la rue Frédéric Combemale et la

rue Michel Polonowski est très difficile, en particulier à l'HPM dû à un flux de véhicules très élevé. En outre, l'accès au CHRU par la rue Polonowski est problématique étant donné qu'il est situé à côté du feu de circulation au sein de la place Verdun.

Les véhicules souhaitant accéder au CHRU doivent attendre que la file créée par le feu soit partie pour s'engager sur la voie.



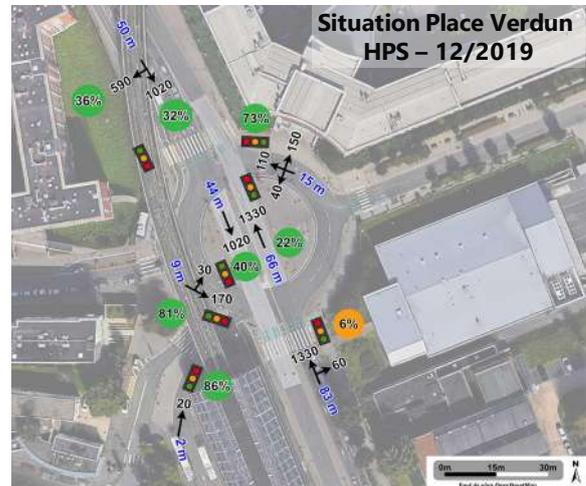
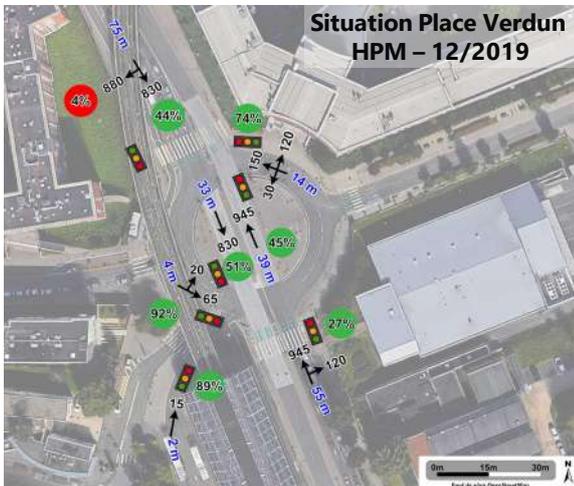
Un deuxième mouvement se trouvant en difficulté sur la Place Verdun est le tout droit depuis le sud en HPS. Le nombre de véhicules devient davantage élevé par rapport au matin et cela crée des files ayant une longueur maximale de 83 mètres.

L'axe est très chargé mais le flux s'écoule rapidement grâce à des phases de vert très longues.

L'avenue Oscar Lambret présente une capacité suffisante pour supporter un

nombre si élevé de véhicules.

Néanmoins, les véhicules d'urgences actuellement utilisent cette voie partagée avec la circulation automobile pour sortir du CHRU et les files créées par le carrefour à feu mettent en difficulté leur passage.



13 ZOOM SUR L'ÉCHANGEUR CHU

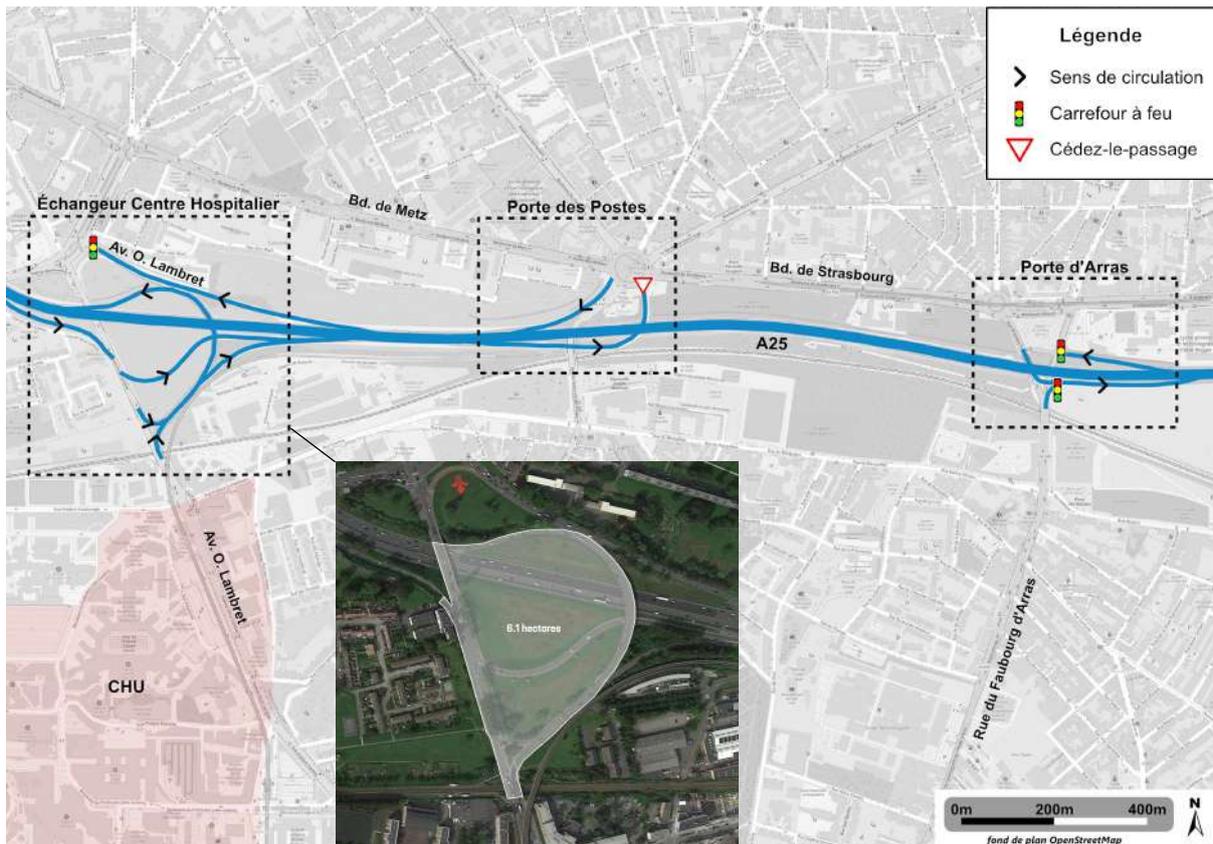
L'échangeur 4 « Centre Hospitalier » est la porte d'entrée par le nord au secteur CHU- Eurasanté. L'emprise totale de l'échangeur s'élève à 6,1 hectares, cela représente 3 fois plus que l'emprise des échangeurs 2 (Porte d'Arras) et 3 (Porte des Postes).

La figure ci-contre présente les trois échangeurs cités ci-dessus. Il est possible de noter, que l'échangeur Centre Hospitalier dispose de deux axes disposant d'une fonctionne commune : rejoindre le sens ouest >

est de l'autoroute A25.

La vitesse maximale autorisée sur l'autoroute A25 est passée de 90 km/h à 70 km/h en septembre 2022. Cela laisse la possibilité d'adoucir les angles de giration afin de libérer de l'espace au-dessus des voies ferrées.

Ces derniers points soulignent la possibilité d'une réflexion par rapport à l'emprise de l'échangeur ainsi que de l'usage des différentes bretelles.



14 ACCIDENTOLOGIE

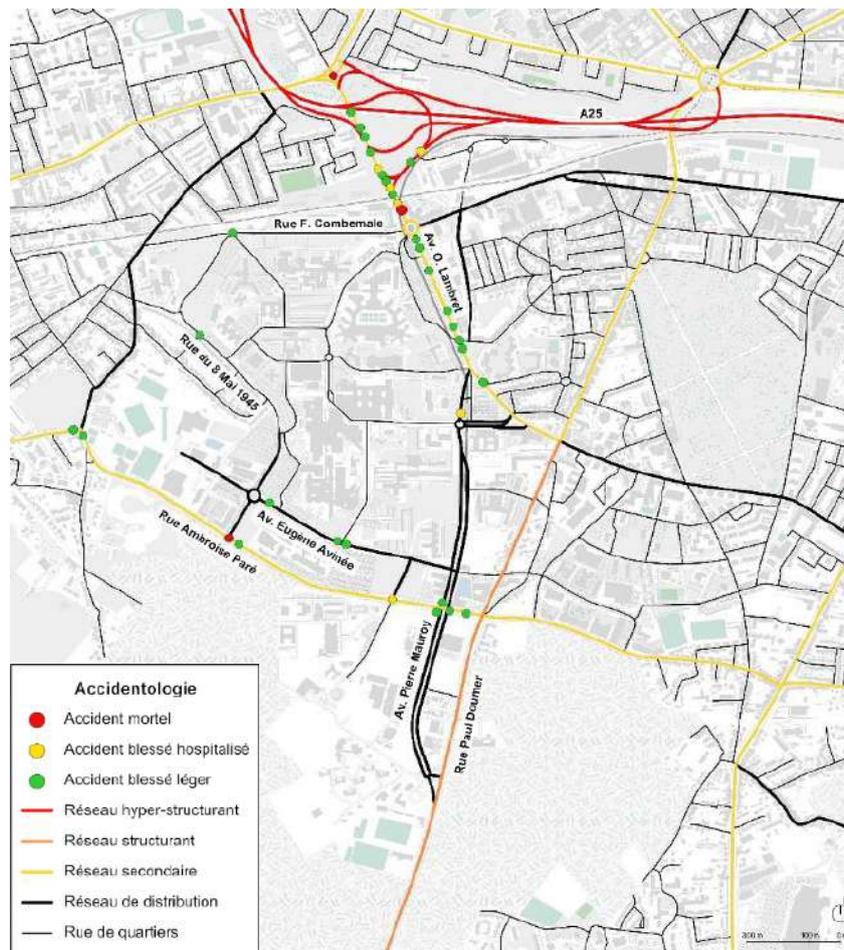
La figure ci-contre présente les accidents routiers ayant eu lieu dans le secteur d'étude entre le 1er janvier 2017 et le 5 décembre 2022. Au total, 39 accidents se sont produits sur cette période. Ils ont compris 62 blessés, 6 personnes hospitalisées et 3 décès. Parmi les 39 accidents, 15% comprenaient des cyclistes, 26% des piétons et 15% des motocyclistes. Le 44% restant s'agit d'accidents uniquement comprenant des VP. Les accidents de trafic sur le secteur sont particulièrement concentrés sur

l'avenue Oscar Lambret. Elle rassemble 21 accidents, dont 2 mortels et 4 requérants d'une hospitalisation. Étant donné qu'il s'agit de la voirie avec le flux de trafic motorisé le plus élevé du secteur, il semble cohérent que les accidents y soient concentrés.

Les accidents de trafic au niveau de l'avenue Oscar Lambret concernent des piétons, des vélos et des véhicules motorisés. La majorité des accidents s'agit de chocs entre deux véhicules motorisés, soit au niveau des feux

rouges, soit en changeant de file. Les accidents concernant des piétons se produisent notamment au niveau des passages pour piétons.

Le carrefour à feu avenue Pierre Mauroy # avenue de la recherche # rue Ambroise Paré ainsi que le carrefour à feu avenue Oscar Lambret # rue M. Polonowski sont les carrefours les plus accidentogènes du périmètre.



15 OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

L'offre de transport public présente sur le secteur se distingue en deux catégories différentes :

- L'offre de transports collectifs sur site propre : la ligne 1 du métro ainsi que les lignes TER reliant Béthune et Lens à Lille Flandres ;

- Le réseau de lignes de bus urbaines et régionales constituant une desserte complémentaire à la ligne de métro 1.

En situation existante, deux stations

de métro desservent le site :

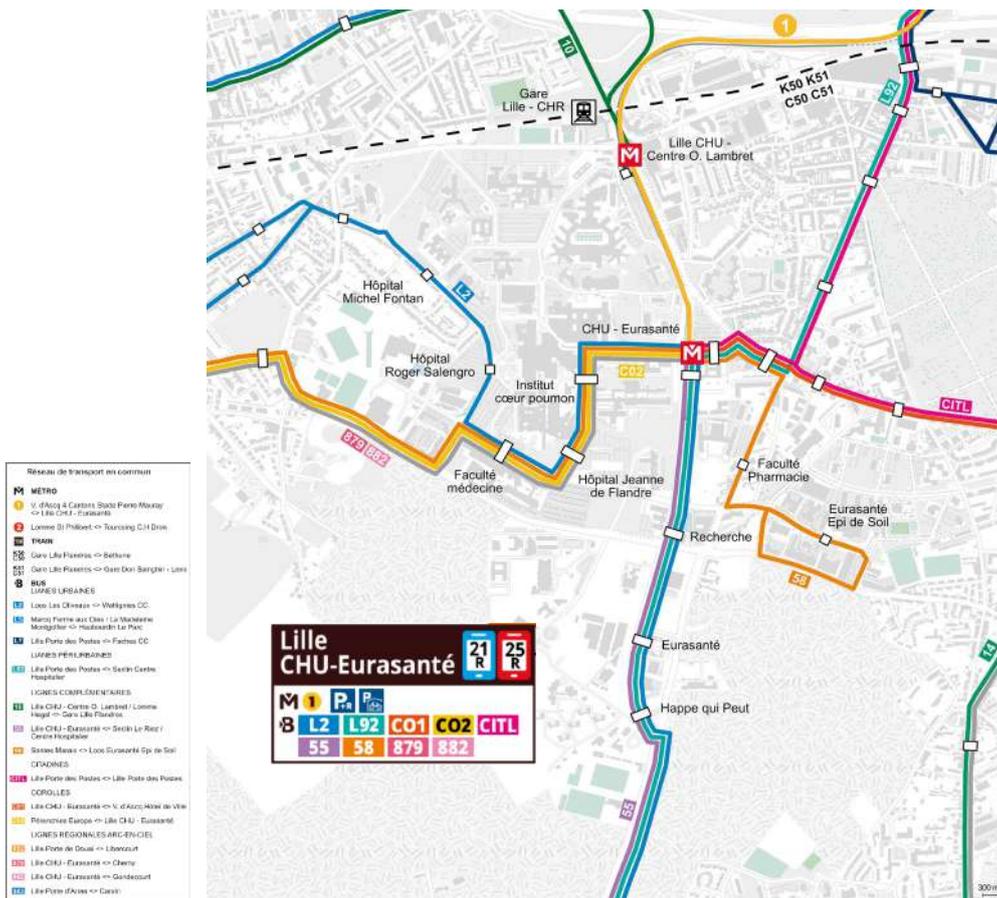
- Lille CHU – Centre O. Lambret, au niveau de la place Verdun. Correspondance avec la ligne de bus 10 (Lille CHU – Centre O. Lambret / Lomme Hegel / Lille Flandres).

- Lille CHU – Eurasanté, terminus du métro. Un pôle d'échanges multimodaux avec présence de 11 lignes de bus et un parc relais réservé aux usagers du réseau Ilévia. En HPM et en HPS, sur l'arrêt CHU Eurasanté

il y a en moyenne un bus par minute – 60 bus par heure de pointe.

La ligne de métro 1 représente un véritable atout pour le secteur. Elle permet de rejoindre directement le centre-ville de Lille en quelques minutes et Villeneuve-d'Ascq en 15 minutes.

La fréquence de passage pendant les heures de pointe est d'une minute par sens et pendant les heures creuses est de 4 minutes par sens en moyenne.



En complémentarité de la ligne de métro, l'arrêt Lille CHU – Eurasanté est également desservi par les lignes de bus suivantes :

- Ligne L2 : Loos Les Oliveaux / Wattignies Centre Commercial. Une ligne de type liane urbaine. Les lianes se caractérisent par un niveau de service et de confort plus élevé que les lignes de bus courantes.

Ligne L92 : Lille Porte des Postes / Seclin Centre Hospitalier. Une ligne de type liane périurbaine.

Ligne Co1 : Lille CHU – Eurasanté / Villeneuve s'Ascq Hôtel de Ville. Une ligne de bus de type « Corolle ». Les lignes « Corolles » proposent des liaisons directes et faciles entre les communes de la périphérie de Lille, sans passer par Lille.

Ligne Co2 : Pérenchies Europe / Lille CHU-Eurasanté. Une ligne de bus de type « Corolle ».

Ligne CITL : Ligne de bus circulaire desservant les principaux quartiers de la ville de Lille tel que Lille, Wazemmes ou Moulin.

Ligne 55 : Lille CHU-Eurasanté / Seclin Le Riez

Ligne 58 : Santes Marais / Loos Eurasanté Epi de Soil

Ligne 879 : Lille CHU – Eurasanté / Gondecourt / Chemy. Ligne d'autocar régionale du réseau Haut-de-France Arc-en-ciel.

Ligne 882 : Lille CHU – Eurasanté / Gondecourt. Ligne d'autocar régionale du réseau Haut-de-France Arc-en-ciel.

Ligne 21R : Ligne de transport sur réservation en soirée desservant les communes situées au sud de Lille telles que Seclin, Vendeville ou Emmerin entre autres.

Ligne 25R : Ligne de transport sur réservation en journée desservant les communes situées à l'ouest de Lille telles que Haubourdin, Englos, ou La Bassée entre autres.

Ligne	Horaire	Nb de passages 2 sens confondus à la journée
Métro 1	5h30 - 00h40	1 266
L2	5h15 - 00h50	198
L92	5h35 - 22h40	100
10	5h30 - 21h30	74
55	6h00 - 20h25	62
58	6h05 - 20h45	70
CITL	5h45 - 21h30	108
CO1	6h00 - 21h50	74
CO2	5h35 - 21h30	100
879	7h15 - 19h10	34
882	12h10 - 19h45	12
21R	21h30 - 00h30	4
25R	9h05 - 17h35	7

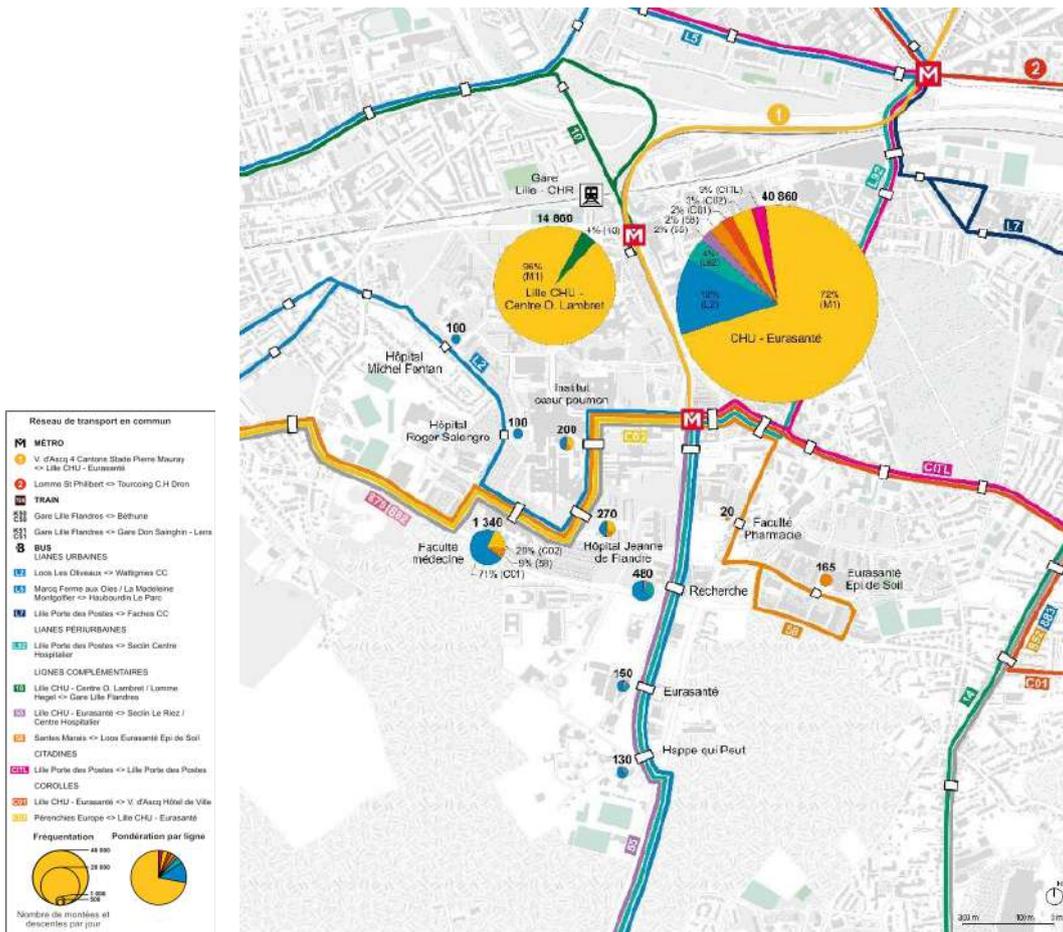
16 FRÉQUENTATION PAR ARRÊT

La fréquentation par arrêt met en évidence l'importance de l'arrêt Lille CHU – Centre O. Lambret et notamment de CHU – Eurasanté. Ces deux arrêts rassemblent 95% des montées et descentes journalières réalisées au sein du secteur. Cela correspond à près de 56 000 montées et descentes par jour dont plus de 40 000 sont faits sur CHU–Eurasanté.

Au total, 58 000 montées et descentes sont réalisées quotidiennement au sein du site. 74% se réalisent en métro, ce

qui représente une part modale très élevée. Concernant les lignes de bus, la liane L2 est significativement la ligne de bus la plus fréquentée dans le secteur. Cela semble cohérent avec le type de ligne qu'il s'agisse, des bus avec un niveau de service élevé.

Il faut noter que l'analyse ne prend pas en compte les montées et descentes des lignes du réseau régional arc-en-ciel, ni des lignes scolaires circulant sur le secteur.



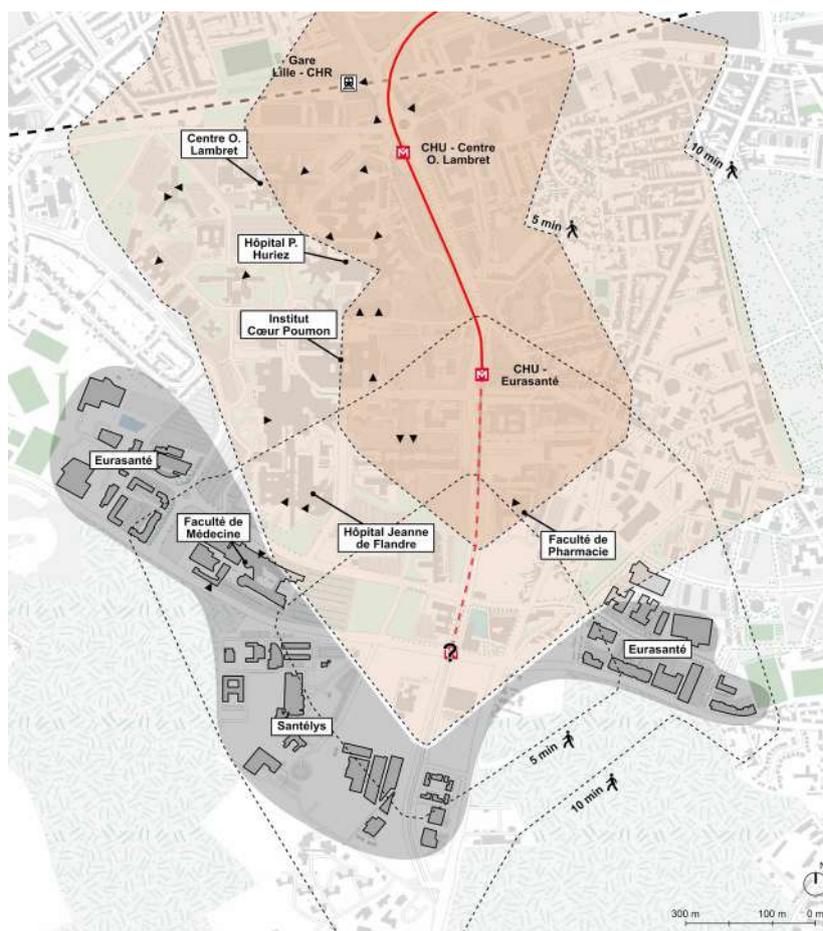
17 DESSERTE DU MÉTRO

La figure ci-contre présente les zones desservies par le métro à moins de 5 et 10 minutes à pied. Les deux arrêts de métro permettent la desserte de l'intégralité du secteur CHRU à moins de 10 minutes à pied. Le secteur

L'extension de la ligne de métro 1 vers le sud permettrait de réduire cette distance pour donner un accès plus facile aux transports collectifs lourds aux utilisateurs.

Eurasanté est le plus impacté par la distance au métro. En effet, plus de 11 600 étudiants et 6 500 salariés du secteur

Eurasanté se trouvent à plus de 10 minutes à pied du terminus du métro.



18 OFFRE TER

Le secteur présente au nord, la gare TER Lille Centre Hospitalier Régional, un atout que possèdent rarement les CHRU.

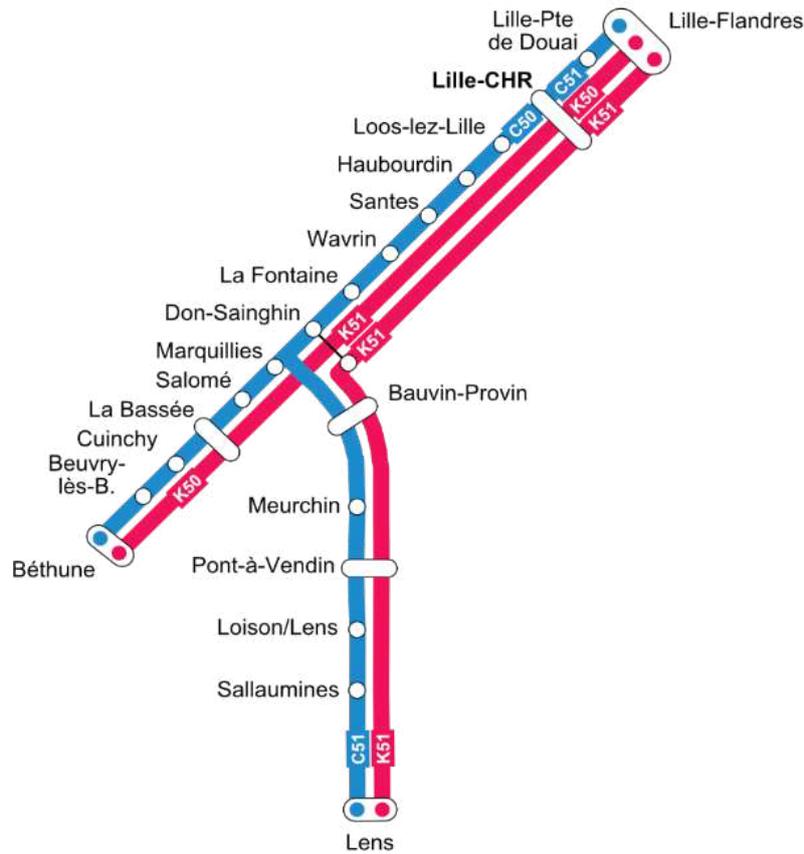
Elle est située sur les liaisons ferroviaires Lille / Béthune et Lille / Lens. Elle se trouve connectée directement aux gares présentées ci-dessous :

Pour les deux lignes ferroviaires, tous les trains s'arrêtent à l'arrivée ou au départ de Lille Flandres à la gare TER Lille Centre Hospitalier Régional.

Depuis la gare TER, les temps de parcours sont les suivants :

- Don-Sainghin: 10 min
- Béthune: 26 min
- La Bassée: 15 min
- Lens: 30 min

Concernant l'offre TER actuelle, le tableau ci-dessous présente le nombre de passages 2 sens confondus selon la ligne ferroviaire en heure de pointe et en journée.



Parmi les gares de la métropole lilloise, la gare Lille CHR, présente l'offre TER la plus élevée après les gares Lille Flandre et Lille Europe.

Il s'agit d'une offre très conséquente, ce qui se traduit par beaucoup de déplacements modes actifs vers et depuis la gare (plus de 1 800 montées et descentes par jour).

Ligne	Nbre de passages 2 sens confondus		
	7h-9h	16h-18h	Journée
Lille - Béthune	11	9	54
Lille - Don - Lens	10	10	44
Total	25	21	98

19 ACCESSIBILITÉ DE LA GARE TER

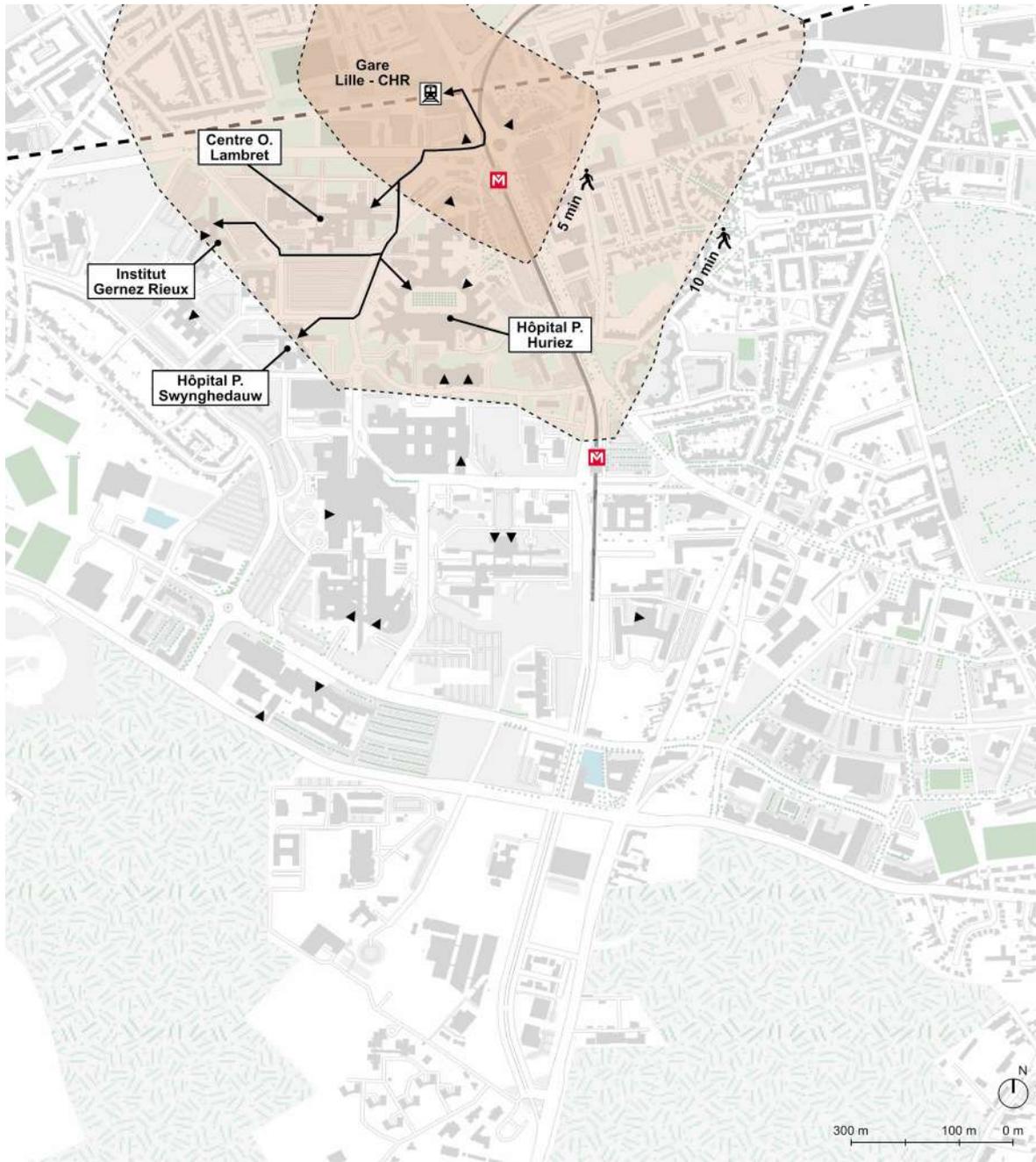
Actuellement, pour accéder aux deux voies de la gare Lille CHR, les utilisateurs doivent descendre des escaliers situés au niveau de l'avenue Oscar Lambret. Une voie d'accès PMR est présente également sur l'avenue, mais uniquement pour les trains venant de Lille Flandres.

Compte tenu de la configuration actuelle, les flux piétons de la gare en lien avec le CHRU sont obligés de passer par la place Verdun. Cela crée des conflits avec la circulation routière

spécialement aux heures de pointe dû au nombre élevé de déplacements.

La figure ci-contre présente les destinations atteignables en moins de 5 et 10 minutes à pied depuis la gare TER ainsi que les parcours les plus courts pour atteindre certains établissements du CHRU. On notera que passer par la place Verdun représente pour certains utilisateurs un détour dans son chemin.





20 DÉPLACEMENTS PIÉTONS

La figure ci-contre présente les dysfonctionnements lors des déplacements piétons au sein du périmètre. Pour rappel, les principaux pôles générateurs de déplacements à l'échelle du secteur sont :

- Les hôpitaux du CHRU, notamment Salengro, Jeanne de Flandre, Huriez et l'institut Cœur Poumon ;
- Le Centre Oscar Lambret ;
- Les établissements universitaires, notamment la faculté de médecine et la faculté de pharmacie ;

- Les arrêts de transport en commun, notamment les deux arrêts de métro et la gare TER ;

- Les entreprises du parc Eurasanté.

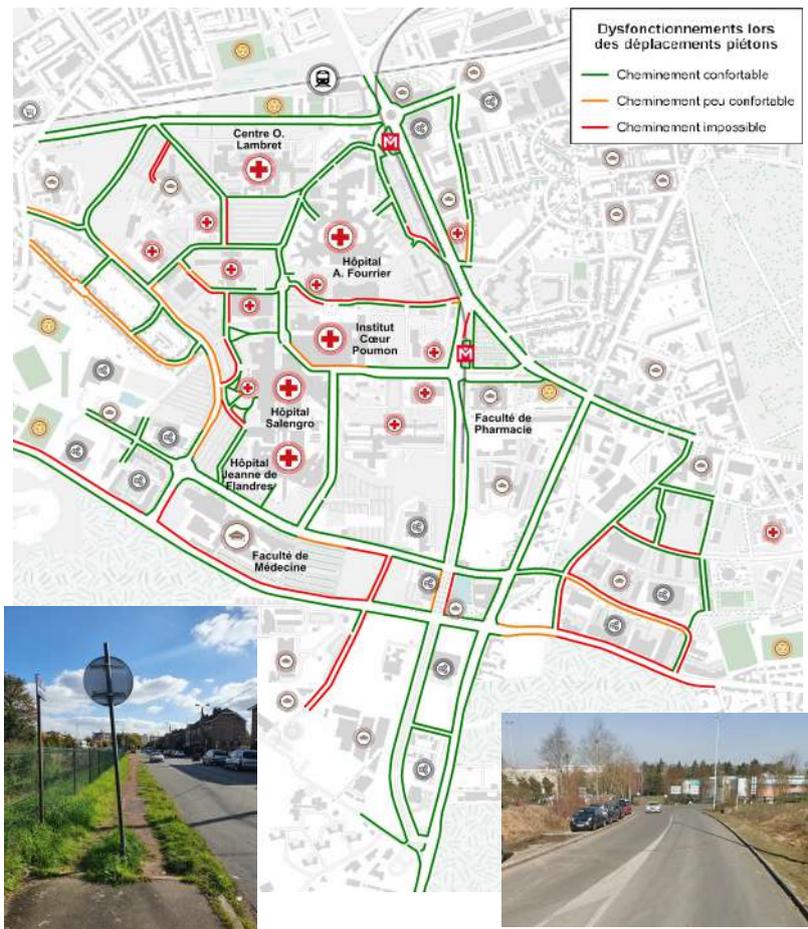
Le secteur présente dans sa partie nord des cheminements piétons globalement satisfaisants, notamment autour des stations de métro. Les 4 grands hôpitaux du CHRU ainsi que le centre Oscar Lambret sont facilement accessibles par les piétons compte tenu de la présence d'aménagements suffisamment larges et de nombreuses

traversées sécurisées.

Le confort des cheminements n'est pas uniforme sur l'ensemble du secteur. Certains cheminements sont parfois obstrués par du stationnement automobile sauvage comme au niveau de l'avenue Eugène Avinée ou sur la rue Henri Ghesquière. D'autres cheminements ne sont pas confortables compte tenu des revêtements présents (cailloux, terre, graviers), cela se voit par exemple au niveau de la rue Henri Ghesquière. La rue Philippe Marache



est seulement aménagée d'un seul côté de la route, ce qui oblige les piétons à des traversées de voie. Finalement, le secteur sud (Epi de Soil, ZAC Est Eurasanté et Faculté de Médecine) présente d'une insuffisance généralisée d'aménagements piétons.



21 LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Les infrastructures cyclables existantes sur le secteur sont notamment situées aux endroits suivants :

- Au niveau de l'avenue Oscar Lambret. Présence d'une piste cyclable bidirectionnelle tout au long de la voirie.

- Sur la rue Frédéric Combemale. Présence d'un nouvel aménagement cyclable bidirectionnel qui se termine au niveau de la rue Jules Ferry au nord et au sud au niveau de la rue Henri

Ghesquière. Cet aménagement est en continuité avec celui présent sur la rue Courtois.

- Sur la rue Ambroise Paré. Présence d'une piste cyclable bidirectionnelle partagée avec les piétons. Elle sera connectée au nouveau aménagement cyclable prévu dans le projet de la LINO Sud.

- Sur la rue du Professeur Laguesse. Présence de deux bandes cyclables unidirectionnelles, une dans chaque

côté de la voirie, permettant de faire le lien entre l'avenue Oscar Lambret et la rue Ambroise Paré.

- Sur la rue Paul Doumer. Présence d'une piste cyclable bidirectionnelle depuis Wattignies, laquelle s'arrête au niveau du carrefour à feu avec l'avenue Eugène Avinée. La prolongation de la piste cyclable jusqu'à la rue Gustave Courbet.

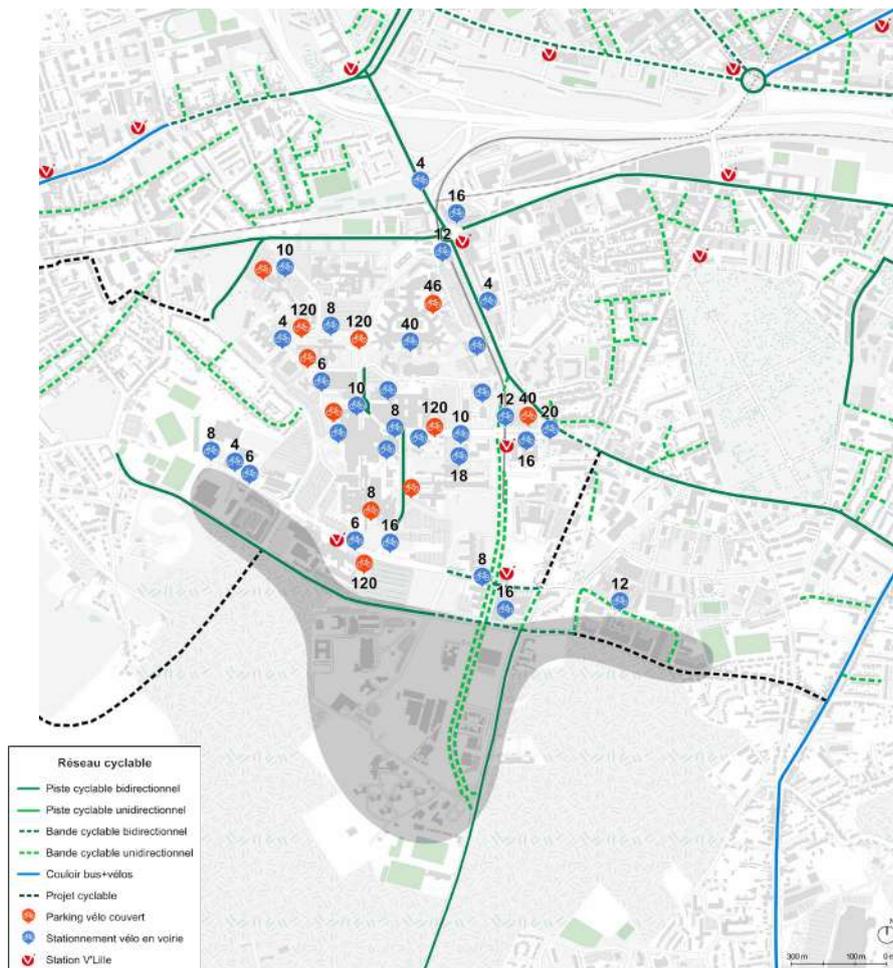


Le réseau cyclable présente des problèmes de continuité tels que :

nord du site, hors rue F. Combemale, ne présente aucun aménagement cyclable.

