

ECOCAMPUS CITÉ SCIENTIFIQUE

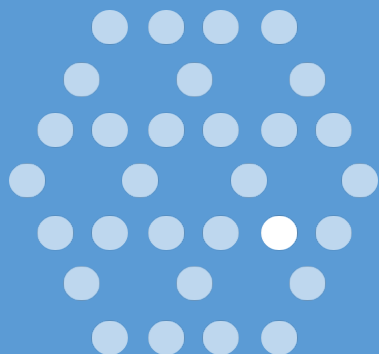
Bilan de concertation

février 2025

Ce bilan de concertation a été réalisé dans le cadre du projet Ecocampus Cité Scientifique, projet porté par l'Université de Lille et ses partenaires (Etat, Région, MEL).

Date de parution : Février 2025





Bilan



Université de Lille

Concertation sur le projet Ecocampus Cité Scientifique

Bilan de la concertation préalable

RES PUBLICA

24-26, avenue Vladimir Ilitch Lénine

94110 Arcueil

T : 01 46 11 44 70

M : contact@respublica-conseil.fr

www.respublica-conseil.fr

Société à mission

SAS au capital de 30 000 €uros

RCS Créteil 452 651 136

Code APE 7022Z

TVA intracommunautaire :

FR 77 452 651 136

SOMMAIRE

1	Le projet.....	4
1.1	Les objectifs du projet	5
1.2	L'historique du projet et de la concertation	5
1.3	Le pilotage du projet.....	6
2	La concertation.....	7
2.1	La concertation préalable	7
2.2	Les acteurs de la concertation	7
2.3	Les publics de la concertation	8
2.4	Les objectifs et le périmètre de la concertation	9
2.5	Les modalités de participation	9
2.5.1	Le registre de concertation	9
2.5.2	En présentiel	10
2.5.3	La plateforme participative dédiée au projet	12
2.6	Le dispositif d'information	14
2.6.1	La communication institutionnelle	15
2.6.2	Les rencontres de proximité	17
3	Les chiffres clés de la participation	19
4	Analyse des contributions recueillies	21
4.1	L'opportunité du projet	21
4.2	Les usages	21
4.2.1	Les usages ludo-sportifs	21
4.2.2	La convivialité.....	22
4.2.3	La restauration	22
4.2.4	Les zones de détente	23
4.2.5	La culture.....	23
4.2.6	Les services et les commerces	23
4.3	La place de la voiture	24
4.3.1	La circulation automobile.....	24
4.3.2	Le stationnement	24

4.4	La place des modes doux	25
4.4.1	Un campus piétonnier	25
4.4.2	Le développement des mobilités alternatives à la voiture	26
4.4.3	Les besoins en services et en équipements	28
4.5	Signalétique et orientation	29
4.6	Accessibilité du campus	29
4.7	Eclairage et ressenti dans l'espace public	30
4.8	Rapport à la nature et au paysage	30
4.9	Lien avec les quartiers avoisinants	32
4.10	L'exemple de la programmation d'une « grappe »	33
5	Les enseignements de la concertation	34
6	Conclusion	36

1 Le projet

Le projet Ecocampus Cité Scientifique porté par l'Université de Lille est un projet de réaménagement des espaces extérieurs et des réseaux enterrés du campus de la Cité Scientifique, situé sur la commune de Villeneuve d'Ascq au sein de la Métropole Européenne de Lille.

La démarche Ecocampus s'inscrit dans les ambitions de l'Université de Lille en faveur de la transition écologique et solidaire, en mettant l'accent sur l'attractivité, l'accessibilité, l'exemplarité et la sobriété des campus dans une optique d'aménagements durables et résilients face aux enjeux climatiques.

De plus, ce projet doit répondre aux enjeux existants au sein du campus, qui s'est densifié et diversifié au fil des années selon une logique d'opportunité, sans vision spatiale d'ensemble. Le campus de la Cité scientifique rencontre donc aujourd'hui plusieurs problématiques liées à :

- La vétusté des réseaux
- La complexification progressive de la trame viaire et des espaces publics extérieurs
- De multiples conflits d'usages
- La forte présence de la voiture
- Des coupures urbaines et des abords peu qualitatifs
- L'absence de trame paysagère globale
- Un patrimoine bâti vieillissant



Périmètre d'étude pressenti du projet – Université de Lille

1.1 Les objectifs du projet

L'Université souhaite porter un projet de réaménagement ambitieux qui oriente le développement futur de la Cité scientifique, en se dotant d'une vision d'avenir dans un but prospectif à long terme et opérationnel à court terme. Les principaux objectifs en sont les suivants :

- Préparer et fiabiliser les infrastructures de demain : rénover massivement les réseaux vétustes ou obsolètes, définir les conditions de gestion et de maintenance ultérieures.
- Rénover et qualifier les espaces publics et les espaces verts, les hiérarchiser et améliorer leur valeur d'usage.
- Rétablir ou améliorer la lisibilité des parcours et des espaces.
- Repenser les déplacements et les mobilités, en rééquilibrant la place de la voiture par rapport aux autres modes et en donnant plus de place aux modes actifs.
- Créer les conditions d'accueil de nouveaux services favorables à une vie de campus plus animée et au renforcement des échanges avec la ville, par l'accueil potentiel d'autres fonctions ou usages.
- Renforcer l'intégration du campus dans la ville et notamment les liens avec les quartiers environnants en créant des connexions avec la ville et des liens avec le tissu économique local.
- Rendre le campus plus résilient aux aléas climatiques et économiques, en étudiant le verdissement des sources d'énergie et particulièrement de la production de chaleur.
- Tirer parti des qualités du site pour renforcer la végétalisation et la biodiversité au cœur du campus.
- Lutter contre les phénomènes d'îlots de chaleur, gérer l'eau durablement.
- Permettre une cohabitation apaisée entre les différents usages, limiter les risques d'occupations illicites.
- Renforcer et pérenniser l'attractivité de la Cité scientifique.

L'enveloppe CPER (Contrat de plan État-Région) allouée à la Cité scientifique permet d'envisager la réalisation d'une première tranche de travaux sur les espaces extérieurs du campus à l'horizon 2027.

1.2 L'historique du projet et de la concertation

Le campus a pris forme dans les années 1960 et 1970, au cœur de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq, qui se construit autour de deux grands pôles : la Cité Scientifique et l'ensemble littéraire et juridique du Pont de Bois. Conçue à partir de 1962, la Cité Scientifique s'inscrit dans un projet ambitieux de Noël Le Maresquier et Jean Vergnaud, sur d'anciens terrains agricoles. Le plan radioconcentrique de l'aménagement place la bibliothèque universitaire au centre, symbolisant le savoir, et structure les différents secteurs dédiés aux disciplines scientifiques et aux fonctions administratives et résidentielles. Le boulevard Langevin, axe circulaire structurant du campus, relie l'ensemble des secteurs, tandis que le viaduc du métro, bâti dans les années 1980 traverse le site du Nord au Sud, avec son architecture de béton et son tracé sinueux, et participe à l'identité unique du campus. Ce dernier se distingue par une forte présence paysagère et de nombreux espaces verts, intégrant des œuvres d'art. Si le modèle originel prônait une faible densité pour privilégier le cadre naturel, le campus a évolué au fil des décennies avec l'arrivée de nouveaux acteurs, souvent sans vision urbaine d'ensemble. Toutefois, plusieurs rénovations ont modernisé son infrastructure, comme la transformation de la bibliothèque en Learning Center en 2016 et l'ajout de nouveaux centres de recherche.

Dans la perspective d'une première phase de travaux sur les espaces extérieurs du campus, rendue possible par l'attribution des crédits CPER, l'Université s'est engagée à partir de 2023 dans la structuration d'une démarche de projet urbain. Début 2024, elle a désigné une équipe pluridisciplinaire de maîtrise d'œuvre urbaine chargée de réaliser les études nécessaires à la conception du projet et de suivre la mise en œuvre.

Afin de transformer le campus pour qu'il réponde au mieux aux besoins des usagers, l'Université de Lille a d'abord souhaité mener au premier semestre 2024 une **démarche participative volontaire** en amont des études urbaines, qui a permis d'alimenter la conception du projet urbain et de l'ancrer dans la réalité et les attentes des usagers.

Une **enquête immersive** a été menée sur le campus, du 11 au 15 mars, par l'agence Monono, faisant partie du groupement de maîtrise d'œuvre, afin de recueillir la parole des usagers et de collecter des données sur leurs pratiques spatiales, leurs repères et leurs représentations du campus et de ses espaces publics. Plusieurs dispositifs ont été développés : questionnaire cartographique, entretiens thématiques avec les étudiants et les acteurs clés du campus, réunions avec les personnels CROUS. Cette résidence en immersion au sein du campus a permis de recueillir les besoins des usagers et de déterminer les actions à engager sur le court terme (phase de préfiguration du projet) pour améliorer les espaces extérieurs du campus et son cadre de vie.

Deux **ateliers participatifs à destination des personnels** ont été animés au mois de juin 2024 par le cabinet Res publica, assistant à maîtrise d'ouvrage de l'Université de Lille. Ces rencontres ont permis de traiter les sujets des mobilités et de la végétalisation d'une part, et les sujets des usages, des équipements et de la biodiversité d'autre part. En parallèle, une **cartographie participative** et un **questionnaire en ligne** ont été diffusés sur la plateforme dédiée à la concertation durant les mois de mai et juin 2024.

1.3 Le pilotage du projet

La **maîtrise d'ouvrage du projet Ecocampus Cité Scientifique** est assurée par l'Université de Lille, établissement public d'enseignement supérieur dont le siège est situé à Lille.