- Sur l'avenue Eugène Avinée, les bandes cyclables présentes s'arrêtent au niveau du carrefour avec la rue du Professeur Jules Driessens et ne continuent pas vers l'ouest.

- Au sein du périmètre du CHRU, deux pistes cyclables se trouvent sur la rue Pierre Decoux et sur le boulevard du Professeur Jules Leclercq. Il ne s'agit pas d'un parcours continu. La partie



22 LE STATIONNEMENT CYCLABLE

En ce qui concerne le stationnement cyclable, la figure ci-contre présente la localisation des parkings à vélos existants ainsi que le nombre de places prévues.

Depuis novembre 2021, le CHRU dispose de 5 nouveaux parkings vélo sécurisés et couverts avec une capacité d'accueillir jusqu'à 120 vélos.

L'installation de ces parkings a permis d'améliorer considérablement l'offre sur le site laquelle était insuffisante.

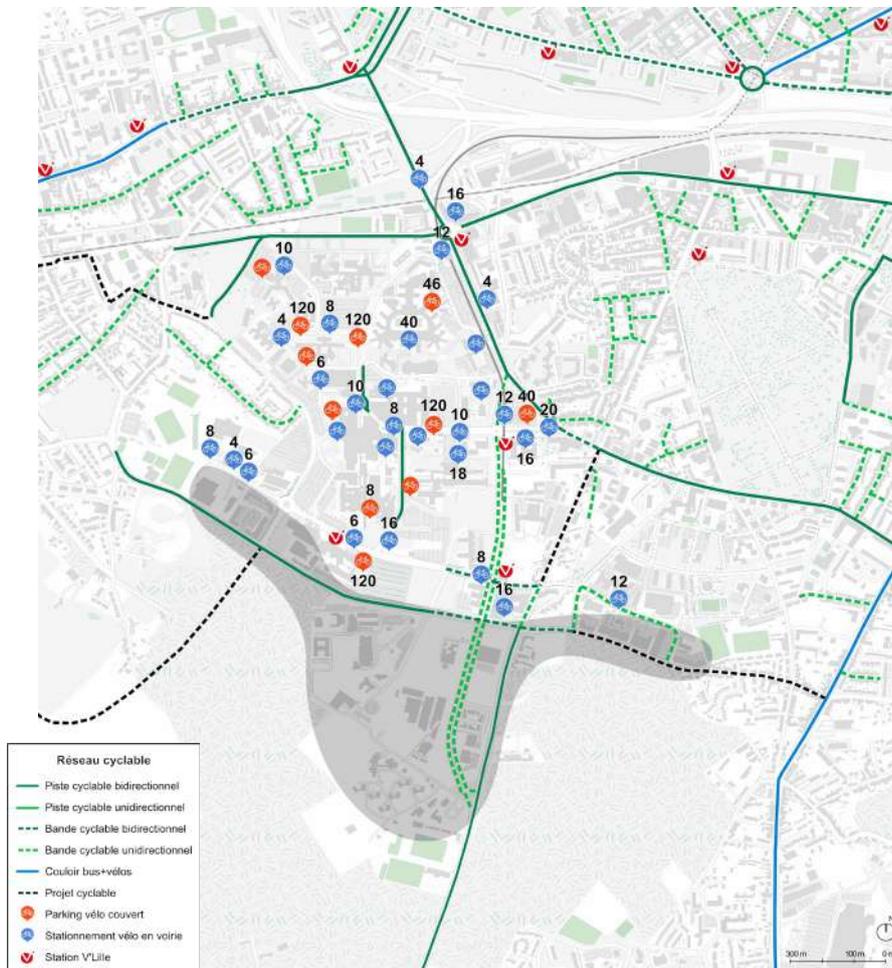
L'offre en stationnement cyclable sur voirie est bien répartie sur le périmètre du CHRU. Chaque établissement dispose de quelques stationnements pour vélo à l'entrée des bâtiments.

Pour certains établissements tels que l'institut Gernez Rieux l'offre est assez faible, il y a uniquement de la place pour stationner 10 vélos devant le bâtiment.

Sur le parc Eurasanté, l'offre est très faible. La zone gris foncé sur la figure

ci-contre souligne le secteur où l'offre en stationnement cyclable n'existe pas. Elle prend en compte une grande partie du parc Eurasanté ainsi que le secteur Santelys.





23 L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Actuellement au sein du site CHRU il y a 7 100 places de stationnement dont :

- 1 184 pour les visiteurs (17% du total) ;
- 5 154 pour le personnel (73% du total) ;
- 92 pour les urgences ;
- 59 pour les véhicules de logistique ;
- 576 dans les parkings de type mixte (8% du total).

L'accès aux parkings réservés au personnel du site est contrôlé par des barrières qui se lèvent par présentation d'un badge.

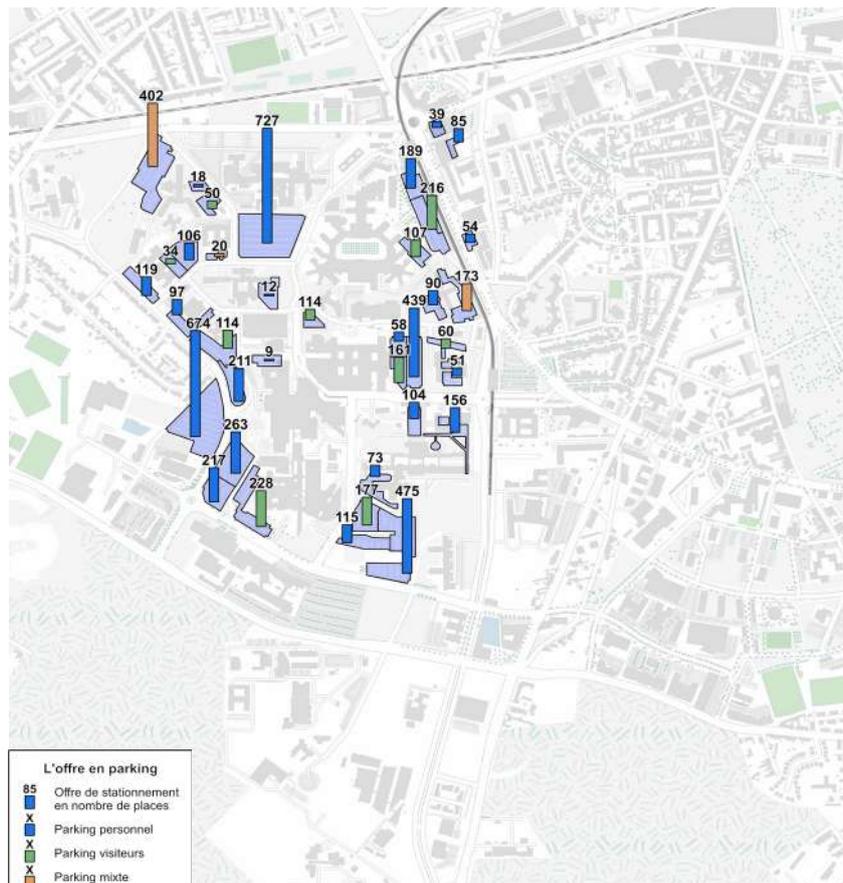
Le stationnement dans les parkings

réservés aux visiteurs est payant. Leur politique d'accès a été révisée en 2022 suite à des problèmes d'accessibilité (files d'attente aux bornes de paiement, temps d'attente trop élevés...). Le CHRU a modifié ses tarifications : la première demi-heure est gratuite, la première heure coûte 1 €, 5 € pour quatre heures, 37,40 € la journée, 3 € par jour pour les patients hospitalisés, 7 € par jour pour les accompagnants et 25 € la semaine.

Les places de stationnement présentes

en voirie sont réservées aux PMR. Cela représente une offre de plus de 200 places, soit 3% de l'offre totale, au-dessus de la norme minimum de 2%.

En comparaison à d'autres CHU de France, le CHU de Lille possède un nombre de places de stationnement assez important. La part de places réservées aux visiteurs est relativement faible. Par contre, la part des places réservées au personnel est très conséquente.



À proximité du terminus du métro, il y a un parc relais qui dispose d'une capacité de 250 places. Il s'agit d'un parking à ciel ouvert avec contrôle d'accès réservé uniquement aux clients Ilévia ou TER. Il est ouvert 24h/24 et 7j/7.

Le Centre Oscar Lambret comprend 560 places de stationnement, dont 290 en parking pour le personnel et 270 en parking pour les salariés. Comme pour le CHRU, les places réservées au personnel sont uniquement accessibles par présentation d'un badge. Les autres

places sont libres d'accès.

Au sein du parc Eurasanté, l'offre en stationnement comprend également deux types de places : des places privées avec accès contrôlé par des barrières et des places publiques (en voirie ou en parking).

En ce qui concerne la faculté de médecine Henri Warembourg, elle est équipée d'un parking de 1 200 places réservé aux étudiants et d'un parking de 200 places destiné aux professeurs. Les deux parkings sont accessibles uniquement par présentation d'un

badge. Le parking réservé aux étudiants n'est pas accessible aux élèves PASS et L.AS, les deux cursus en première année de la faculté de médecine.

Les étudiants de première année allant en voiture à la faculté utilisent les voiries adjacentes pour se garer tels que la rue Ambroise Paré et l'avenue Eugène Avinée. Le stationnement sur l'avenue Eugène Avinée, tel qu'il a été présenté dans la partie « déplacements piétons » gêne la circulation des véhicules motorisés ainsi que des piétons.



Parking P+R à proximité du terminus du métro



Parking de faculté de médecine



Stationnement sur la rue Ambroise Paré



Stationnement sur l'avenue Eugène Avinée

24 L'OCCUPATION DES PARKINGS

La fréquentation des parkings du CHU en 2018 est présentée dans les graphiques ci-contre. Cette fréquentation est structurée selon le type d'usager : visiteurs ou personnel.

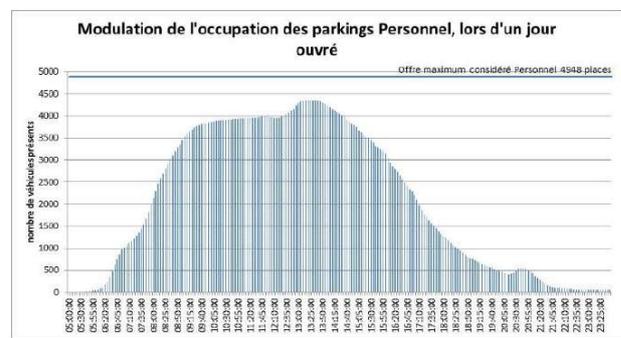
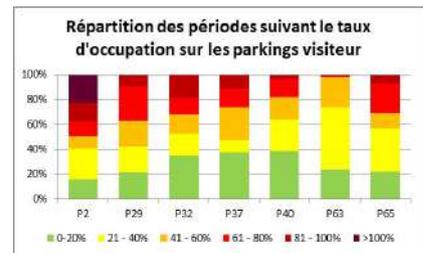
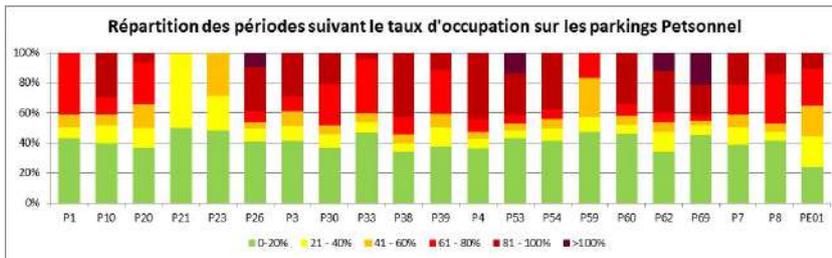
- La demande « **visiteur** » (consultants et visiteurs des patients) présente une double pointe sur la journée (10h-11h et 14h45-15h45) et un creux sur l'heure de midi. La demande la plus importante se trouve en HP de l'après-midi (95% de la capacité maximum).

- La demande « **personnel** » est complètement différente à celle des visiteurs. La demande est massive entre 9h et 15h30 avec un pic lors des recouvrements des équipes entre 12h45 et 13h50. Ce pic de demande représente un taux d'occupation du 90%. Entre 9h et 15h30, le taux d'occupation s'élève à 80%.

Globalement, la volumétrie pour les deux types de demandes est suffisante. Néanmoins, cela dépend des poches de stationnement. Certaines poches

ont tendance à être plus saturées que d'autres. Pour la demande visiteur, le parking P2 (parking de l'hôpital Claude Huriez) concentre les plus fortes saturations avec des taux d'occupation qui dépassent les 100%.

Pour la demande de personnel, les parkings P26, P53, P62 et P69 sont ceux qui présentent les taux d'occupation les plus élevés lors du moment de recouvrement des équipes. Il s'agit de 4 parkings dont l'offre n'est pas très élevée.



25 LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

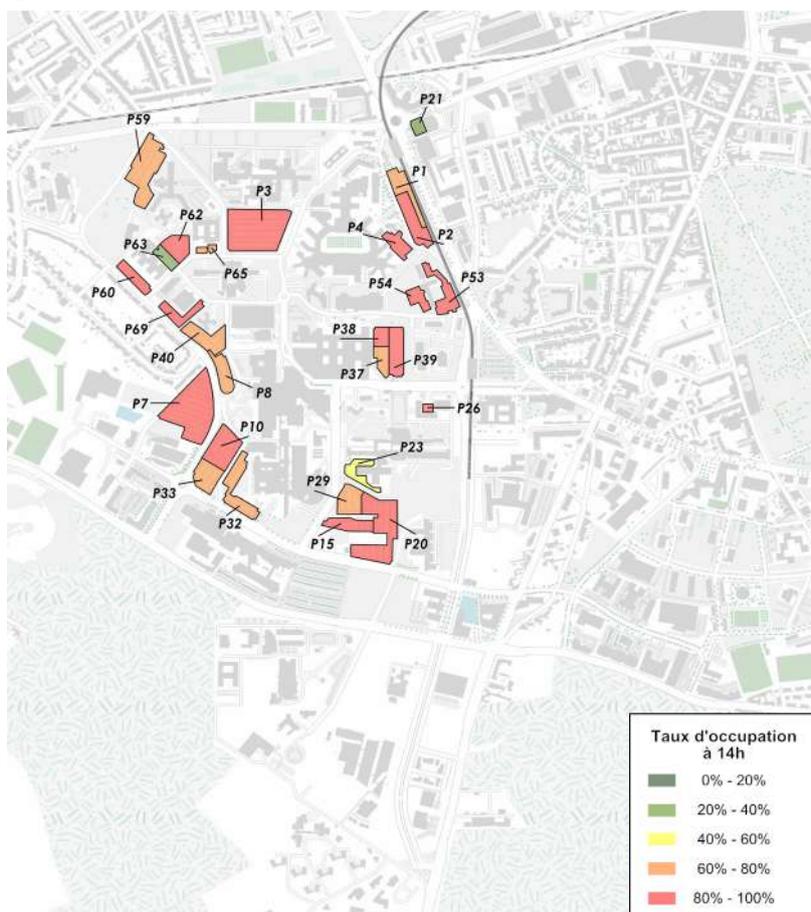
La demande en stationnement la plus forte au cours d'une journée typique se produit aux alentours de 14h. Il s'agit du moment de la journée où la demande personnel et la demande visiteur sont les plus élevées.

- 25 parkings (+90% du parc) sont occupés à plus de 60% de leur capacité totale.

Dans ces conditions, 14h s'agit de la période la plus critique au sein du CHRU.

La figure ci-contre présente le taux de saturation des différentes poches de stationnement à 14h. Il en ressort que :

- 16 parkings (60% du parc) observent un taux d'occupation supérieur à 80%,
4 d'entre eux sont complets.



26 FUTURS PROJETS AUX ALENTOURS DU SITE

Plusieurs projets urbains sont prévus à proximité du secteur CHU - Eurasanté. Le projet qui impact directement le périmètre du site est la LINO Sud. Il s'agit d'un nouvel aménagement portant sur une emprise de 22,50 mètres : une partie réservée aux circulations routières, une autre à la circulation des modes actifs et une dernière aux aménagements paysagers. La chaussée (2x1) aura une largeur d'entre 6 et 7 mètres en fonction des secteurs. La piste cyclable sera de type bidirectionnel et elle aura une

largeur de 3 mètres. Finalement, l'allée piétonne, large de 2 mètres, sera collée à la piste cyclable.

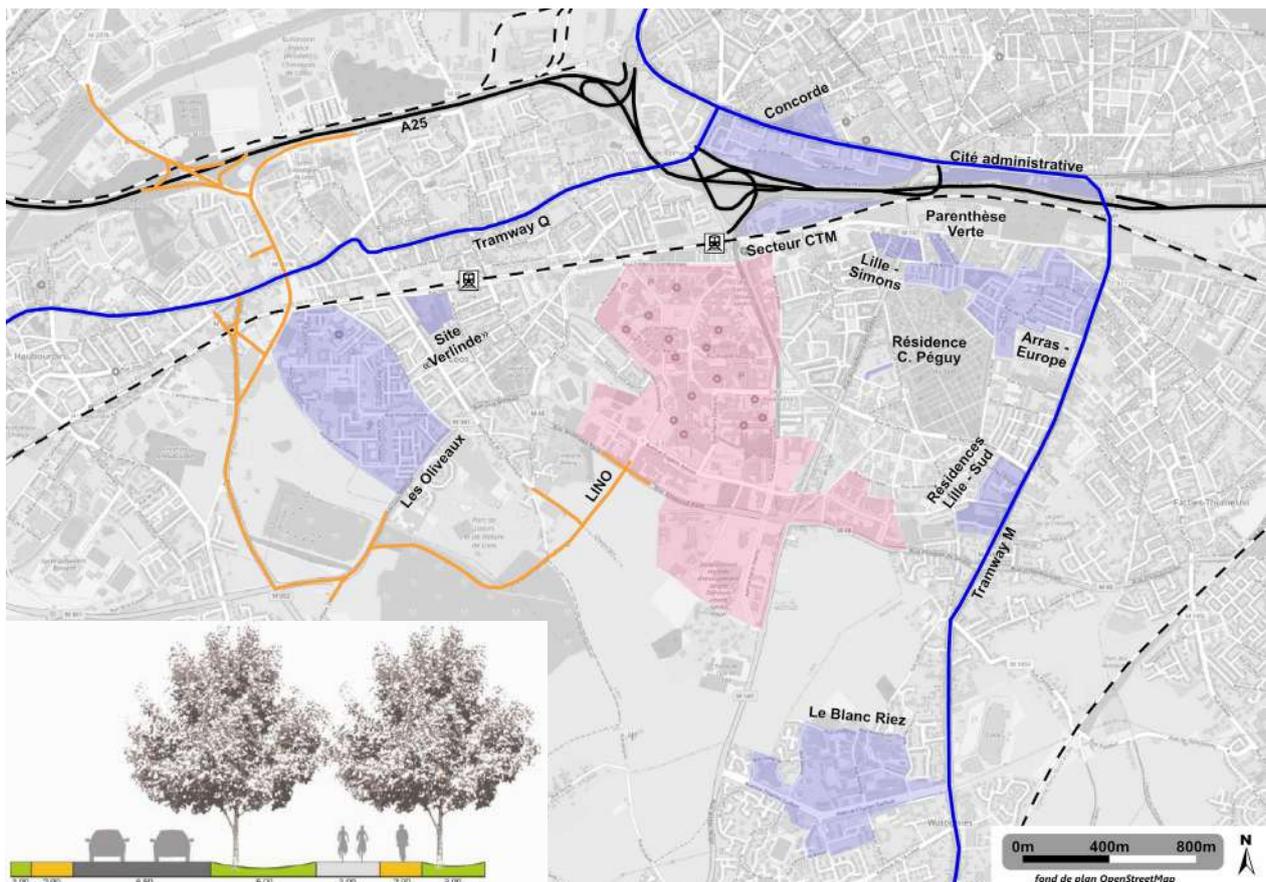
La LINO Sud permettra de rejoindre directement le site avec le côté ouest de l'A25, ce qui sera très avantageux pour les usagers se dirigeant vers/ depuis l'ouest du secteur.

Concernant les nouvelles lignes de tramway inscrites sur le SDIT, elles n'impactent pas directement le secteur CHU - Eurasanté. Néanmoins,

un report modal de la voiture vers la rue du Faubourg des Postes dû à l'implantation de la ligne M au niveau de la rue Faubourg d'Arras est envisageable.

Finalement, parmi les projets prévus aux alentours du secteur, plusieurs sont des projets de renouvellement urbain ou de réhabilitation, lesquels n'induiront pas du trafic supplémentaire sur le site.

Le seul projet comportant de



considérables nouvelles implantations est le projet de la cité administrative. Il s'agit d'un site comptant avec 5 bâtiments et 38 500 m². La livraison est prévue pour fin 2023.

La nouvelle cité administrative toutefois ne se trouve pas directement à proximité du secteur CHU-Eurasanté. Les nouveaux flux en lien avec le projet n'auront pas un impact majeur sur le site.

LINO → nouvelle liaison routière intercommunale Nord-Ouest à 2 voies (2X1 voie) comprenant également une piste cyclable et un cheminement piétonnier. Fin du projet prévue pour 2026.

Cité administrative → nouvelle implantation de la cité administrative qui comptera 38 400 m² et 5 bâtiments. Le site aura 480 places de parking et proposera différents services. Livraison du projet prévue pour fin 2023.

Concorde → projet de renouvellement urbain de 704 démolitions, environ 1 500 nouveaux logements...mais aussi requalification de la place Tacq, l'av Beethoven et du bd de Metz et création d'une nouvelle promenade verte pour les modes actifs.

Les Oliveaux → projet de renouvellement urbain du quartier Les Oliveaux à Loos. Programme : construction de logements, démolition et création de résidences et création de nouveaux équipements entre autres. Fin projet prévue pour fin 2032.

Le Blanc Riez → projet de renouvellement urbain du quartier Le Blanc Riez à Wattignies. Programme : requalification de l'av. Guillain, construction de logements, création d'une promenade est-ouest. Livraison prévue pour 2028.

Lille-Simons → Projet de démolition-reconstruction d'immeubles et réhabilitation de

logements. Début des chantiers de construction prévu pour 2023.

Résidences Lille-Sud → Projet de renouvellement des résidences Faubourg d'Arras et JB Clément. Démarrage des travaux sur les espaces publics en 2023.

Arras-Europe → Création et rénovation de logements et d'équipements. Aujourd'hui, les travaux sur les espaces publics ont été finis. Il reste certains bâtiments à finir.

Parenthèse Verte → Programme immobilier de 195 logements (2023).

Résidence Charles Péguy → réhabilitation de 178 logements collectifs en site occupé. Livraison prévue pour fin 2023.

Secteur CTM → Réaménagement du Centre Technique Municipal de Lille
Tramway Q → Axe ouest joignant Loos et Haubourdin avec le centre-ville de Lille.

Tramway M → Axe sud joignant Wattignies avec le centre-ville de Lille.

27 LES EFFETS DE LA LINO SUD SUR LE TRAFIC EXISTANT

Afin de visualiser les impacts de la LINO Sud, il est intéressant de reprendre les cartes issues de la modélisation réalisée par la MEL représentant la différence en volumes avec le scénario de référence après mise en service des tronçons TF1, TF2 et TF3 de la LINO Sud en HPM (horizon 2026).

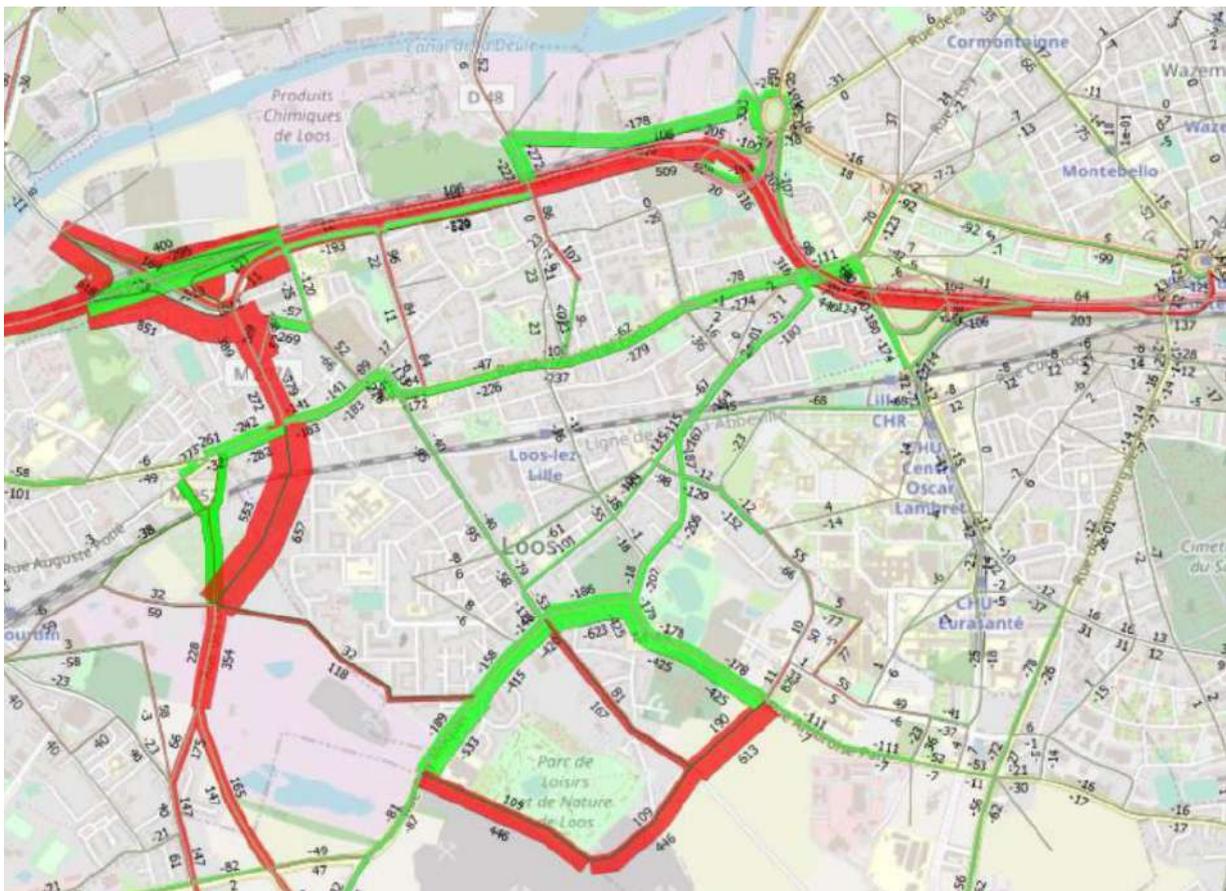
Selon les résultats du modèle, les diminutions les plus importantes en termes de trafic se trouvent au niveau de la rue Guy Moquet, la rue Ambroise

Paré et la rue du Maréchal Foch.

- Aucune augmentation de trafics : on constate essentiellement des reports locaux de trafics

- Le trafic sur l'avenue Oscar Lambret ne connaîtra pas une variation importante avec la mise en place de la LINO Sud.

- L'augmentation de l'A25 est modérée (par rapport au trafic existant, soit une variation de moins de 10%).



28 LES ENJEUX

Le diagnostic a permis de faire ressortir 10 enjeux en termes de mobilité

Le territoire d'étude n'est pas seulement un quartier, mais bien un morceau de ville

- Des d'habitants, un pôle majeur d'emplois, une place forte estudiantine, des lieux de visites quotidiennes;

- On vient pour 30 min, pour une journée, de temps en temps, une seule fois....

- Des secteurs différents avec des demandes très variables;

- Les axes routiers sont actuellement des fractures...qu'il faudra transformer en lien pour créer un territoire homogène qui met en valeur toutes ses opportunités

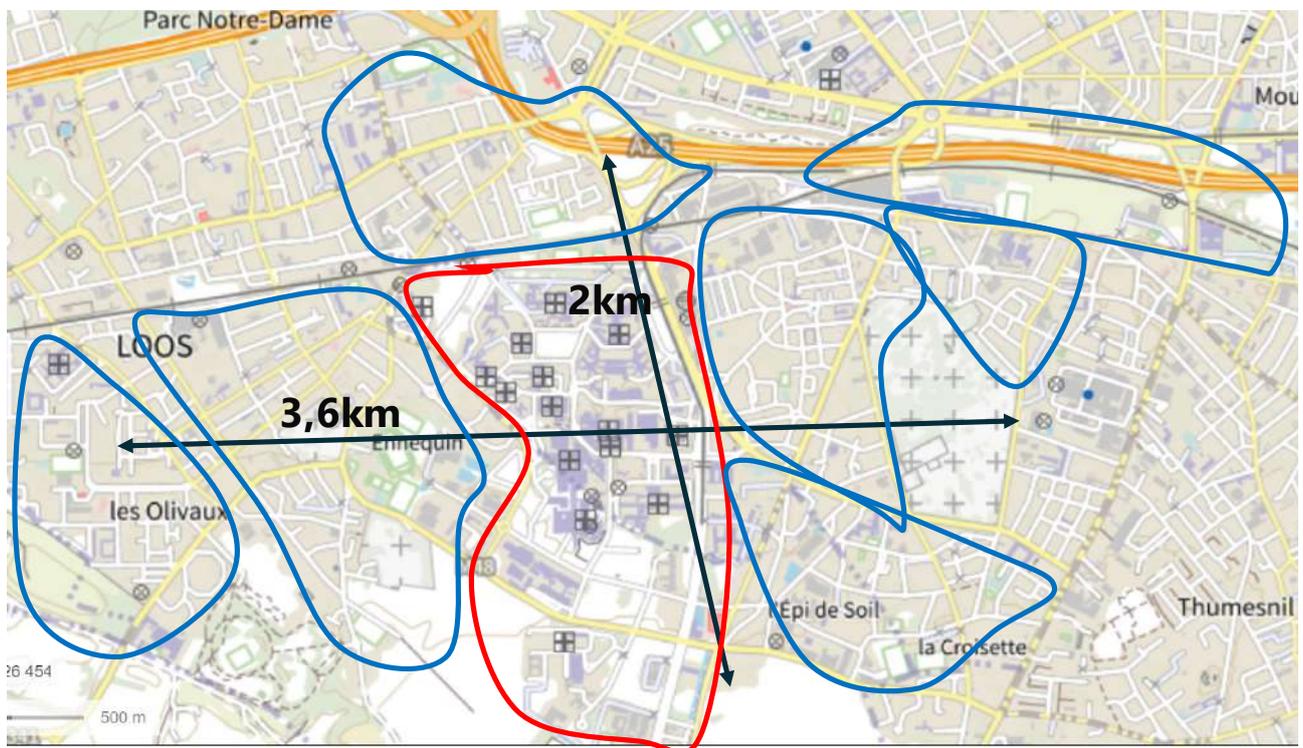
- Un territoire vaste qui doit être composé de plusieurs centralités reliées entre elles.

Ce qui induit les enjeux suivants:

-Renforcement, voire création des liens entre les différents pôles du secteur, et développement d'une identité commune pour favoriser la lisibilité de l'espace.

-Une mobilité basée sur la régulation, la priorisation, la mutualisation, et non sur la fluidité, qualificatif non approprié pour une zone urbaine dense.

-Une priorité absolue : les urgences



28 LES ENJEUX

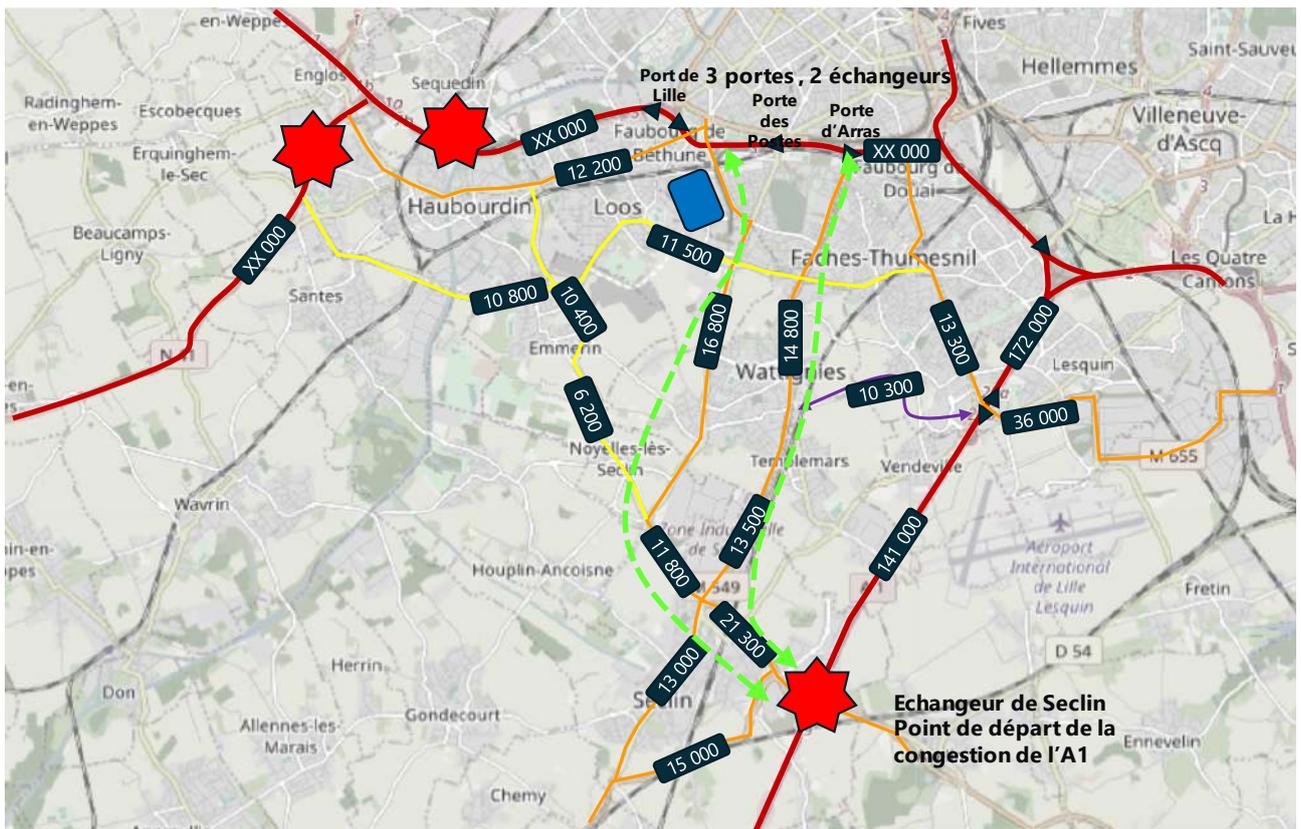
Le territoire est une rotule de l'organisation viaire de la Métropole

- Le secteur compte une double porte d'entrée pour la le territoire métropolitain.
- L'avenue Oscar Lambret est l'axe urbain le plus chargé de la Métropole. Il n'existe que 3 franchissements de l'A 25...et l'un d'eux sera utilisé pour le tram.
- Pas ou peu d'impact de l'A1, mais

néanmoins présence de transit provenant du Sud

Ce qui induit les enjeux suivants:

- Maintien de la fonction de porte d'entrée, en lui donnant toutes les fonctions d'intermodalité... mais quelle serait la situation la plus opportune pour cette porte.
- Doit être localisée en fonctions des décisions prises aux portes d'entrées de Lille (Porte des Postes, Place Tacq, Porte d'Arras)

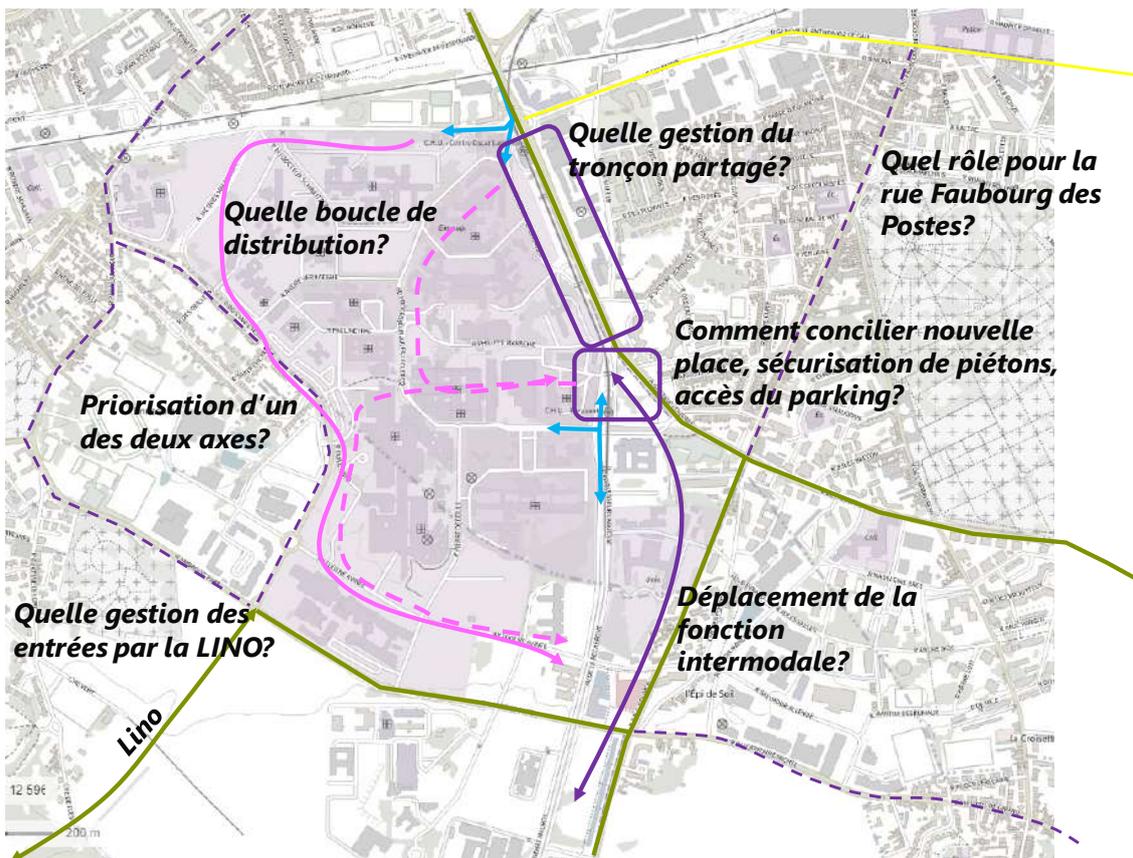


Une hiérarchie viaire qui doit mieux correspondre aux réalités du territoire

- Une lisibilité toujours délicate pour les non habitués du secteur.
- Des axes qui développent de nombreuses fonctions.
- Plusieurs doublons dans les usages actuels (Av O Lambret # rue Laguesse, av E. Avinée# rue A. Paré,...).

Ce qui induit les enjeux suivants:

- Une hiérarchie pour tous les modes
- Une gestion des entrées/sorties qui doit tenir compte de la création de la Lino Sud .
- Une accessibilité claire qui permet, sans ambiguïté, de se rendre sur le lieu de destination.
- Un accompagnement du projet urbain afin que les différents lieux aient une lisibilité en termes de mobilité



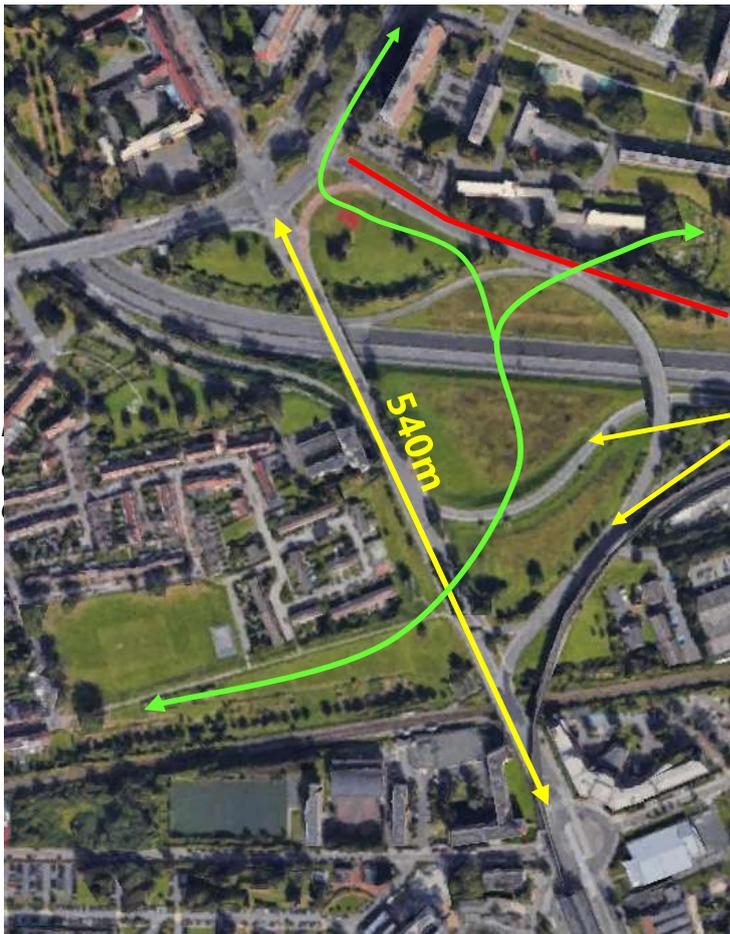
28 LES ENJEUX

Une porte d'entrée à retravailler

- Un territoire de 75 000m² comme secteur à traverser
- Un pont unidirectionnel de 13m de large
- Une sortie de l'A25 de plus en plus congestionnée

- Minimiser les fractures induites par l'infrastructure;
- Travailler l'entrée nord du CHU afin de la rendre plus lisible;
- Travailler l'isotropie de cette porte d'entrée nord.

Ce qui induit les enjeux suivants:



Un secteur qui doit s'intégrer dans la logique mobilité métropolitaine et tenir compte des projets voisins

- Globalement une croissance de 1 000 logements et 1 500 emplois à proximité.
- Potentiellement 12 à 15 000 déplacements quotidiens supplémentaires dont 6 à 7 500 en voiture particulière.
- Une surface de stationnement nécessaire de plus 35 000m², si pas

de modification dans la part modale.

Ce qui induit les enjeux suivants:

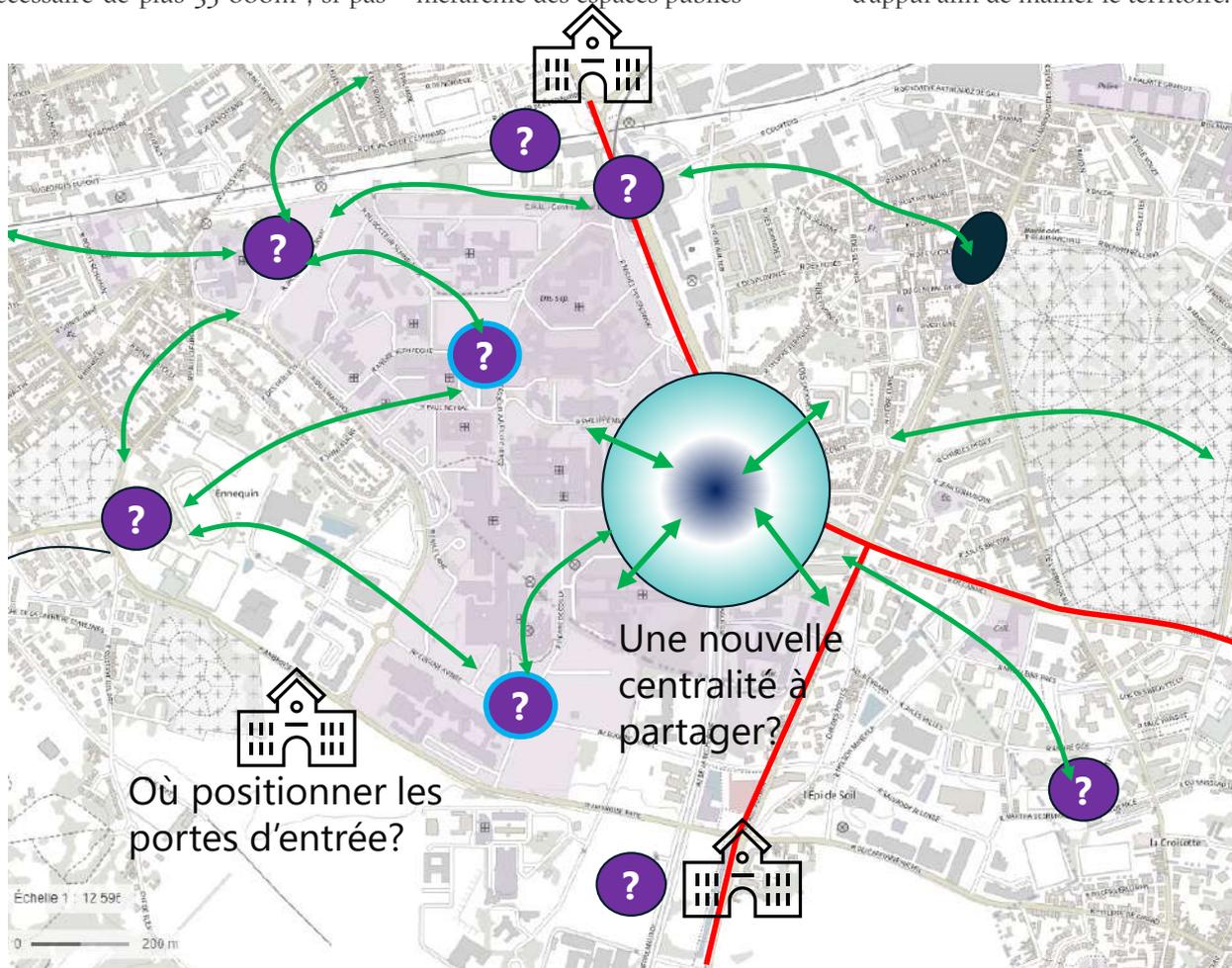
- Bien appréhendé les impacts du futur tram
- Une obligation de maîtriser l'usage de la voiture
- A la recherche d'une perméabilité plus prononcée, atout d'une cohésion urbaine**
- La mobilité doit s'organiser via une hiérarchie des espaces publics

- Les déplacements se structurent plus facilement si la lisibilité des lieux est efficace

- Le stationnement est de facto un point d'appui puisqu'il y a rupture modale...

Ce qui induit les enjeux suivants:
Un enjeu de fond, améliorer la perméabilité du site

- Définir plusieurs centralités ou points d'appui afin de mailler le territoire.



28 LES ENJEUX

Des arbitrages indispensables pour accueillir un public ou une population très divers

- Beaucoup d'usages et d'usagers sur le périmètre d'étude et au sein des secteurs voisins
- Une telle multitude rend impossible de contenter tout le monde

Ce qui induit les enjeux suivants:

- Il sera nécessaire de trouver des

arbitrages et des consensus afin d'accueillir le plus grand nombre

- Des propositions qui devront tenir compte des grands principes de mobilité durable et qui devront être incitatives pour accompagner le changement de la mobilité lilloise

Une obligation : Une priorité absolue aux urgences

- 127 000 passages annuels aux urgences, soit une moyenne de 350

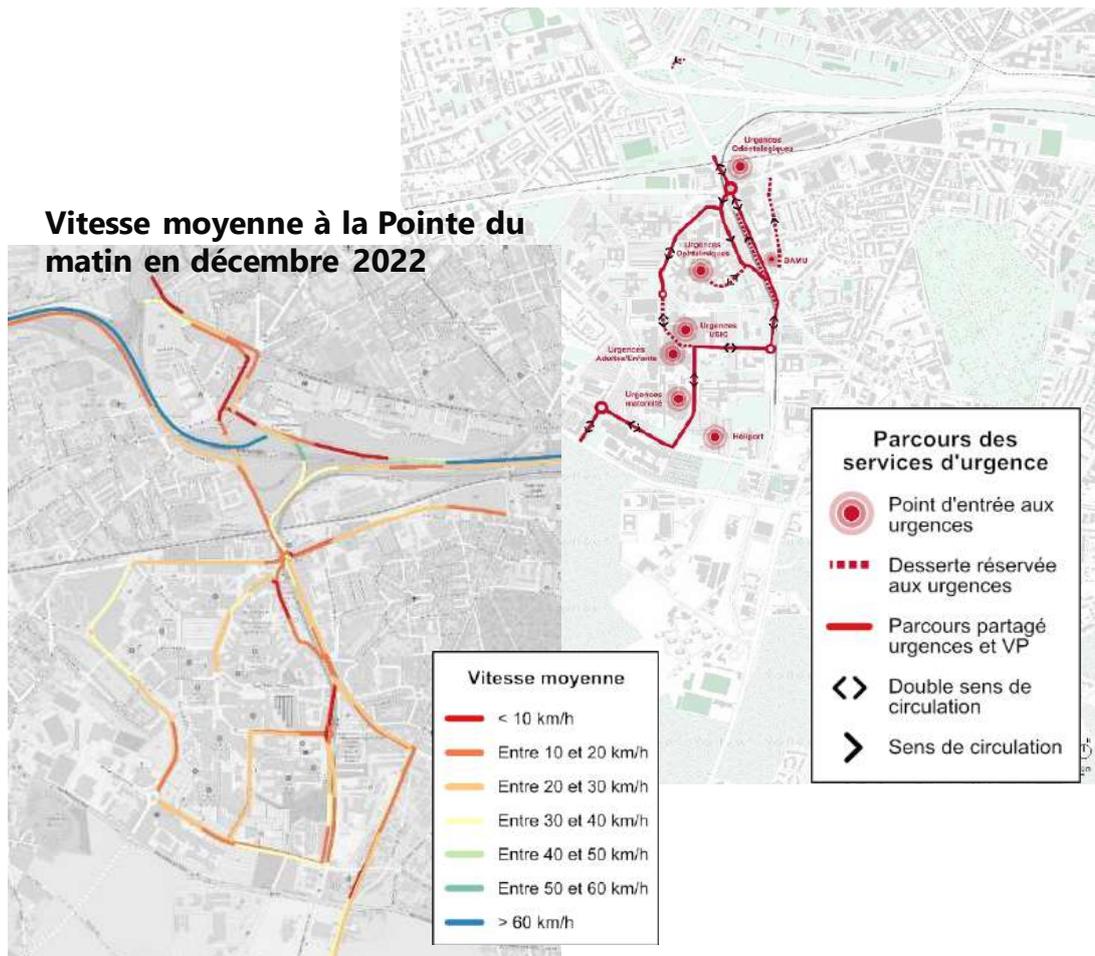
par jour

- Un parcours semé d'embûches... congestion, giratoire, voiries partagées, ... qui pose la question de la sécurisation des itinéraires.

Ce qui induit les enjeux suivants:

- Développer des priorités sur la totalité de l'avenue Oscar Lambret

- Implanter les priorités sur tous les axes d'approches



Développer les potentiels de desserte ferroviaire

- Le point d'arrêt ferroviaire, un atout que possèdent rarement les CHU
- Un point d'arrêt qui mériterait un « lifting »
- Une connexion au site peu valorisée

Ce qui induit les enjeux suivants:

- Amélioration des cheminements vers le site du CHU

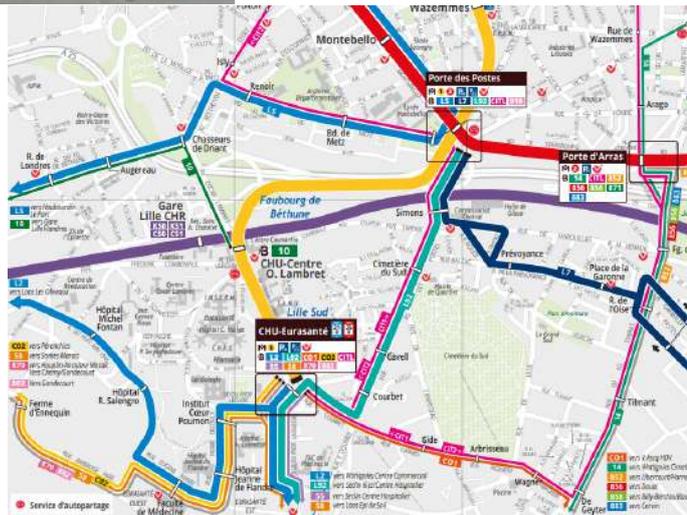
- Proposition d'une intermodalité pour « rapprocher les sites universitaires »

Anticiper la réorganisation de la desserte des transports collectifs

- Le métro est un outil d'intermodalité irremplaçable
- Dans le programme initial du SDIT, il est repris la prolongation du métro jusqu'à Eurasanté...qui, en plus, d'offrir une meilleure desserte, permettrait de focaliser l'intermodalité (P+R, terminus

de bus,...) aux portes urbaines de ce territoire

- Il existe à proximité 3 pôles d'intermodalité, Ce qui induit les enjeux suivants:
- Adapter l'offre au développement du site
- Proposer plusieurs scénarios d'organisation des TC pour répondre à l'optimisation du réaménagement urbain.



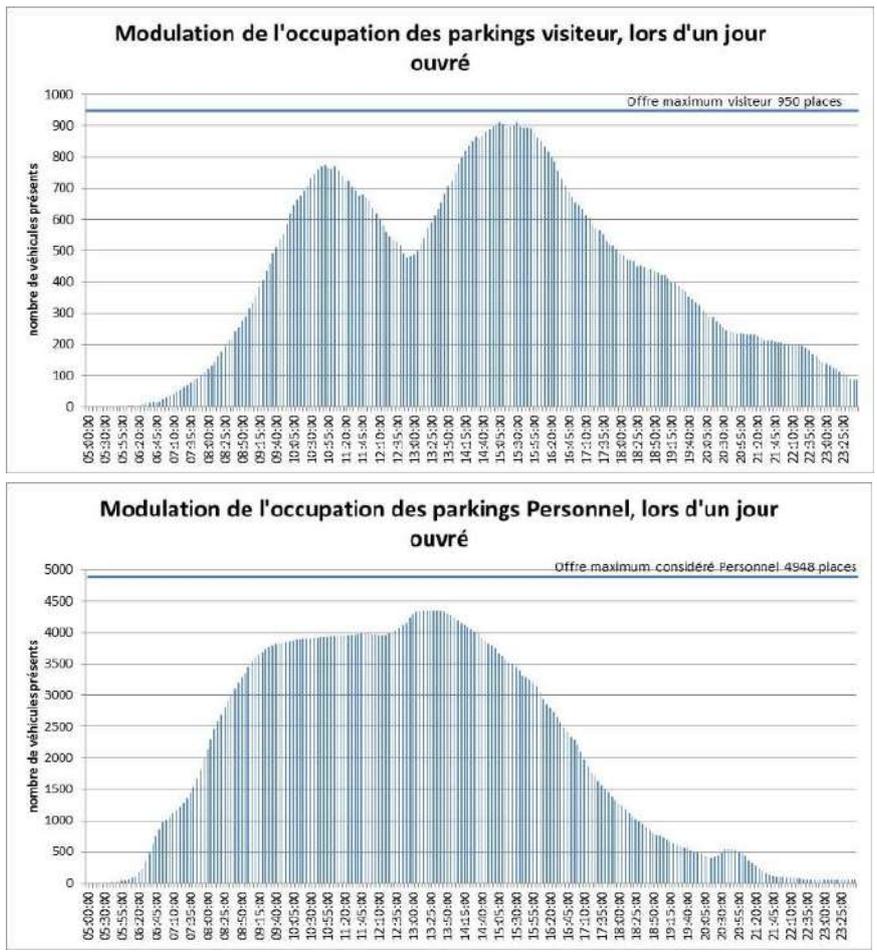
28 LES ENJEUX

Développer les potentiels de desserte ferroviaire

- Actuellement la voiture occupe une place prépondérante sur le site, ce qui induit notamment une volumétrie de stationnement très invasive, souvent jugée insuffisante.... Qui reste néanmoins un potentiel foncier remarquable
- Comment gérer les pics de stationnement entre usagers?

- Comment gérer Oscar Lambret pour trouver l'optimum pour l'ensemble de ses fonctions, tout en minimisant son caractère de fracture?
- Ce qui induit les enjeux suivants:
 - Développer une approche pro-active envers les étudiants et les différents usagers pour limiter l'usage de la voiture
 - Continuer le développement des réseaux des modes actifs....en

- particulier les accès aux différents sites et en relation avec le stationnement
- Utiliser les développement de la Smartcity pour optimiser la mobilité du site Eurasanté – CHU.



ENJEUX MOBILITÉS

- 1. Les urgences, une priorité absolue**
- 2. Renforcer l'accessibilité multimodale du site**
- 3. Maîtriser et optimiser le stationnement**
- 4. Gestion de l'axe O. Lambret pour minimiser les contraintes pour les urgences
et minimiser la fractures Est-Ouest**
- 5. Développer 2 scénarios, l'un avec la prolongation du Métro, l'autre sans**
- 6. Organiser un maillage modes actifs au sein du site, mais aussi en relation
avec les territoires voisins.**
- 7. Revoir la hiérarchisation du réseau viaire en fonction des développements urbains et du CHU**

F

PROGRAMMATION

F DES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DIFFÉRENCIÉES SELON LES MÉTROPOLIS

1 UNE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT AFFIRMÉE POUR LE CHU DE LILLE : LA CONCENTRATION HOSPITALIÈRE SUR UN SITE

Tel une ville dans la ville de part son envergure et son fonctionnement, le CHU de la métropole lilloise se caractérise par une implantation spécifique au regard d'autres métropoles françaises.

Sa particularité réside dans son histoire : le projet de création du CHU lillois a été initié dès les années 1926 en préfigurant la loi Debré de 1958 visant le regroupement des facultés et des hôpitaux. Le sud de la ville de Lille est alors ciblé par Oscar Lambret pour regrouper les hôpitaux et hospices de Lille. Le chantier débute en 1936 sur des terres agricoles.

À cette époque, d'importantes surfaces sont réservées pour le développement futur du CHU.

Par la suite son extension urbaine fut progressive et les limites des réserves ont finalement été atteintes selon un étalement urbain successif correspondant à la situation actuelle.

Ainsi, une nouvelle stratégie a été initiée par le CHU, dans une logique d'optimisation des fonciers mobilisables tels que les parcs de stationnement aériens. Elle est traduite spatialement dans le Schéma Directeur Immobilier (SDI) du CHU.

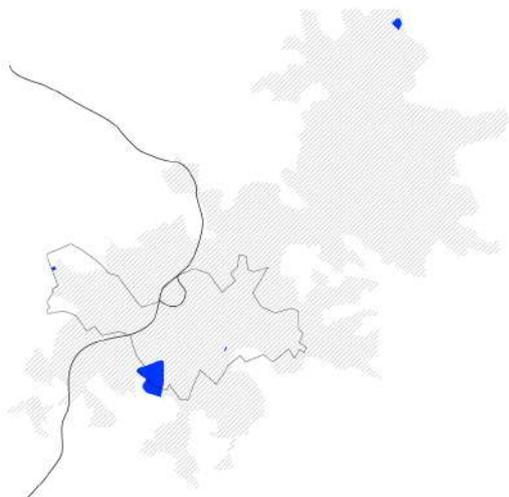
Par comparaison, les autres CHU en France présentent des configurations plus éclatées sur différents sites, même si ils tendent à regrouper en partie leurs activités.

L'importante surface de la réserve foncière dédiée

au CHU de Lille (environ 80 Ha), choisie en 1926, lui confère sa principale particularité et le place en tête des CHU français pour sa surface.

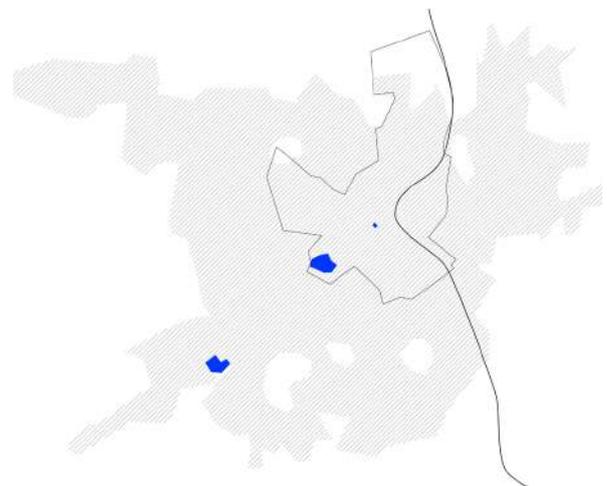
Actuellement, plusieurs sites hospitaliers français sont en cours de reconfiguration, à Paris avec le nouvel Hôpital Nord à Saint-Ouen-sur-Seine, à Lens ou encore à Nantes. L'un des objectifs poursuivis pour mener ses projets est l'amélioration de leur efficacité en regroupant plusieurs programmes sur un seul site.

UNE CONCENTRATION DES ACTIVITÉS DU CHU SUR UN SEUL SITE À PROXIMITÉ DU CENTRE DE LILLE



1 site sur 90 Ha
2 741 lits et 481 places
16 000 salariés et 22 365 étudiants

UN REPORT PROGRESSIF DES SITES DU CHU EN PÉRIPHÉRIE DE BORDEAUX



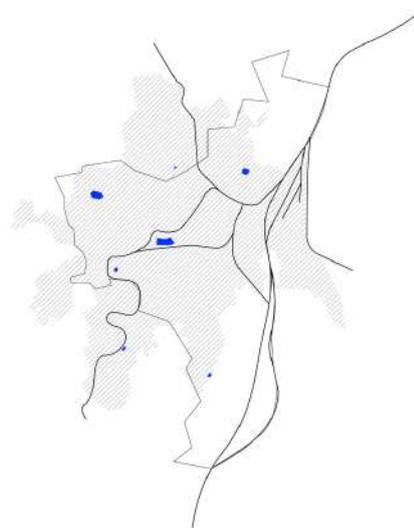
3 sites sur 112 Ha
2 642 lits et 399 places
14 569 salariés et 1 844 étudiants

UN CENTRE HOSPITALIER AU CŒUR DE LA VILLE DE LENS, UNE STRATÉGIE DE RELOCALISATION EN COURS



1 site sur 20 Ha
571 lits et places
3 000 salariés et 500 étudiants

UNE RÉPARTITION ÉQUILIBRÉE DU CHU AU SEIN DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



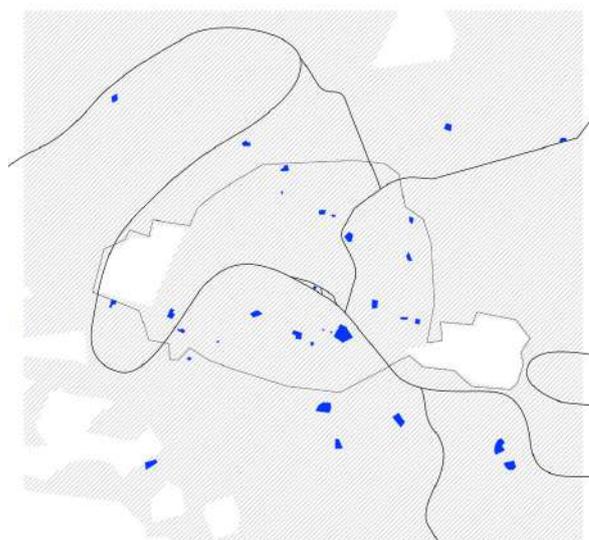
7 sites sur 59 Ha
2 034 lits et 407 places
11 637 salariés et 1 210 étudiants

UN ÉCLATEMENT MULTI-SITE DU CHU DANS L'AGGLOMÉRATION DE NANTES



9 sites sur 46 Ha
2 513 lits et 534 places
13 127 salariés et 1 107 étudiants

UNE DÉMULTIPLICATION DES HÔPITAUX DE PARIS AVEC UNE TENDANCE AU REGROUPEMENT



8 sites sur 309 Ha
17 724 lits et 2 823 places
100 000 salariés et 7 574 étudiants

F UNE DIVERSITÉ DE PUBLICS QUI COHABITENT DANS UNE PIÈCE URBAINE MAJEURE DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

1 PLUS DE 60 000 USAGERS SUR LE SITE, HABITANTS INCLUS

Composé de plusieurs secteurs aux identités marquées comme celui du CHU, d'Eurasanté ou des quartiers d'habitat, le périmètre opérationnel est fréquenté par une très forte diversité de publics qui se croisent et cohabitent ensemble.

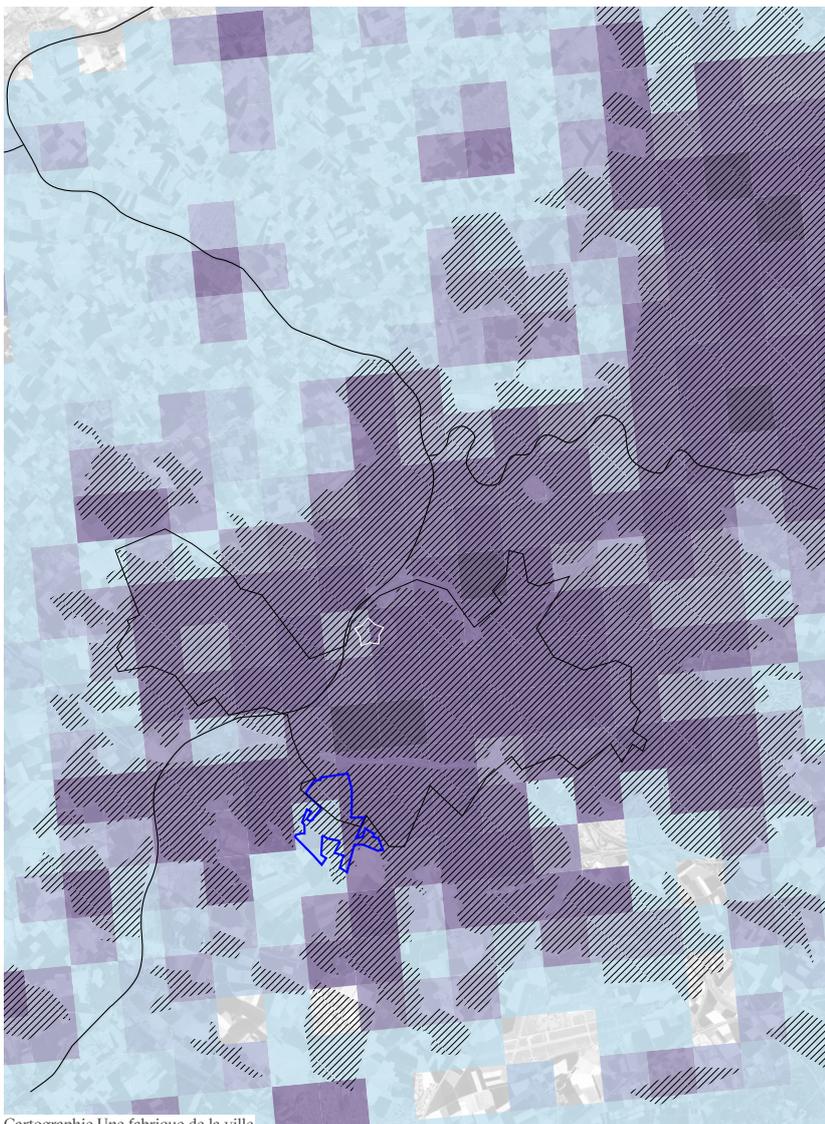
A ce titre, sur la base des chiffres qui nous ont été communiqués, nous avons identifié :

- une capacité de plus de 3 200 lits ou places pour accueillir les patients du CHU,
- plus de 16 000 salariés du CHU, soignants compris,
- environ 3 700 salariés d'Eurasanté,
- plus de 21 000 étudiants,

- des habitants, estimés à plus de 16 000 au sein du périmètre opérationnel, selon les données INSEE (Filosofi 2015),

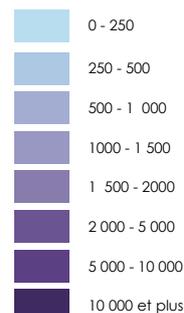
- les usagers occasionnels (affaire, recherche, colloque, etc),
- et les passages aux urgences constituant autant d'usagers occasionnels.

Ces différents publics renvoient à des catégories socio-professionnelles variées développant des besoins programmatiques très diversifiés.



Cartographie Une fabrique de la ville

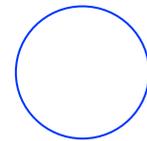
ETAT DES LIEUX DU NOMBRE D'HABITANT AU KM²



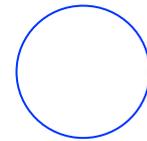
2 741 LITS ET 481 PLACES POUR LES MALADES



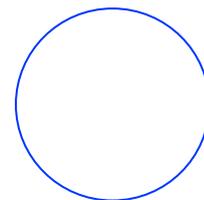
3 700 SALARIÉS EURASANTÉ



PLUS DE 16 000 SALARIÉS CHU



PLUS DE 16 000 HABITANTS (DONNÉES INSEE FILOSOFI 2015)



21 000 ÉTUDIANTS

- 

1
Euralille
150 Ha environ
- 

2
Cité Scientifique de Lille
125 Ha
- 

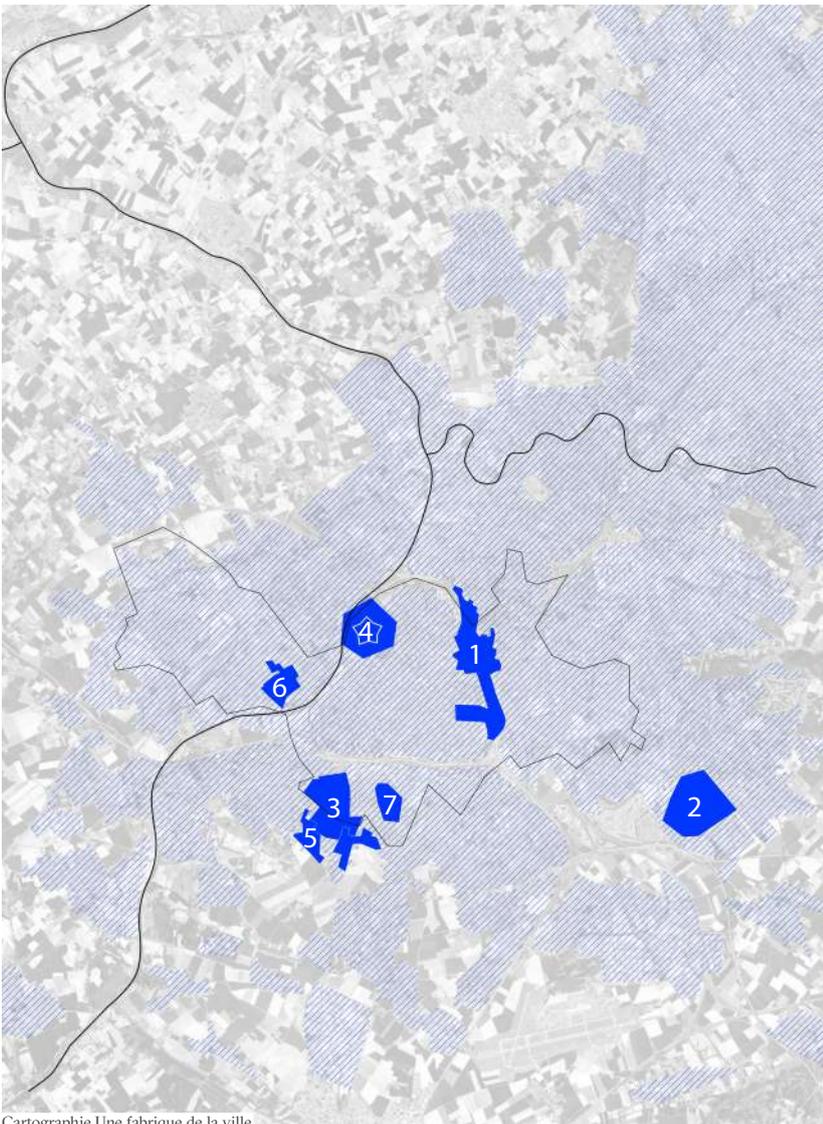
3
CHU de Lille
90 Ha environ
- 

4
Citadelle de Lille
88 Ha environ
- 

5
Eurasanté
64 Ha environ
- 

6
Rives de la Haute-Deûle
38 Ha environ
- 

7
Cimetière Lille Sud
31 Ha



Cartographie Une fabrique de la ville

LE CHU DE LILLE ET EURASANTÉ : UNE PIÈCE URBAINE MAJEURE DE LA MÉTROPOLE

F ÉTAT DES LIEUX DES DIFFÉRENTS PROPRIÉTAIRES FONCIERS

2 UNE DIVERSITÉ DE PROPRIÉTAIRES FONCIERS PUBLICS ET PARA-PUBLICS

Cette cartographie a été réalisée à partir des données foncières transmises par la MEL, datant de 2023 et issues des données de la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP).

Elles nous permettent de constater la présence de :

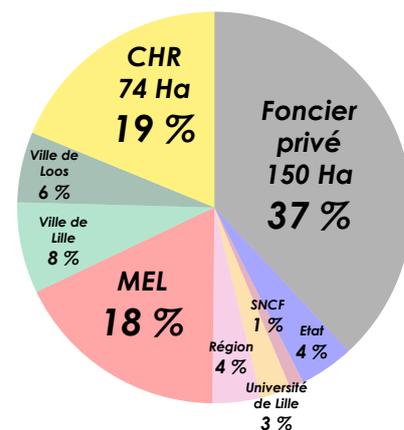
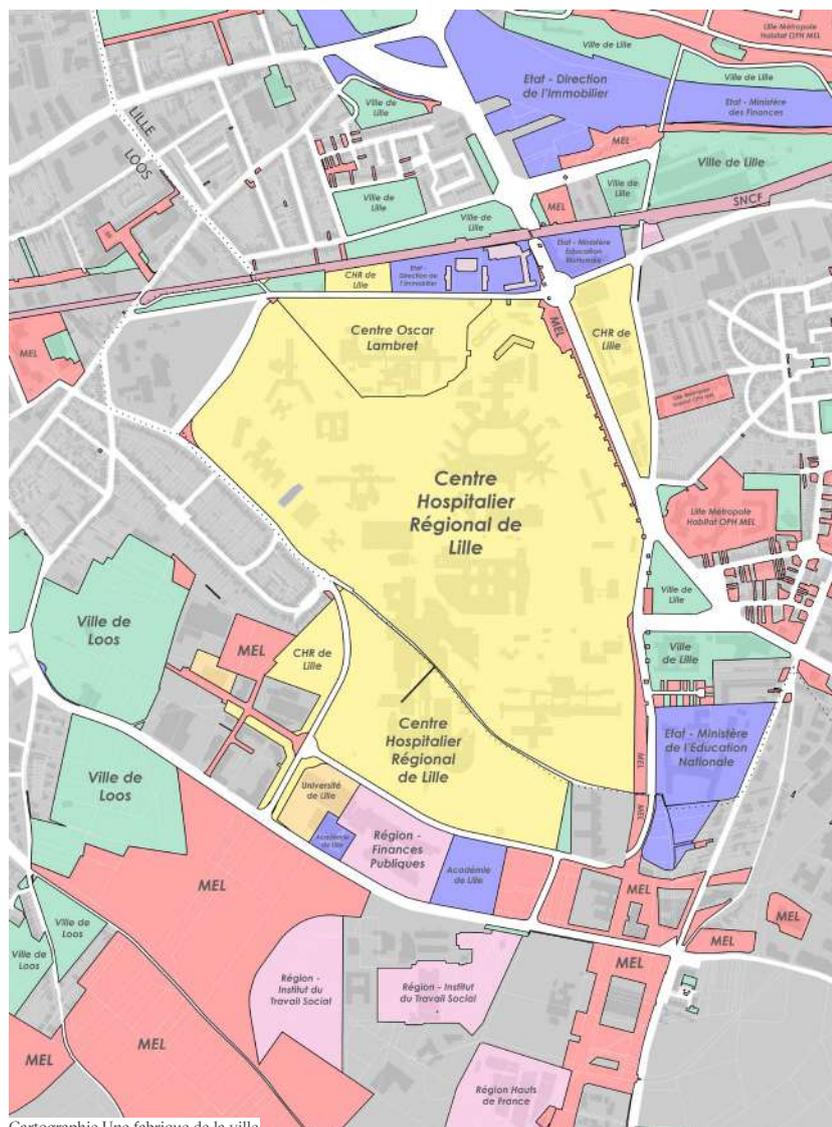
- 8 propriétaires fonciers publics et para-publics principaux, Etat, Université de Lille, Région, SNCF, MEL, Villes de Lille et Loos et le CHR,
- nombreuses très grandes parcelles correspondant aux équipements présents sur le secteur, les plus grandes étant dédiées au CHU avec plusieurs

parcelles avoisinant les 10 Ha,

- une répartition centrale et selon un axe nord/sud des propriétaires fonciers publics et para-publics,
- un morcellement foncier sur la partie sud du secteur, en particulier au sein des périmètres opérationnels d'Eurasanté, correspondant aux transactions réalisées par la MEL,
- au sud de la rue Ambroise Paré, un tènement foncier majeur appartenant à la MEL et correspondant au secteur Eurasanté 2, sur des terrains agricoles et compris dans le périmètre des champs captant. Ces terrains totalisent environ 41 Ha,

- la bordure du secteur par des fonciers majoritairement privés ou appartenant à la Ville de Lille et Loos, en limite est et ouest particulièrement.

La partie centrale du secteur appartient quasi exclusivement au CHU et lui confère une forte maîtrise foncière qui lui permet une mise en œuvre simplifiée des opérations et aménagements, identifiés dans son schéma directeur immobilier (SDI).



Cartographie Une fabrique de la ville

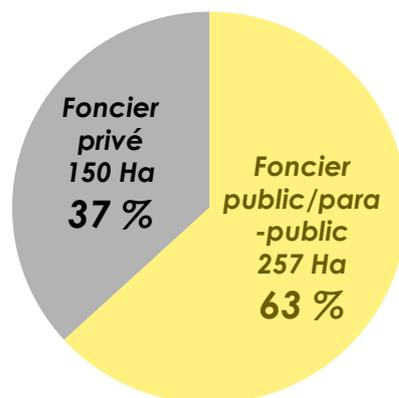
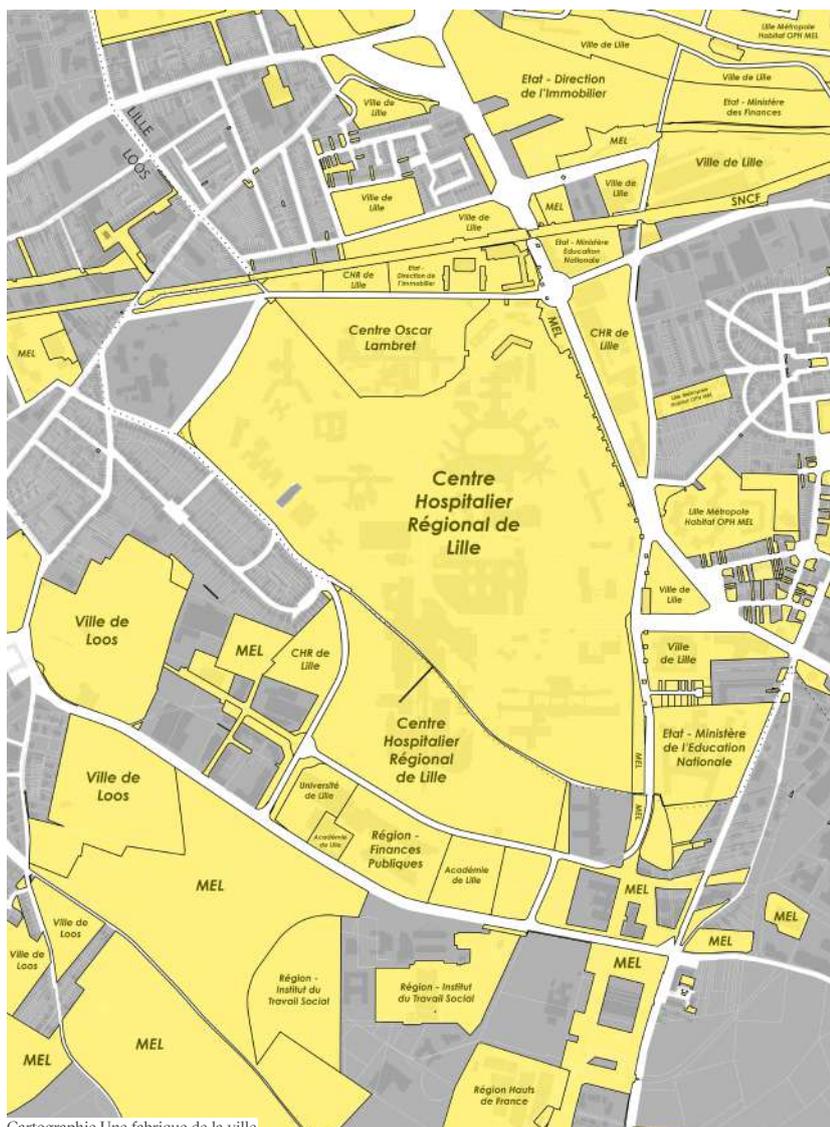
ÉTAT DES LIEUX DES PROPRIÉTÉS FONCIÈRES

DES CONDITIONS FONCIÈRES FAVORABLES POUR MENER UN PROJET PARTENARIAL

A l'échelle du périmètre opérationnel, on constate la présence de très nombreuses propriétés foncières publiques et para-publiques, représentant 63% du secteur.

Ce foncier est concentré et conforté au coeur du périmètre par la présence du CHU, mais également selon un axe nord - sud correspondant aux terrains fonciers appartenant à la MEL, à l'Etat, la Région et autres.