La gestion du patrimoine immobilier de l'Université est assurée par la **Direction Transition Ecologie, Immobilier et Logistique** (DGD TEIL) qui suit et pilote le projet Ecocampus Cité Scientifique. Au sein de la DGD TEIL, le projet est suivi par les équipes techniques suivantes :

- Par la direction de projet DSPMO (**Direction de la Stratégie, de la Programmation et de la Maîtrise d'Ouvrage**). Le pôle programmation, stratégie et prospective est en charge du pilotage technique du suivi des études urbaines. En phase exécution, le pilotage sera assuré par le pôle opérationnel de cette même direction. En outre, au sein de la DSPMO, le responsable de la sobriété énergétique assure un rôle transversal et apporte son expertise aux projets sur les thématiques environnementales et énergétiques.
- Par **l'équipe de la DGD TEIL (Direction Transition Ecologique, Immobilier et Logistique) dédiée au site Cité Scientifique**, qui porte les sujets de services de maintenance du patrimoine et de logistique et de gestion de site du campus dédiés sur les sites. Elle suit le développement du projet sur toutes ces phases, en étroite lien avec les personnels sur les sites et les usagers concernés. Le pilotage politique est assuré par la direction de l'Université en les personnes de la vice-présidence déléguée et du premier vice-président.

L'Université de Lille est accompagnée par des **partenaires financiers** et les **collectivités concernées**. La mise en œuvre d'un projet avec une échelle urbaine de cette envergure a nécessité d'entrer en dialogue avec une grande diversité d'acteurs afin de définir une vision partagée de l'avenir du campus. Une approche partenariale a donc été mise en œuvre dès les études de maîtrise d'œuvre urbaine pour inclure les partenaires financiers, les collectivités et acteurs externes aux réflexions sur le projet, l'Université ayant un rôle central dans son pilotage. En premier lieu, les partenaires financiers (**l'État, la Région, la MEL**) et les collectivités (**Ville de Villeneuve d'Ascq, MEL**) avec lesquels des rencontres et échanges ont régulièrement été organisés dans l'optique de construire un projet aux ambitions partagées.

2 La concertation

2.1 La concertation préalable

Le projet Ecocampus Cité scientifique est soumis à concertation préalable à double titre :

- D'une part, de façon obligatoire, au titre des articles L. 103-2, 3° et R. 103-1, 2° du code de l'urbanisme, applicables aux projets comportant la transformation en aire piétonne d'une voie de plus de 3000 m². En effet, bien que l'ampleur des interventions sur les voies existantes ne soit pas arrêtée à ce stade, la réorganisation des déplacements et les mobilités, en rééquilibrant la place de la voiture par rapport aux autres modes et en donnant plus de place aux modes actifs, constitue l'un des objectifs du projet.
- D'autre part, de façon facultative, au titre des articles L. 121-15-1 et suivants du code de l'environnement, en raison de l'évaluation environnementale à laquelle sera soumis le projet.

Dans ce cadre, l'Université de Lille a fait le choix de mettre en œuvre une concertation unique sans garant selon les modalités du code de l'environnement, tenant aussi lieu de concertation au titre du code de l'urbanisme. Les objectifs du projet et les modalités de la concertation préalable ont été définis par délibération du conseil d'administration restreint du 16 mai 2024. Un droit d'initiative au public prévu à l'article L.121-17-1 du code de l'environnement a été ouvert par la publication le 23 juillet 2024 d'une déclaration d'intention sur les sites internet de la Préfecture du Nord et de l'Université de Lille et par voie d'affichage en mairie de Villeneuve d'Ascq. Aucun tiers n'a sollicité, dans le délai de deux mois à compter de ladite publication, l'organisation d'une concertation préalable selon d'autres modalités.

Ainsi, la concertation préalable a été menée du **30 septembre au 29 novembre 2024**.

2.2 Les acteurs de la concertation

La concertation autour du projet Ecocampus Cité Scientifique, par son envergure, a mobilisé une grande diversité d'acteurs dans le but de définir une vision partagée de l'avenir du campus.

La maîtrise d'ouvrage était assurée par l'Université de Lille, et plus spécifiquement par la **Direction Transition Ecologique, Immobilier et Logistique (DGD TEIL) de l'Université de Lille**. Au sein de la DGD TEIL, le projet était suivi par la DSPMO (Direction de la Stratégie, de la Programmation et de la Maîtrise d'Ouvrage), et par l'équipe DGD TEIL dédiée au site Cité Scientifique. **Une Fabrique de la Ville**, assistant à maîtrise d'ouvrage en matière de conduite de projet et montage, a participé au cadrage et à la préparation des ateliers de la concertation.

L'Université a désigné début 2024 une équipe pluridisciplinaire de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère, comprenant sept compétences, pilotée par l'agence de paysagistes-urbanistes Altitude 35, afin de concevoir un plan qui guidera les interventions dans les espaces ouverts et les infrastructures de réseaux. Les agences **Altitude 35** et **LIST** ont participé à la préparation des événements de concertation et ont assuré leur présence lors de ces événements, afin de présenter les grandes intentions du projet et de répondre aux questions posées par les participants.

Les collectivités concernées, la **Métropole Européenne de Lille (MEL)** et la **Ville de Villeneuve d'Ascq**, ont assuré leur présence lors des différentes actions de concertation.

Res publica, cabinet spécialisé dans l'organisation de démarches participatives, a été mandaté par l'Université de Lille pour concevoir, animer et restituer la démarche de concertation.

2.3 Les publics de la concertation

La concertation autour du projet Ecocampus Cité Scientifique avait pour ambition d'associer l'ensemble des usagers du site aux échanges, à savoir :

- Les usagers les plus fréquents d'une part :
 - Etudiants
 - Enseignants, chercheurs
 - Habitants des résidences CROUS et des résidences privées
 - Personnels administratifs et techniques (BIATS) de l'Université de Lille
 - Etablissements partenaires : CROUS, Centrale Lille Institut, IMT Lille-Douai, REEFLEX, METEO France, Fondation de santé des étudiants, Association de la gestion de la résidence Léonard de Vinci
- Les usagers utilisant le campus à moindre fréquence d'autre part :
 - Riverains habitant les quartiers environnants de la Haute Borne et de Triolo. Le projet et la démarche de concertation ont été présentés aux deux conseils de quartier le 14 octobre 2024. Des habitants ont participé aux actions de concertation à la suite de cette réunion.
 - Les usagers des transports en commun, notamment des lignes de bus et des deux stations de métro implantées sur le campus (Professeur Gabillard et Quatre Cantons).
 - Les salariés des entreprises implantées autour du campus.
 - Les utilisateurs du stade Pierre Mauroy lors d'évènements sportifs ou culturels.

Panorama des acteurs présents sur le Campus de la Cité Scientifique



Cartographie des parties prenantes réalisée par Res publica

2.4 Les objectifs et le périmètre de la concertation

L'Université de Lille a souhaité associer l'ensemble des usagers du campus concernés (étudiants, enseignants, chercheurs, personnels administratifs et techniques, riverains...) à l'élaboration du projet Ecocampus Cité Scientifique.

La démarche participative poursuivait les objectifs suivants :

- Construire un diagnostic partagé en facilitant la compréhension des problématiques et usages actuels
- Enrichir le projet en recueillant les besoins et les attentes des usagers
- Concevoir un projet adapté aux usages des parties prenantes dans leur diversité
- Diversifier les modalités de participation pour atteindre un maximum d'usagers.

Le périmètre de la concertation correspond au campus Cité Scientifique dans son ensemble, ce qui représente une superficie totale de 120 hectares. Ce périmètre d'étude inclut donc à la fois le foncier exclusif de l'Université de Lille mais aussi, pour les besoins liés à la cohérence de l'étude, les terrains d'autres propriétaires (collectivités, CROUS...).

2.5 Les modalités de participation

2.5.1 Le registre de concertation

Un registre de concertation papier a été mis à disposition du public à la mairie de Villeneuve d'Ascq ainsi qu'à la bibliothèque universitaire du campus Cité Scientifique (Lilliad). Il était également mis à disposition des participants lors des différentes actions de concertation.

Ce registre offrait la possibilité de formuler librement des avis sur le projet Ecocampus Cité Scientifique.

2.5.2 En présentiel

2.5.2.1 Réunion publique de lancement de la concertation

La réunion publique de lancement du jeudi 3 octobre 2024 a assuré le lancement de la concertation réglementaire sur le projet Ecocampus – Cité Scientifique porté par l'Université de Lille. Elle s'est tenue de 17h à 19h30 dans l'amphithéâtre de l'Espace Culture au sein du campus Cité Scientifique. Cette réunion publique de lancement poursuivait les objectifs suivants :

- Présenter le projet et les acteurs aux usagers du campus
- Présenter les modalités de concertation et mobiliser autour des différentes actions
- Recueillir de premières réactions et répondre aux questions des participants

La réunion était ouverte à tous les usagers, sur inscription à partir de la plateforme dédiée à la concertation. Elle s'est déroulée en **4 temps** :

- Un premier temps d'introduction de 15 minutes
- Un temps de présentation de 55 minutes
- Une séquence de questions-réponses avec les participants de 45 minutes
- Un temps de conclusion de 10 minutes



Photographies de la réunion publique : les participants échantent avec les porteurs du projet et autour de la maquette.

2.5.2.2 Balade urbaine participative

La balade participative s'est déroulée le 22 octobre 2024 de 17h à 19h à travers le campus de la Cité Scientifique. Elle avait pour objectif de mieux comprendre les usages et problématiques afin d'étayer le diagnostic, et de recueillir des contributions localisées sur les orientations et les composantes du projet. Six points d'arrêt ont jalonné la balade urbaine :

1. Une zone d'intensité sous le viaduc face à Lilliad
2. Un cheminement transversal de Lilliad jusqu'à l'IUT
3. La jonction du campus avec le quartier Triolo (entrée nord)

4. Une zone d'intensité lors d'un nouveau passage sous le viaduc, en face du bâtiment de mathématiques
5. Une zone de plus faible intensité, sous le viaduc, face au bâtiment de Polytech Lille
6. L'entrée sud du campus, face au parvis de la station de métro Quatre Cantons.

La balade s'est déroulée de la manière suivante :

- Accueil, introduction et présentation du projet devant Lilliad, remise d'un livret de balade aux participants pour visualiser le parcours et noter leurs réponses aux questions posées durant la balade.
- Parcours à travers le campus, présentation de la localisation, des éléments de diagnostic et d'orientation pour chaque point d'arrêt. Echanges avec les participants à partir de questions pré-identifiées.
- Conclusion et invitation à participer aux prochaines rencontres.