Cette singularité foncière constitue une opportunité significative pour envisager un travail partenarial entre acteurs publics et para-publics, initiée à travers cette étude et les temps d'échanges réalisés dans ce cadre (ateliers thématiques, comité des usagers et réunions partenariales).



ETAT DES LIEUX DES PROPRIÉTÉS FONCIÈRES PUBLIQUES ET PARA-PUBLIQUES

F AMÉLIORER LE CADRE DE VIE POUR ACCROÎTRE L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENIELLE

UNE CARENCE EN HÉBERGEMENT

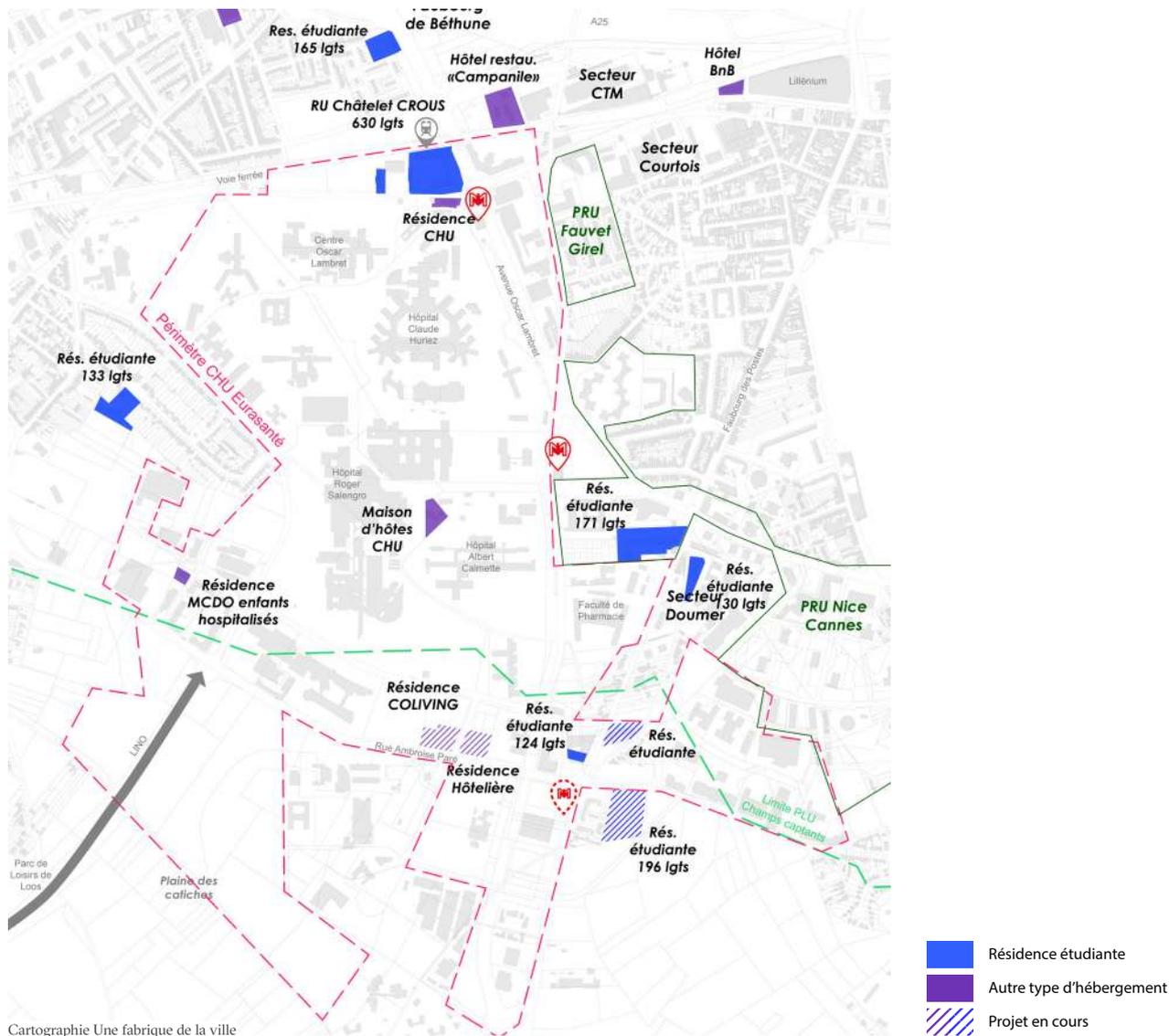
L'offre en hébergement étudiant du secteur est faible en comparaison du taux de couverture national et du nombre d'étudiant se rendant quotidiennement aux facultés de Chirurgie Dentaire, de Pharmacie et de Médecine situées en limite du CHU.

À l'échelle du périmètre opérationnel, on compte environ 1 550 logements étudiants existants pour plus de 21 000 étudiants, soit un taux de couverture de 8% seulement, en comparaison de celui à l'échelle nationale qui est de plus de 15%.

Ce chiffre est à relativiser en fonction des projets de logement étudiant en cours de réalisation, en particulier sur la commune de Loos qui prévoit la création d'environ 500 logements à proximité du CHU.

Cette carence est identifiée au PLH puisque le secteur est identifié comme favorable au développement du logement étudiant, notamment de par sa très bonne accessibilité en transports en commun et la présence des lieux d'enseignement.

On observe actuellement un équilibre entre l'offre sociale et libre du logement étudiant, qui s'explique en partie par la présence de la résidence universitaire Châtelet du CROUS qui propose environ 630 chambres étudiantes. Cet équilibre sera donc à préserver dans le cadre du développement de nouvelles résidences.



3 UNE STRATÉGIE DE PEUPEMENT À DÉFINIR POUR ACCUEILLIR DE NOUVEAUX HABITANTS

Le CHU et les secteurs d'Eurasanté constituent une coupure urbaine nette entre les tissus d'habitat situés à l'est et à l'ouest du périmètre opérationnel.

La commercialisation des logements réalisés récemment en partie nord s'effectue selon un équilibre de l'offre sociale et libre à 50/50%.

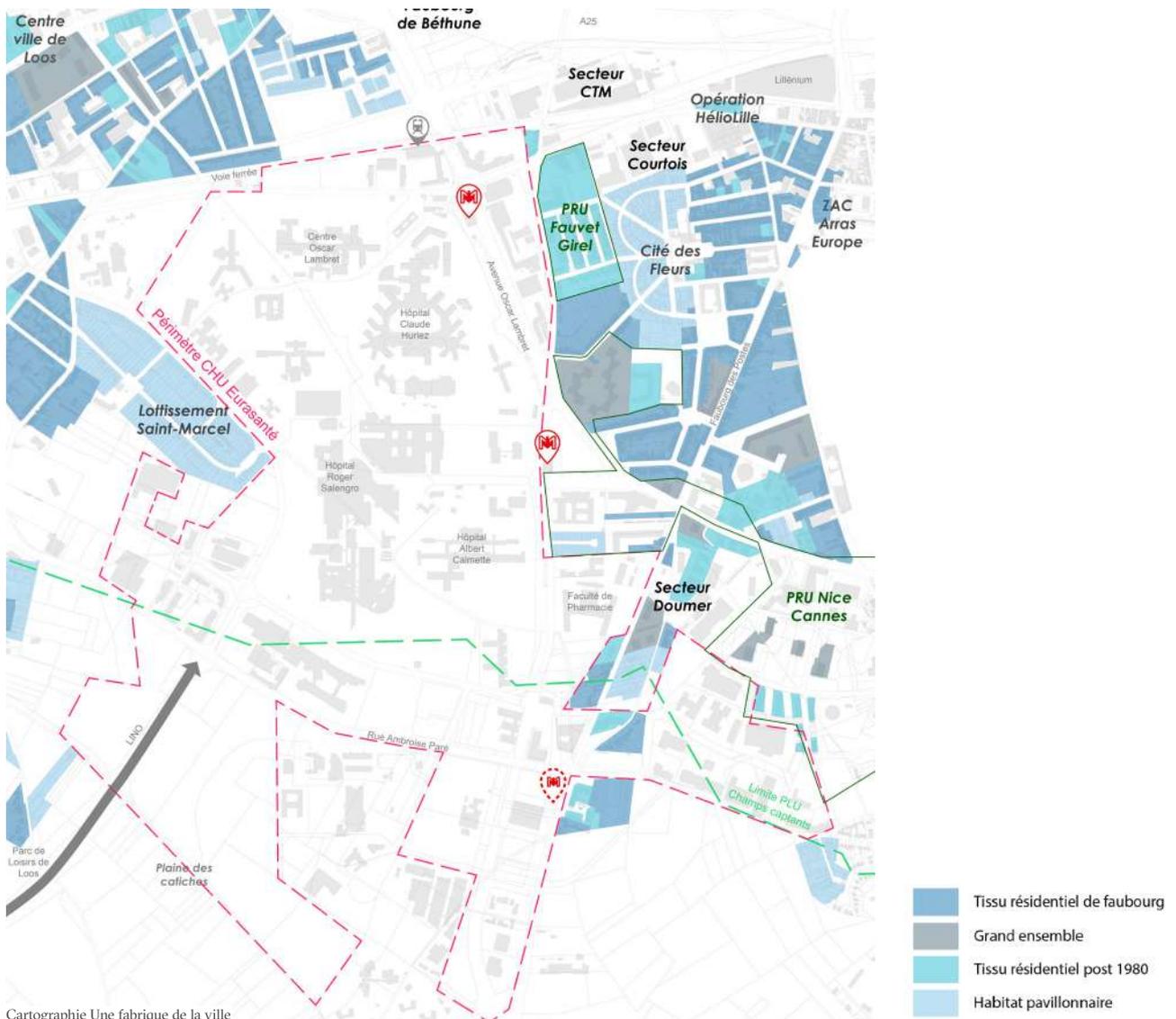
En partie sud, notamment dans le secteur Cannes-Arbrisseau, la commercialisation s'effectue selon un ratio de 70% d'habitat social, majoritairement en bail réel solidaire

(BRS) et seulement 30% en accession libre. Cette répartition est principalement due aux problèmes d'insécurité du secteur.

A ce titre, le Plan Local de l'Habitat (PLH) cible le besoin de renforcement de la mixité sociale sur le secteur, en introduisant des opérations en accession libre ou à prix maîtrisés par exemple. Le PLH identifie également un manque de petites typologies (T1, T2) pour les personnes âgées en logement social.

Afin d'envisager le renforcement de l'attractivité résidentielle du secteur, il apparaît nécessaire d'améliorer le cadre de vie.

Une fois celui-ci amélioré, des conditions de peuplement devront être définies (rythme, équilibre des offres sociales et libres, typologies, etc) afin d'assurer la cohérence et l'équilibre programmatique général.



Cartographie Une fabrique de la ville

ÉTAT DES LIEUX DES TISSUS D'HABITAT EXISTANTS

F UNE NÉCESSAIRE RECONFIGURATION D'EURASANTÉ SUR SES DOMAINES D'EXCELLENCE

4 EURASANTÉ : UNE ÉVOLUTION DE L'OFFRE À ENGAGER

Le parc Eurasanté est reconnu en tant que site d'excellence pour la filière santé et nutrition, il se développe sur 53 hectares et a permis la création, à ce jour, de 200 entreprises et 3 700 emplois.

Le parc se compose de quatre secteurs principaux et d'une réserve foncière considérable, Eurasanté 2, au sud et dans le périmètre des champs captants. Le parc Eurasanté s'est constitué progressivement à partir des années 1980 et la création du Lotissement Ouest selon une procédure de lotissement, sur des terrains propriété du CHR (10 Ha + 3 Ha). Ensuite, un second lotissement Epi de Soil (15 Ha) a été réalisé courant des années 1990 par la MEL, en

lien avec les villes de Lille et de Loos et qui fut une concession SORELI jusqu'en 2012. Enfin, à la fin des années 1990, la ZAC Est (25 Ha) a été créée à l'initiative de la MEL et qui fut une concession SORELI jusqu'au 23 décembre 2015.

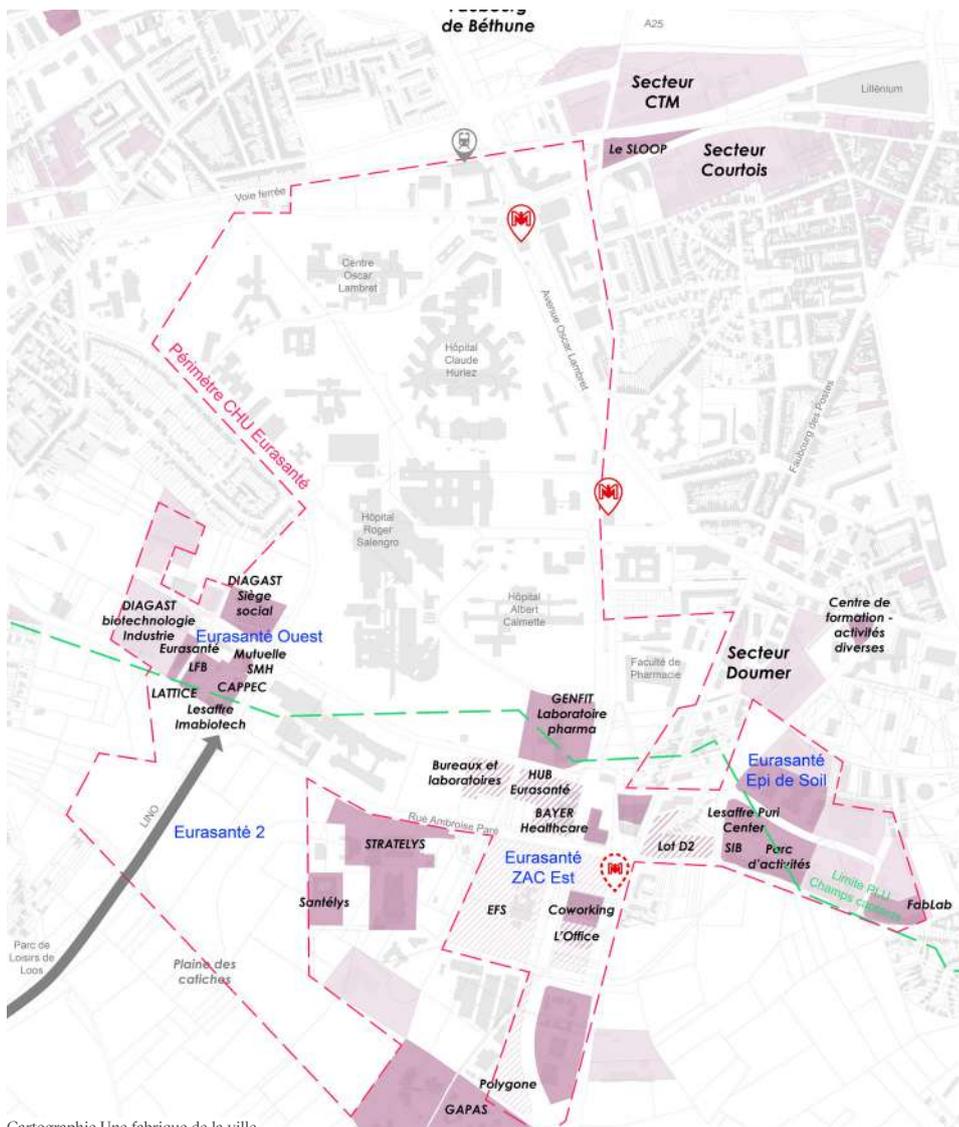
L'étude réalisée par le cabinet EY (novembre 2022), en accompagnement de la MEL, pour la définition de la programmation immobilière du parc Eurasanté permet de tirer plusieurs enseignements clés pour ce secteur :

- une situation post-crise sanitaire qui impacte fortement le marché de bureaux : une suroffre

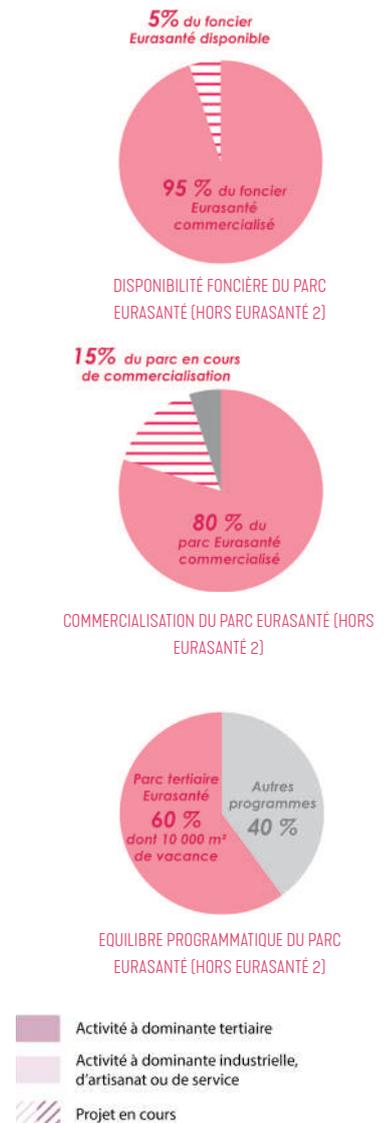
à l'échelle métropolitaine, des promoteurs qui rencontrent des difficultés de commercialisation et des locaux qui se vident, fin 2022, environ 10 000 m² tertiaire étaient vacants,

- des terrains de plus en plus contraints (raréfaction des surfaces foncières commercialisées à 95% et contraintes réglementaires nouvelles ; champs captants).

- un constat qui implique de réfléchir à une optimisation du foncier (densification) et une concentration sur ses pôles d'excellence.



ÉTAT DES LIEUX DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EXISTANTES ET À VENIR



EURASANTÉ : UNE DEMANDE INDUSTRIELLE QUI S'ACCROÎT

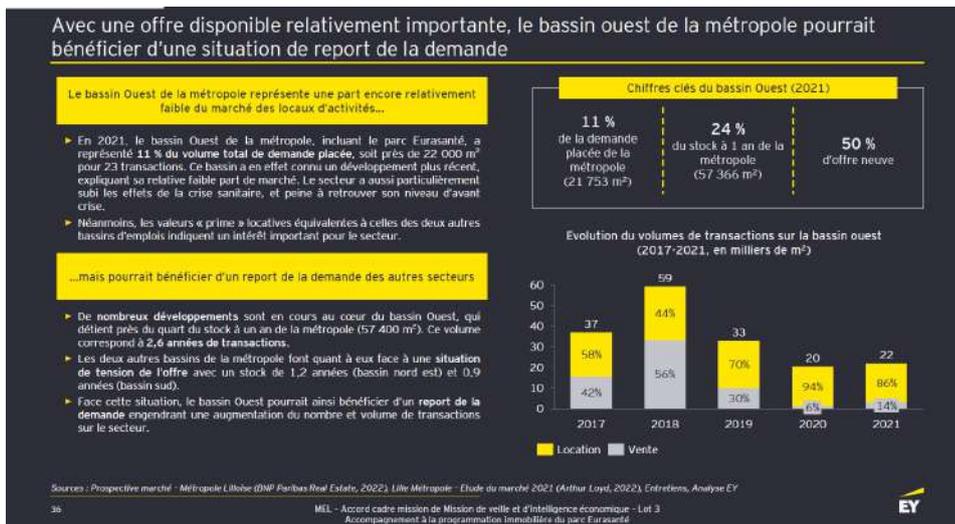
À l'inverse, on constate que le marché des activités industrielles reste très dynamique avec, en 2020, un niveau de transaction supérieur à la moyenne nationale sur Eurasanté malgré la crise sanitaire.

L'offre en locaux d'activités souffre d'une tension très importante, ayant pour conséquence l'augmentation des valeurs de transaction.

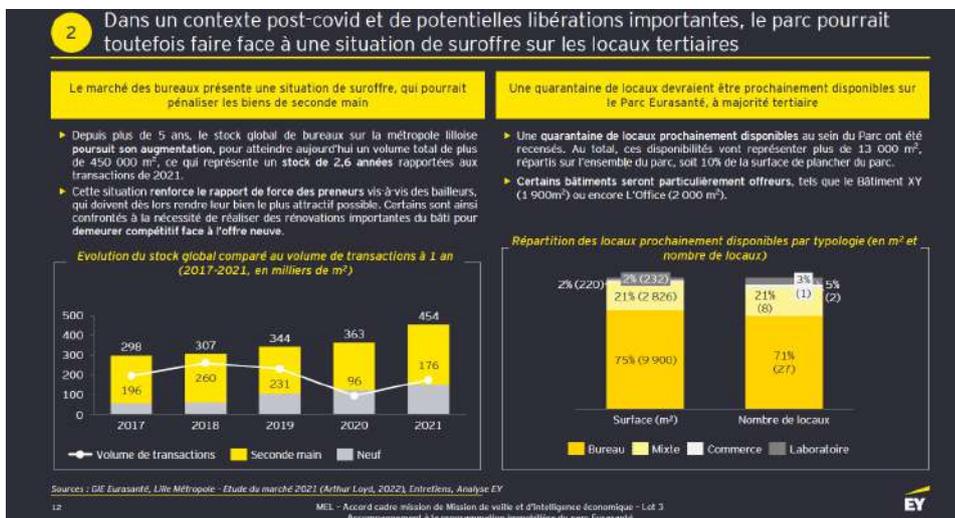
De plus, l'offre se raréfie et reste faible sur le secteur Eurasanté malgré des demandes croissantes pour de petits locaux aux dimensions variées pour des PME/PMI en

lien avec la santé et la recherche.

Le bassin ouest de la métropole, dont Eurasanté, représente une part encore relativement faible du marché de locaux d'activités, mais pourrait bénéficier d'un report de la demande des autres secteurs.



RAPPORT D'ÉTAT DES LIEUX DES BESOINS ACTUELS ET PROSPECTIFS DES ACTEURS DE LA FILIÈRE SANTÉ NUTRITION SUR LE TERRITOIRE DE LA MEL



RAPPORT D'ÉTAT DES LIEUX DES BESOINS ACTUELS ET PROSPECTIFS DES ACTEURS DE LA FILIÈRE SANTÉ NUTRITION SUR LE TERRITOIRE DE LA MEL

F UN RENFORCEMENT DU PÔLE D'EXCELLENCE CHU/EURASANTÉ GRÂCE À L'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE

5 UN FORT SENTIMENT DE CARENCE EN SERVICES, COMMERCES ET ÉQUIPEMENTS

Les échanges entre les partenaires de la mission d'étude ont permis d'identifier des besoins programmatiques qui permettraient d'améliorer considérablement la qualité de vie des usagers, tout en renforçant l'excellence de ce pôle.

Ils peuvent être classés en deux catégories :

1. Services et commerces de proximité
2. Équipements.

De manière globale, les 60.000 usagers du site souffrent d'une offre très faible en commerces et services de proximité, et en particulier sur l'offre alimentaire.

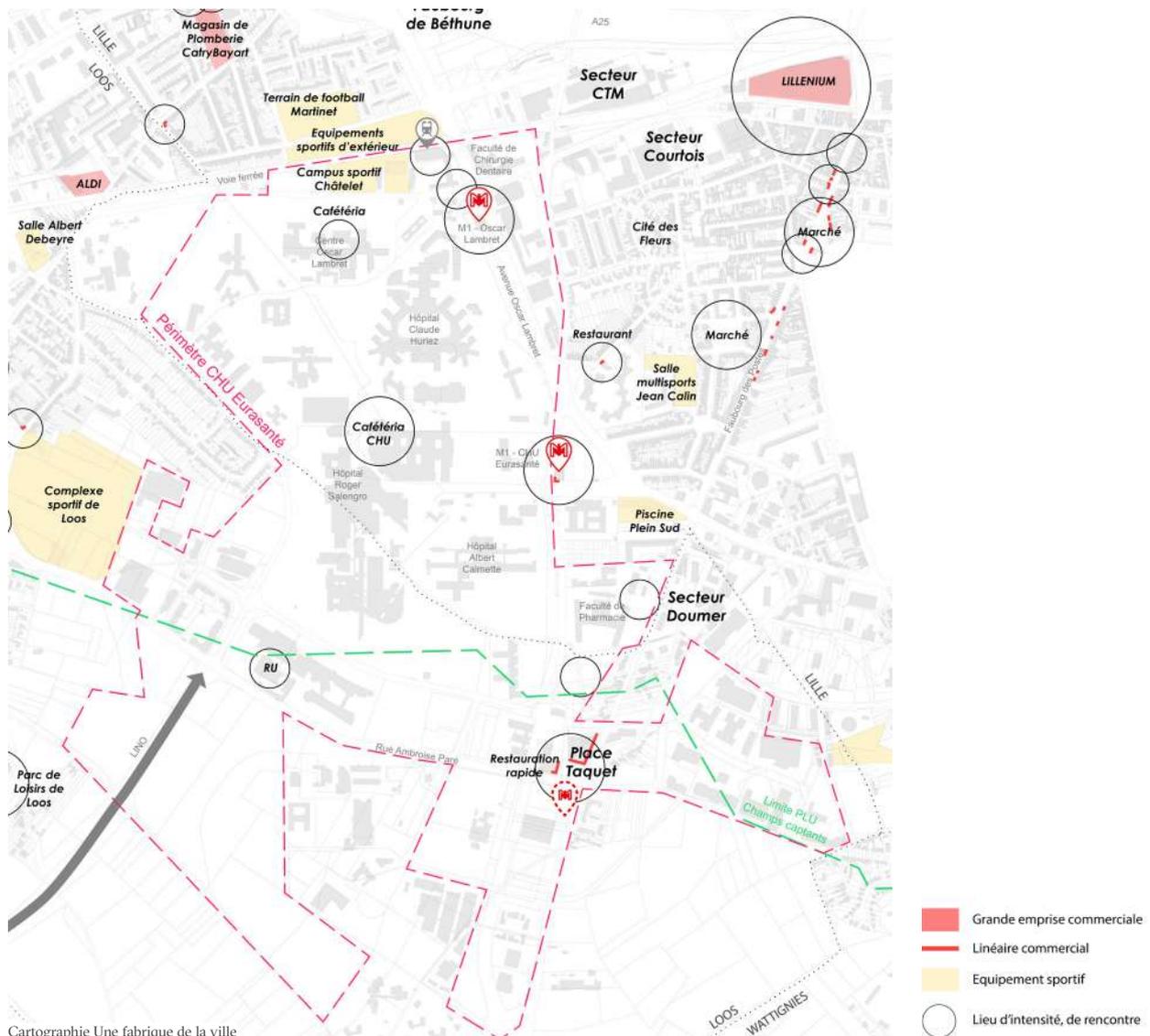
Voici les éléments de programmes évoqués avec les partenaires de l'étude :

- services et commerces de proximité ; épicerie, bureau de tabac, pharmacie, médecin généraliste, poste, distributeur de billets, laverie, ressourcerie, recyclerie, librairie, vêtements, coiffeur, bricolage, serrurerie,
- restauration rapide ; boulangerie, cuisine de rue, food truck, café, brasserie,
- un restaurant haut de gamme - gastronomique,
- une salle de conférence ou de congrès (projet Hub en cours de réalisation mais insuffisant au regard des attentes),

- équipements dédiés à la petite enfance ; crèche en particulier sur le secteur Eurasanté.

En parallèle, des programmes plus spécifiques ont été ciblés en réponse aux activités présentes sur le secteur :

- des laboratoires en lien avec le CHU (cf. OncoLille, institut de recherche en Cancérologie comprenant des salles de conférences, bureaux, laboratoires),
- des industries en lien avec la thématique de la santé, développés par Eurasanté, (cf. projet Polygone développant différentes surfaces d'activités).



Cartographie Une fabrique de la ville

ÉTAT DES LIEUX DES SERVICES, COMMERCES ET AMÉNITÉS EXISTANTES

UNE FAIBLE APPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC

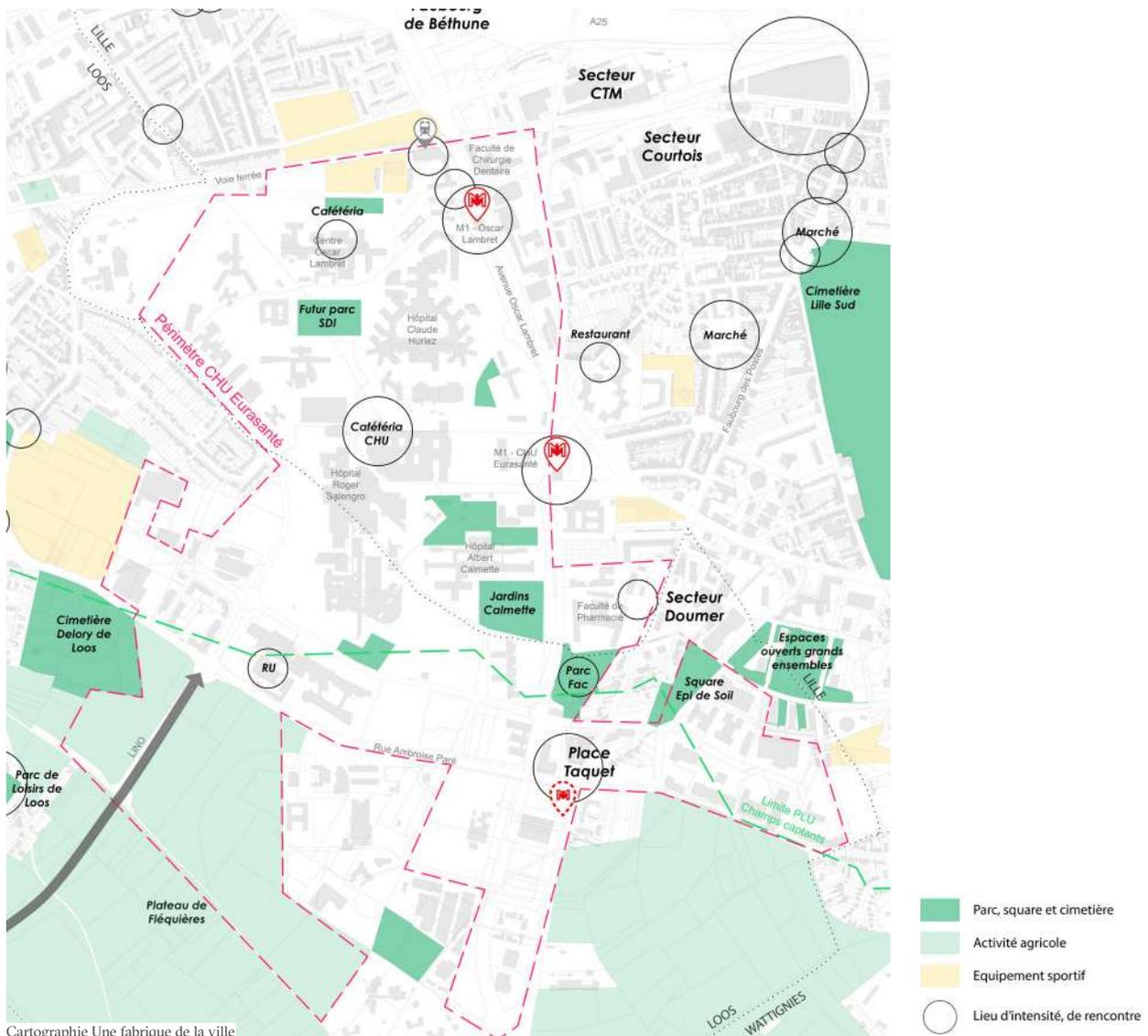
À l'échelle du périmètre opérationnel, l'espace public est peu approprié par les usagers et habitants. Nous constatons :

- des espaces végétalisés relativement nombreux au sein du CHU, mais peu appropriables et développant peu d'usages,

- au sud-est du périmètre, la présence d'un chapelet d'espaces publics végétalisés (square Epi de Soil, canal paysager, place Taquet, jardins de l'Hôpital Calmette et de la faculté de Pharmacie) "déjà-là" bien que ces lieux soient confidentiels et peu connectés les uns aux autres,

- des espaces publics discontinus et morcelés, en particulier pour les modes actifs,

- les espaces agricoles au sud qui représentent un atout pour une mise en valeur de ce paysage caractéristique de la périphérie de Lille et un potentiel pour le développement d'usages sportifs et de loisirs.



F DÉVELOPPER ET RENFORCER EURASANTÉ MALGRÉ UN FONCIER DE PLUS EN PLUS CONTRAINT

6 RENFORCER UN PÔLE D'EXCELLENCE MÉTROPOLITAIN

Eurasanté se confronte :

- à une rarefaction de ses surfaces foncières, commercialisées à 95%,
- à de nouvelles réglementations en faveur de la préservation des secteurs non bâtis au sud du périmètre opérationnel (champs captants),
- à des contraintes géologiques fortes en lien avec la présence de catiches.

Identifié au SCOT métropolitain en tant que "pôle d'excellence à consolider", le secteur d'Eurasanté s'inscrit dans une double logique de développement : le renforcement de sa vocation économique, en particulier de la filière métropolitaine dédiée à la santé et la nutrition et la volonté de

maîtriser son étalement urbain selon une gestion économe de la ressource foncière.

En parallèle, la situation post-crise sanitaire impose une nouvelle dynamique de développement économique et cadre fortement les programmes possibles. À ce titre, les surfaces tertiaires nouvelles doivent être limitées au profit des activités industrielles dédiées à la santé et à la recherche pour des PME et PMI. De plus, la densité des opérations doit être questionnée pour atteindre l'équilibre des différents objectifs poursuivis sur le secteur.

Bien que ces constats et objectifs semblent difficilement conciliables dans un premier temps, leur composition peut

être envisagée selon une nouvelle logique de développement en faveur de l'attractivité du secteur.

Un changement de focale - à l'échelle du périmètre opérationnel et selon les dynamiques de mutations en cours - permettrait d'amorcer un nouveau développement pour Eurasanté en dehors de ses secteurs opérationnels initiaux.

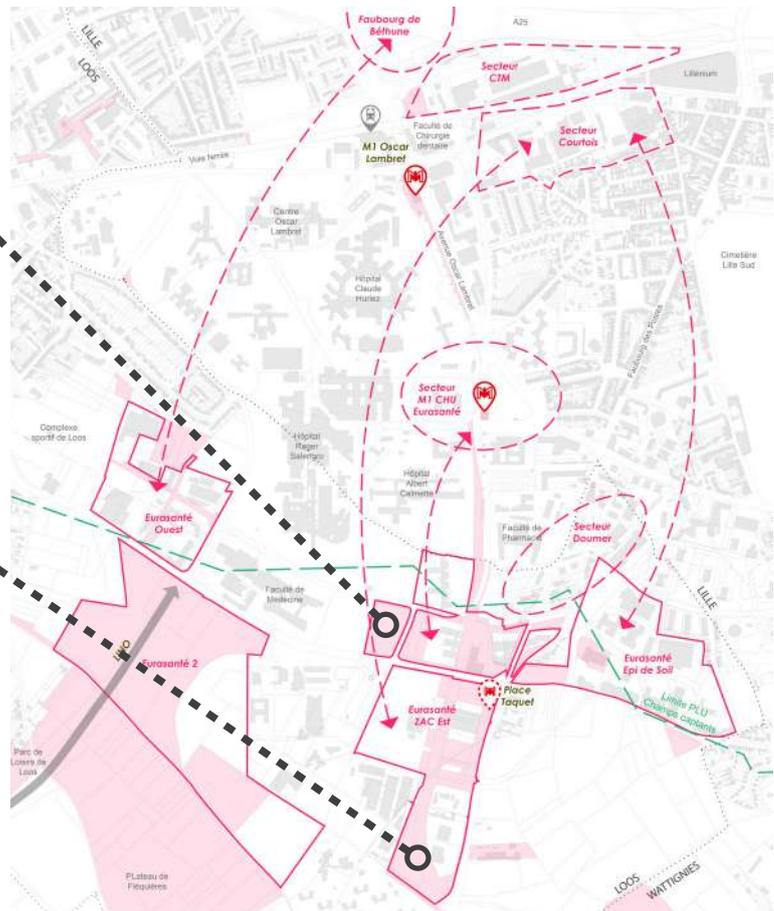
Cette nouvelle logique de développement favoriserait une plus forte diversité programmatique, à travers une densification nécessaire des projets, ainsi qu'une meilleure intégration urbaine des projets.



PROJET EURASANTÉ «LE HUB», LOT B2



PROJET EURASANTÉ «POLYGONE», LOT H



AMORCER UNE NOUVELLE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT AXÉE SUR L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE DÉDIÉE À LA SANTÉ ET À LA RECHERCHE À L'ÉCHELLE DU PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL

RELEVER LE PLAFOND DES HAUTEURS DU BÂTI ? DENSIFIER LES PARCELLES ? EXPLORER DES DÉVELOPPEMENTS SUR LES SECTEURS COURTOIS ET CTM ? PEUT-ON CONSTRUIRE AU SUD DE LA RUE A. PARÉ SUR LE SECTEUR EURASANTÉ ?

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ EN FAVEUR DE LA MIXITÉ SOCIALE

Le renforcement de l'excellence du pôle CHU et Eurasanté doit également s'effectuer selon une importante amélioration du cadre de vie afin d'attirer des salariés pour le CHU, Eurasanté et de nouvelles entreprises.

Pour y parvenir, la diversité et la cohérence programmatique des opérations doit être une condition préalable au projet afin de répondre aux besoins clairement identifiés par les usagers du secteur. Elle favorisera une intensité urbaine autour d'une nouvelle hiérarchisation de l'espace public et la création de nouveaux espaces publics fédérateurs.

La création d'une offre de services, de commerces et d'équipements dédiée aux usagers et aux habitants permettra d'améliorer significativement le cadre de vie du secteur et créera des conditions favorables pour accueillir de nouveaux habitants, de nouveaux salariés et de nouvelles entreprises.

Bien que la dynamique de projet en hébergement soit déjà enclenchée, en particulier pour le logement étudiant, elle pourra être complétée par une offre thématique selon les types d'usagers du secteur, patients, salariés et chercheurs notamment (relais hospitalier, coliving, appart'hôtel, etc).

À plus long terme, dès lors que le cadre de vie sera amélioré, le rééquilibrage de l'offre en logement social et libre au nord et au sud du périmètre opérationnel pourra être envisagé.

Des opérations mixtes intégrant de l'accession libre pourront alors être proposées et une répartition quantifiée en amont pourra être à traduite réglementairement dans les documents de planification réglementaires (PLUi et PLH).

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES AUX USAGERS DU CHU ET EURASANTÉ

- HÔTEL
- HÔTEL HOSPITALIER
- SALLE DES CONGRÈS

RESTAURATION ET COMMERCES DE PROXIMITÉ

- COMMERCES DE PROXIMITÉ
- RESTAURATION RAPIDE
- RESTAURANT
- FOOD TRUCK
- GUINQUETTE

DES LOCAUX ADAPTÉS POUR EURASANTÉ

- LOCAUX PME / PMI
- ESPACE DE COWORKING
- LOCAUX ACTIVITÉS DIVERSIFIÉS
- LABORATOIRE DE RECHERCHE

DES USAGES SPORTIFS ET RÉCRÉATIFS SUR LES ESPACES PUBLICS

- PROMENADE AMÉNAGÉE, PARCOURS SANTÉ ET SPORTIF
- CITYSTADE
- SALLE DE SPORT INTÉRIEURE
- ESPACE DE JEUX

L'ACCÈS À DES ESPACES PUBLICS PACIFIÉS ET À LA NATURE

- VOIE RÉAMÉNAGÉE EN FAVEUR DES MODÈS DOUX
- ESPACE DE PARSE, DÉTENTE LE LONG DE VOIES DOUCES
- VOIE DOUCE DÉDIÉE AUX MODÈS ACTIFS
- ESPACE VÉGÉTALISÉ LIBRE



L'ATELIER « USAGES ET PROGRAMMATION » DU 15/12/22 À PERMIS DE CIBLER LES BESOINS DES PARTENAIRES DE L'ÉTUDE

QUELLES CONDITIONS POUR UNE ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE RENFORCÉE ? COMMENT CONFORTER LE PÔLE D'EXCELLENCE CHU / EURASANTÉ ? FAUT-IL OUVRIR À D'AUTRES VOCATIONS ? DANS QUELLES LIMITES ET AVEC QUELLES CONTREPARTIES ?

ENJEUX PROGRAMMATION

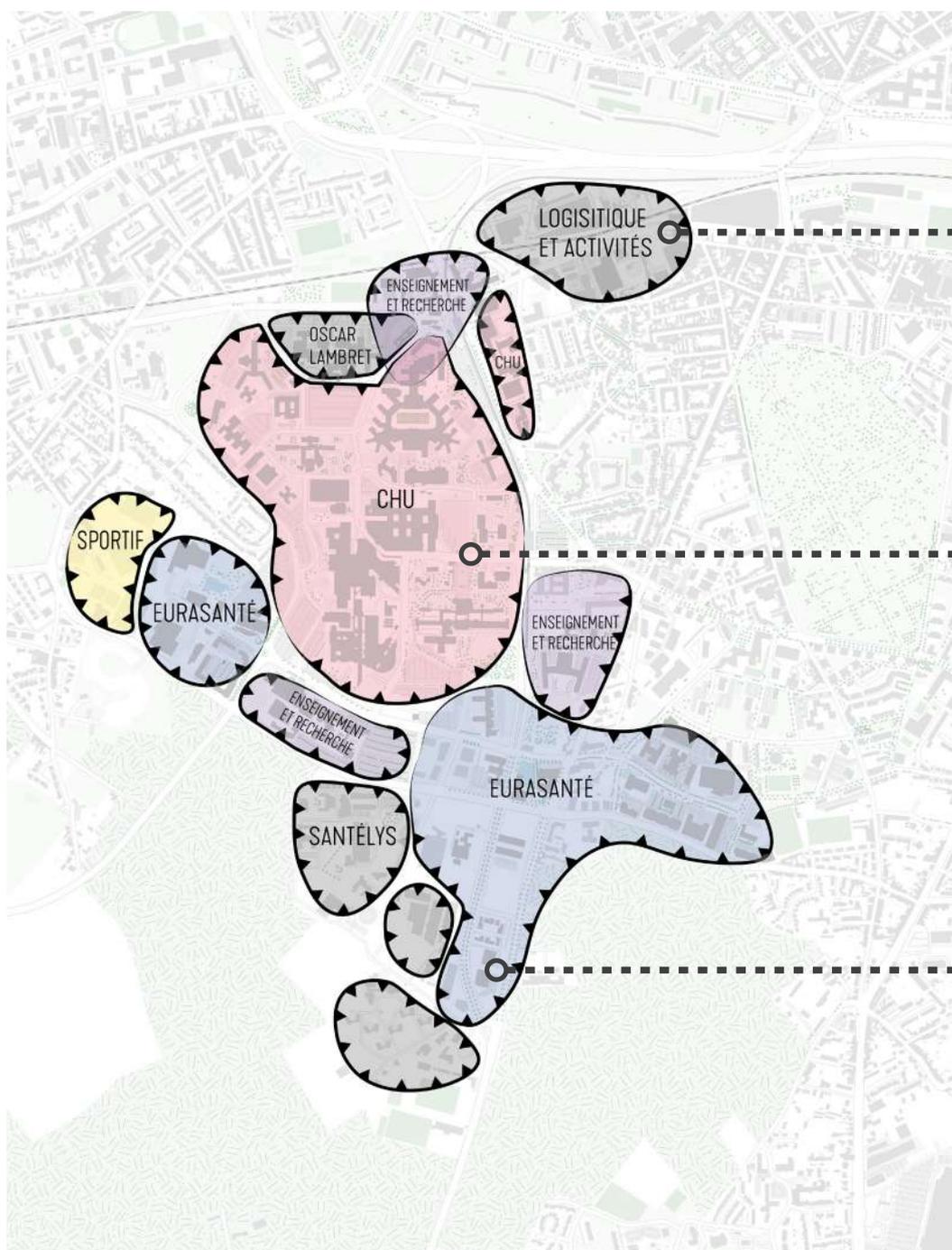
- 1. Renforcer l'excellence du pôle CHU et Eurasanté en améliorant le cadre et la qualité de vie des usagers**
- 2. Faire vivre de nouvelles centralités grâce à une diversité programmatique répondant aux besoins des usagers**
- 3. Assurer le renouvellement de l'identité du territoire en accueillant des programmes spécifiques en lien avec les activités déjà présentes**
- 4. Amorcer une nouvelle logique de développement pour Eurasanté, selon un foncier de plus en plus contraint**
- 5. Renforcer l'attractivité du territoire en faveur de la mixité sociale**

G

STRATÉGIES URBAINES

G RETROUVER LA VALEUR DU SOL : CONSOLIDER ET HIÉRARCHISER LE MAILLAGE

1 LES FORMES URBAINES : UNE JUXTAPOSITION D'UNIVERS MONO - COMMUNAUTAIRES



DES UNIVERS QUI SE TOURNENT LE DOS ET NE COMMUNIQUENT PAS ENSEMBLE



Le campus santé est marqué par une juxtaposition mono-communautaire (ce qui ne signifie pas pas forcément mono-fonctionnelle), sans connexion les unes avec les autres.

A titre d'exemple, le pôle enseignement et recherche de la faculté de médecine Henri Warembourg est composé de logements, d'une bibliothèque, d'un RU et de bâtiments dédiés à l'enseignement et la recherche. Mais seuls les étudiants et les salariés de l'université fréquentent et utilisent ces lieux. Dès lors, les différentes communautés ne se côtoient pas ou peu, malgré des univers qui se rassemblent autour de la thématique de la santé.



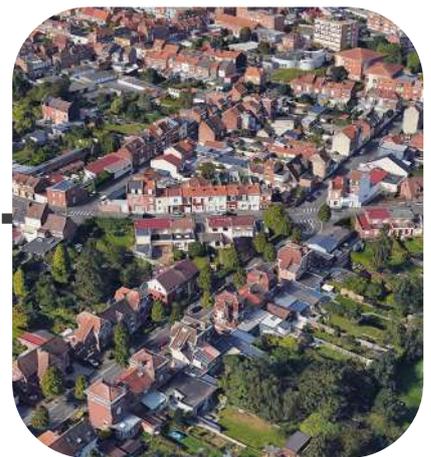
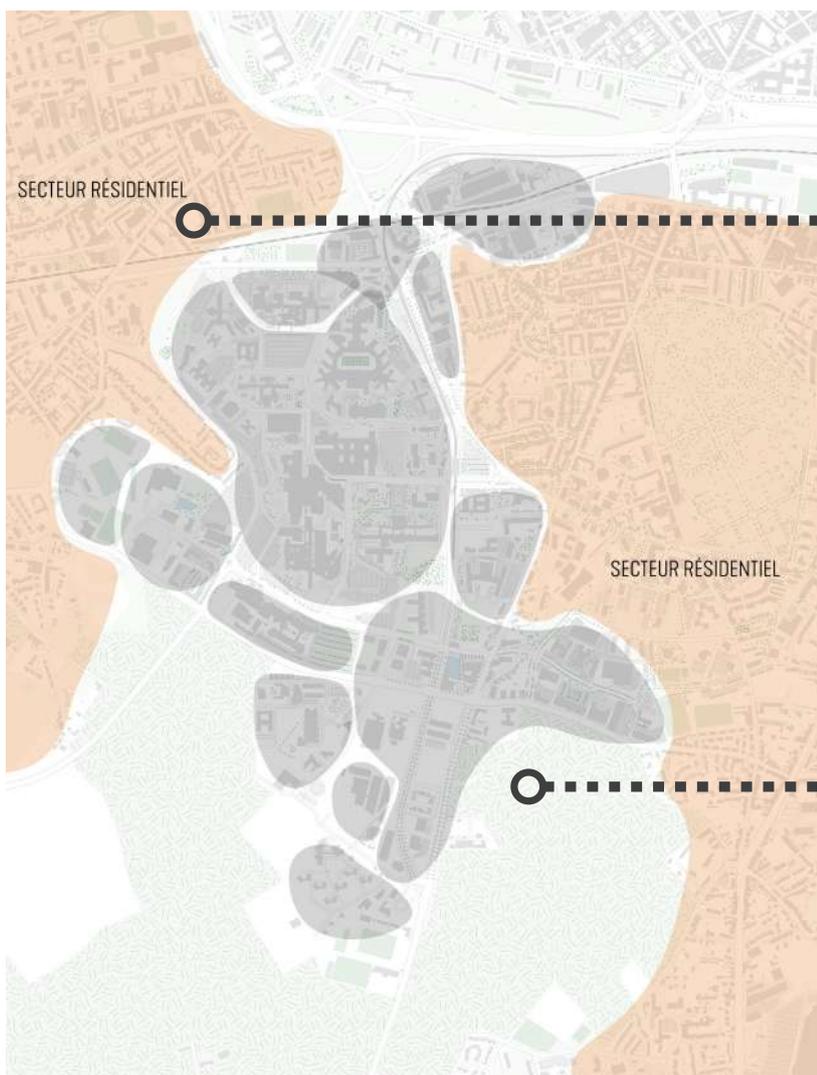
Chaque univers crée donc ses propres services, répond à ses propres besoins, gère ses propres problèmes, sans se concerter ou mutualiser des équipements et services. Dans la logique de créer un campus augmenté, il est nécessaire de réaménager ces espaces afin de favoriser et de valoriser les échanges entre les différents mondes qui composent le CHU et Eurasanté. Venir déterminer des espaces qui favorisent le croisement pour y créer des lieux d'intensité, viendrait répondre aux besoins de services des usagers du secteur.



G RETROUVER LA VALEUR DU SOL : CONSOLIDER ET HIÉRARCHISER LE MAILLAGE

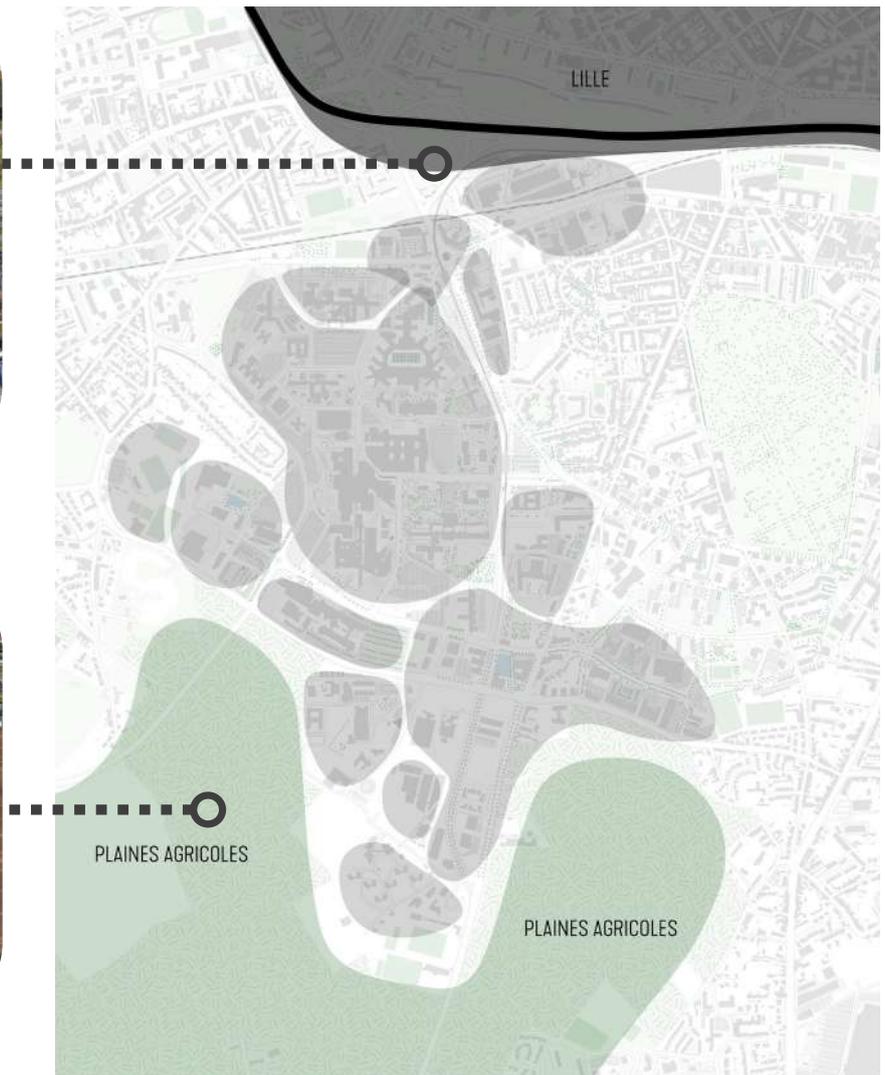
2 LES FORMES URBAINES : UNE JUXTAPOSITION D'UNIVERS MONO - COMMUNAUTAIRES

Aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest, les villes de Lille et de Loos sont confrontées à la grande échelle du campus santé. Les petites échelles de la ville viennent se juxtaposer aux grands ensembles hospitaliers, qui agissent comme des ruptures dans la continuité urbaine. En effet, les interfaces de connexions entre la ville et le campus sont pour la plupart dédiés à la voiture (place de stationnement ou avenue Oscar Lambret).



UNE RUPTURE AVEC LA PETITE ÉCHELLE DE LA VILLE À L'EST COMME À L'OUEST

Du Nord au Sud, les espaces de connexions avec le reste du territoire sont marqués par des vides, de nature très différente les uns des autres. Au Nord, c'est un réel dédale d'infrastructures qui vient rompre la connexion avec Lille intra-muros. La voie ferrée, l'autoroute et l'échangeur représentent plus de 500 m d'espace stérile entre le campus et Lille. Au Sud, en plein coeur d'agglomération. Au Sud, ce sont les plaines agricoles, avec un usage uniquement productif, qui viennent créer une sensation de vide.



UNE MISE À DISTANCE DU NORD ET DU SUD PAR DES GRANDES COUPURES

G RETROUVER LA VALEUR DU SOL : CONSOLIDER ET HIÉRARCHISER LE MAILLAGE

3 UN MAILLAGE HÉTÉROGÈNE EN FAVEUR DE L'AUTOMOBILE

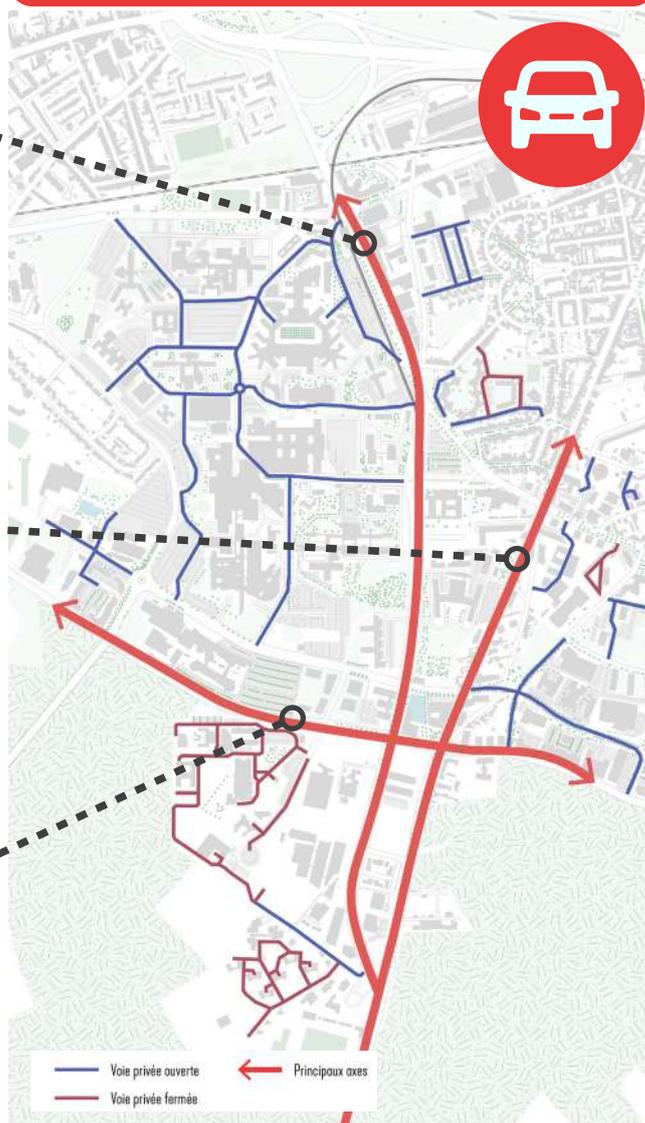
Avec plus de 40 000 personnes qui utilisent le site au quotidien, le secteur d'étude est une réelle ville à l'intérieur de la ville.

Aujourd'hui, le maillage du campus est largement au profit de l'automobile, avec de grands axes structurants qui le traversent du Nord au Sud et d'Est en Ouest, entraînant des conflits entre les flux de destination et les flux de trafic. Le maillage

cyclable reste quant à lui très discontinu, surtout en cœur de site, et assez accidentogène sur les grands axes structurants. Les flux piétons sont importants à l'échelle du campus, avec des flux aussi bien étudiants que salariés. De ce fait, surtout au niveau des stations de métro, les différents flux qui se croisent viennent créer des conflits d'usages, rendant compliqué la circulation des flux, et surtout des urgences.



PRÉSENCE D'UN MAILLAGE PRIVÉ ET
DE GRANDS AXES STRUCTURANTS





RUE DU PROFESSEUR JULES LECLERCO

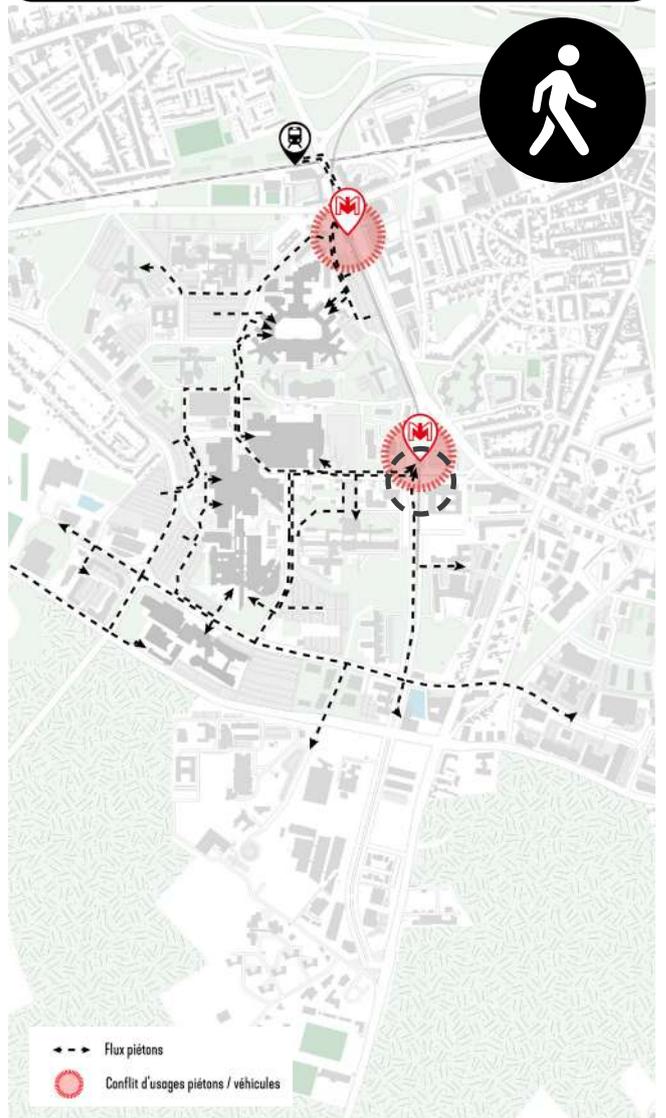


ARRÊT DE MÉTRO CHU EURASANTÉ

UN MAILLAGE CYCLABLE DISCONTINU



DES FLUX PIÉTONS QUI CRÉENT DES CONFLITS

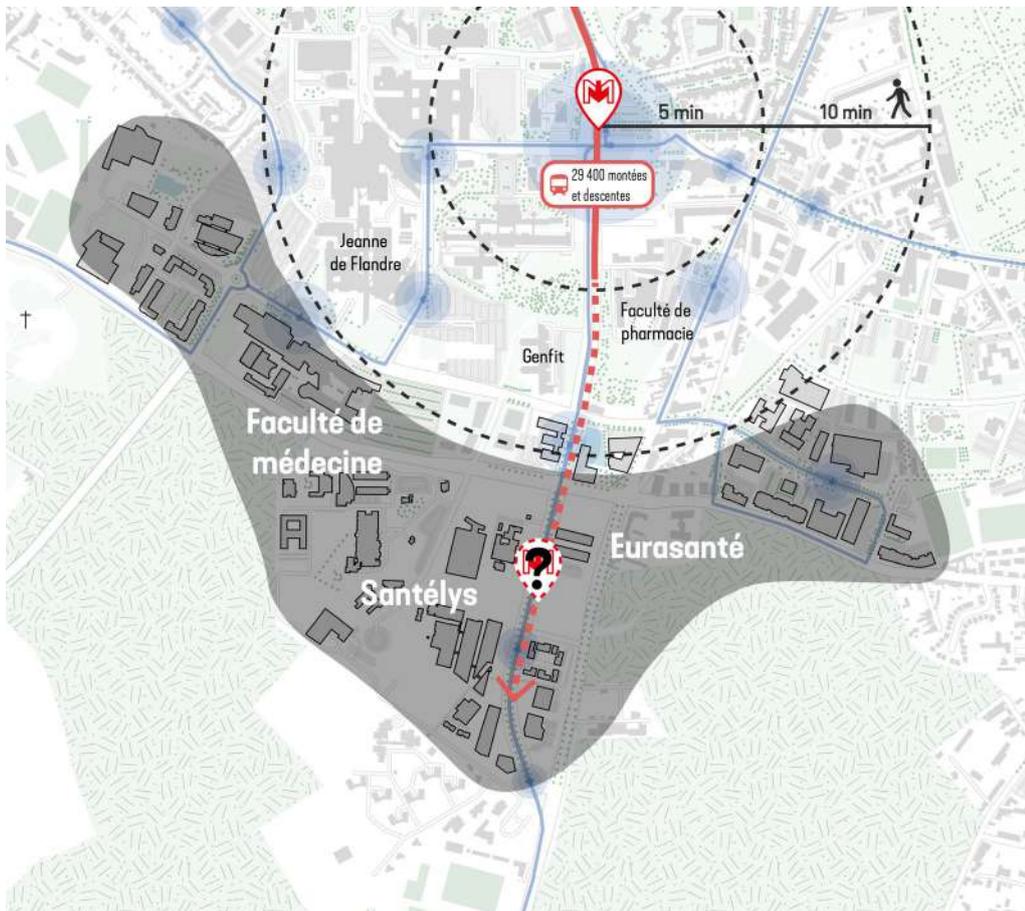


G RETROUVER LA VALEUR DU SOL : CONSOLIDER ET HIÉRARCHISER LE MAILLAGE

4 AU SUD, UNE POPULATION ACTIVE ET ÉTUDIANTE MAL DESSERVIE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Depuis le métro CHU Eurasanté, de nombreux programmes, surtout sur le secteur d'Eurasanté, sont à plus de 10 minutes à pied de la station de métro la plus proche (faculté de médecine, Zac Est, Santélyls, Epi de soif...). Malgré une desserte présente en transport en commun autre que le métro, l'accessibilité reste toutefois perfectible. De plus, il y a d'ores et déjà une population qui justifie de trouver une meilleure desserte en commun (près de 11 600 étudiants et 6 500 salariés). Dans

le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) de la métropole lilloise publié en 2022, la prolongation de la ligne de métro est inscrit comme « Projet à long terme » à l'horizon 2040. Cette prolongation pourrait être un réel atout pour le secteur, notamment pour améliorer la desserte ce qui améliorerait également par la même occasion l'attractivité du pôle d'excellence d'Eurasanté, toujours en cours de développement.

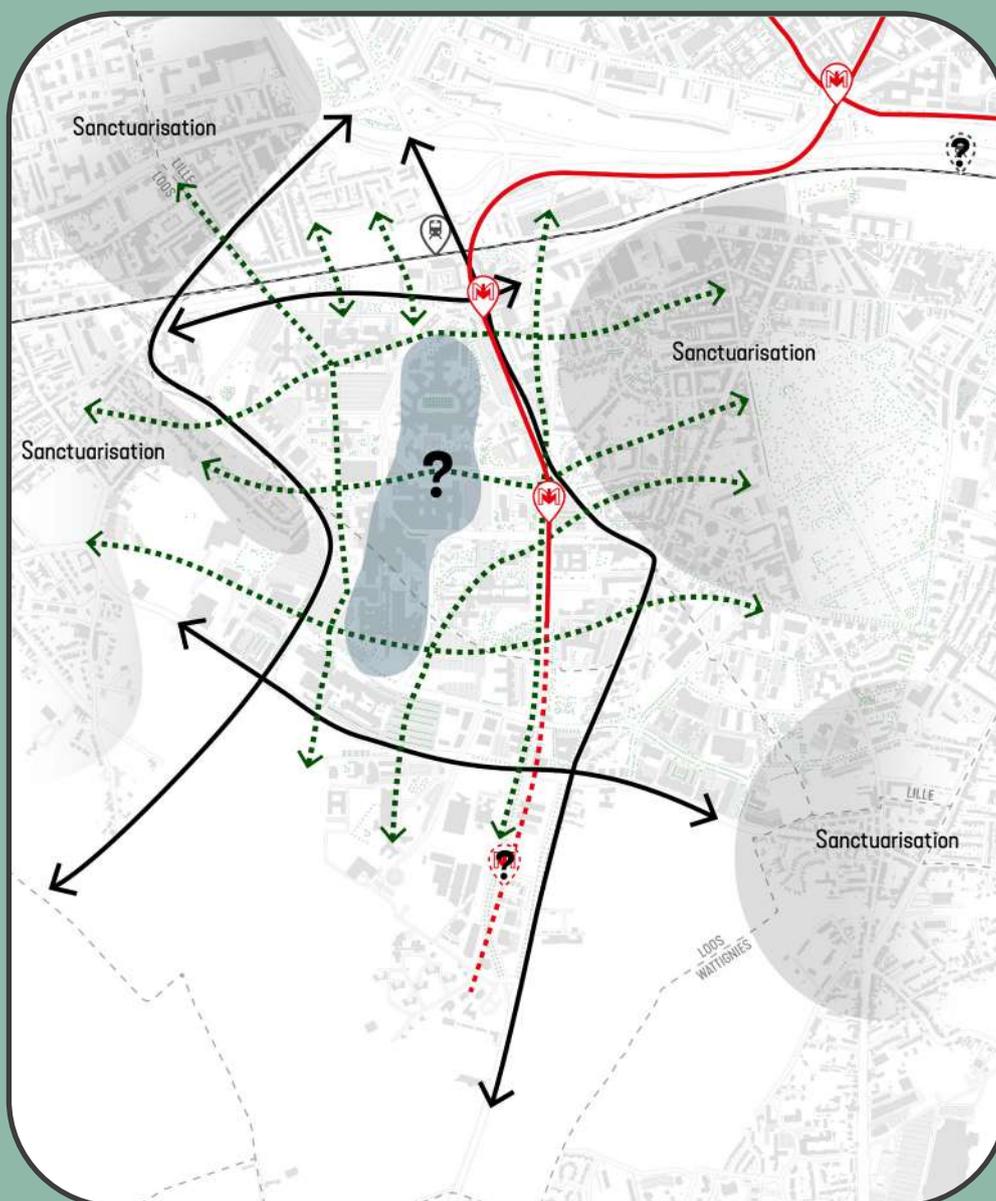


AMÉLIORER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN DU SUD DU CAMPUS PAR LA PROLONGATION DU MÉTRO

QUEL TRACÉ ET QUELLE TEMPORALITÉ POUR L'EXTENSION DE LA LIGNE DE MÉTRO ?

RETROUVER LA VALEUR DU SOL : CONSOLIDER ET HIÉRARCHISER LE MAILLAGE

2.



Le site est marqué par des sujets d'inconforts pour les piétons et les cyclistes, des tentatives de création de places publiques qui ne fonctionnent pas et des obstacles qui viennent rompre les continuités piétonnes. Consolider et hiérarchiser le maillage, aujourd'hui discontinu et peu lisible, est un enjeu majeur pour fluidifier et faciliter les flux internes et traversant sur le secteur. Premièrement, il est nécessaire de se positionner sur la possibilité ou non de traverser l'intérieur de la colonne vertébrale du CHU, qui doit avant tout rester efficace. Si le campus santé est actuellement un verrou pour les flux traversant, améliorer le maillage faciliterait la connexion entre les villes de Loos et de Lille à travers le CHU, aujourd'hui mises à distance par le stationnement pour l'une et par la voie Oscar Lambret pour l'autre.

G LES COULISSES : UNE HÉTÉROGÉNÉITÉ FÉCONDE ?

1 LA FRANGE NORD : DES PIÈCES URBAINES MORCELÉES PAR LES INFRASTRUCTURES

Comme énoncé précédemment, la frange Nord du secteur est marquée par une double rupture, à la fois à cause de l'A25 et également à cause de la voie ferrée. Enclavé entre ces deux ruptures se trouve le secteur CTM (centre technique municipal), qui a pour vocation de rassembler les services techniques de la municipalité. Cela induit donc un renforcement de l'activité actuelle

du CTM, notamment avec des flux logistiques plus importants.

Dès lors, pour permettre une meilleure connexion avec la ville de Lille intra-muros, il est nécessaire de recréer de la perméabilité par-delà les grandes infrastructures. Cela peut par exemple prendre la forme d'une programmation plus qualitative au niveau de l'échangeur qui stérilise

presque 7 ha de foncier en plein milieu urbain. En plus de permettre une valorisation foncière, la réécriture de cet échangeur apporterait également une amélioration des cheminements piétons pour rejoindre Lille, et diminuerai le sentiment de rupture que provoque aujourd'hui ces grandes infrastructures.



CONSTATS

Une double rupture : l'A25 et la voie ferrée
Le secteur CTM, un îlot enclavé entre ces ruptures
De grandes emprises foncières résiduelles ou dédiées
à des fonctions servantes

PISTES DE RÉFLEXION

Recréer des connexions par delà les grandes infrastructures
(vers Lille, Loos ou la gare)
Installer une programmation qualitative et porteuse de
l'identité d'un pôle d'excellence lié à santé

2 LA FRANGE OUEST : RUPTURE AVEC LA VILLE

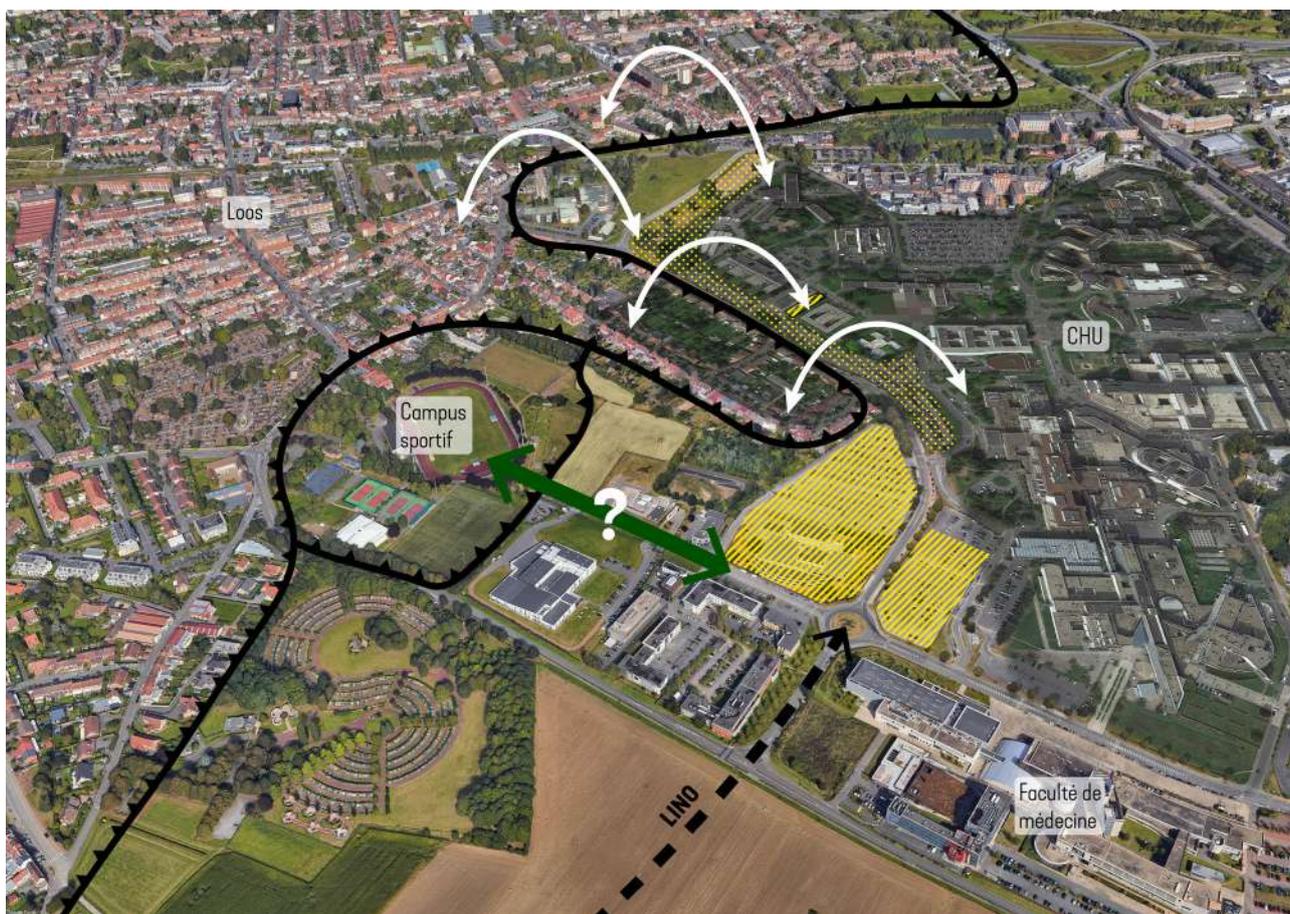
La frange Ouest du campus santé est l'interface la moins active des 4 franges du campus. La rupture avec la ville de Loos se caractérise par une mise à distance des deux entités par une succession de places de stationnements, suivi d'une voirie peu praticable pour les piétons.

Cette stratégie peut s'expliquer par l'ancienne emprise réservée à la LINO

qui devait se connecter à l'A25 plus au Nord en passant par la rue Henri Ghesquière. Mais aujourd'hui, cette emprise réservée a été levée, ce qui pourrait permettre la métamorphose du secteur, favorisant ainsi les connexions avec la ville de Loos. En effet, ce sont de nombreuses emprises mutables ou en mutation qui sont présentes sur la frange Ouest, ce qui facilite la mise en place d'une

stratégie global de rattachement avec la ville de Loos.

Plus au Sud, le campus sportif de la ville de Loos, récemment ouvert au public, pourrait devenir un réel espace d'usage si sa visibilité venait à s'accroître.



CONSTATS

- Mise à distance entre Loos et le CHU par du stationnement
- De nombreuses emprises mutables ou en mutation
- Un campus sportif fermé sur lui-même

PISTES DE RÉFLEXION

- Amplifier les dynamiques paysagères
- Connecter le campus sportif au campus santé
- Installer une façade Ouest qualitative au CHU, qui dialogue avec l'habitat de Loos

G LES COULISSES : UNE HÉTÉROGÉNÉITÉ FÉCONDE ?

4 FRANGE SUD : QUELLE STRATÉGIE POUR UN DÉVELOPPEMENT D'EURASANTÉ ?

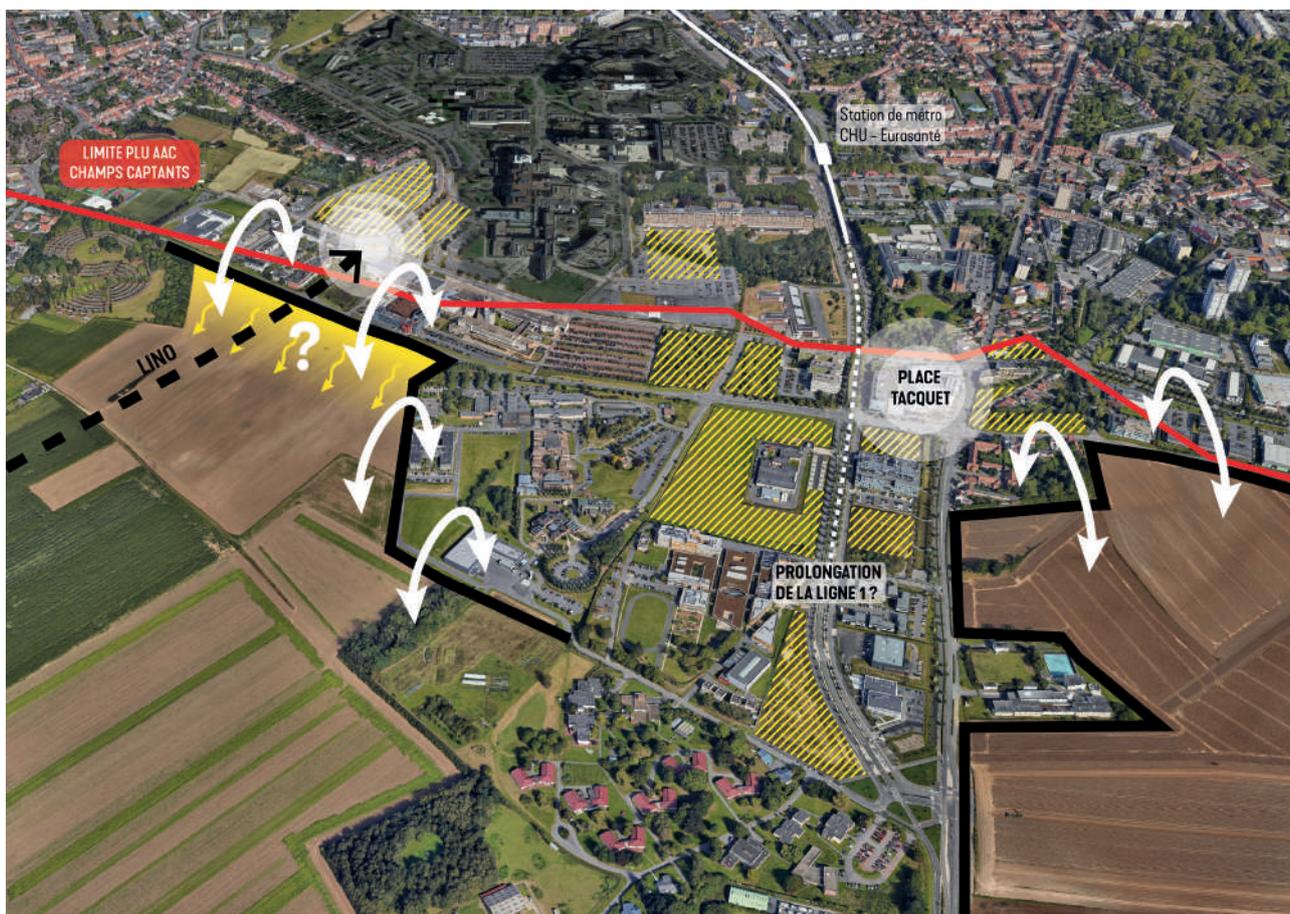
La frange Sud est marquée par une forte présence d'activités économiques et industrielles. Elle est actuellement en cours de finalisation en arrivant peu à peu aux termes du foncier disponible pour ses développements immobiliers.

Après un constat global de bâtiment de faible Hauteur, de parcelles de faible densité et d'un foncier

presque totalement consommé, il est nécessaire de trouver des moyens d'optimiser l'urbanisation actuelle qui est sous optimale. Intensifier le parc existant d'Eurasanté est en enjeu majeur pour permettre sa pérennité.

Mais pour y parvenir, il est dans un premier temps nécessaire de résoudre le déficit d'attractivité que subit Eurasanté à ce jour (avec une

sur offre de bureaux selon l'étude réalisée par EY). Ce déficit pourrait notamment se régler d'une part grâce à une meilleure accessibilité en transports en commun, notamment avec la prolongation du métro, et avec l'amélioration conjointe du cadre de vie, en augmentant les services ou les espaces publics.