Photographies de la balade : les participants notent leurs contributions sur les livrets de balade. © A. Caffiaux

2.5.2.3 Atelier 1 – Usages, équipements, programmation

L'atelier du 14 novembre 2024 s'est déroulé de 17h à 19h au sein du Café de l'Espace Culture de la Cité Scientifique. L'atelier était ouvert à l'ensemble des usagers du site afin de recueillir leurs avis, besoins et attentes relatifs aux usages, à la programmation et aux équipements du campus.

Cet atelier qui s'est déroulé de la manière suivante :

- Présentation du projet, de son origine et de ses ambitions
- Présentation de deux figures du campus (campus parc et campus viaduc) et des intentions programmatiques d'une grappe (micro-centralité)
- Echanges collectifs en sous-groupes et en plénière permettant aux participants formuler des propositions sur les thématiques identifiées
- Conclusion et annonce des prochaines étapes



Photographies de l'atelier 1 : le projet est présenté aux participants qui échangent ensuite en sous-groupes.

2.5.2.4 Atelier 2 – Mobilités, circulations, stationnement

L'atelier du 19 novembre 2024 s'est déroulé de 17h à 19h au sein du bâtiment A3 Bis, face à Liliad. L'atelier était ouvert à l'ensemble des usagers du site afin de recueillir leurs avis, besoins et attentes relatifs aux circulations, au stationnement et à la place des vélos.

Cet atelier qui s'est déroulé de la manière suivante :

- Présentation du projet, de son origine et de ses ambitions
- Présentation des éléments de diagnostic et des intentions du projet relatives à la place de la voiture et du vélo
- Echanges collectifs en sous-groupes et en plénière permettant aux participants formuler des propositions sur les thématiques identifiées
- Conclusion et annonce des prochaines étapes



Photographie de l'atelier 2 : les participants échangent en sous-groupes.

2.5.3 La plateforme participative dédiée au projet

Une plateforme numérique a été mise en place dans le cadre de la concertation préalable. Elle a permis d'une part d'informer les usagers du projet et de la concertation, et d'autre part de recueillir des contributions en

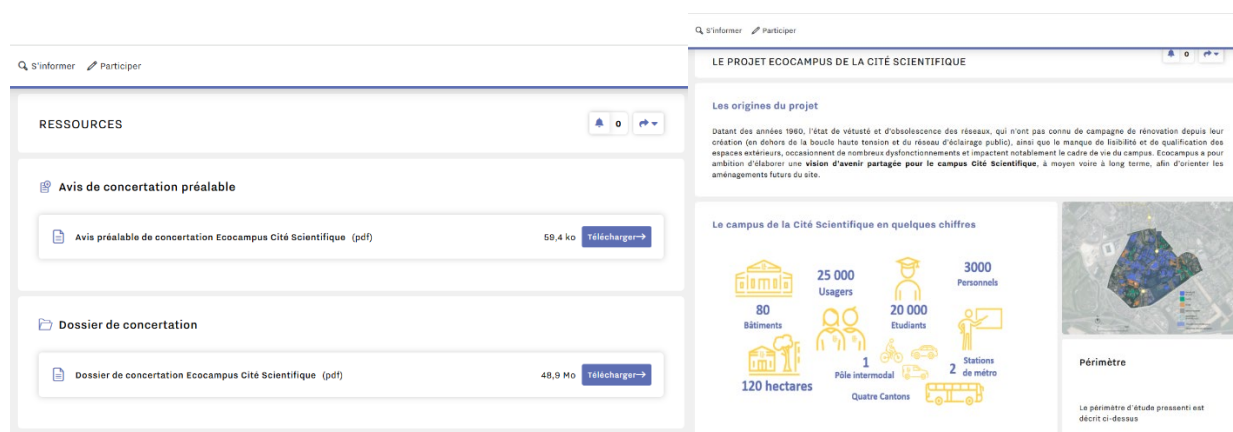
ligne grâce à deux modules participatifs. La plateforme est accessible via l'URL : <https://concertationecocampusculille.jenparle.net/>

La plateforme restera accessible en 2025, afin de permettre la publication et le téléchargement du présent bilan et la parfaite information de toute personne.

2.5.3.1 Informations et documents

L'onglet « S'informer » permettait l'accès à plusieurs informations :

- **La présentation du projet** : les origines et caractéristiques du projet, le périmètre d'étude, les partenaires financiers et les acteurs, le calendrier du projet
- **Les informations relatives aux démarches de concertation** (phase volontaire et phase réglementaire) : les modalités de participation, les objectifs, le calendrier de concertation
- **Les documents de la concertation** : l'avis de concertation préalable, le dossier de concertation, les comptes-rendus et présentations des actions de concertation



Captures d'écran de la plateforme : espace de présentation du projet ; documents de concertation.

2.5.3.2 Inscription aux évènements

Les usagers avaient la possibilité de s'inscrire aux différents évènements de concertation sur la plateforme participative. Une newsletter était adressée aux personnes ayant laissé leurs coordonnées avant chaque temps d'échange, afin de les informer du sujet traité, de la date, des horaires et du lieu.

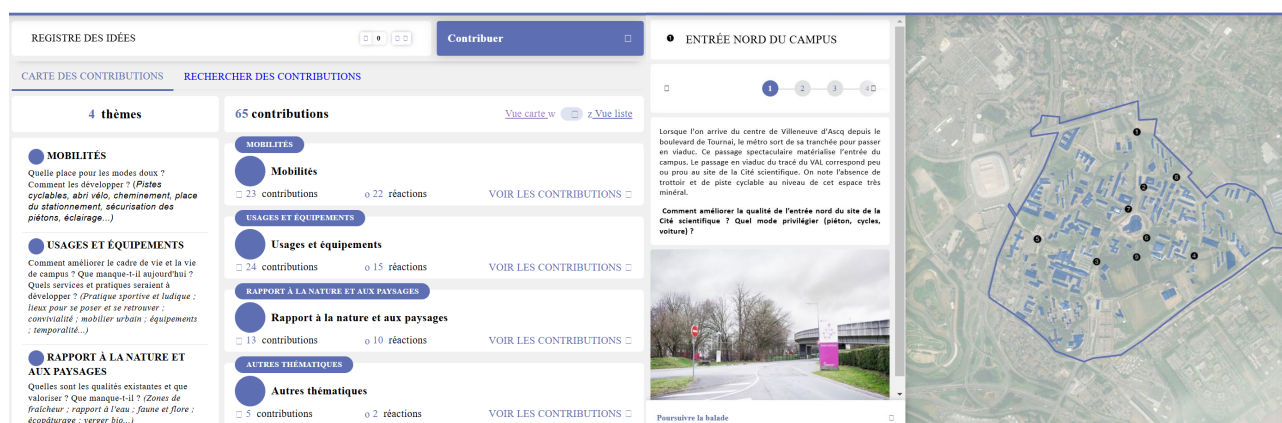


Capture d'écran de la plateforme : espace d'inscription à l'atelier 1.

2.5.3.3 Modules participatifs

Outre les modalités de participation en présentiel, deux modules de contribution ont été proposés durant toute la durée de la concertation sur la plateforme participative dédiée au projet :

- **Un registre numérique**, permettant de publier publiquement un avis libre sur l'une des trois thématiques pré-identifiées : mobilités, usages et équipements, rapport à la nature et aux paysages. Les participants pouvaient également déposer des contributions dans l'onglet « autres thématiques ». Il était possible de répondre en commentaire aux contributions des autres utilisateurs.
- **Une cartographie interactive**, permettant d'effectuer une visite du campus tout en déposant des contributions localisées à différentes étapes du parcours.



Captures d'écran de la plateforme : registre numérique et cartographie interactive

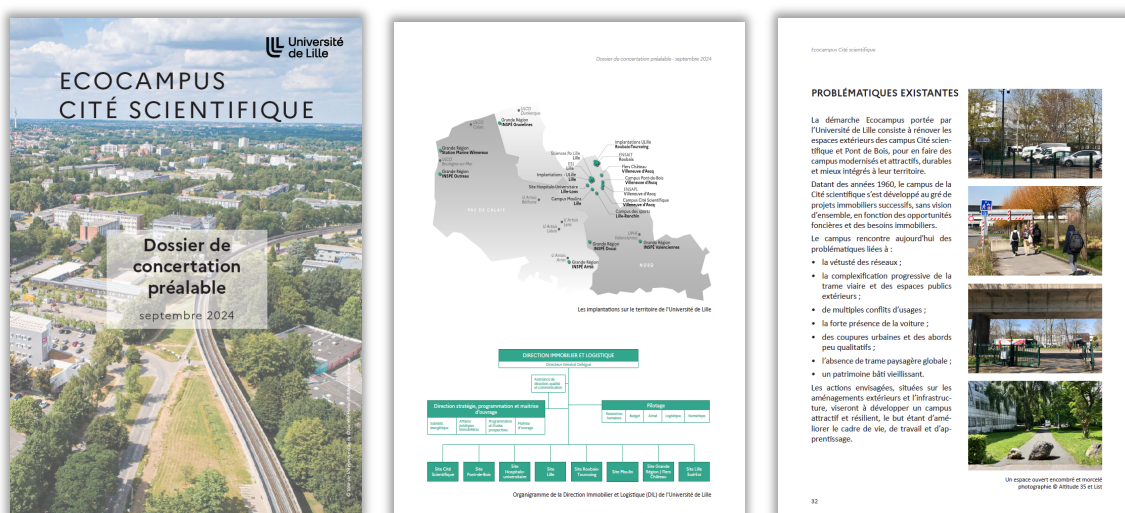
2.6 Le dispositif d'information

Différentes modalités de communication ont été déployées afin **d'informer et de mobiliser** les publics dans leur diversité autour de la concertation.

2.6.1 La communication institutionnelle

L'Université de Lille a publié un **avis de concertation préalable** en application de l'article R.121-19 du Code de l'Environnement – Modifié par Décret n°2018-1217 du 24 décembre 2018 – art.2. Cet avis est réglementaire. Il a permis de rappeler l'objet de la concertation préalable, son organisation ainsi que la durée et les modalités de la concertation préalable. Cet avis précisait en dernier lieu les suites données à la concertation et indiquait que le bilan ci-présent permet de rendre compte des échanges conduits pendant la concertation préalable. L'avis de concertation préalable a annoncé le début de la phase de concertation préalable du 30 au 29 novembre 2024. Cet avis a été publié sur le site internet de l'Université de Lille ainsi que sur la plateforme numérique dédiée au projet. Il a également fait l'objet d'une publication dans deux journaux « La Voix du Nord » et « La Gazette ».

Un **dossier de concertation** a été rédigé afin de rassembler au sein d'un même document l'ensemble des informations utiles à la démarche de concertation : présentation de la concertation préalable, des acteurs du projet, du campus Cité Scientifique, des premières intentions de projet, ainsi que du calendrier prévisionnel et des éléments budgétaires. Le dossier de concertation a été publié sur le site internet de l'Université de Lille ainsi que sur la plateforme numérique dédiée au projet.



Extraits du dossier de concertation

De manière transversale, le lancement et les différents événements de concertation ont été communiqués à tous les personnels de l'Université de Lille à travers la **newsletter Act'U Lille** ainsi que sur l'**ENT** (Espace Numérique de Travail, intranet interne à l'Université). Un encart destiné aux personnels de l'Université a été diffusé dans le **magazine de l'Université de Lille « Inspirons demain »**.

La communication à destination des étudiants a principalement reposé sur l'**application U'Lille**, les **réseaux sociaux** de l'Université et l'**ENT** des étudiants.



*Article publié sur le site
newsroom.univ-lille.fr*



*Post publié sur le compte LinkedIn
de l'Université de Lille*

Des **campagnes d'affichage** ont été organisées à travers le campus, principalement dans les halls des différents bâtiments du campus.

La communication a également été relayée par les **chargés de communication** des facultés, des écoles et des institutions présentes sur le campus, via leurs propres supports.

Une réunion d'information organisée le 14 octobre auprès de deux **conseils de quartier** de Villeneuve d'Ascq (Haute Borne et Triolo) a permis d'informer les riverains mitoyens du site et de les inviter à prendre part à la concertation.

Un **mail d'information** a été transmis aux acteurs en contact avec les étudiants, afin de relayer l'information auprès de leurs publics :

- CROUS de Lille
- Maison des Etudiants
- Associations étudiantes
- Radio Campus Lille.



Affiches invitant à participer à la balade et aux ateliers participatifs

2.6.2 Les rencontres de proximité

Une démarche d’aller-vers a été mise déployée afin d’aller directement à la rencontre des usagers du campus. Dans ce cadre, deux rencontres de proximité ont été organisées, afin de poursuivre les objectifs suivants :

- Renforcer le dispositif d’information déployé à travers le campus.
- Inviter les usagers à contribuer aux modules participatifs de la plateforme numérique.
- Mobiliser les usagers autour des évènements de concertation.

La première rencontre de proximité s’est déroulée le 2 octobre 2024 après-midi, au sein des lieux suivants :

- Parvis de la station de métro Professeur Gabillard
- Nord et Est du boulevard Langevin
- Maison des étudiants
- Passage sous le viaduc
- Parvis et rez-de-chaussée de Lilliad

La deuxième rencontre de proximité s’est déroulée le 14 novembre de 11h à 17h, au sein des lieux suivants :

- Trois espaces de restauration : Restaurants universitaires Barrois et Sully, (S)pace Pariselle
- Maison des étudiants
- Maison Internationale
- Espace Culture
- Parvis et rez-de-chaussée de Lilliad



Photographies des rencontres de proximité

3 Les chiffres clés de la participation

Evènements de participation en présentiel

4 évènements

Réunion de lancement

22 participants

Balade participative

30 participants

Atelier participatif n°1

15 participants

Atelier participatif n°2

24 participants

Modules de contribution en ligne

2 modules

Registre numérique

65 contributions**45** commentaires

Cartographie interactive

4 contributions

Registre papier

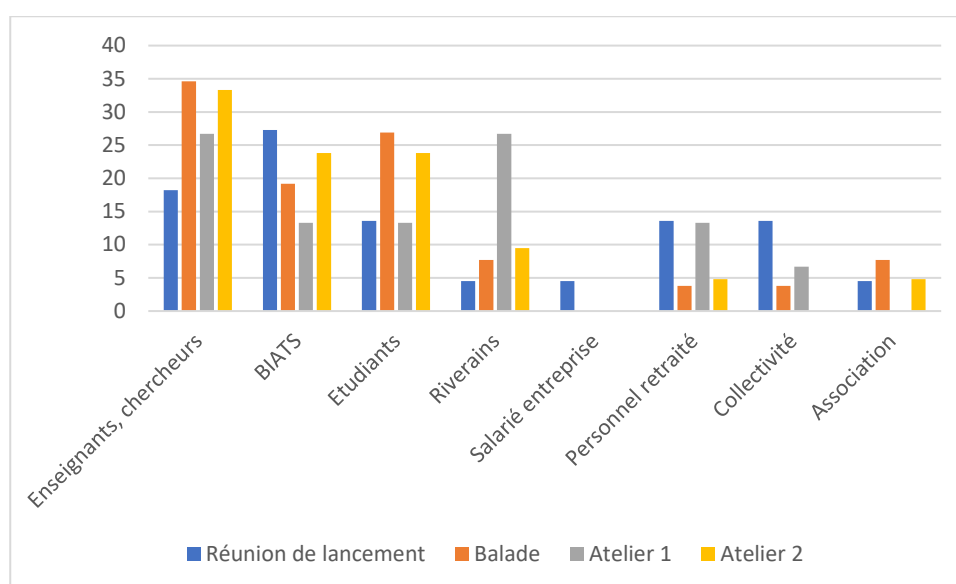
0

Contribution

Evènements de participation en présentiel :

- Réunion de lancement le 3 octobre 2024 : **22 participants**
- Balade participative le 22 octobre 2024 : **30 participants**
- 1^{er} atelier participatif (usages, programmation, équipements) le 14 novembre 2024 : **15 participants**
- Atelier participatif (circulation, stationnement, place du vélo) le 19 novembre 2024 : **24 participants**

Profil des participants des évènements en présentiel



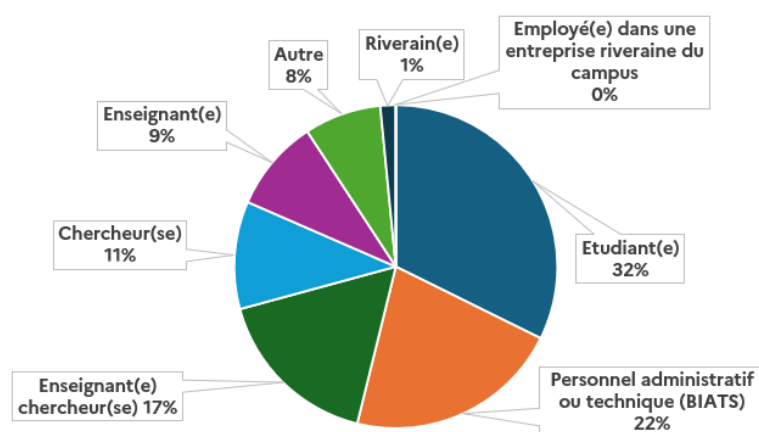
Les trois profils les plus représentés sont : les enseignants chercheurs, les BIATS et les étudiants.

Lecture : près de 35% des participants à la balade participative étaient enseignants et/ou chercheurs.

Modules de contributions en ligne :

- Registre numérique : **65 contributions, 49 commentaires**
- Cartographie interactive : **4 contributions**

Profil des contributeurs au registre en ligne :



Les contributeurs sont en majorité étudiants (près d'un tiers des contributions).

Registre papier : le registre papier, disponible en mairie et à l'accueil de Lilliad, n'a reçu aucune contribution.

4 Analyse des contributions recueillies

L'ensemble des contributions recueillies à travers les différentes modalités de concertation (en présentiel et sur la plateforme participative) sont ici synthétisées pour chaque phase et par thématiques, mettant en exergue les principaux enjeux de discussion. Les comptes rendus détaillés de chaque action de concertation sont également disponibles sur la plateforme numérique du projet : <https://concertationecocampusculille.jenparle.net/> .

4.1 L'opportunité du projet

Le projet est bien accueilli par les usagers ayant pris part à la démarche de concertation. Ils soulignent l'importance d'anticiper et d'adapter le campus aux impacts du changement climatique. L'amélioration du cadre de vie offerte par le projet est saluée.

Les échanges ont été sereins et constructifs tout au long de la concertation.

Des participants, principalement enseignants et chercheurs, ont relevé la nécessité d'intervenir également sur le bâti, au-delà des espaces extérieurs, et d'imaginer des espaces extérieurs qui pourraient s'adapter à l'accueil de nouveaux bâtiments.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : La démarche Ecocampus ne porte pas sur les bâtiments ou les opérations immobilières, toutefois les actions sont pensées et menées de façon complémentaire avec les interventions sur le patrimoine bâti dans le cadre de la transition énergétique du campus. Concernant de futurs bâtiments, il s'agit de nourrir les études sur le schéma immobilier directeur et de s'interroger sur la manière de se projeter sur le campus en 2040 : quelles améliorations apporter au niveau de son organisation et de ses usages, comment le moderniser ? Nous menons cette étude en parallèle.

4.2 Les usages

Tout au long de la démarche de concertation, les participants ont partagé leurs usages actuels du campus, les problématiques rencontrées, et ont formulé des propositions relatives aux futurs usages des espaces extérieurs du campus Cité Scientifique.