CONSTATS

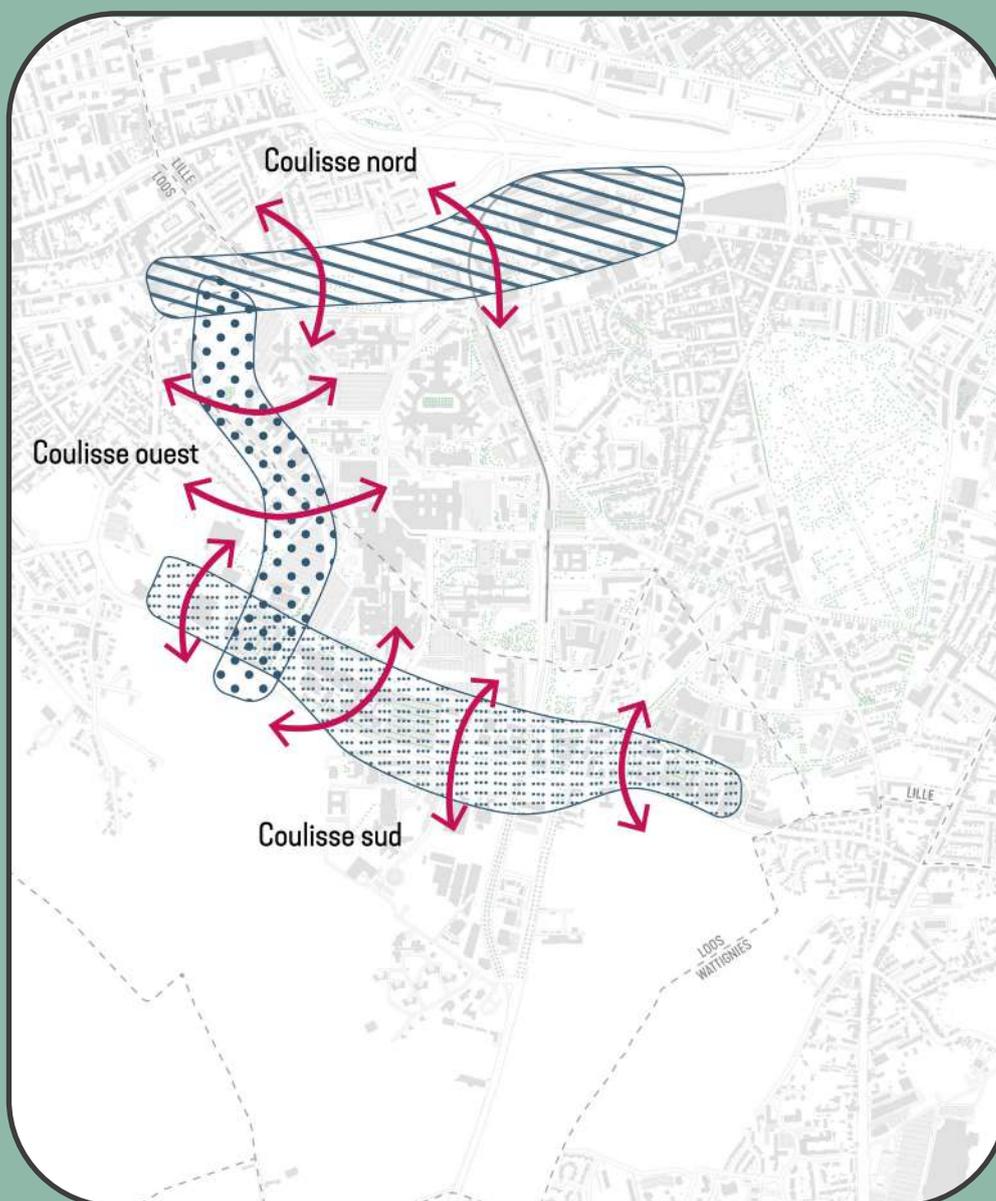
Un développement immobilier contraint par la fin de l'extension foncière
Des programmes qui tournent le dos au paysage notamment rue A. Paré
Des implantations bâties de faible hauteur et peu denses
Une suroffre en bureaux - un déficit d'attractivité?

PISTES DE RÉFLEXION

Étudier les conditions d'intensification du parc existant
Améliorer les conditions de desserte en TC - prolongation métro
Accompagner l'arrivée de la LINO par une programmation mixte et porteuse de lien entre tous les acteurs

LES COULISSES : UNE HÉTÉROGÉNÉITÉ FÉCONDE ?

3.

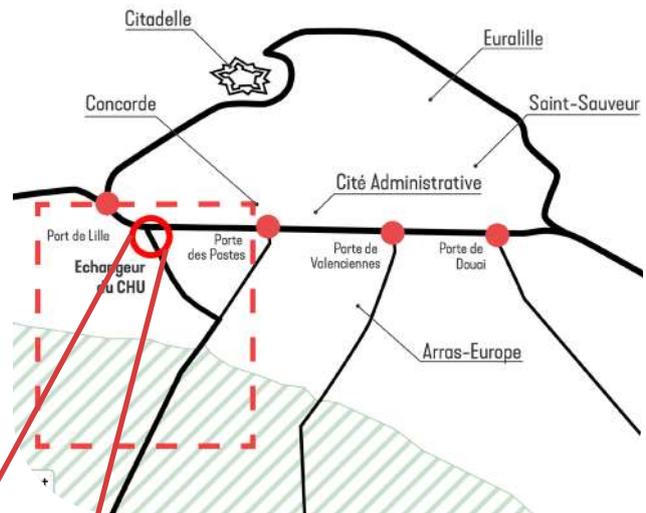


Enclavé au sein de son propre périmètre, le CHU est en rupture avec son environnement proche, mis en évidence au travers de 3 coulisses aux contextes différents. La coulisse Nord, avec un contexte de grandes infrastructures routières et ferroviaires. La coulisse Ouest, avec un contexte de zone peu aménagée et peu mise en valeur à cause d'un PLU restrictif. Et la coulisse Sud, à l'interface avec les plaines agricoles où tous les programmes tournent le dos à la rue Ambroise Paré à cause de sa physionomie et dangerosité. Il est nécessaire de travailler sur chacune de ces coulisses afin de permettre leur réversibilité, avec la création de parvis, d'espaces publics et de perméabilité.

G LE TRAIT D'UNION : LA CRÉATION DES PORTES

1 UNE DOUBLE PORTE D'ENTRÉE, DANS L'AIRE URBAINE ET DANS LILLE INTRA-MUROS

L'échangeur du CHU est une des 5 portes d'entrées Sud de Lille intra-muros. Aujourd'hui, la ville de Lille met en œuvre une importante dynamique de mutation sur la totalité de ses portes Sud, à l'exception de celle du CHU. C'est le cas notamment sur la porte d'Arras et la porte des postes où on observe une reconquête des abords du périphérique avec de grands projets d'aménagement tels que la cité administrative, le projet ANRU de Concorde ou encore la requalification du boulevard de la Moselle pour Port de Lille. Et pourtant, l'échangeur du CHU est occulté de cette dynamique territoriale, avec un espace stérile de plus de 6 hectares en plein cœur d'agglomération.



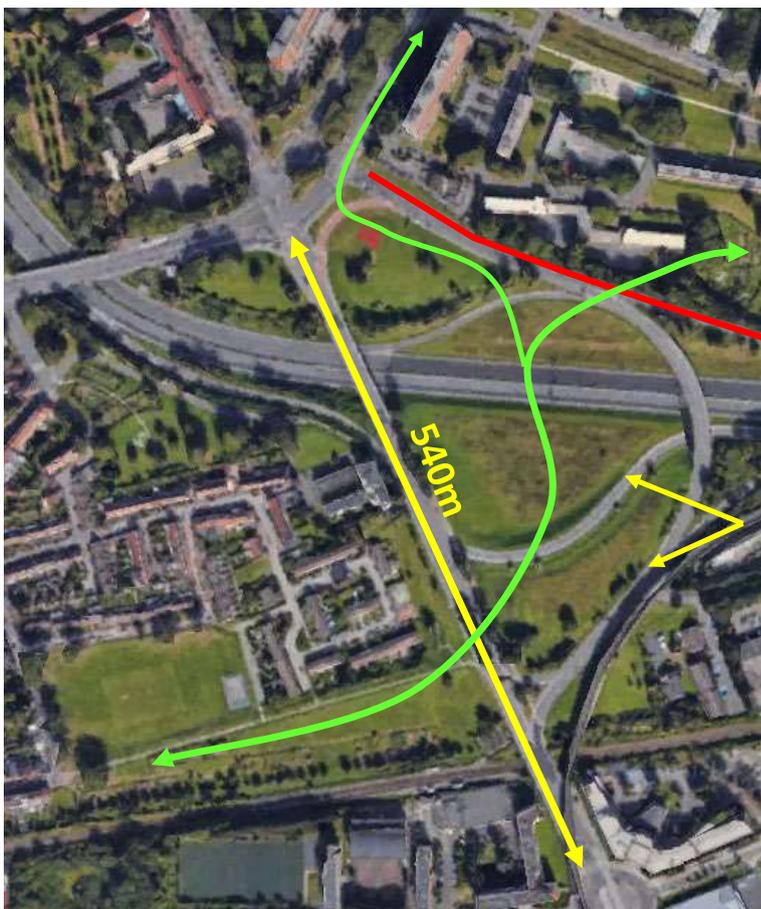
L'ÉCHANGEUR DU CHU, UNE DES 5 PORTES SUD DE LILLE



UNE DYNAMIQUE DE GRANDS PROJETS SUR LES PORTES SUD DE LILLE

2 UNE PORTE D'ENTRÉE NORD PAS TRÈS ACCUEILLANTE

- Une congestion récurrente de la sortie de l'A25
- Deux axes qui ont une fonction commune, l'accès à l'A25
- Un pont unidirectionnel de 13m de large
- Un territoire de 75 000m² comme secteur à traverser



UNE PORTE D'ENTRÉE NORD PAS TRÈS ACCUEILLANTE

G LE TRAIT D'UNION : LA CRÉATION DES PORTES

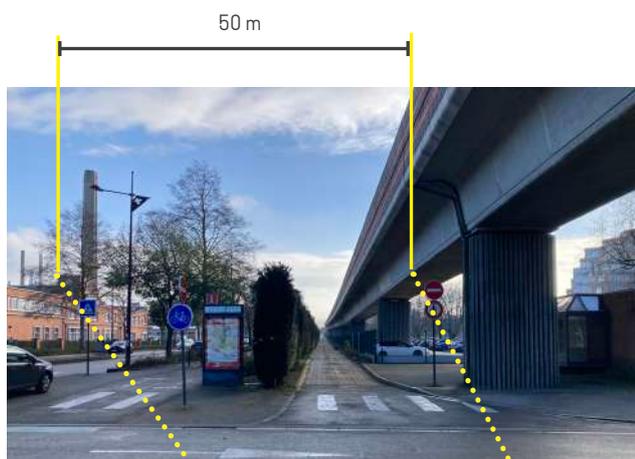
3 LE TRAIT D'UNION : UN ESPACE PUBLIC PORTEUR DE LIEN

L'avenue Oscar Lambret agit comme une rupture entre la ville de Lille et le CHU. Sur la totalité de son tracé Nord-Sud (un peu de moins d'1 km) tout est fait pour prioriser le flux automobile et celui des urgences, au détriment des connexions Est-Ouest pour les modes doux. Le site est alors coupé de la ville par un tuyau, qui représente une emprise allant jusqu'à 200 mètres dans sa partie la plus large. En permettant d'accéder à la fois à Lille et surtout à l'A25, l'avenue est une incontournable pour de nombreux automobilistes de transit, surtout durant les heures de pointe. Du fait de ce flux continue,

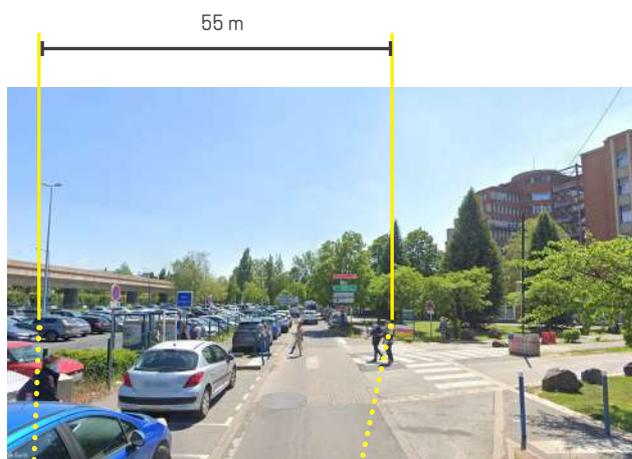
les perméabilités piétonnes sont moindres, et tous les programmes jouxtant l'avenue lui tourne le dos, préférant s'adresser sur des rues moins passantes. Aujourd'hui, Oscar Lambret est un élément de dissociation entre les deux entités (la ville et le CHU), l'objectif est de la transformer en lieux de jonction entre le CHU et Lille Sud. Dans sa partie la plus tenue, l'avenue stérilise tout de même 100m de part et d'autre. Du CHU jusqu'à la ville de Lille, ce sont près de 100m entièrement dévoués à l'automobile.



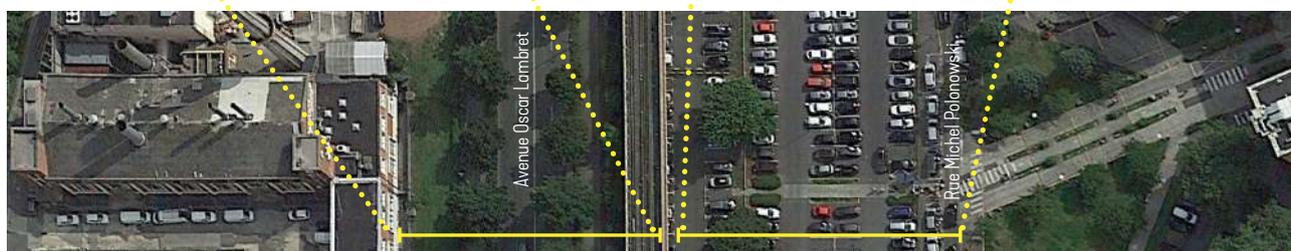
UN TUYAU QUI ÉLOIGNE LE CHU DE LA VILLE



Avenue Oscar Lambret



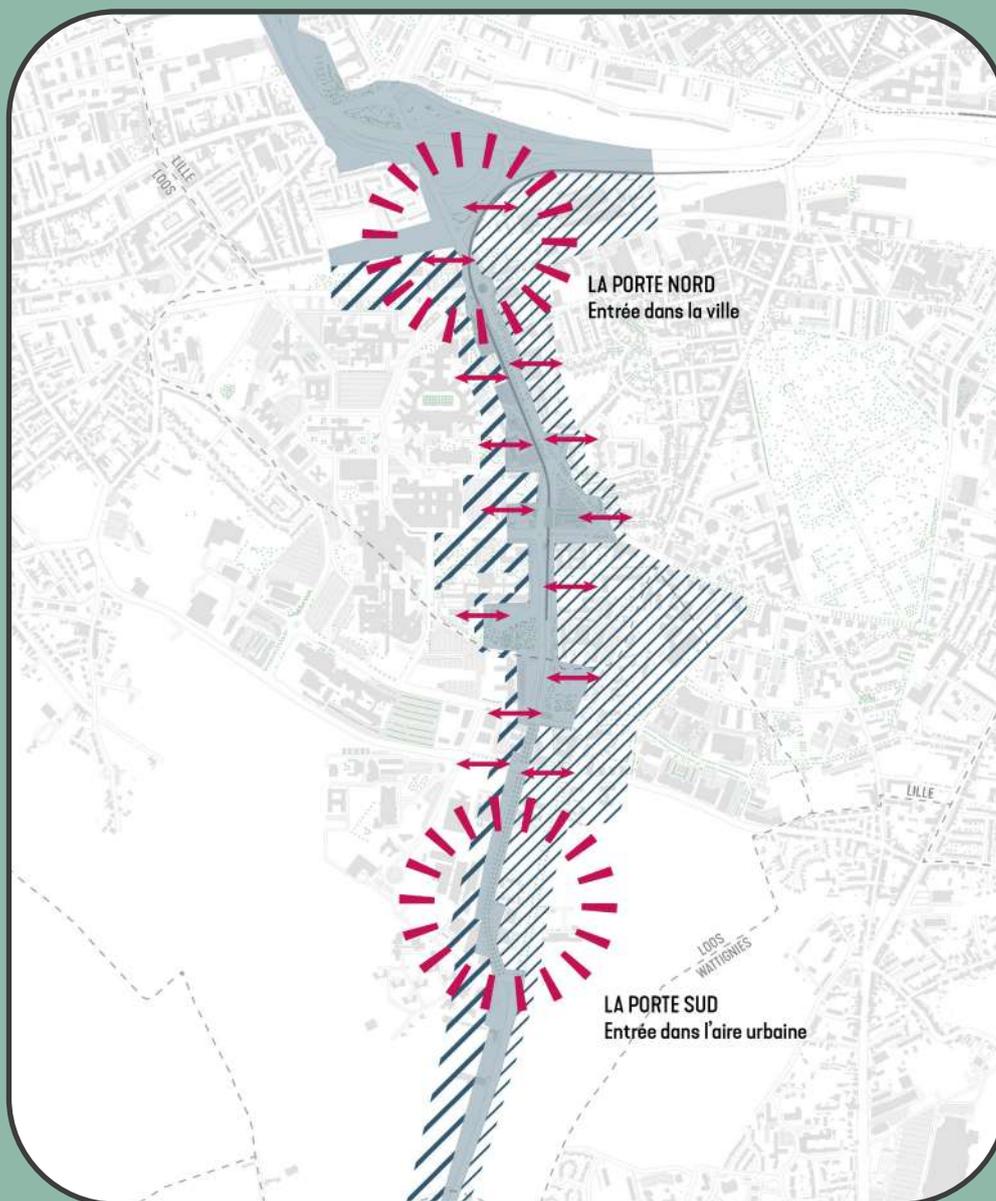
Rue Michel Polonowski



INVESTIR LES SITUATIONS URBAINES PARTICULIÈRES DU TRAIT D'UNION

LE TRAIT D'UNION : LA CRÉATION DES PORTES

4.



L'axe Oscar Lambret, à l'Est du campus santé, est l'avenue la plus empruntée de la MEL. La traverser, la parcourir et créer des connexions de part et d'autre reste compliqué. Retrouver des espaces confortables et sécurisés pour les modes doux, adresser des programmes directement sur l'avenue, installer des parvis, relier les deux rives urbaines en se connectant et / ou en prolongeant le maillage existant sont des composants essentiels de sa métamorphose. Cela permettra également d'installer des lieux d'intensité urbaine pour marquer les portes d'entrées, à la fois dans l'aire urbaine au Sud, et dans la ville de Lille au Nord.

ENJEUX URBAINS

- 1. Comment travailler les accroches avec les quartiers environnants et animer les portes d'entrées Nord et Sud ?**
- 2. Comment offrir des espaces publics et un cadre de vie de qualité ?**
- 3. Comment recréer de l'intensité urbaine et créer des lieux fédérateurs ?**

SYNTHÈSE DES ENJEUX

1. STABILISER LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

- Définir les limites réglementaires de l'aire urbaine

PEUT ON CONSTRUIRE AU SUD DE LA RUE A. PARÉ SUR LE SECTEUR EURASANTÉ 2 ?

2. CONFORTER ET DÉVELOPPER LE PÔLE D'EXCELLENCE EURASANTÉ :

- Renouveler le parc existant et diversifier sa programmation

RELEVER LE PLAFOND DES HAUTEURS DU BÂTI ? DENSIFIER LES PARCELLES ?

- Identifier de nouveaux territoires d'extension

EXPLORER DES DÉVELOPPEMENTS SUR LES SECTEURS COURTOIS ET CTM ?

3. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

- Augmenter les interactions entre les différents univers programmatiques
 - Intensifier les usages dans les lieux de centralités
 - Offrir des espaces publics de qualité
- Développer l'attractivité résidentielle et l'offre en hébergement thématique

FAIRE ÉVOLUER LA DESTINATION PROGRAMMATIQUE EN FAVEUR DE PLUS DE MIXITÉ ?

4. DÉVELOPPER DES OUTILS DE GESTION DE LA MOBILITÉ :

- Améliorer l'intermodalité et la desserte en transports en commun
- Hiérarchiser le réseau viaire et ouvrir à plus de perméabilité pour les modes doux
- Reconfigurer l'échangeur de la porte Nord et explorer des scénarios de franchissements des grandes infrastructures

QUEL TRACÉ ET QUELLE TEMPORALITÉ POUR L'EXTENSION DU MÉTRO ?

5. IDENTIFIER DES TERRITOIRES STRATÉGIQUES DE PROJET

- Le trait d'union en 3 séquences
- Les articulations avec les villes de Lille et Loos (est-ouest)

H

PISTES DE RÉFLEXIONS

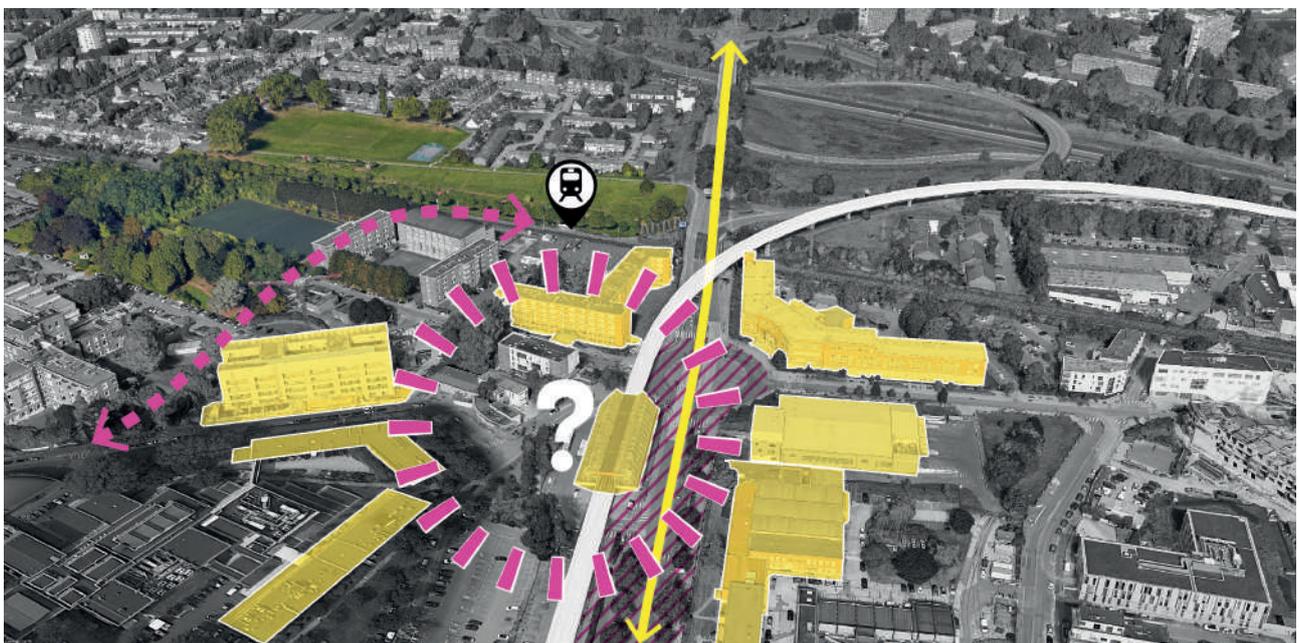
H PISTES DE RÉFLEXIONS

1 UNE PORTE D'ENTRÉE NORD À STRUCTURER

Aujourd'hui, la porte d'entrée Nord du campus santé est un espace hostile pour les piétons, composé de nombreuses voiries, d'une gare de bus et d'un rond-point congestionné durant les heures de pointes. La station de métro est isolée au

milieu de ces infrastructures routières, avec l'avenue Oscar Lambret qui crée une rupture à l'Est et la gare de bus qui vient créer une barrière avec l'Ouest, rompant les connexions. Améliorer la lisibilité de l'entrée du CHU, tout en rationalisant les

flux automobiles autour du parvis, permettrait d'avoir une porte d'entrée plus qualitative et favorisant d'avantage les piétons pour la partie Nord du campus.

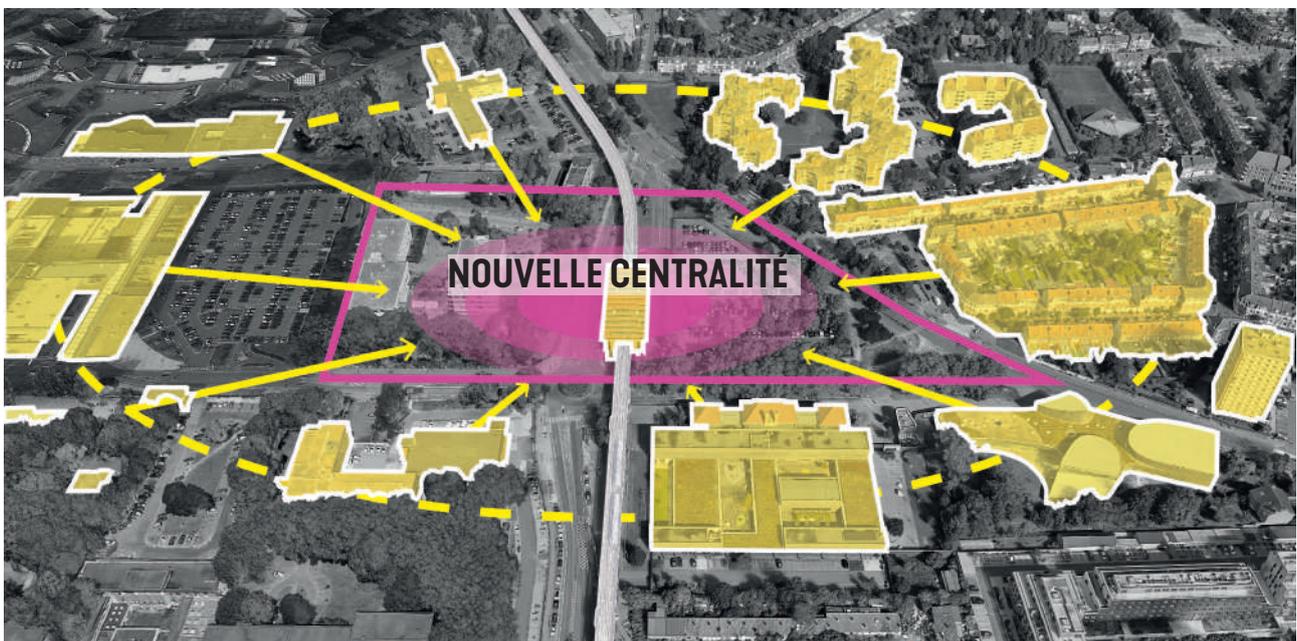


2 CENTRALITÉ VILLE CAMPUS ?

Le terminus de la ligne 1 du métro offre un espace public peu attrayant pour les piétons, à cause des larges espaces dédiés à l'automobile, d'une voirie congestionnée en heures de pointes qui vient couper la liaison avec le CHU, ainsi qu'un parking

relais du côté opposé qui vient rompre les connexions avec la ville de Lille. Développer une programmation de services et de commerces autour de ce potentiel de centralité, en s'appuyant notamment sur les équipements publics existants, est

un enjeu majeur. Cette centralité pourrait devenir le point de contact entre la ville et le CHU, permettant ainsi de rétablir des liaisons. Mais il est nécessaire de retravailler le noeud automobile dans un premier temps.



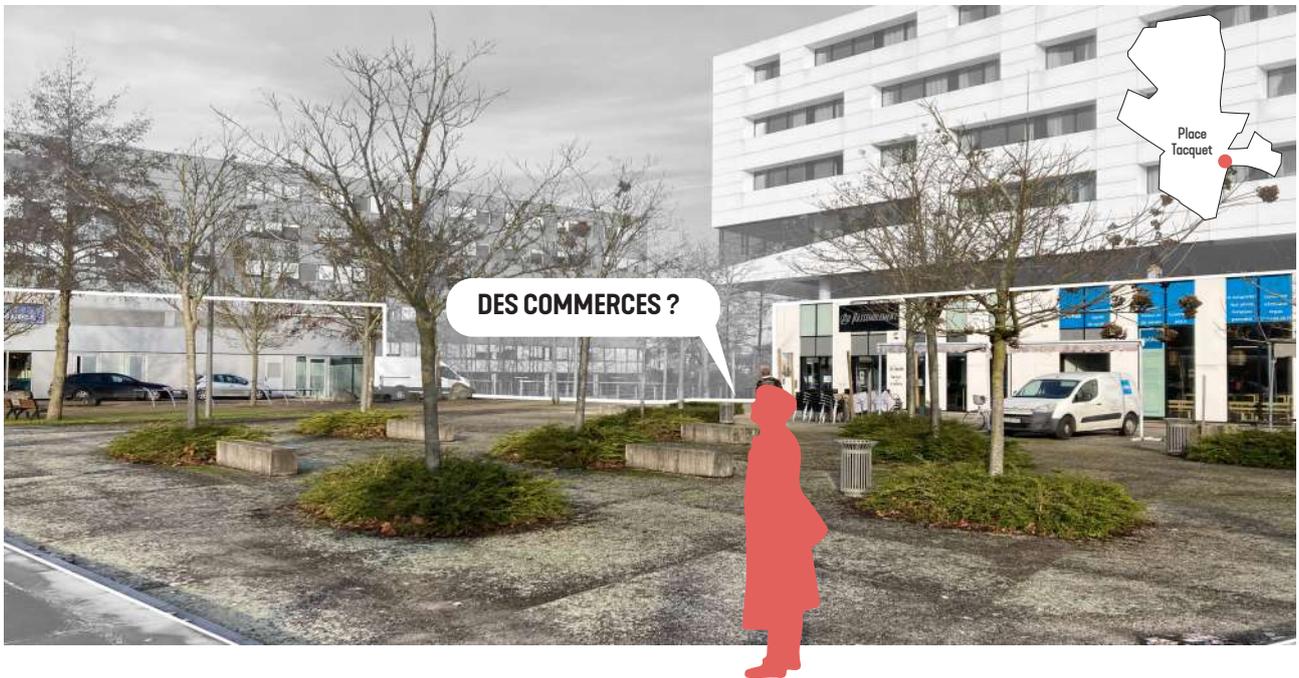
H PISTES DE RÉFLEXIONS

3 STRUCTURER ET ANIMER LA PORTE SUD - EURASANTÉ

A ce jour, la place Tacquet ne remplit par le rôle de centralité qu'elle avait pour objectif d'accomplir. En effet, à cause d'un quartier monofonctionnel et d'une desserte perfectible en transport en commun, la place n'est active que durant les

horaires de travail des salariés et des étudiants. Avec des horaires d'utilisation uniquement durant la pause méridienne, les services qui s'y trouvent ont du mal à rentabiliser les coûts de fonctionnement. S'appuyer sur les nouveaux programmes qui

vont sortir de terre aux alentours de la place est un enjeu nécessaire à sa survie. La prolongation du métro serait un moyen de revitaliser la place Tacquet tout en améliorant la desserte d'Eurasanté.

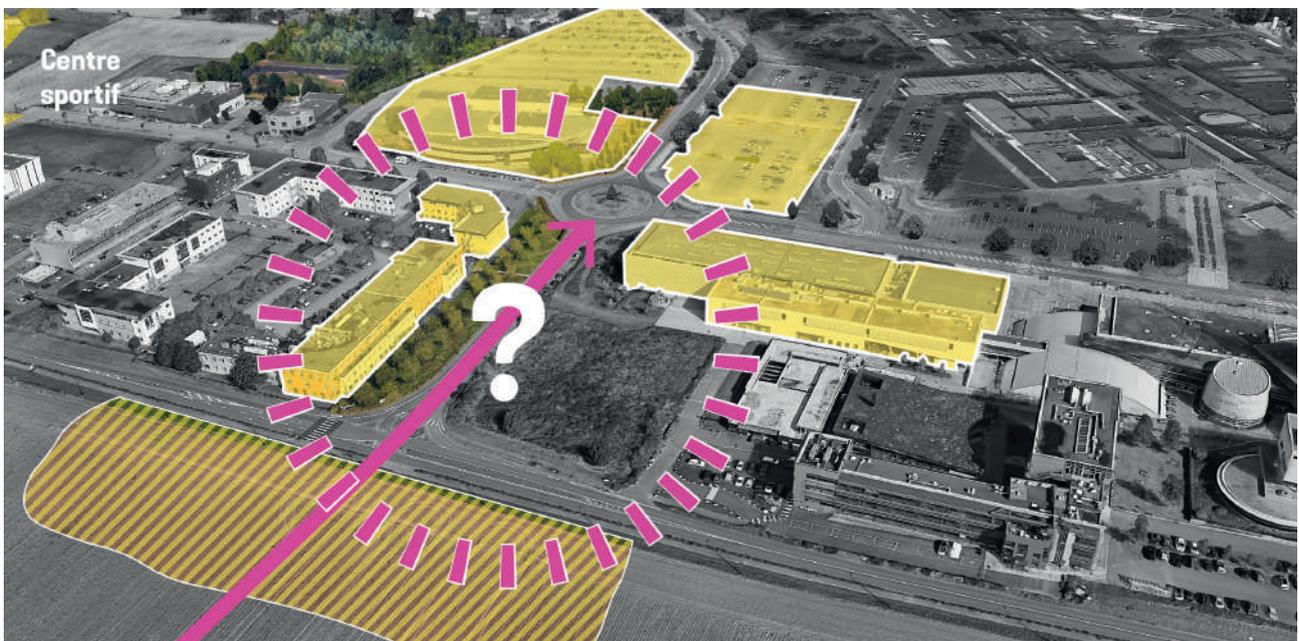


4 LA LINO, UNE OPPORTUNITÉ URBAINE POUR LA FAÇADE LOOSOISE

D'ici 2025, la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) sera ouverte, permettant aux flux de transit de contourner le centre-ville de Loos, congestionné et accidentogène, et de rejoindre l'A25, notamment pour le trafic poids-lourd.

Cette nouvelle porte d'entrée pour la partie Sud-Ouest du campus représente un potentiel pour réaménager l'espace public, actuellement peu accueillant alors que bien situé, au croisement d'Eurasanté, du CHU et des plaines agricoles.

De nouveaux programmes sont d'ores et déjà prévu en lieu et place des parkings aériens, pouvant ainsi permettre une activation des rez-de-chaussée, nécessaire à l'installation d'espaces publics qualitatifs.



H PISTES DE RÉFLEXIONS

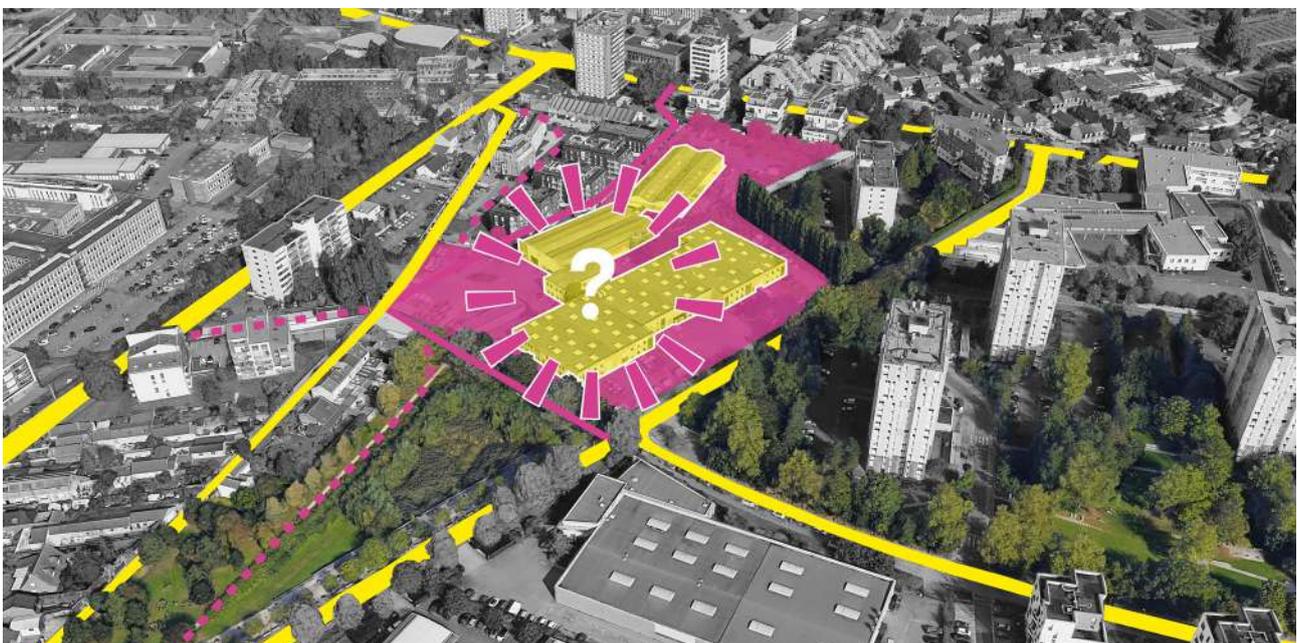
5 DES ESPACES À RECONQUÉRIR POUR TISSER LE LIEN AVEC LES QUARTIERS SUD DE LILLE SUD

Plus à l'Est du secteur, à proximité du quartier de l'Épi de Soil et de la piscine Plein Sud, se trouve un large secteur identifié comme mutable à long terme. Composé de bureaux et de locaux d'activités vieillissants, ce foncier pourrait être un potentiel de

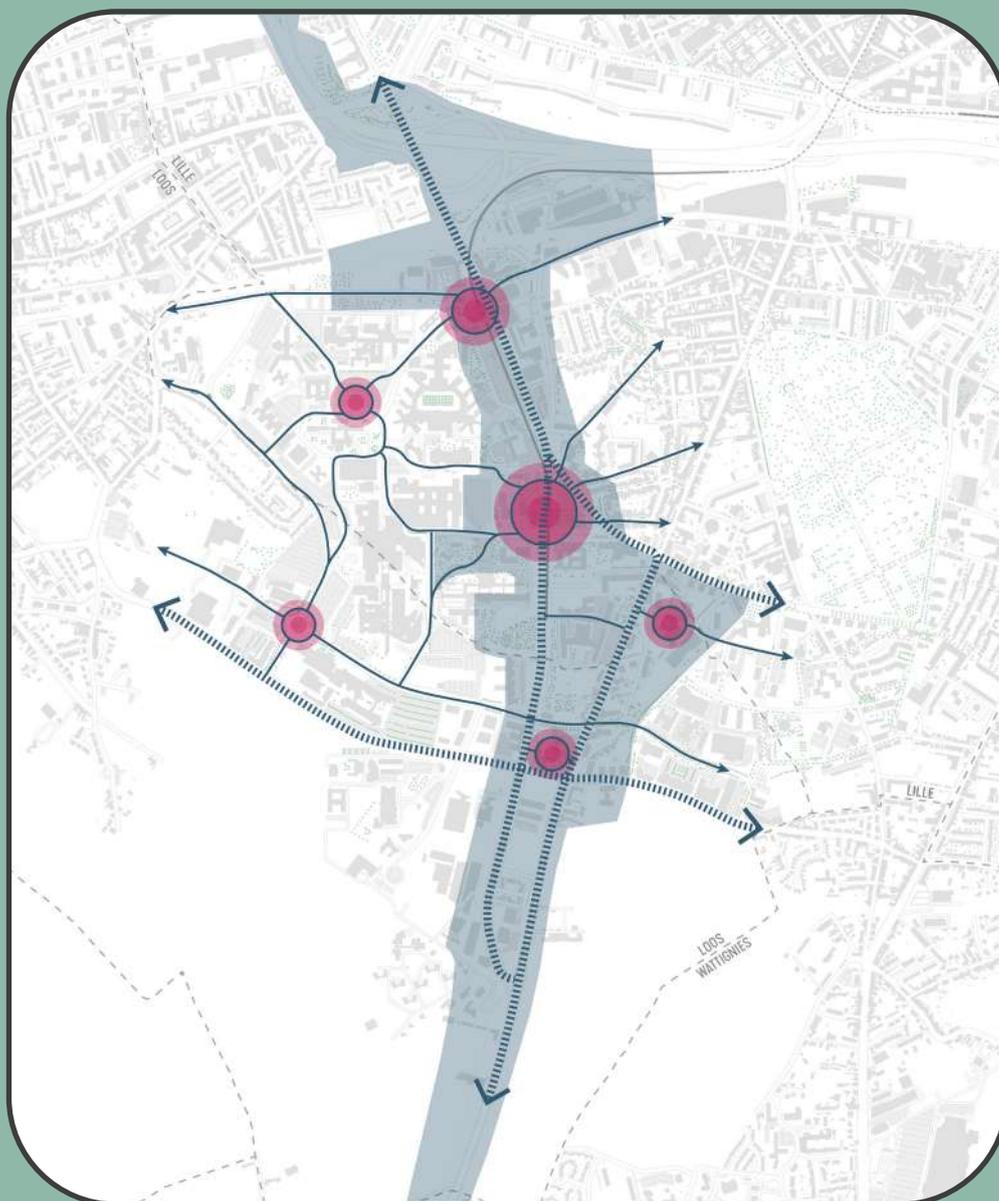
mutabilité et de connexion pour se raccrocher à Lille Sud.

Aujourd'hui ce sont des liaisons très confidentielles qui connectent la ville de Lille avec le campus santé. Un parc déjà existant mais sans

usage est présent plus au Sud, mais déconnecté des autres espaces verts du campus santé. Le développement de cet îlot, en lien avec de nouveaux programmes, pourrait rendre plus attractif le quartier de Lille Sud qui peine à retrouver de l'attractivité.



LE TRAIT D'UNION : LA CRÉATION DES PORTES



5.

Revitaliser le quartier est un des enjeux fondamentaux du secteur, il est donc nécessaire de répondre aux manques de services, d'animation et d'usages qui ont été identifiés collectivement durant les ateliers réalisés par le groupement. Pour y remédier, créer un réseau de centralités ou de polarités, éparpillées aux 4 coins du campus santé et avec une distance assez faible (plus ou moins 500 mètres) les unes des autres. Cela permet d'avoir des points d'intensités à une distance de marche relativement faible et de créer un quadrillage pour irriguer la plus large partie du territoire possible. Toutefois, il est important de préciser que ces points d'intensités ne sont pas forcément synonymes de programmes mais peuvent correspondre à des espaces plus calmes, paysagers...

H PISTES DE RÉFLEXIONS

VERS UN RÉSEAU DE MICRO - ACTIVATIONS ?