4.2.1 Les usages ludo-sportifs

L'idée d'installer des équipements ludo-sportifs sous le viaduc a été soumise aux participants, qui ont émis les préconisations et volontés suivantes :

- Implanter de nouvelles installations sportives, favorisant la **pratique collective**, notamment le long du viaduc : terrain de Mölkky, terrain de pétanque, table de ping-pong, terrain de basket.
- Des étudiants déconseillent l'implantation d'installations sportives individuelles, telles que des appareils de musculation, le long du viaduc, expliquant que la visibilité de ces infrastructures rebuterait les usagers qui se sentiraient observés et mal à l'aise, et délaisseraient ces équipements. Ces étudiants proposent **d'installer les équipements sportifs individuels en-dehors des zones d'intensité**, au sein de zones moins visibles, par exemple protégées par des haies ou à proximité des installations sportives existantes.
- Le projet Ecocampus pourrait être l'occasion de développer des sports qui ne sont pas encore proposés à Villeneuve d'Ascq, afin de **renforcer la complémentarité entre le campus et la ville**.

- Créer de **nouvelles infrastructures adaptées à toutes les saisons** afin de favoriser leur fréquentation : complexe sportif, aménagements sur les toits, terrains protégés de la pluie.
- Une partie des usagers rencontrés encourage **la restauration et l'entretien des équipements existants** avant d'en construire de nouveaux, soulignant l'opportunité de rénover ou de réhabiliter les anciens terrains de tennis.

4.2.2 La convivialité

Les usagers rencontrés souhaitent **préserver et renforcer la convivialité et la dimension de rencontre** sur le campus, notamment dans la zone entourant Lilliad qui bénéficie d'une esplanade dégagée. Pour cela, il a été proposé d'installer des **gradins** permettant de s'asseoir sans entraver le passage. Il a été proposé, à plusieurs reprises durant la démarche de concertation, de créer un **forum** ou un **amphithéâtre à ciel ouvert** offrant un lieu d'expression, d'écoute et d'animation (par exemple en invitant des chanteurs). Cet amphithéâtre pourrait être installé face à Lilliad ou **sur le toit enherbé de Lilliad** qui mériterait d'être réactivé et exploité selon certains participants, soulignant la sous-exploitation du potentiel de cet espace extérieur.

La zone autour du viaduc entre l'entrée sud du campus et l'arrière de Polytech Lille a également été identifiée comme un lieu à animer, afin d'en faire un véritable lieu de rencontre. Des participants ont proposé d'y créer une **placette à thème**.

4.2.3 La restauration

La concertation préalable a fait émerger un besoin d'aménagements favorisant la détente et la restauration des usagers, notamment des étudiants. Si de nombreux étudiants profitent aujourd'hui de l'esplanade entre l'entrée de Lilliad et le viaduc pour se restaurer, ils soulignent **l'insuffisance du nombre d'assises et l'absence d'endroits abrités**. La majorité des participants insiste sur la nécessité d'installer davantage de bancs sur le campus, notamment autour du parvis de Lilliad. Les usagers souhaiteraient bénéficier de **nouveaux mobiliers leur permettant de déjeuner de manière plus confortable**, comme des tables de pique-nique couvertes, dans les zones de densité telles que Lilliad. En effet, l'importance de prendre en considération les conditions météorologiques dans l'aménagement des espaces extérieurs du campus a été évoquée à de nombreuses reprises. Il a ainsi été proposé de bâtir une **halle couverte** permettant d'abriter les usagers pour se restaurer et se détendre. Des riverains signalent que les zones d'abris destinées au repos, à la restauration et au travail devront être éloignées des habitations et des bâtiments d'enseignement afin de garantir le confort sonore des usagers du campus et des riverains.

Afin de pallier la saturation des espaces de restauration, largement évoquée tout au long de la démarche de concertation, des usagers suggèrent d'implanter de **nouveaux foodtrucks** sur le campus, par exemple le long du viaduc et à proximité de Lilliad, voire de nouveaux bars. Des participants ont également proposé de mettre à disposition des étudiants des **réfrigérateurs en libre-service** afin de lutter contre la précarité alimentaire. L'installation **d'équipements de cuisson solaire** (barbecues et fours solaires) devant le bâtiment de Physique a été proposée par des enseignants-chercheurs afin qu'ils profitent aussi bien aux étudiants qu'aux personnels.

Par ailleurs, la mise à disposition de **fontaines à eau** réparties sur le campus est demandée, le nombre de fontaines étant jugé insuffisant.

4.2.4 Les zones de détente

La concertation a mis en exergue la volonté des usagers du campus de disposer d'endroits favorisant la détente. L'aménagement **d'espaces publics agréables, sécurisés, et proposant des espaces de détente ou de travail ombragés et végétalisés** est particulièrement attendu, notamment aux abords des bâtiments. Pour cela, les contributeurs ont proposé l'installation des équipements suivants :

- Bancs
- Hamacs
- Chaises longues, transats
- Intégration de bornes wifi et de prises USB au mobilier
- Kiosques à journaux

Différentes zones ont été identifiées par les usagers comme étant propices à la détente :

- Centre du campus, autour de Lilliad
- Installation de bancs autour des piles du viaduc
- Espace entre le viaduc et le SN1
- Espace entre le viaduc et l'arrière de Polytech Lille
- Le long du viaduc : des usagers désirent préserver la continuité du cheminement nord-sud et son usage principal de promenade, qui favorise le calme et la détente.

4.2.5 La culture

La place de l'art a été questionnée à plusieurs reprises pendant la concertation, des usagers invitant l'Université de Lille à **davantage mettre en valeur les œuvres existantes** sur le campus de la Cité Scientifique.

D'autres usagers ont proposé de créer de nouvelles œuvres, par exemple **en décorant le viaduc**. Cette décoration pourrait recourir au street art, en lien avec un centre social, des graffeurs et des étudiants.

Par ailleurs, certains participants proposent l'organisation **d'expositions culturelles** dans l'espace public et **l'aménagement d'espaces dédiés à la création artistique** (vidéo, musique...). Les représentations artistiques pourraient être accueillies dans l'amphithéâtre en plein air à créer sur le toit de Lilliad.

4.2.6 Les services et les commerces

Des besoins en services et en commerces ont émergé lors de la concertation. Un groupe d'étudiants propose par exemple d'implanter des **commerces de proximité**, comme une supérette au sud du campus afin que les résidents du campus puissent effectuer leurs courses et de limiter les déplacements dans les zones commerciales externes. En complément, ils proposent un réfectoire avec un espace de coworking, relié au supermarché, afin de lutter contre le gaspillage alimentaire et de proposer une **hybridation des espaces**.

D'autres participants ont suggéré de **favoriser les circuits courts et l'économie circulaire**, par exemple avec des services de réparation (électroménager, vêtements, mobilier...), des ressourceries, des services de collecte et de revente de meubles.

Des contributeurs imaginent également des **espaces partagés hors périodes scolaires** avec les associations, riverains et entreprises locales (salles, amphithéâtres...).

4.3 La place de la voiture

4.3.1 La circulation automobile

La volonté d'**évacuer les véhicules motorisés** du cœur de campus a été exprimée par de nombreux participants. Ils ont fait part de leur désagrément face à la **trop grande fréquentation du campus par les véhicules, notamment autour** de la zone autour de l'IUT. Ils soulignent également l'encombrement des entrées nord et sud en fin de journée.

Les usagers rencontrés ont affirmé que la place prééminente de la voiture conduisait à des **situations dangereuses**. **Le boulevard Langevin est décrit comme particulièrement dangereux**, en raison du non-respect de la limitation de vitesse à 30km/h et au partage des modes de circulation insécurisant pour les piétons et les cyclistes.

Face à ces constats, les usagers ont formulé les propositions suivantes :

- **Passage du boulevard Langevin à sens unique** : cette proposition a fait consensus parmi les personnes ayant participé aux différentes actions de concertation. Certains participants ont proposé la création de petites boucles de sortie permettant de repartir dans l'autre sens et d'accéder aux parkings Sud, Nord, Ouest et Est. Les opportunités du passage à sens unique de ce boulevard ont été mises en valeur par les participants : apaisement de la circulation, libération d'une voie à transformer en piste cyclable, création d'une voie de bus réservée.
- Installation de **dos d'âne** pour assurer le respect de la limitation de vitesse à 30km/h, en complément de l'amélioration de la signalétique par la pose de panneaux au sol indiquant les limitations de vitesse.
- Mise en place d'un **dispositif de lutte contre les inondations**, très fréquentes à l'entrée nord du campus.
- Développement du covoiturage : réalisation d'une étude sur le covoiturage et ses potentialités ; création de **zones réservées au covoiturage**, par exemple en utilisant les parkings existants.
- **Fermeture de la rue Carl Gauss** à l'exception des PMR et des livraisons.
- Mise en place d'une **plateforme de livraison à vélo unique pour le campus**, à l'instar de l'initiative de l'Université de Rennes, afin de limiter les circulations motorisées liées aux livraisons.

4.3.2 Le stationnement

Afin d'apaiser les circulations motorisées au cœur du campus, les participants ont formulé des propositions relatives à la réorganisation du stationnement :

- **Supprimer le stationnement en cœur de campus**, en concentrant les places de stationnement à l'extérieur du boulevard Langevin.
- Développer les **parkings relais**, par exemple en rouvrant le parking P + M de la MEL à proximité de l'IUT.
- Créer un espace de **dépose-minute** au niveau de l'anneau Langevin.
- **Supprimer le parking silo à côté de l'IUT**, qui est jugé inutile et inutilisé par les participants.
- Instaurer des **stationnements à durée limitée**, permettant aux enseignants et aux chercheurs de déposer et récupérer du matériel de laboratoire. Des participants soulignent le risque de stationnement sauvage que pourrait induire cette mesure.
- Restreindre l'accès des parkings aux personnes disposant d'un **badge d'autorisation**.
- Mettre en place une **gestion « intelligente » des parkings**, avec un affichage en temps réel des places disponibles et une plateforme de réservation de places, garantissant ainsi aux usagers de trouver facilement une place de stationnement.

Les usagers ont cependant émis plusieurs points de vigilance à prendre en considération dans la réorganisation du stationnement :

- **Préserver les stationnements pour les publics spécifiques** : personnes à mobilité réduite, personnes âgées, livraisons, par exemple en préservant un parking comme le P7 pour les adhérents de l'ASAP (Association des Anciens de l'Université).
- **Améliorer l'accessibilité des parkings** aux entrées du site.
- **Appréhender les pics de fréquentation les jours de match** qui induisent une circulation accrue et stationnement sauvage.
- **Anticiper les oppositions** : la réorganisation des stationnements obligerait les automobilistes à terminer leur trajet à pied ce qui pourrait soulever une contestation de la part de certains conducteurs qui préfèrent se garer au plus près de leur destination. Afin de faciliter l'acceptation de la situation, des participants ont souligné la nécessité d'assurer **l'égalité de desserte entre les usagers** (à l'exception des publics spécifiques), expliquant que les transports en commun et les voitures devraient être stationnés au même endroit afin que tous les usagers aient le même temps de marche pour rejoindre le campus.

4.4 La place des modes doux

4.4.1 Un campus piétonnier

Tout au long de la concertation, les participants ont insisté sur la nécessité que la **circulation des piétons reste prioritaire** sur tout autre mode de déplacement. Ils ont eu l'occasion de partager les problématiques rencontrées et de formuler des propositions pour sécuriser les piétons et renforcer leur place au sein du campus.

Les usagers ont mis en avant les problématiques suivantes :

- Dangerosité de la traversée des intersections, du boulevard Langevin, du croisement du boulevard Langevin et de la rue Elisée Reclus
- Non-respect du code de la route par les véhicules motorisés
- Manque de visibilité
- Insuffisance voire absence d'éclairage public
- Stationnement gênant des voitures et des autocars

Les propositions suivantes ont été formulées afin de pallier les difficultés rencontrées :

- Création d'entrées sécurisées pour les piétons et les cyclistes au nord, au sud et à l'est du campus
- Installation de passages surélevés
- Création de zones de priorité piétonne
- Utilisation de caméras connectées avec alertes automatiques pour prévenir les accidents
- Réduction de la chaussée pour créer des trottoirs aux endroits où il n'y en a pas actuellement (notamment au niveau de l'entrée nord, avec prolongement des trottoirs jusqu'aux commerces du quartier Triolo).
- Protection des piétons de la route par la création d'une haie végétale.

Par ailleurs, les usagers souhaitent vivement conforter la place des piétons sur le campus et préserver la richesse du maillage piéton. L'aspect labyrinthique du campus et la liberté de déplacement sont très appréciés. Les usagers demandent la **conservation des lignes de désir** qui offrent des raccourcis et certains souhaitent **l'abolition des barrières et des grillages**. Cette liberté de mouvement favoriserait une plus grande appropriation du campus par ses usagers selon les participants.

La **création d'un axe piéton est-ouest** a été sollicitée par une partie des usagers rencontrés, qui soulignent l'existence d'un chemin officieux très fréquenté. De même, la création de **connexions** entre les stations de métro et les résidences universitaires a été demandée.

Afin d'améliorer le confort des piétons, des usagers demandent **l'élargissement des cheminements piétons**, notamment sous le viaduc, et de **renforcer la visibilité** de ces cheminements. Certains usagers souhaitent que les cheminements piétons soient couverts afin d'offrir une protection vis-à-vis de la pluie. De plus, des participants souhaitent que le **revêtement** du sol sous le viaduc, actuellement en terre, soit modifié afin que les piétons ne cheminent pas dans la boue lors d'intempéries.

4.4.2 Le développement des mobilités alternatives à la voiture

Les usagers interrogés lors de la concertation souhaitent profiter du projet Ecocampus Cité Scientifique pour apaiser le cœur de campus, en développant le recours aux mobilités durables. Des enjeux de partage de l'espace entre les différents modes de circulation ont été soulignés et traités par les participants à l'occasion des différents temps d'échange.

4.4.2.1 *Partage de l'espace entre cyclistes et automobilistes*

Les usagers ont indiqué que les cyclistes n'étaient pas en sécurité aux abords du campus, notamment au niveau du boulevard Langevin et de l'entrée nord du campus. Des participants constatent que des cyclistes roulent sur le trottoir afin de se protéger des voitures.

La majorité des usagers interrogés souhaite **séparer de manière sécurisée la circulation vélo et automobile**, aussi bien périphérie qu'à l'intérieur du boulevard Langevin.

Certains proposent de créer une **voie unique pour les voitures au niveau du boulevard Langevin et de profiter de cet espace pour créer une voie cyclable séparée des voitures** ainsi que des **trottoirs sécurisés** pour les piétons. Des participants proposent que ces **séparations soient végétales** afin de favoriser l'infiltration de l'eau dans le sol.

Des participants préconisent d'instaurer une **signalétique très visible** par un marquage coloré au sol, des panneaux rappelant la distinction des voies automobiles / cyclables, et la limitation de vitesse. La signalisation doit également permettre de mieux indiquer les pistes cyclables à la sortie et à l'entrée de l'anneau Langevin.

La création d'une **piste cyclable provisoire** sur le boulevard Langevin a été proposée afin de tester cette solution avant de concevoir des aménagements pérennes.

Des usagers ont proposé de concevoir des **liaisons nouvelles dédiées aux mobilités douces**, notamment pour relier la passerelle Pierre Mauroy au parking situé à côté du COSEC et au quartier de la Haute Borne.

Enfin, les usagers enjoignent l'Université à poursuivre les **connexions avec les autres pistes cyclables** prévues par la MEL. Ils souhaitent connecter ces pistes aux autres modes de transport présents sur le campus afin de **faciliter les connexions** avec les villes de Villeneuve-d'Ascq et de Lille.

4.4.2.2 *Partage de l'espace entre cyclistes et piétons*

Bien qu'ils souhaitent accorder la priorité aux piétons, les participants soulignent tout de même l'importance d'accorder une place aux cyclistes sur le campus et de **concilier les cheminements piétons et vélos**. Ils dressent le constat de la difficulté à circuler à vélo sur le campus en raison de l'étroitesse et de l'encombrement des cheminements. De plus, les nombreuses bordures entravent la fluidité de la circulation des cycles qui relèvent la discontinuité des cheminements.

Afin de faciliter les déplacements des cycles sur le campus tout en limitant les conflits d'usage, les participants ont émis des propositions et des préconisations :

- **Elargir les zones de passage sous le viaduc** afin d'améliorer le confort et la cohabitation des différents modes de déplacement.
- Instaurer une **séparation nette des modes de déplacement**, en particulier le long du viaduc, par exemple en créant des **pistes cyclables** qui ne deviennent pas une « autoroute à vélos ». Une minorité d'usagers souhaite réserver le passage sous le viaduc aux piétons.
- Jouer sur les **matériaux de revêtement des sols** pour séparer les cheminements des différents modes. Le pavage est apprécié des participants, qui privilégient le recours à un revêtement qui soit le plus écologique possible, réduisant les risques accidentogènes (verglas, glissement) et de détérioration.

- **Différencier la couleur du sol** selon les différents modes de circulation. Les couleurs foncées et le noir sont à éviter afin de ne pas créer d'îlot de chaleur. La couleur blanche est également à proscrire afin de ne pas éblouir les usagers et de ne pas provoquer d'accident. Le recours à un revêtement de couleur claire est recommandé.
- Installer un **contre-sens cycliste** au niveau de la traversée est-ouest
- **Retirer les obstacles**, par exemple en créant des contournements cyclables au niveau des portails automatiques.

Par ailleurs, la place des trottinettes électriques a généré un débat parmi les participants, qui se sont accordés sur l'importance de réguler leur vitesse afin de ne pas provoquer d'accident avec les piétons et les cyclistes.

4.4.3 Les besoins en services et en équipements

Les participants ont souligné l'importance de mettre des services et des équipements à disposition des usagers afin d'encourager la pratique des mobilités douces.

Concernant les **stationnements**, les participants relèvent l'insuffisance du dimensionnement actuel des stationnements vélos, et recommandent d'agrandir et de multiplier les espaces de stationnement à proximité des bâtiments, des lieux fréquentés et des résidences étudiantes. L'installation de nouveaux arceaux vélos est souhaitée à proximité du viaduc et non sous le viaduc afin de ne pas encombrer le chemin. Les usagers s'accordent sur la nécessité d'abriter les parkings vélos afin de les protéger des intempéries, et de les sécuriser pour éviter les vols. Certains types de stationnement vélo sont à proscrire selon les participants, qui citent notamment les arceaux pince-roues. Les stationnements doivent être adaptés à différents types de mobilités : stationnements larges pour les vélos cargos, adaptés aux trottinettes et aux skateboards.

L'installation de **bornes de recharge électrique** est recommandée. Plusieurs participants signalent un problème récurrent de mauvais stationnement des vélos électriques, qui gênent les circulations.

La création de **préaux végétalisés** a été proposée par certains usagers pour protéger les cyclistes des intempéries.

Des participants demandent l'installation **de stations V'Lille** et/ou des **vélos en libre-service** pour les mobilités intra campus et extra-campus, notamment aux arrêts de métro, près du Cosec, du bâtiment de Géographie et de Lilliad. Certains demandent également des trottinettes en libre-service. Un usager propose la mise en place de **navettes électriques autonomes** afin de se déplacer sur le campus. Un contributeur a par ailleurs encouragé l'utilisation d'un **dispositif innovant d'autostop organisé**, le "microstop", déjà expérimenté par la Métropole Européenne de Lille. Ce système, avec des TotemStop, permet aux usagers d'indiquer leur destination.

Les participants estiment que le développement des mobilités douces doit s'accompagner de la création de services comme des **espaces de réparation de vélos**, à l'image de *repair* cafés. Ils demandent la réouverture de la Maison du vélo dont ils regrettent la fermeture.

Enfin, les usagers considèrent que l'Université de Lille doit jouer un rôle majeur dans le développement des mobilités douces sur le campus, à travers les actions suivantes :

- **Entretien régulier des infrastructures cyclables et des vélos.**

- **Soutien financier** : mise en place d'un forfait de mobilité durable, subventionnement de services à prix réduits à l'instar de la réparation des vélos.
- **Encouragement des initiatives associatives** visant à promouvoir les mobilités douces.
- Organisation de **bourses aux vélos d'occasion**.