ESPACES PUBLICS
DE QUALITÉ



ÎLOTS DE FRAÎCHEUR



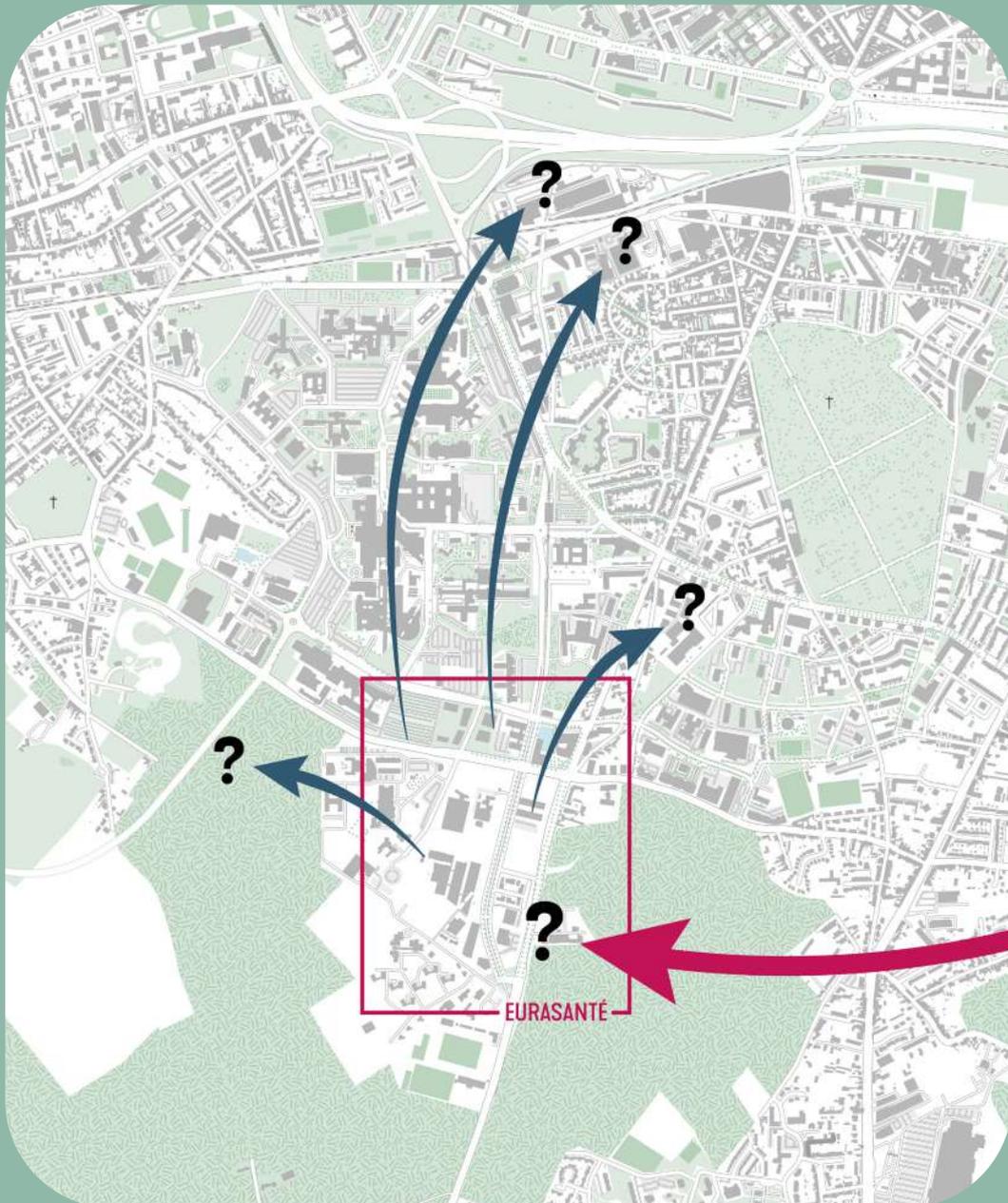
VERS UNE DIVERSIFICATION
DES COMMERCES...



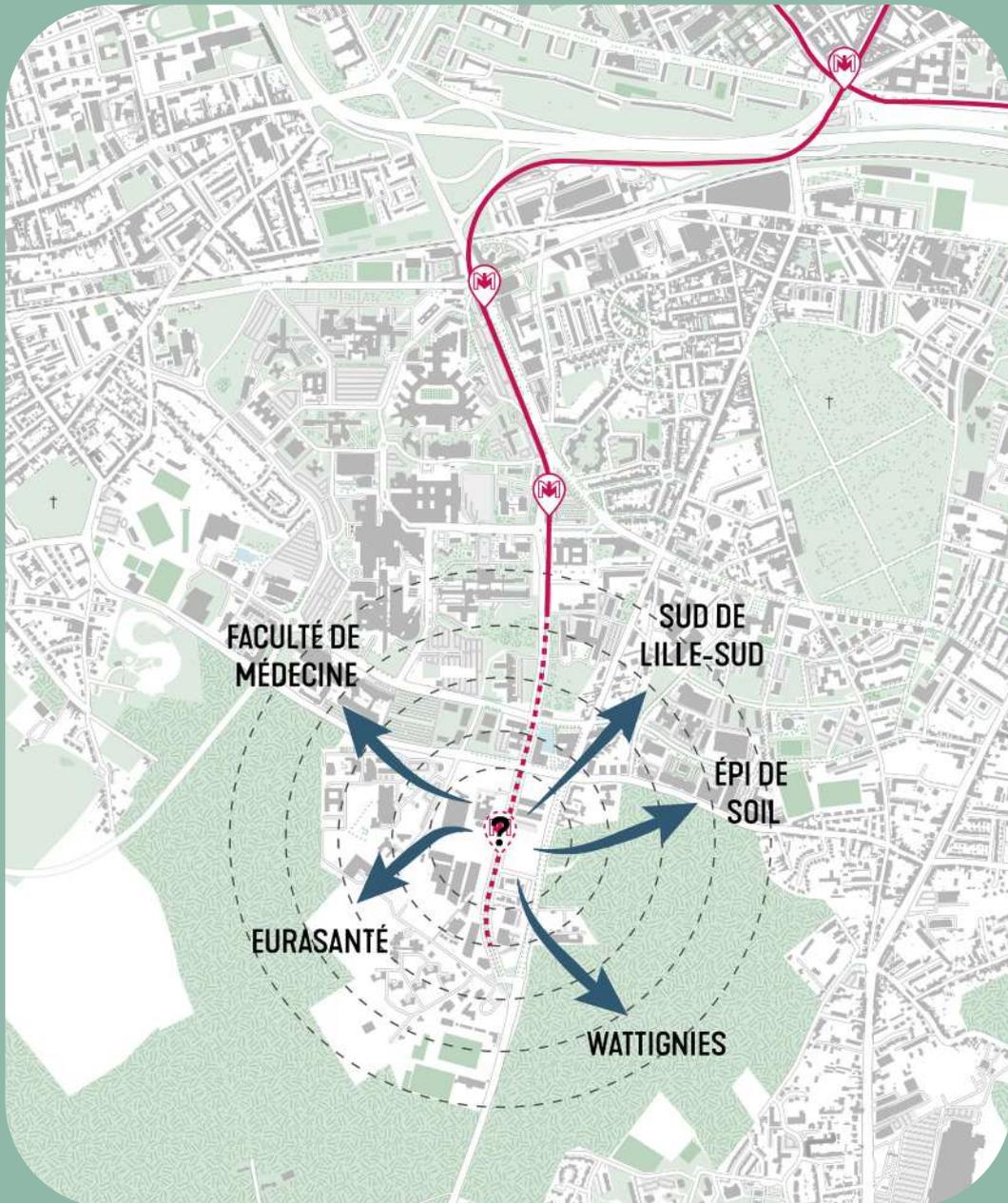
ESPACES DE LOISIRS/DÉTENTE



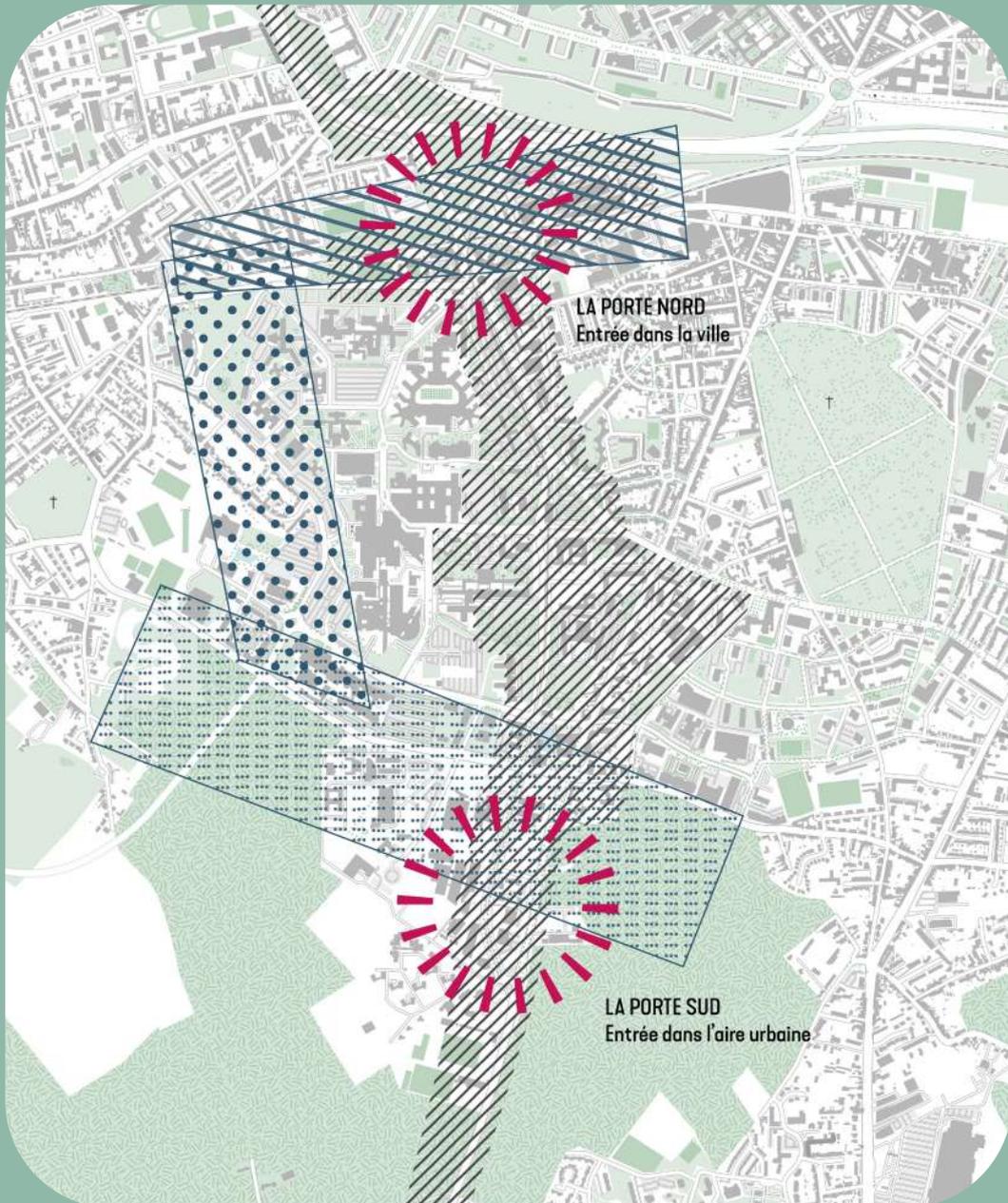
OUVRIR EURASANTÉ À D'AUTRES VOCATIONS DYNAMISANTES SOUS RÉSERVE DE COMPENSATIONS ?



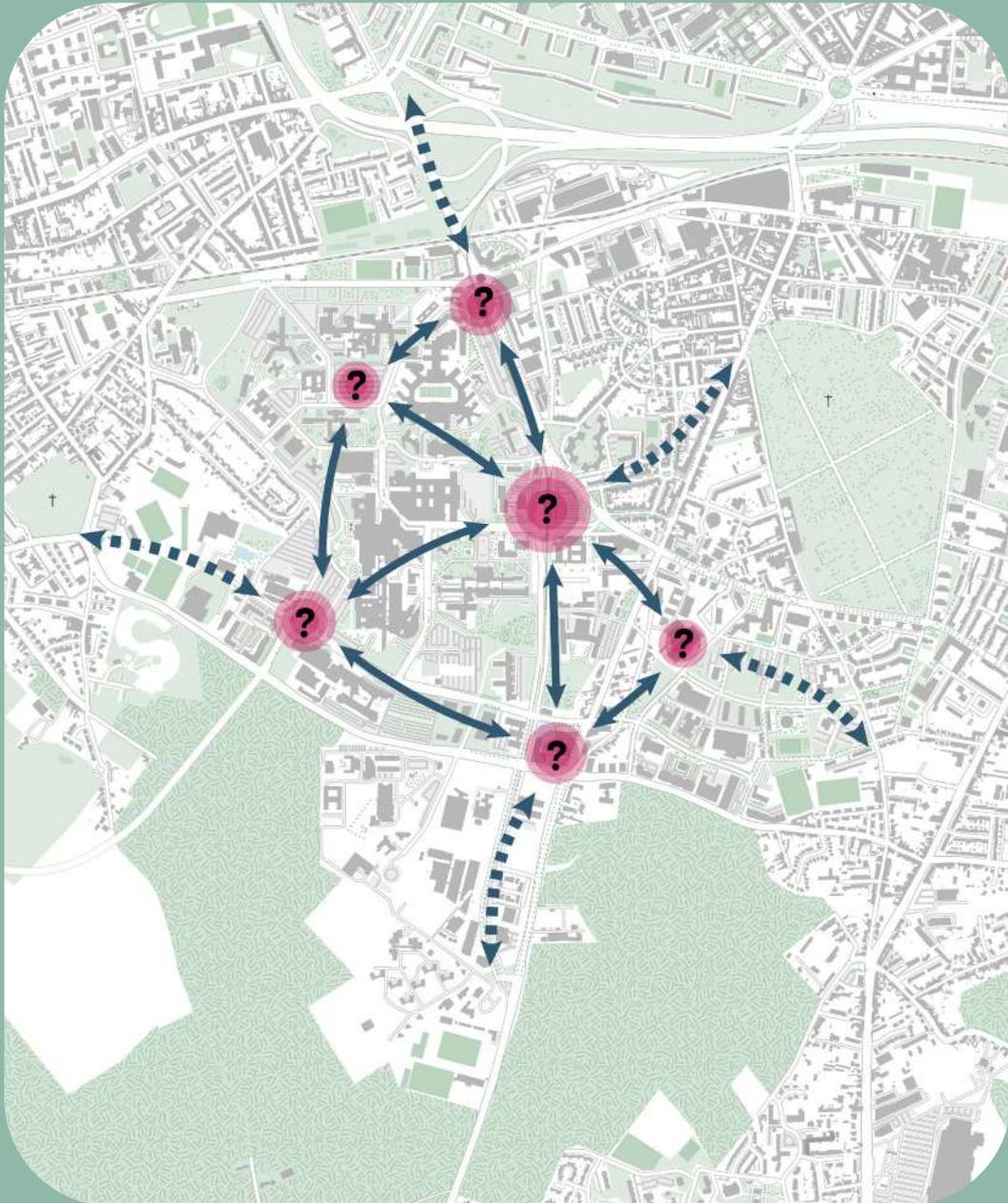
FAVORISER LA DESSERTE D'EURASANTÉ, DE L'UNIVERSITÉ ET DES QUARTIERS D'HABITAT ENVIRONNANTS PAR UNE EXTENSION DE LA LIGNE DE MÉTRO À LONG TERME ?



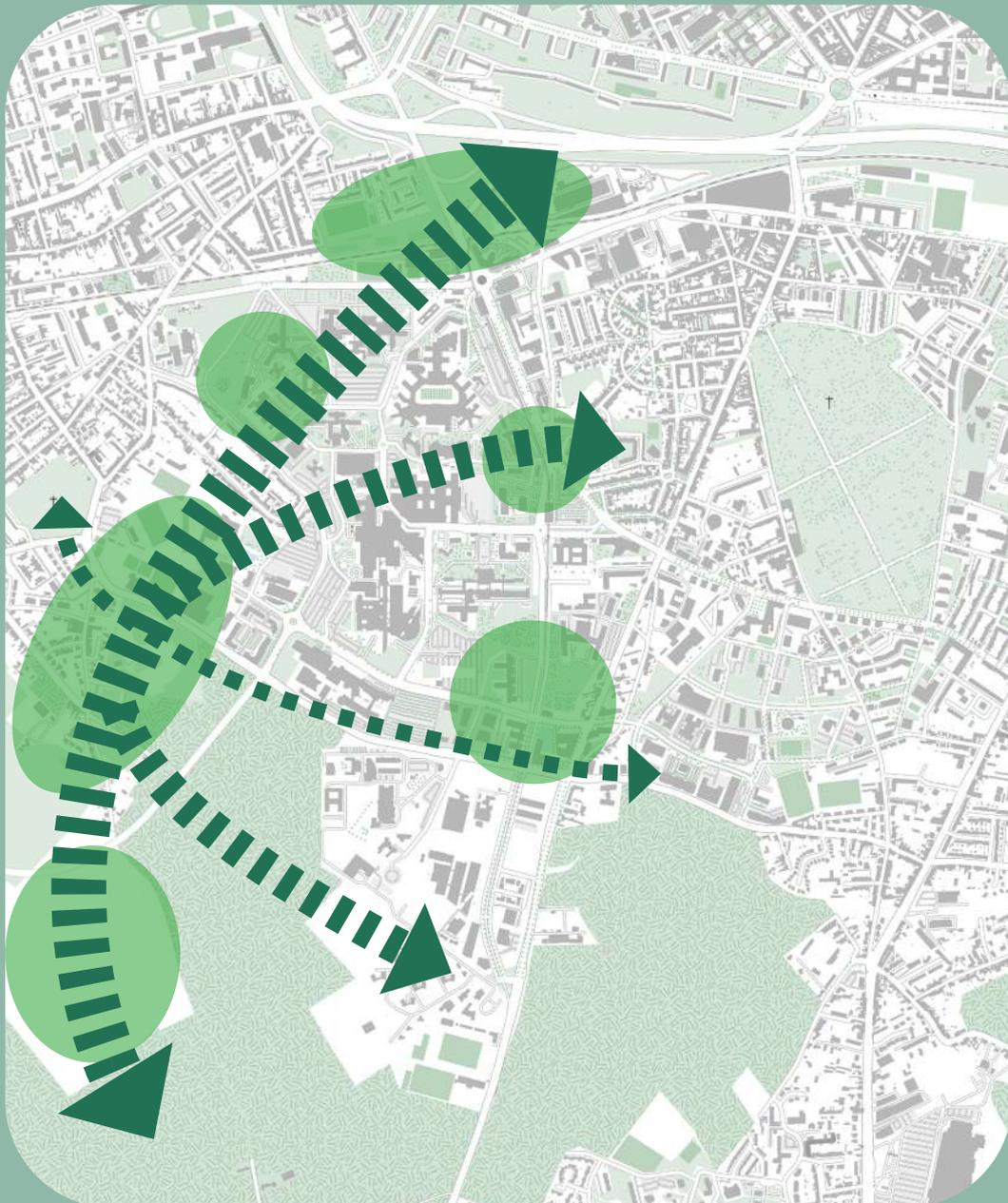
ACTIVER LES INTERFACES ENTRE QUARTIERS PAR DELÀ LES GRANDES INFRASTRUCTURES STRUCTURER LES PORTES D'ENTRÉE NORD ET SUD



FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE POLARITÉS, INSTALLER DES LIEUX D'INTENSITÉ URBAINE ?



FAIRE ÉMERGER UNE TRAME ÉCO-PAYSAGÈRE COHÉRENTE





WWW.
SAISONMENU-
ARCHITECTES
.COM

73 BD. MONTEBELLO
F_59000 LILLE
+33(0)3 20 36 56 69
contact@saisonmenu-architectes.com

**SAISON MENU
& ASSOCIES
ARCHITECTES
URBANISTES**



UNE
FABRIQUE
DE LA
VILLE



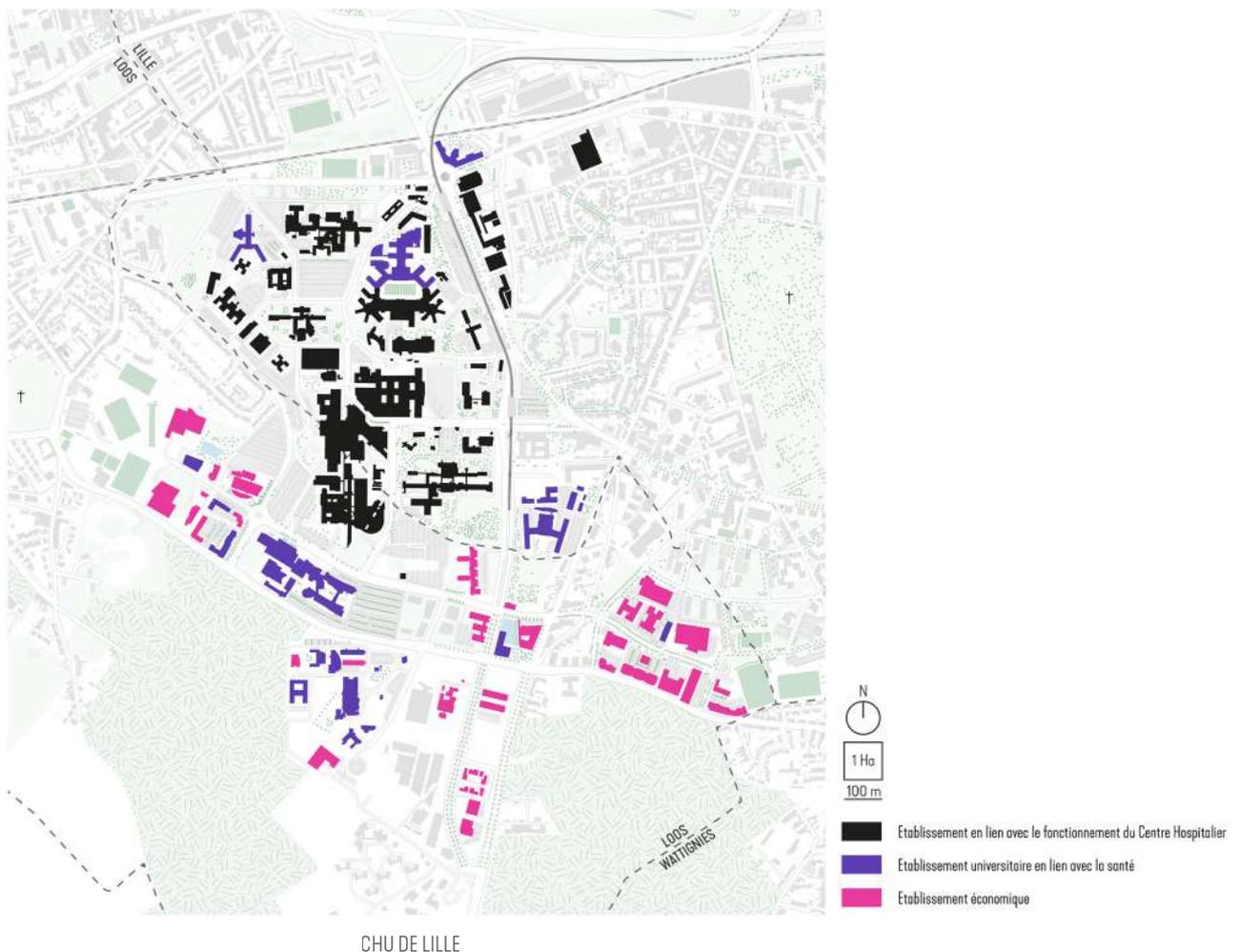
1

BENCHMARK

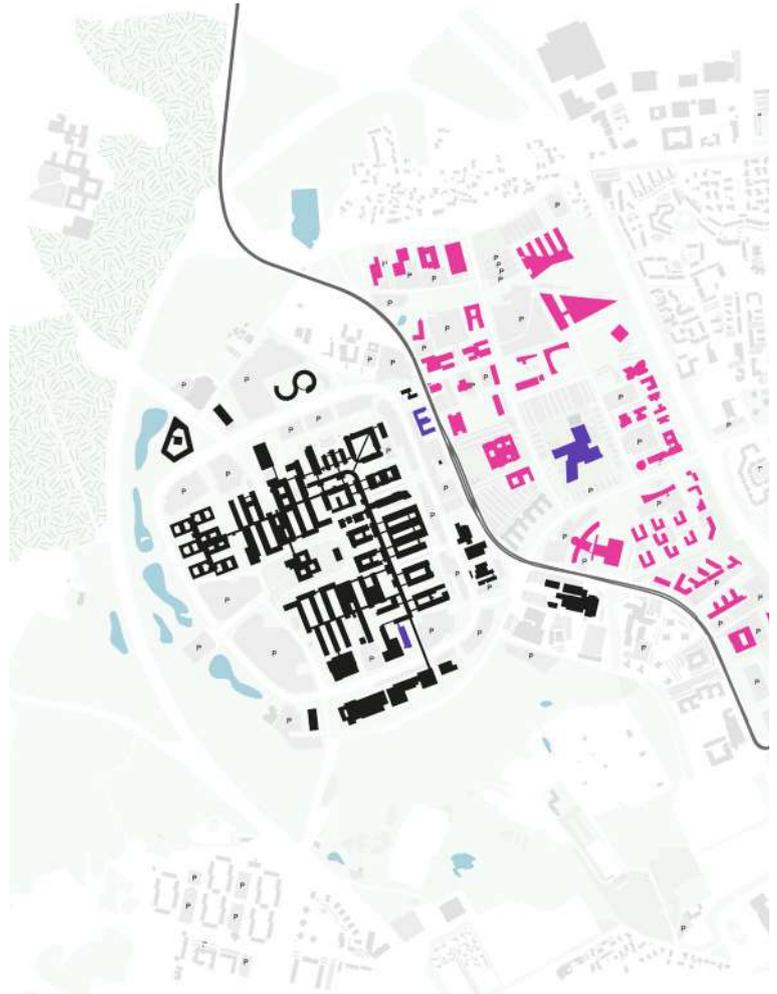
1 UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT PROPRE : LA CONCENTRATION HOSPITALIÈRE DU CHU SUR UN SITE

Un travail de benchmark a été réalisé afin d'analyser différentes morphologies urbaines de centres hospitaliers universitaires européens, dans l'objectif d'en identifier quelques enseignements applicables à notre secteur d'étude.

Pour ce faire, deux hôpitaux français, un suédois et un danois ont ainsi été étudiés sous les prismes de la réparation fonctionnelle et programmatique, le lien entre polarité universitaire/hospitalière, le lien avec la ville constituée et enfin la place attribuée à l'espace public et au paysage.



AARHUS (DEN), UNIVERSITETSHOSPITAL



RENNES, CHU PONTCHAILLOU



PARIS, CHU PITIÉ SALPÊTRIÈRE



SOLNA (SWE), KAROLINSKA

1 BENCHMARK : AARHUS, RÉNOVATION ET AGGRANDISSEMENT D'UN ANCIEN HÔPITAL

Superficie : 109 Ha / 75 Ha centre hospitalier
Nombre de lits : 858
Nombre d'employés : 10 603

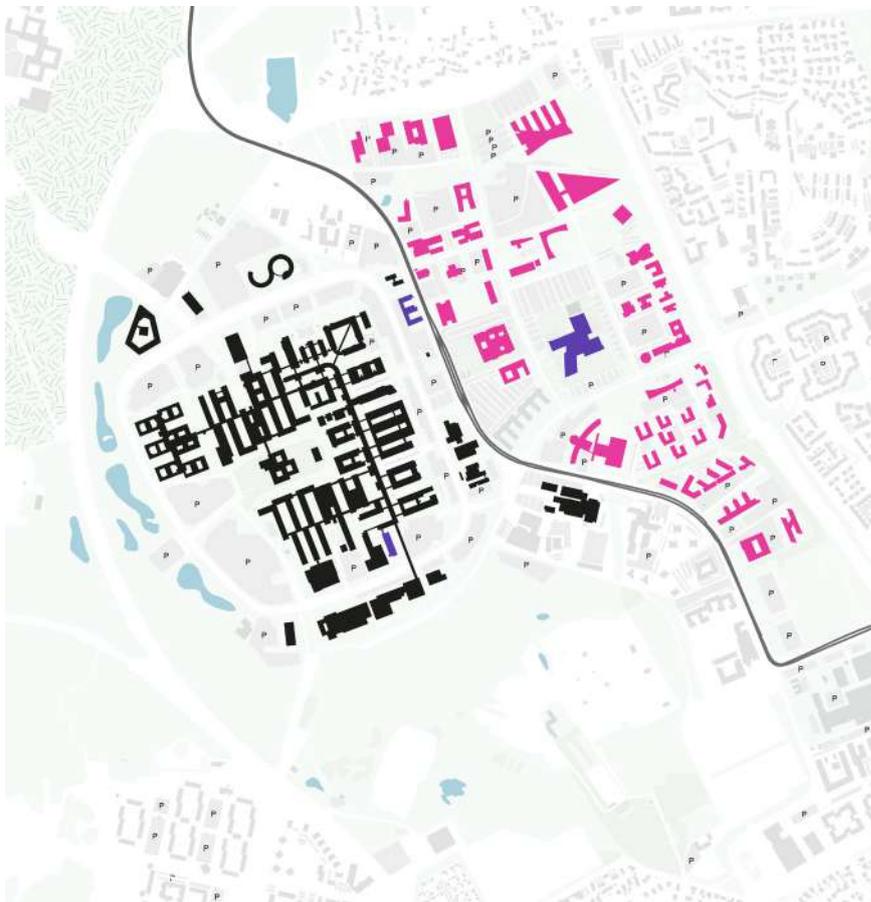
Situé en périphérie Nord Est de la ville d'Aarhus (Danemark), l'hôpital universitaire marque la limite entre la ville constituée et les terres agricoles à l'Est du site.

La connexion entre la ville constituée est assurée par la présence d'une ligne de tramway ainsi des infrastructures viaires importantes. Le complexe a été conçu telle « une ville dans la ville » dont les accès via un réseau viaire circulaire s'adressant aux parkings disposés en couronne autour du centre hospitalier. Au cœur de ce complexe se trouve les différentes cliniques spécialisées alors que

les départements universitaires sont quant à eux disposés en périphérie et en première couronne.

La place du paysage a été dès la conception du projet avec la volonté d'offrir un accès immédiat à des espaces verts pour chaque usager du site.

Un réseau d'espace public constitué de square et piazzas a alors été réalisé et intégré au cœur du complexe hospitalier. La périphérie Ouest a elle été aménagée en parc permettant aux usagers, d'accéder à un espace de nature plus important tout en constituant une zone 'tampon' avec les terres agricoles.



AARHUS (DEN), UNIVERSITETSHOSPITAL

2005



2022



1 BENCHMARK : KAROLINSKA, UNE RÉPONSE AUX ENJEUX CONTEMPORAINS

Superficie : 72 Ha

Nombre de lits : 1 086

Nombre d'employés : 15 400

L'hôpital universitaire Karolinska est né de la fusion entre l'hôpital universitaire Huddinge situé au Sud de la ville de Stockholm et de l'hôpital Karolinska Solna, qui constitue le cœur du complexe universitaire.

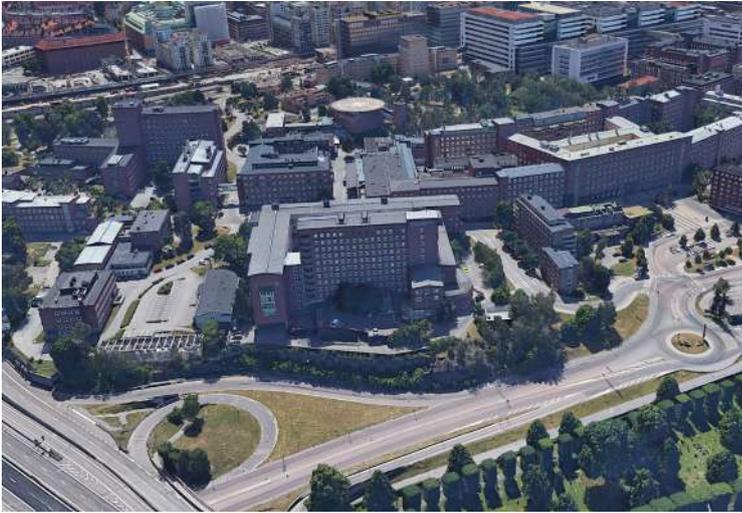
Le complexe hospitalier de Solna est situé au Nord de la ville de Stockholm, à proximité directe du centre-ville. La présence des infrastructures viaires et des transports en communs (métro et bus) permet une très bonne connexion avec le reste de la ville. La gestion du stationnement est assurée par l'implantation de quelques parkings

silos disposés à proximité des grandes infrastructures. En termes de répartition fonctionnelle, le complexe hospitalier (en noir) et universitaire (en violet) sont totalement distincts et séparés par une infrastructure viaire. La mise en place de deux passerelles piétonnes permet d'assurer les connexions entre ces deux parties.

En termes de paysage, la présence d'un parc au centre du complexe hospitalier permet aux usagers de bénéficier d'un espace de détente à proximité. En périphérie, on note la présence du grand paysage qui est néanmoins totalement coupée du complexe par la présence d'infrastructures viaires conséquentes.



SOLNA (SWE), KAROLINSKA



BÂTIMENTS HISTORIQUES DE
L'HÔPITAL DE KAROLINSKA



NOUVEAUX BÂTIMENTS DE L'HÔPITAL DE KAROLINSKA

1 BENCHMARK : CHU DE RENNES EN TRANSFORMATION AU PROFIT DE L'ESPACE PUBLIC

Superficie : 65 Ha

Nombre de lits/places : 938/163

Nombre d'employés : N.C.

Le centre hospitalier universitaire de Rennes est divisé en 4 sites répartis au sein de l'agglomération rennaise.

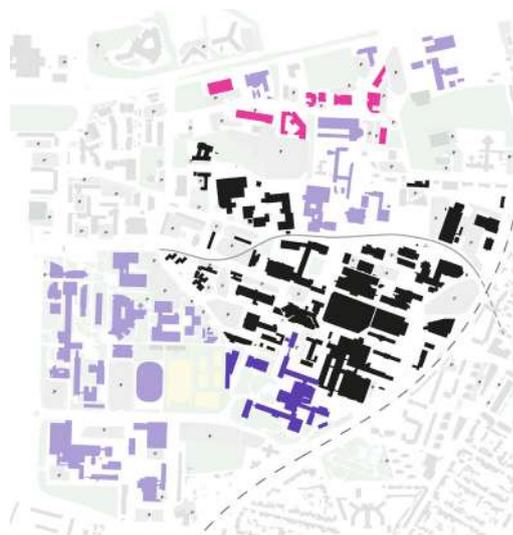
Le site de Pontchaillou est situé à proximité directe de centre-ville de Rennes (20 minutes à pied) et bénéficie d'une excellente desserte grâce à la présence de nombreuses infrastructures viaires et des transports en commun (ligne de train/gare et métro).

En termes de répartition morphologique et fonctionnelle, chaque entité semble fonctionner en autonomie, indépendamment les unes des autres, en intégrant son propre parking.

A l'instar du CHU de Lille, une telle répartition génère beaucoup d'espaces résiduels ayant un caractère 'routier'.

Il est néanmoins intéressant de noter que la partie universitaire est ici directement accolée au centre hospitalier, ne formant qu'une seule entité.

Actuellement le site de Pontchaillou bénéficie d'une restructuration globale ayant pour principal objectif la réorganisation du complexe hospitalier au travers la reconfiguration des espaces publics, permettant un fonctionnement plus optimal tout en offrant une meilleure lisibilité du site par les usagers depuis les connexions intermodales (métro et gare).

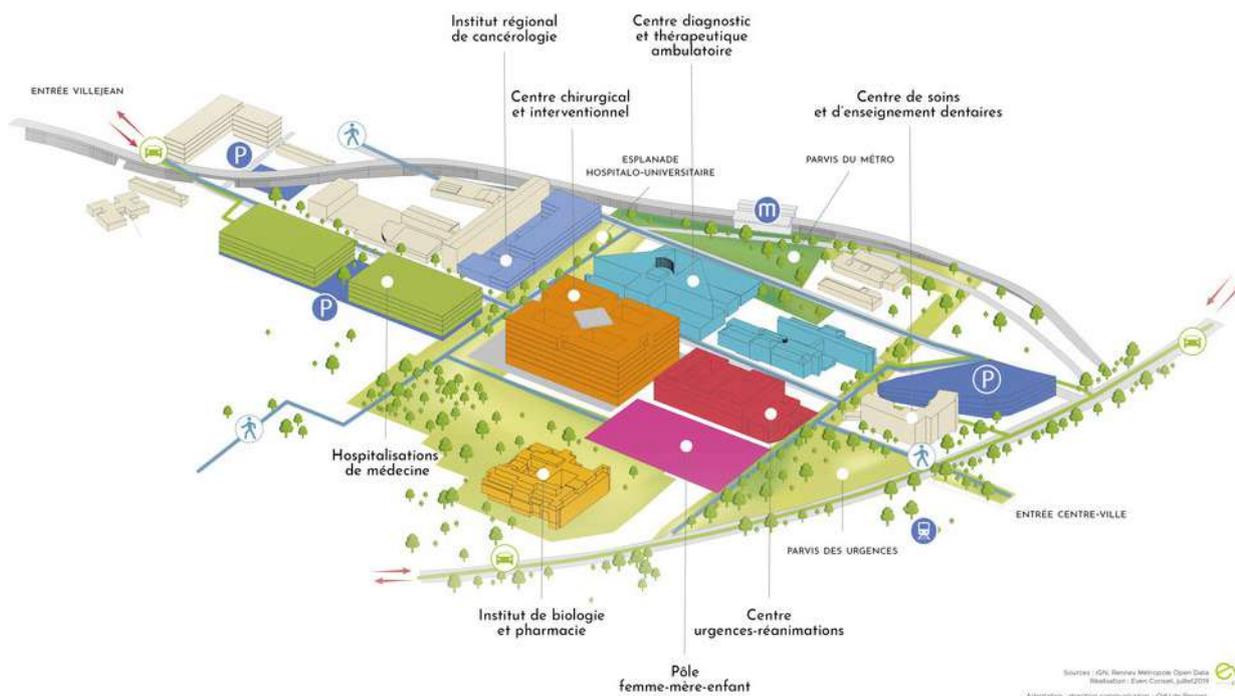
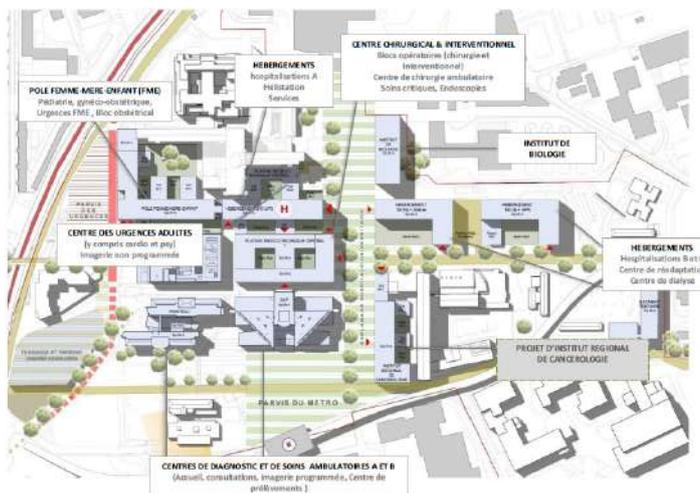


RENNES, CHU PONTCHAILLOU

PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE DE L'ÉTAT ACTUEL



PLAN MASSE DU PROJET DE RECONFIGURATION



AXONOMÉTRIE DU PROJET DE RECONFIGURATION

Sources : IGN, Remise Métropole Open Data
 Modélisation : Even Concept, juillet 2019
 Association : direction communication - CHU de Rennes
 Rennes 2020

1 BENCHMARK : PITIÉ-SALPÉTRIÈRE, HÔPITAL HISTORIQUE DE LA VILLE DE PARIS

Superficie : 33 Ha

Nombre de lits : 1 742

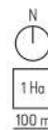
Nombre d'employés : 8 403

L'hôpital universitaire de Pitié Salpêtrière est situé au cœur de la ville de Paris dans le 13^{ème} arrondissement, à proximité de la gare d'Austerlitz. Les accès se font principalement via les transports en communs ; le stationnement n'étant que très peu intégré au sein du complexe.

En termes de répartitions fonctionnelle

et programmatique, on observe un espace fortement optimisé et organisé de façon à limiter au maximum les espaces résiduels. Malgré un contexte ultra-urbain, le site bénéficie d'espaces publics généreux sur la partie Nord, notamment avec la présence du Parc de la hauteur qui joue le rôle de centralité du complexe hospitalier.