4.5 Signalétique et orientation

La grande majorité des usagers rencontrés s'accorde sur la **difficulté à se repérer et à trouver son chemin sur le campus**, en raison du manque de **lisibilité de la signalétique**, créant de la **confusion**. Lors de la balade participative, les participants ont expliqué que la MEL et l'Université avaient créé des signalétiques différentes. De plus, ils estiment que les **panneaux installés sur le campus sont peu visibles**. De plus, les limites du campus leur semblent floues, les entrées du campus, notamment l'entrée nord, ne ressemblant pas à de réelles entrées, leur donnant le sentiment de se perdre. Ils indiquent s'orienter grâce à des points de repère tels que le viaduc et les stations de métro.

Afin de faciliter l'orientation des usagers sur le campus, les participants ont proposé plusieurs solutions :

- Créer un **balisage coloré des sols** pour différencier les différentes zones du campus.
- **Installer des panneaux** (en bois par exemple), plus visibles, indiquant les différents bâtiments, et ce dès la sortie des stations de métro.
- **Uniformiser la signalétique** sur l'ensemble du campus.
- Développer une **signalétique interactive et dynamique**.
- **Matérialiser les « chemins de traverse »** (lignes de désir) qui offrent des raccourcis, ainsi que les traverses au cœur du campus afin d'accroître leur lisibilité.
- Concevoir une **signalétique à 360°** dans les lieux très fréquentés.
- Considérer **Lilliad comme point de repère** et avoir un fléchage des écoles jusqu'à ce centre. Indiquer dans tout le campus la direction de Lilliad.
- Recourir aux **nudges**, indications douces pouvant faciliter l'orientation des passants.
- Installer des **outils numériques** tels que des bornes d'information numériques interactives.
- Créer un **axe Est-Ouest et Nord-Sud**.

4.6 Accessibilité du campus

Les personnes ayant pris part à la concertation affirment que **le campus n'est pas suffisamment accessible à tous les usagers**, en particulier aux personnes à mobilité réduite et aux personnes souffrant de déficience visuelle.

La **présence de bordures entrave la circulation** continue des personnes à mobilité réduite et des chariots de laboratoire (utilisés par les enseignants chercheurs de façon quotidienne). Les bordures engendrent une grande discontinuité des cheminements, obligeant les usagers à effectuer des slaloms. Les usagers proposent

d'aplatir les cheminements en **abaissant toutes les bordures** pour correspondre aux normes PMR. Ces cheminements doivent aussi être pensés pour les personnes malvoyantes grâce à des **revêtements spécifiques** leur permettant de se repérer.

Des plus, la **présence de grillages** à certains endroits entrave la circulation des PMR, qui sont contraints à effectuer de longs détours, par exemple au niveau du passage entre la résidence Boucher et le lotissement Saint-Germain au nord du campus ou de l'avenue Carl Gauss.

Les participants insistent sur la nécessité de **rendre les infrastructures plus accessibles**, notamment en installant des portes automatiques, des rampes d'accès, des trottoirs abaissés, une signalétique en braille, des bandes de guidage, installation de feux sonores.

Enfin, certains usagers demandent **l'amélioration de l'application de l'Université** mise au point pour les personnes en situation de handicap afin qu'elles puissent être mieux guidées sur le campus.

4.7 Eclairage et ressenti dans l'espace public

L'insuffisance de l'éclairage est pointée par l'ensemble des participants, à travers tout le campus. L'absence d'éclairage génère un sentiment d'insécurité dans l'espace public, principalement du point de vue des mobilités. Cette absence génère un risque accidentogène pour les piétons et les cyclistes, aussi bien vis-à-vis des voitures que du risque de chute.

Les usagers insistent sur la nécessité de mener un travail sur l'éclairage à l'échelle du campus, et particulièrement au niveau des entrées du campus et des parvis des stations de métro, des parkings, le long du boulevard Langevin et le long du viaduc. Ils formulent les propositions suivantes :

- Mise en place d'éclairages progressifs ou à détecteur de mouvement.
- Création d'un système d'éclairage sous le viaduc.
- Utiliser des ampoules basse consommation capables d'ajuster l'intensité lumineuse en fonction de la luminosité ambiante, afin de réduire la pollution lumineuse et la surconsommation d'énergie.
- Certains participants signalent qu'il sera primordial de veiller à ne pas perturber la biodiversité.

Par ailleurs, quelques usagers ont indiqué que le sentiment d'insécurité et de désagrément était également dû, selon eux, à la présence de "**gens du voyage**" et à la **délinquance**, évoquant notamment le fait que des étudiantes soient importunées lorsqu'elles se dirigent vers les équipements sportifs au sud du campus.

4.8 Rapport à la nature et au paysage

La concertation a mis en avant l'attachement des usagers du campus à son patrimoine végétal, offrant un espace accueillant pour la biodiversité. Des propositions ont été émises pour protéger le caractère végétal du campus et développer sa vocation nourricière.

4.8.1.1 Préserver et renforcer le patrimoine végétal

Les usagers apprécient particulièrement la présence de nombreux arbres sur le campus, qui offrent des zones bucoliques. La végétation grimpante sous le viaduc est particulièrement prisée, notamment le lierre, considéré comme esthétique et propice à la nidification des oiseaux.

La **préservation et la valorisation de la richesse du patrimoine végétal** est plébiscitée par les participants qui souhaitent faire du campus un parc urbain. Ils encouragent la présence de grands espaces végétalisés avec de hauts arbres, des arbustes, des arbres fruitiers, des fleurs, en privilégiant et en protégeant les essences locales à l'instar des orchidées sauvages à proximité de la station de métro Quatre Cantons. Les usagers encouragent la **préservation de la continuité des trames écologiques et le renforcement de la trame verte et bleue**. Ils recommandent également, afin de favoriser la préservation de la biodiversité, un fauchage raisonné et la conservation d'espaces de prairies fleuries, ainsi que la plantation d'espèces adaptées aux zones ombragées et sèches sous le viaduc, comme le lierre, tout en garantissant la sécurité de l'édifice.

Les usagers affirment que le caractère végétal du campus pourrait être renforcé afin de créer un « campus jardin », ouvert sur la ville grâce à des liaisons vertes. Ils proposent ainsi différentes actions :

- **Végétaliser** de nouveaux espaces, **étoffer la végétalisation des espaces publics**, en intégrant des éléments tels que des toitures végétalisées, des bacs plantés, des jardins verticaux, des revêtements perméables, ou encore la végétalisation des friches.
- Configurer une **transition végétale** au niveau de l'entrée sud, entre le parvis de métro et l'accès au campus le long du viaduc : le passage d'une zone très minérale à un cheminement herbacé est jugé comme étant trop drastique.
- Planter des **lombricomposteurs**.
- **Tailler certains arbustes** en les façonnant afin qu'ils constituent des abris offrant de l'ombre au-dessus des bancs. Cela permettrait d'avoir davantage de végétaux, de générer de la biodiversité et de s'abriter du soleil ou du vent, de manière esthétique.
- Profiter de la réorganisation des stationnements pour apaiser et libérer de l'espace à végétaliser, favorisant la **biodiversité**.
- Indiquer les **îlots de fraîcheur**.

Au-delà de la création d'un « campus parc » ou d'un « campus jardin », les participants défendent l'idée d'un campus plus écologique :

- **Désimperméabilisation des sols**, notamment des parkings.
- **Récupération et gestion des eaux pluviales** grâce à des bassins d'infiltration ou des jardins de pluie.
- **Développement des énergies renouvelables**, par l'installation de panneaux solaires et de dalles cinétiques.
- **Réduction de la pollution** sur l'ensemble du campus.
- Rénovation du réseau de chaleur et création d'un réseau de refroidissement écologique.
- **Utilisation de matériaux recyclés et écoresponsables** pour la construction des bâtiments et le mobilier urbain.

4.8.1.2 Un campus nourricier

Une partie des usagers souhaite renforcer le caractère nourricier du campus, **en plantant de nouveaux arbres fruitiers et arbustes comestibles** à différents endroits du campus, y compris le long du viaduc où des framboisiers et des mûres grimpantes pourraient être plantées. Il a également été proposé de planter des mirabelliers, d'installer des ruches et de prolonger la mare existante afin de favoriser la biodiversité.

Des participants ont proposé de mettre à disposition des **bacs de culture** à proximité des zones résidentielles.

La **vocation nourricière** du campus a suscité un **débat entre les participants**. Certains considèrent que les fruits devraient être récoltés par les étudiants, bénéficiaires prioritaires de ces espaces productifs afin de réduire leurs dépenses alimentaires. D'autres s'interrogent sur l'entretien de ces espaces productifs en période creuse (été), où le campus n'est presque plus fréquenté. Certains participants ont proposé que les récoltes soient distribuées à des associations l'été et soient gérées par une structure dédiée.

La création **d'activités pédagogiques de sensibilisation** sur le campus a été proposée, telles que l'inventaire de la faune et de la flore, la création de jardins potagers et de fermes urbaines collectives, l'aménagement d'espaces de recherche en environnement, ainsi que des programmes étudiants de jardinage. Des journées de sensibilisation à la pollution et au gaspillage, des conférences et des débats sont également évoqués. Les contributeurs mettent en avant les avantages de mener ces initiatives en collaboration avec des associations et des agriculteurs locaux, qui pourront non seulement garantir leur bon déroulement, mais aussi apporter leur savoir-faire.

Par ailleurs, certains usagers indiquent que les **agriculteurs locaux** pourraient fournir les restaurants du campus, facilitant ainsi les circuits courts.

Enfin, des participants suggèrent d'envisager la **labellisation du campus** et de créer des zones d'expérimentation pour tester les projets des étudiants et des associations.

4.9 Lien avec les quartiers avoisinants

La majorité des participants encourage la création de liens avec les quartiers limitrophes du campus dans le cadre du projet Ecocampus Cité Scientifique.