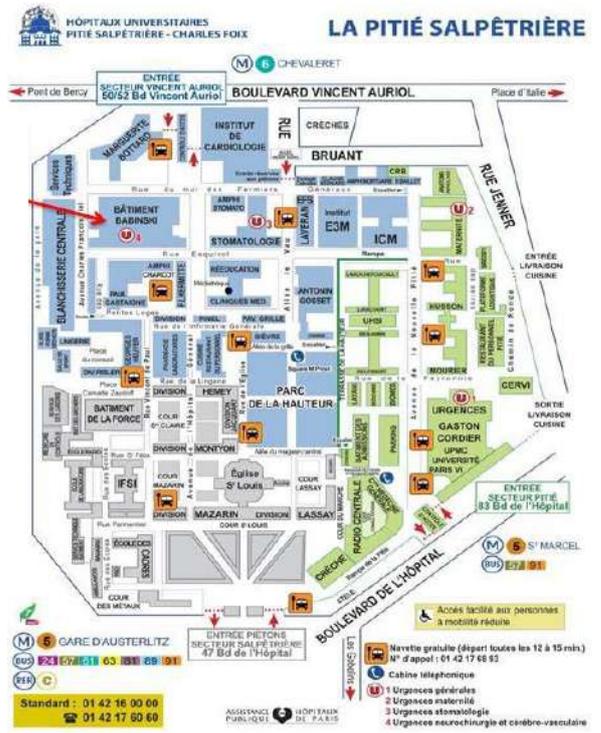
La partie universitaire est quant à elle située à proximité directe du centre hospitalier sans réelle coupure urbaine.



■ Etablissement en lien avec le fonctionnement du Centre Hospitalier

■ Etablissement universitaire en lien avec la santé

PARIS, CHU PITIÉ-SALPÉTRIÈRE



PARIS, CHU PITIÉ SALPÊTRIÈRE

1

COMPARAISON ESPACES PUBLICS

1 UNE LARGE PROPORTION DU CAMPUS DÉDIÉE AUX ESPACES VERTS NON QUALIFIÉS ET AUX PLACES DE STATIONNEMENTS

Un des premiers objectifs du Schéma Directeur Immobilier du CHU est de redonner un cadre de vie aux employés, visiteurs et patients du campus hospitalier. Aujourd'hui, malgré quelques arbres remarquables, le secteur est avant tout marqué par des espaces verts esselés et une faible porosité piétonne. Ce paysage très urbain n'est pas très valorisant et

joue également sur la réhabilitation des patients. Toutefois, le site n'est pas dénué d'espaces verts qualitatifs. Notamment aux alentours de la faculté de pharmacie avec son jardin réservé aux étudiants, ainsi qu'un espace vert au Nord du quartier de l'Epi de Soil. Ensuite, plus à l'Ouest, la campus sportif de la municipalité de Loos vient d'être ouvert aux publics. Il est

nécessaire de connecter ses espaces verts qui sont aujourd'hui enclavés.

BEAUCOUP D'ESPACES NON QUALIFIÉS, DU STATIONNEMENT OU EN FRICHE



PEU D'ESPACES PUBLICS QUALITATIFS, SANS CONNEXION LES UNS AUX AUTRES



1 UN ESPACE À L'ÉCHELLE D'UN LIEU FÉDÉRATEUR ET STRUCTURANT POUR LE QUARTIER - CAMPUS

Pour permettre une revitalisation du quartier, il est nécessaire de rassembler les services et les commerces aux seins de centralités, qui pourraient servir aux employés et étudiants du secteur, mais également aux habitants du quartier.

De ce fait, nous avons identifié plusieurs sites, existants ou à créer, susceptibles de supporter ces nouveaux usages, à l'interface de plusieurs univers pour inciter les connexions et les échanges. La centralité principale a

été identifié aux abords du terminus du métro CHU Eurasanté, où les flux sont déjà présents, mais les usages (hormis prendre les transports en commun) sont inexistants.

Pour transformer ce noeud automobile en centralité, il est nécessaire de réduire l'importance donnée à la voiture, notamment en déplaçant le parking P+R et en réduisant l'emprise des voiries (assécher le Nord de la rue du professeur Laguesse...) D'une taille

de 2,5 hectares, la centralité pourrait accueillir programmes et usages qui serviront à un public multiple et diversifié.

A titre d'exemple, l'emprise de la centralité est comparable avec celle de la place de la République dans le centre de Lille, ainsi que la grande pelouse à Euratechnologie.



CENTRALITÉ IDENTIFIÉE AUX ABORDS DU TERMINUS DU MÉTRO CHU EURASANTÉ



GRANDE PELOUSE À EURATECHNOLOGIE À LILLE



PLACE DE LA RÉPUBLIQUE DANS LE CENTRE DE LILLE

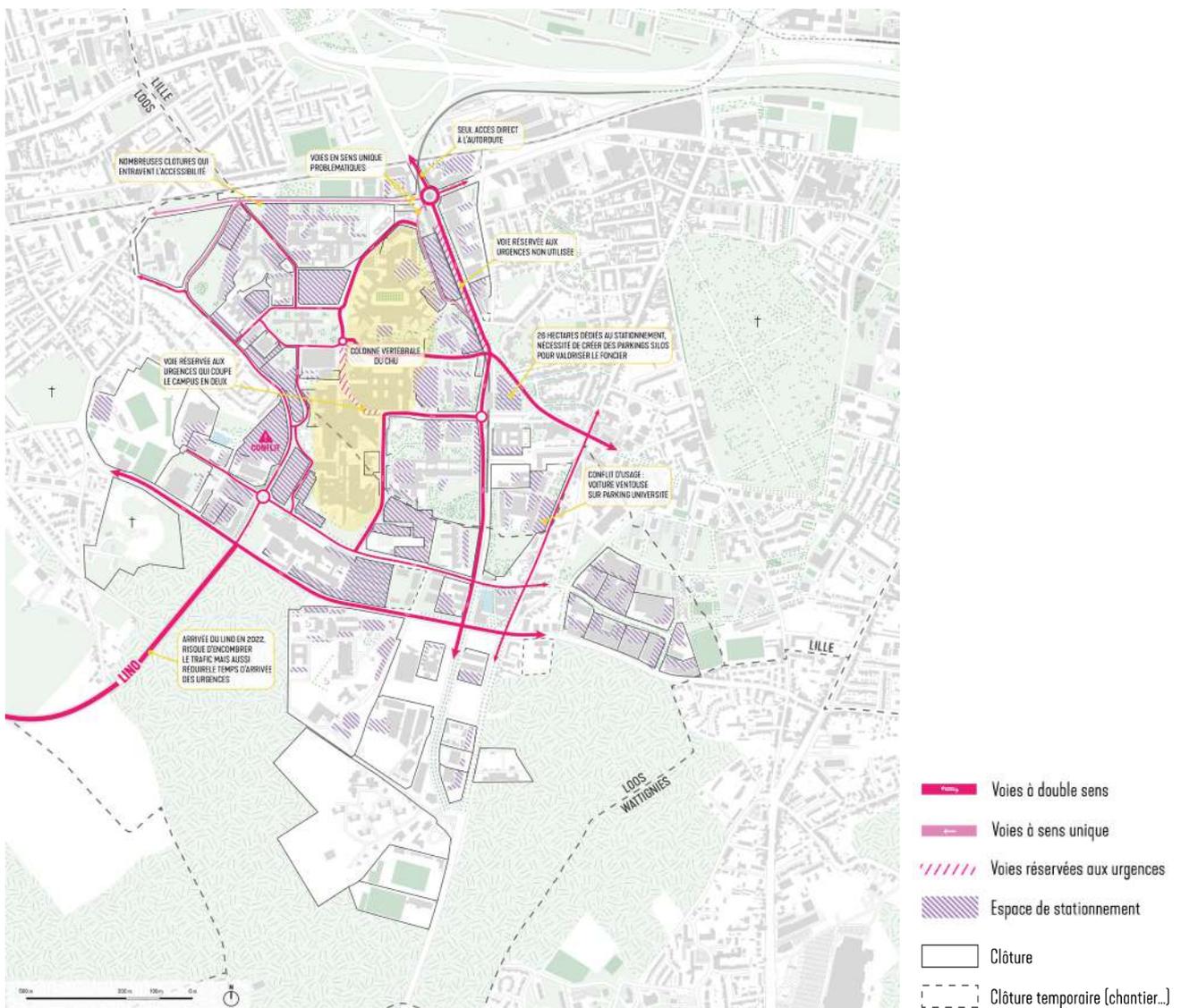
1

RETOUR DES ATELIERS THÉMATIQUES

1 RETOUR DE L'ATELIER 1 : LE CHU, MODERNISATION DU CAMPUS SUR LUI-MÊME

Durant la réalisation du diagnostic, plusieurs ateliers thématiques ont été réalisés avec les usagers du secteur d'étude pour essayer de définir les grands enjeux du territoire. Le premier atelier portait sur la stratégie de développement du CHU. Plusieurs enjeux, retraduits sur la carte ci-dessous, ont émergé de ces discussions. Concernant le développement du CHU, son Schéma Directeur Immobilier prévoit de moderniser

le parc hospitalier en valorisant son foncier qui sert en grande partie au stationnement des véhicules. Cela passe par l'extension et rénovation des grands hôpitaux de la colonne vertébrale, ainsi que la création de parkings silos en périphérie du CHU. Concernant la mobilité, le CHU relève des problèmes notamment sur l'impossibilité de sortir par le Nord du campus et souhaite y remédier en créant de nouvelles voiries.



RETOUR DE L'ATELIER 2 : UN MAILLAGE EN FAVEUR DE L'AUTOMOBILE AU DÉTRIMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

Le second atelier portait sur la thématique de la mobilité. Sur le secteur, un manque de stationnement et de pistes cyclables a été remarqué, ainsi qu'une faible offre de vélo en libre-service notamment durant les heures de pointe. L'avenue Oscar Lambret est l'axe le plus chargé de la métropole, et est donc souvent congestionné, le rendant accidentogène et difficile d'accès pour les urgences. Au niveau des stations de métro,

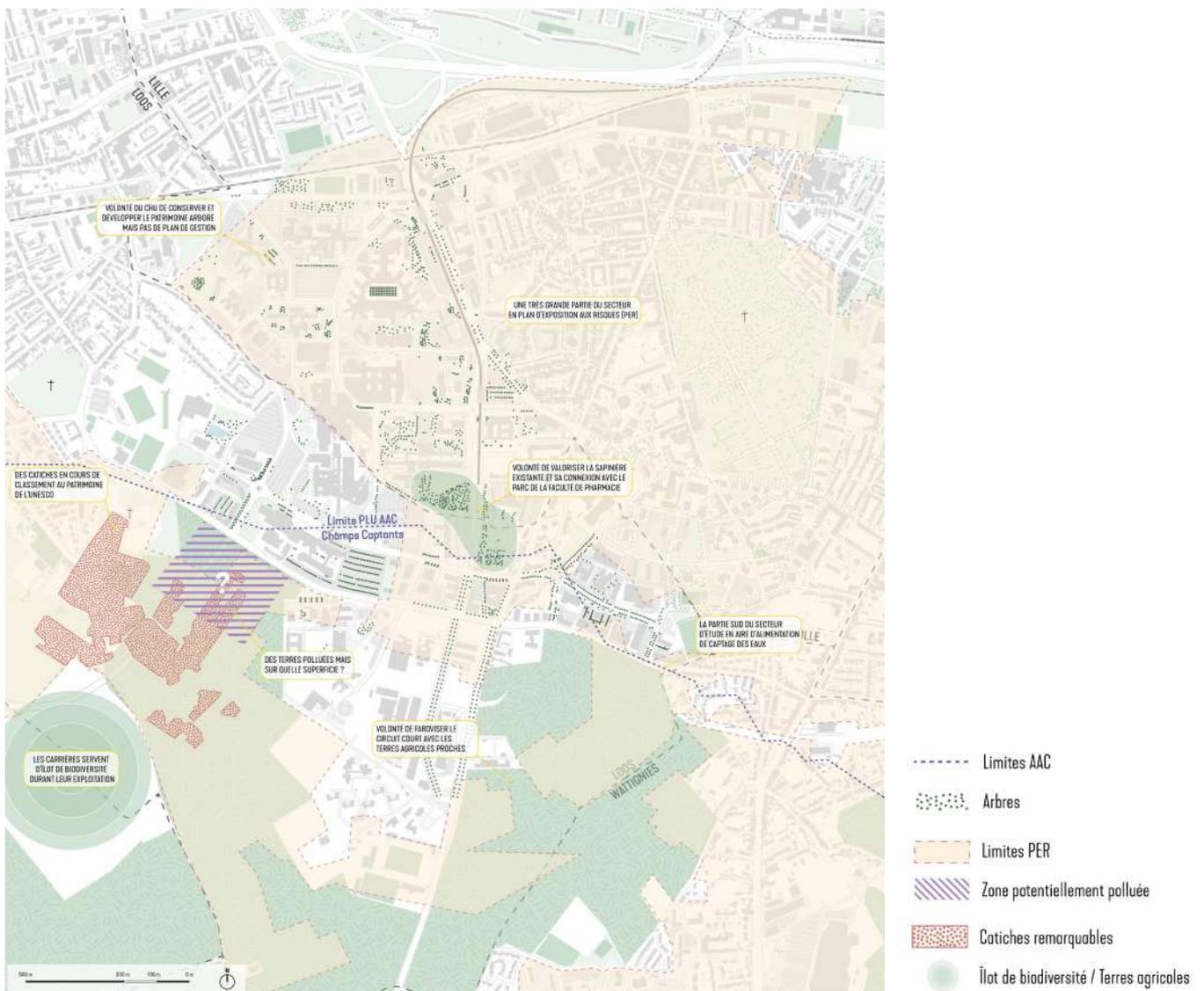
les flux des piétons entrent en conflit avec les flux des automobiles. Avec un métro toutes les 30 secondes en heure de pointe, le flux automobile est continuellement interrompu créant des bouchons. Du stationnement sauvage a été observé au Sud du campus, près de la faculté de médecine. La ville de Loos souhaite endiguer complètement ce phénomène.



1 RETOUR ATELIER 3 : DES CONTRAINTES FORTES DE CONSTRUCTIBILITÉ ET UNE IDENTITÉ PAYSAGÈRE À CONFORTER

Le 3ème atelier du diagnostic concerne la thématique de l'environnement et du paysage, thématique important au vu de la proximité avec les plaines agricoles au Sud. Une large partie de l'atelier a été réservée aux thématiques de l'agriculture, du paysage, des catiches et des champs captant. Le site est marqué par deux grands zonages qui viennent réglementer la constructibilité sur ce dernier. Première le Périmètre d'Exposition aux Risques (PER), qui

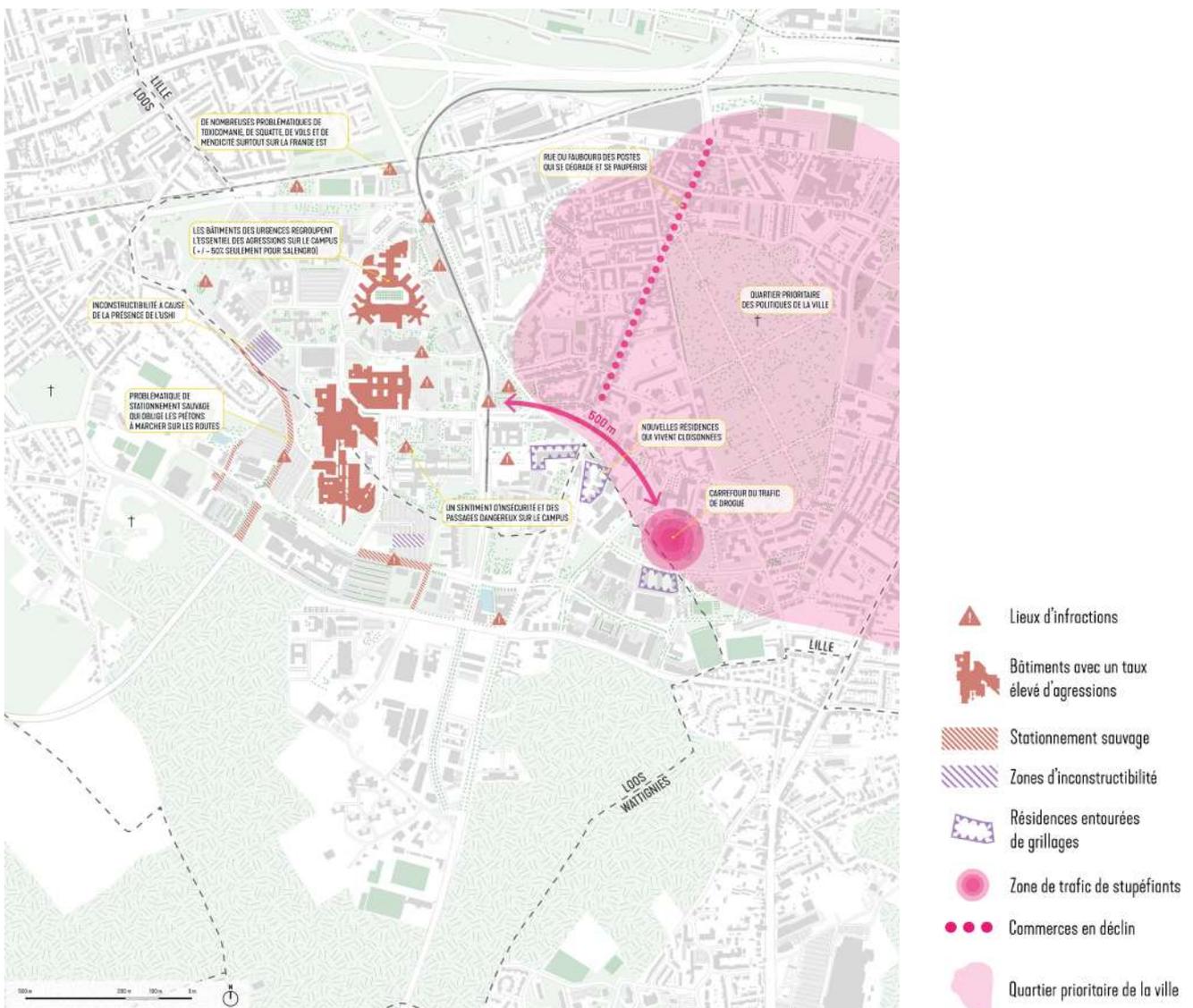
délimite les zones soumises aux catiches, et qui limite l'infiltration des eaux sur la parcelle. Ensuite, l'Aire d'Alimentation des Champs captant (AAC), qui limite l'artificialisation des sols pour permettre une meilleure infiltration. Dans le cas d'une superposition des deux, le PER prévaut. Une zone polluée pas encore délimitée est présente au niveau de l'arrivée de la LINO au Sud du site.



RETOUR ATELIER 4 : DE NOMBREUX PROBLÈMES DE SÉCURITÉ AU NIVEAU DES URGENCES ET DE LA FRANGE EST

Le 4ème atelier a été assuré par le CHU afin d'expliquer les contraintes de sécurité sur le campus. A l'échelle du site, il y a un sentiment d'insécurité partagé par l'ensemble du personnel, surtout durant les horaires de nuit, ce qui oblige une large partie des salariés (surtout le personnel féminin) à prendre le véhicule personnel et de se garer au plus proche de leur lieu de travail. De plus, les nombreux parkings sont d'autant de spot

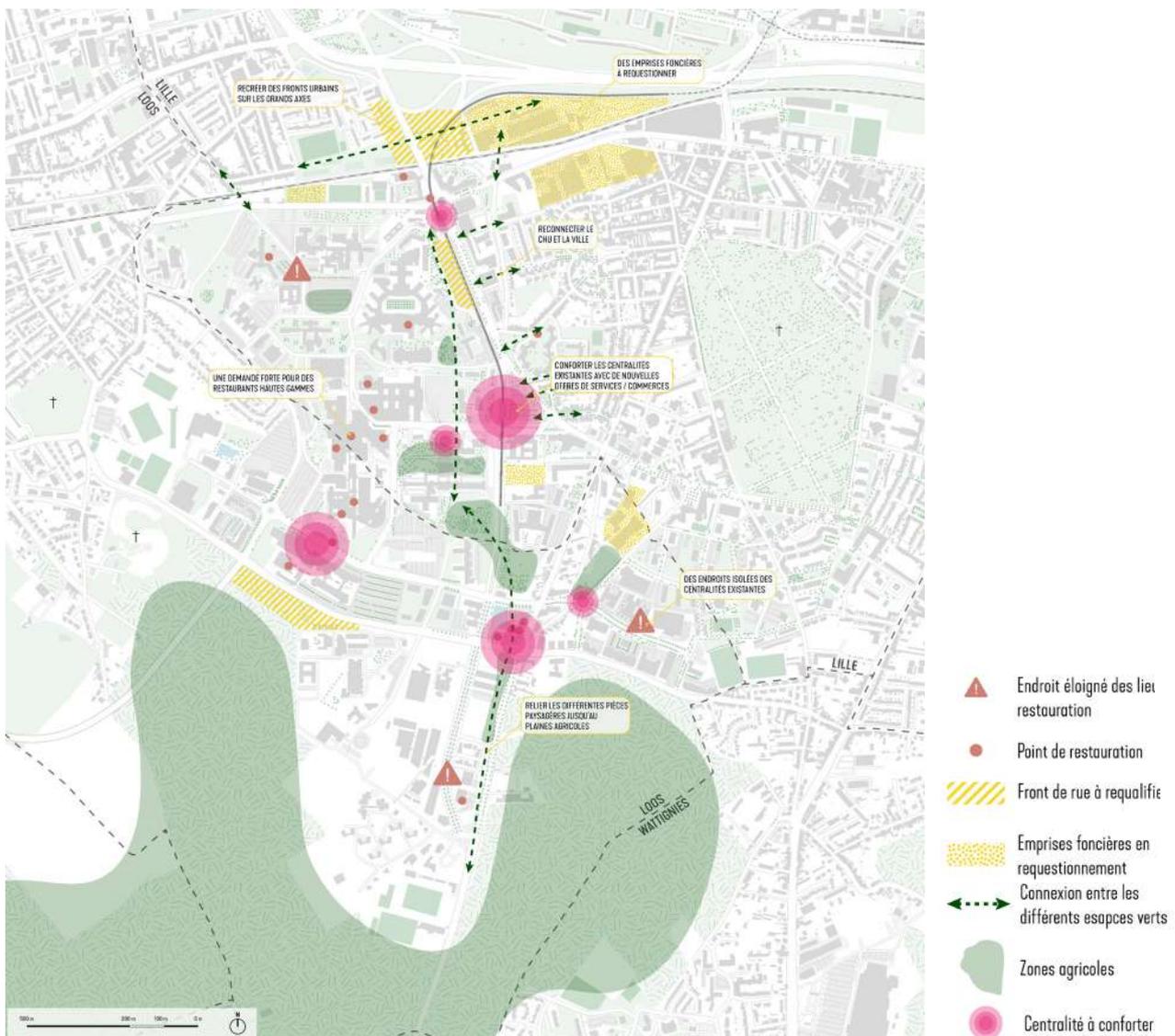
pour les toxicomanes, des squats, des vols ou encore de la mendicité agressive (surtout sur la frange Est du campus). La présence de consommateur de stupéfiant peut s'expliquer par la proximité avec un des plus gros points de deal de la métropole à moins de 500 m du CHU. Pour finir, l'avenue Oscar Lambret et la rue Ambroise Paré sont les deux axes les plus accidentogènes du secteur.



1 RETOUR ATELIER 5 : UN CONSTAT UNANIME, UN BESOIN DE RESTAURATION, DE COMMERCES ET D'ESPACES DE RESPIRATION

Le dernier des 5 ateliers se portait sur la programmation et les besoins des usagers du secteur. Avec des personnels venant des différentes entités du secteur, un constat partagé est sorti de cette concertation. Premièrement, il y a un réel manque de services à l'échelle du campus santé, notamment en termes de restauration (et particulièrement de la restauration haute gamme) et de commerces (commerce de

première nécessité), avec la création de centralités, aujourd'hui inexistante. Au niveau de la trame paysagère, malgré une présence non négligeable d'espaces verts, leurs connexions les uns avec les autres est pour la plupart inexistante. Il y a une volonté de reconnecter des espaces paysagers de la part des usagers, notamment pour rejoindre les plaines agricoles plus facilement.



1

CONCERTATION USAGERS

1 CONCERTATION USAGERS :

Durant la concertation du jeudi 30 mars, 3 parcours ont été réalisés par des groupes hétérogènes composés de représentants du CHU, d'Eurasanté, de l'université, de la ville de Loos et de la ville de Lille. Le premier parcours s'est effectué le long de l'axe Oscar Lambret et à l'intérieur du CHU, comme sur le tracé ci-dessous. Durant le parcours, plusieurs éléments ont été signalés par les usagers :

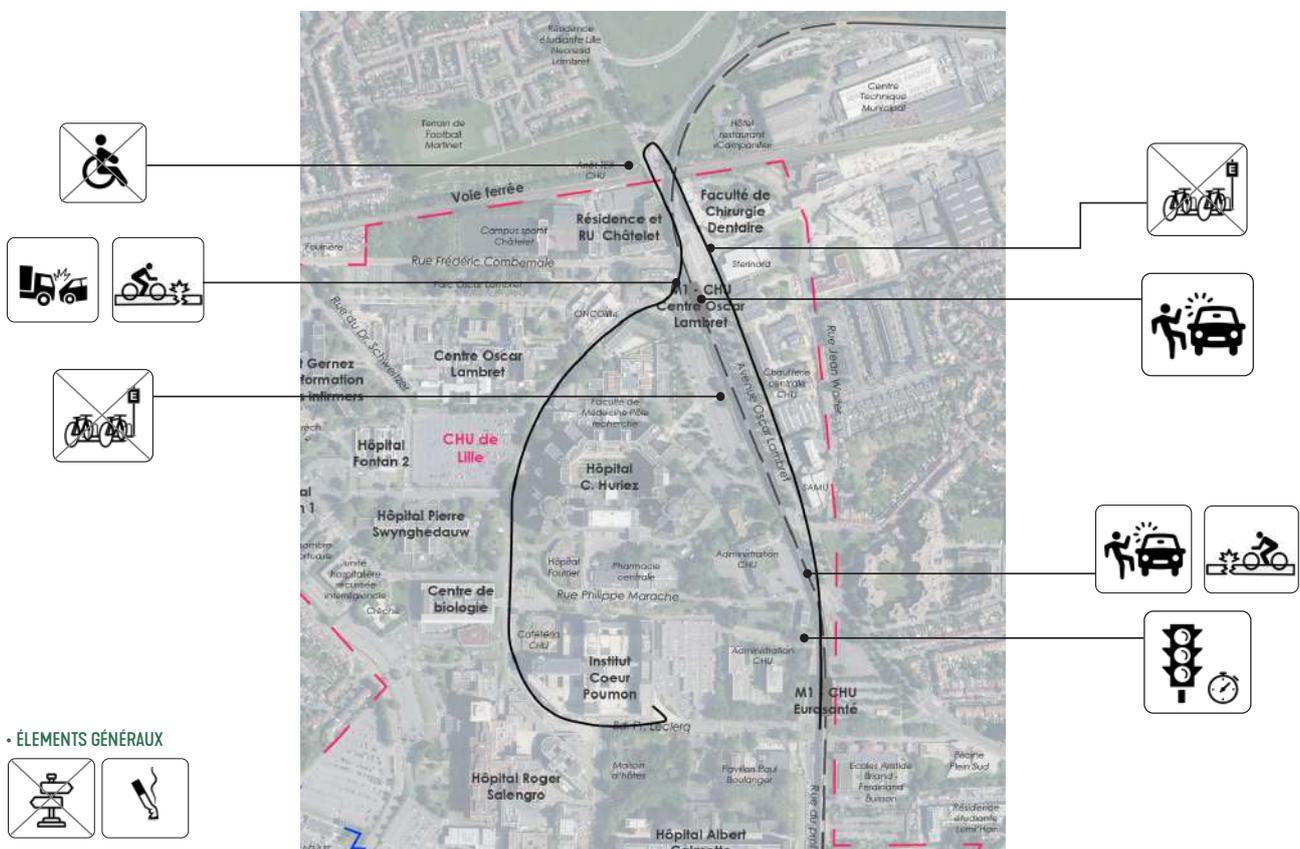
Quelques points positifs avec la présence du métro qui permet à une large population de se déplacer, des espaces verts présents mais à exploiter davantage et l'esthétique architecturale de l'hôpital Huriez.

De nombreuses faiblesses comme la gare TER qui ne possède pas d'accès PMR et qui est peu visible. Une signalétique à revoir à l'échelle du CHU, avec une absence de lisibilité entre piste cyclable et trottoir ainsi que des difficultés pour se repérer dans le campus. Les flux piétons au niveau de

la station de métro Oscar Lambret ainsi qu'au niveau du rond-point de Verdun viennent rentrer en conflit avec les flux automobiles et ceux des urgences durant les heures de pointe. L'état des voiries du CHU sont globalement en mauvaise état, tout comme l'état de propreté du site. Pour finir, la dangerosité des grands axes de circulation a été mise en avant, surtout sur l'avenue Oscar Lambret qui est difficilement traversable pour les piétons.

Ainsi que des besoins pour améliorer leur utilisation du site au quotidien, comme la volonté d'avoir des espaces sportifs ou de détente ainsi que de reconnecter et entretenir les espaces verts existants, de développer davantage des logements étudiants, avec des services et des commerces. Et pour finir une mutualisation des voies bus et des voies d'urgences pour faciliter leur accessibilité aux hôpitaux.

PARCOURS 1



Le deuxième parcours s'est effectué dans le quartier d'Epi de Soil et aux abords d'Eurasanté, comme sur le tracé ci-dessous. Durant le parcours, plusieurs éléments ont été signalés par les usagers :

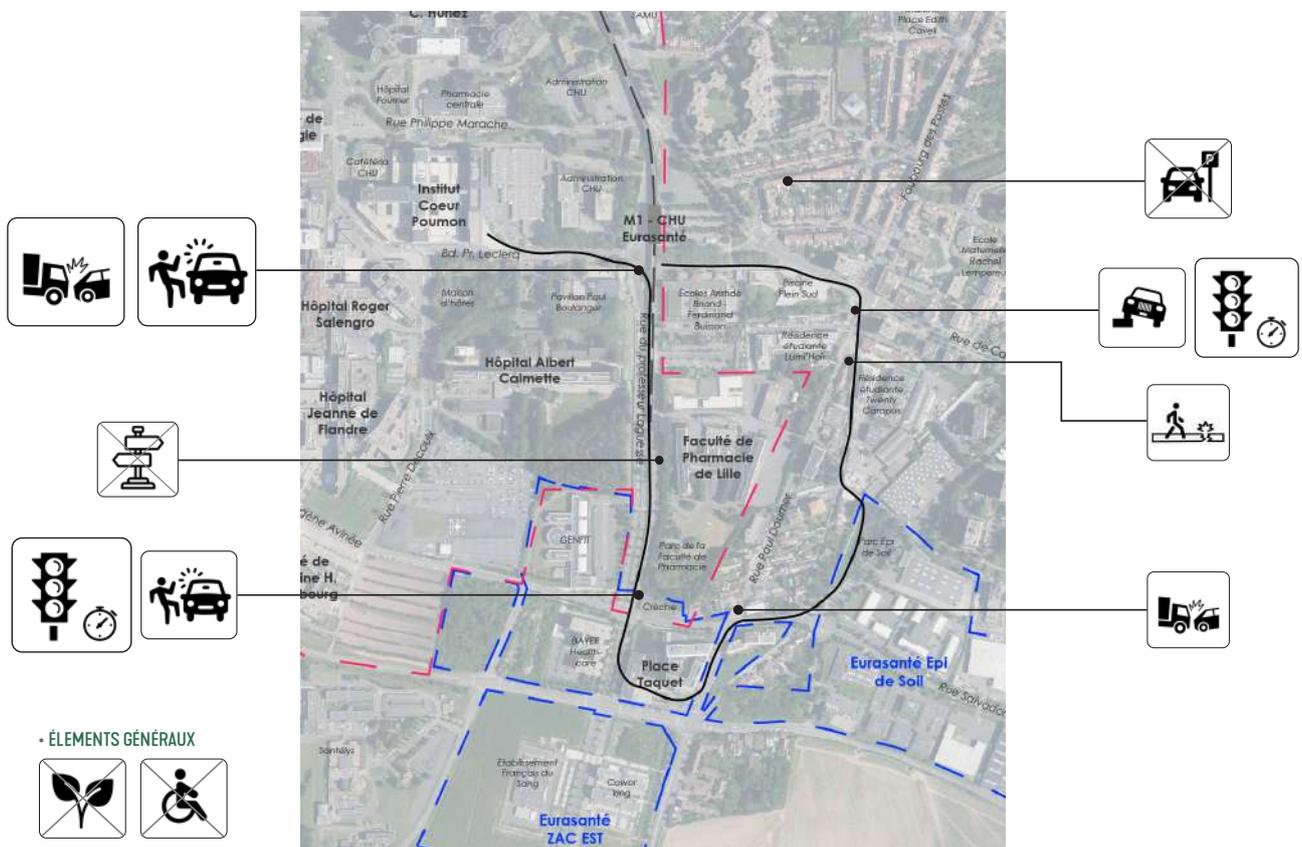
Quelques points positifs similaires au premier parcours avec des espaces verts présents mais à exploiter davantage ainsi que la présence d'espaces publics plutôt qualitatifs mais qui sont sous exploités.

De même, de nombreuses faiblesses avec des similarités comme la problématique des continuités piétonnes et cyclables interrompues (à cause du mauvais entretien des trottoirs, des parkings sauvages, appropriation de l'espaces par les usagers, obstacles...). Avec en plus un manque de signalétique, la traversée du secteur est compliquée, aussi bien d'Est en Ouest que du Nord au Sud, pour les modes doux comme pour les automobilistes. S'ajoute à ces problématiques des conflits

avec les transports en commun qui ont des difficultés pour tourner dans certaines rues à cause des embouteillages de voitures (notamment carrefour Doumer / Avinée et Doumer / Cannes). Dans le même secteur, la temporalité des feux est une problématique revenant sur le secteur, avec des feux qui ne laissent pas le temps aux piétons de traverser. Sur l'entièreté du secteur sont observés des problématiques de voitures ventouses pour accéder au métro, ce qui empêche les résidents de se garer.

Ainsi que des besoins pour améliorer leur utilisation du site au quotidien, telle qu'une zone de rencontre franche rue du chemin des postes, ainsi que des réaménagements des espaces publics existants (table de pique-nique place Tacquet, des bancs...). La prolongation du métro est un espoir pour réduire les voitures ventouses sur le secteur, tout comme la mise en place d'une zone bleue en faveur des résidents.

PARCOURS 2



1 CONCERTATION USAGERS :

Le deuxième parcours s'est effectué dans la partie Sud du campus, aux alentours de la faculté de médecine, de l'arrivée de la Lino, de l'interface ville de Loos / CHU et du point névralgique des urgences comme sur le tracé ci-dessous. Durant le parcours, plusieurs éléments ont été signalés par les usagers :

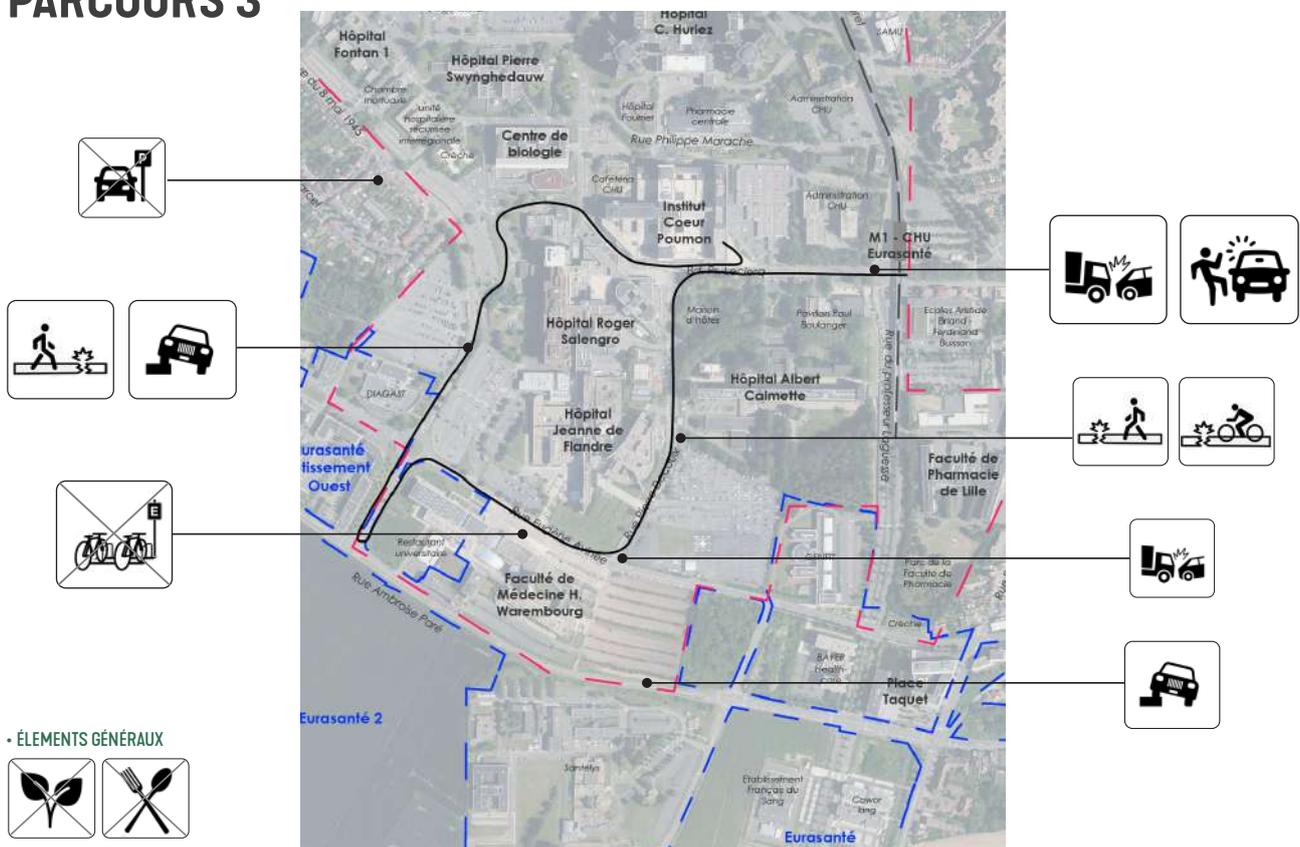
Quelques points positifs avec la présence de quelques pistes cyclables néanmoins discontinues, le parvis de la faculté de médecine qui est capacitaire mais sous utilisé ainsi que le rond-point de la LINO qui vient casser la vitesse sur l'axe Ambroise paré très accidentogène.

De nombreuses faiblesses comme le manque de continuité des pistes cyclables et des parcours piétons, constat également observé dans les autres parcours. Au niveau de la faculté de médecine, de nombreuses problématiques à cause des flux étudiants, du parkings sauvages (rue Ambroise Paré, Eugène

Avinée et Henri Ghesquière) et de la congestion en heure de pointe. De même qu'un manque de V'lille et d'arceaux vélos, de restauration, d'aménités, d'espaces verts et d'espaces appropriables.

Ainsi que des besoins pour améliorer leur utilisation du site au quotidien, comme créer et améliorer les continuités piétonnes et cyclables dans le CHU. Selon les usagers, prolonger le métro ou créer une passerelle qui passe au-dessus de la rue Laguesse pourrait répondre aux problématiques liées à l'impact des flux piétons sur le trafic automobile au niveau du rond-point de la station de métro CHU Eurasanté. Il y a eu mention également de la nécessité d'avoir plus de points de restaurations et de services. Ainsi que la création d'une zone bleue sur la rue Ghesquière pour empêcher les stationnements sauvages et les voitures ventouses. Pour finir, un réaménagement des espaces publics, des espaces verts, et du revêtement du sol serait le bienvenu.

PARCOURS 3





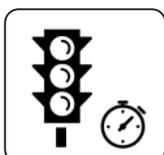
Problématique de conflit d'usages et de dangerosité entre piétons et véhicules



Route accidentogène pour les véhicules (notamment entre bus et voiture)



Manque de signalisation rendant le parcours compliqué



Temporalité des feux trop rapide par rapport à la distance que doivent parcourir les piétons



Manque de végétation ou d'espaces verts



Pas d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite



Rupture de la continuité cyclable



Manque de services et de restaurant sur le secteur



Problématique de stationnement sauvage



Rupture de la continuité piétonne



Manque de stationnement, notamment pour les riverains



Problématique de déchets sur la voie publique (notamment des mégots de cigarette)