Pour cela, **des liaisons sont à créer** entre le campus et les deux quartiers adjacents de la Haute Borne et de Triolo. Cela induit de rouvrir le passage entre l'allée de la Touraine et la résidence Boucher. La création de ces liaisons permettrait d'assurer une **continuité entre la Haute Borne et Triolo**.

Les riverains présents pendant la concertation ont exprimé leur **désir de bénéficier des équipements présents et futurs du campus**. Ils souhaitent par exemple pouvoir accéder à la bibliothèque universitaire. Les personnels et étudiants affirment que la priorité devra cependant être accordée aux étudiants en cas de forte affluence.

Certains participants souhaitent qu'une réflexion soit menée sur la **cohabitation entre riverains et étudiants**, citant la transformation d'un foyer en boîte de nuit générant des nuisances pour les riverains.

4.10 L'exemple de la programmation d'une « grappe »

Les études menées par le groupement de maîtrise d'œuvre ont permis de catégoriser le campus à travers quatre grandes figures : campus parc, campus viaduc, campus boulevard, campus grappe. Les « grappes » correspondent aux « secteurs » présents sur le campus, qui existent depuis la création de la Cité Scientifique. Chacune possède une identité propre. Le projet Ecocampus offre l'opportunité de renforcer le rôle des grappes en tant que lieux de vie communs aux usagers du campus, en y aménageant des « placettes » plus accueillantes et en activant les rez-de-chaussée. La création de cheminements permettrait de relier ces nouvelles micro-polarités entre elles.

Cette intention programmatique a été soumise aux usagers du campus à l'occasion du premier atelier de concertation et a été bien accueillie par les participants présents, qui ont proposé des idées complémentaires ainsi que des recommandations :

- **Supprimer des parkings** permettrait de créer des zones d'échanges, de liens et une ambiance plus chaleureuse, et d'apaiser la circulation en cœur du campus.
- **Personnaliser les grappes, leur donner une identité propre** : installer des éléments rappelant la discipline de chaque grappe, les distinguer par un code couleur qui serait propre à chacune.
- **Renforcer la connexion entre toutes les grappes**, par exemple entre Polytech et le SN1
- **Enrichir la programmation par des éléments artistiques**, des structures artistiques « *qui donnent un nouveau souffle* ».
- **Adapter les aménagements et le mobilier urbain à l'enseignement des bâtiments**, par exemple installer des bancs comportant des bacs de plantes devant le bâtiment de sciences naturelles ou un barbecue solaire devant le bâtiment de physique, ne pas artificialiser la zone de sciences naturelles.
- **Réintroduire des étangs** à l'instar de l'étang qui se situait au niveau du SN1.
- **Encapsuler les installations de climatisation** qui produisent des nuisances sonores.
- **Tondre l'herbe uniquement au niveau des tables** permettant de se restaurer.
- **Végétaliser de manière équilibrée** : la plantation de nombreux arbres refermerait les lieux, la plantation d'arbustes ou d'arbres palissés permettrait de cacher légèrement les bâtiments.
- **Impliquer les chercheurs spécialistes de l'environnement** (qui disposent notamment d'une bonne connaissance des arbres séculaires du campus) dans la réflexion sur la végétalisation et le réaménagement des grappes, notamment au niveau du SN1.

Un usager souhaite toutefois **privilégier l'entretien des placettes existantes** à la construction de nouvelles placettes.

5 Les enseignements de la concertation

Il ressort de la démarche de concertation que le campus de la Cité Scientifique est très apprécié de ses usagers, qui saluent l'opportunité du projet Ecocampus Cité pour améliorer le cadre de vie dans un contexte de transition écologique.

Les usagers ont fait part de leur volonté de **préserver et de renforcer le patrimoine végétal** du campus, en travaillant autour de différentes strates herbacées, et permettant de constituer des îlots de fraîcheur et un refuge pour la biodiversité.

La concertation a fait émerger le souhait de **spatialiser les futurs usages**, en attribuant un usage spécifique aux différentes zones du campus :

- Des zones animées : la centralité du campus, autour de Lilliad, d'une part, aurait vocation à demeurer un lieu de vie, de rencontre, par exemple à travers la création d'un amphithéâtre, et de restauration par l'installation de tables de pique-nique et de nouveaux foodtrucks. D'autre part, la zone située entre le viaduc et l'entrée arrière de Polytech Lille pourrait être davantage animée en y créant une placette à thème.
- Des zones de détente ont été identifiées par les usagers le long du viaduc, qui souhaitent l'installation de bancs, de transats, de hamacs ou encore de tables de pique-nique.
- Des zones dédiées à la pratique sportive : les étudiants préconisent l'installation d'équipements sportifs individuels dans des zones confidentielles. Les équipements favorisant les usages ludo-sportifs collectifs pourraient être aménagés dans des zones plus visibles, à proximité du viaduc.
- Des zones productives : le caractère productif du campus pourrait être renforcé par la plantation de nouveaux arbres et arbustes fruitiers, le développement de liens avec les agriculteurs locaux ou encore la conduite d'actions pédagogiques de sensibilisation.
- Des micro-centralités autour des bâtiments d'enseignement, avec une identité propre, en lien avec les disciplines enseignées.

Les **mobilités** ont fait l'objet de nombreux échanges tout au long de la concertation. La circulation automobile est jugée trop dense et dangereuse par les usagers rencontrés, qui souhaitent **réduire la place de la voiture en évacuant les véhicules motorisés du cœur de campus**. L'idée de transformer le boulevard Langevin à sens unique a fait consensus. Différents aménagements ont été proposés afin d'apaiser la circulation tels que le réaménagement des stationnements, et ce en-dehors du cœur de campus ou le développement des parkings relais et des mobilités douces.

La nécessité de **développer les modes doux** au sein de la Cité Scientifique a été soulignée à plusieurs reprises lors de la concertation. La création de pistes cyclables sécurisées et séparées de la route, rendue possible si le boulevard Langevin passait à sens unique, à relier aux voies cyclables de Villeneuve d'Ascq et de la MEL a été suggérée par de nombreux participants. La concertation a fait émerger le besoin de **construire une nouvelle offre de services et d'équipements pour soutenir le développement des mobilités douces** : stationnements sécurisés et adaptés à différents types de mobilité douce, services de réparation, bornes de recharge électrique, vélos et trottinettes libre-service, ou encore soutien financier de l'Université aux utilisateurs par exemple par la mise en place d'un forfait mobilité durable.

Au cœur du campus, **la priorité doit être accordée aux piétons**. Afin de limiter les conflits d'usage, les participants ont proposé l'élargissement des cheminements, notamment sous le viaduc, afin d'aménager des voies cyclables et piétonnes séparées, recommandant d'instaurer une signalétique lisible et de jouer sur le revêtement et la couleur du sol. La démarche participative met en avant le souhait des usagers d'améliorer le confort et la sécurité du piéton, en améliorant notamment l'éclairage, en conservant les lignes de désir, en créant un axe piéton est-ouest ou encore en supprimant les grilles qui entravent leurs cheminements.

La concertation fait ressortir **trois points de vigilance concernant le développement de nouveaux usages et équipements**. D'une part, la prise en compte de la **saisonnalité** est jugée indispensable. Face aux intempéries, les usagers demandent la couverture des stationnements vélos et de certains espaces extérieurs. La faible fréquentation du campus en période estivale est à prendre en considération dans le fonctionnement des espaces productifs, par exemple en développant des liens avec des associations afin d'assurer la récolte des productions. D'autre part, les usagers soulignent la **nécessité de rénover les équipements existants et d'anticiper l'entretien requis par les futurs équipements**. Enfin, les nouveaux aménagements devront veiller à ne pas générer de **nuisances pour les riverains**.

La concertation met également en lumière le besoin de travailler sur la **signalétique**, en améliorant la **visibilité des entrées du campus** et en facilitant la **capacité des usagers à se repérer au sein du campus**, mais aussi en améliorant la relation aux quartiers riverains. L'uniformisation de la signalétique et le développement d'outils lisibles (panneaux, coloration des sols, outils numériques, *nudges*...) ont été évoqués.

Un **travail sur l'éclairage** apparaît primordial aux yeux des participants, qui demandent la mise en place d'un système d'éclairage dans les lieux qui n'en disposent pas ou peu, afin de sécuriser le campus et de renforcer son accessibilité. Un système d'éclairage basse consommation est préconisé afin de ne pas perturber la biodiversité et de réaliser des économies d'énergie.

L'amélioration de l'accessibilité a été identifiée comme un enjeu majeur de la rénovation des espaces extérieurs du campus. Le besoin de recréer de la continuité au niveau des cheminements et d'abaisser les trottoirs a émergé, afin d'éviter aux personnes à mobilité réduite d'effectuer des détours. Un travail sur les revêtements du sol pour les personnes malvoyantes est également demandé.

De manière générale, la concertation souligne la volonté d'**initier une nouvelle gestion et de nouvelles pratiques plus écologiques au sein de la Cité Scientifique**, en favorisant l'économie circulaire, la désimperméabilisation des sols, la récupération des eaux de pluie, ou encore l'utilisation de matériaux recyclés et écoresponsables.

6 Conclusion

Les remarques, propositions et avis formulés par les usagers du campus Cité scientifique tout au long de la concertation ont été écoutés, analysés et pris en compte par la maîtrise d'ouvrage et les équipes du groupement de maîtrise d'œuvre de la manière suivante :

- Présence à chaque évènement de concertation.
- Lecture des comptes-rendus rédigés après chaque action de concertation.
- Intégration des contributions et des enseignements de la concertation à la réflexion accompagnant l'élaboration du plan-guide.

Les études de maîtrise d'œuvre se poursuivront jusqu'en 2026. Les apports de la concertation continueront ainsi à être intégrés au cours des phases d'études à venir, notamment celles liées à la conception plus précise de l'aménagement des espaces extérieurs. Des actions de préfiguration pourraient au préalable permettre de tester certaines hypothèses programmatiques.

Retrouvez toutes les informations sur la
plateforme dédiée à la concertation du projet
Ecocampus Cité Scientifique au QR code suivant :

