

Metroforum

La chaire pour les transition métropolitaines

ATELIER N°3 – « Comment habiter et bien-vivre demain en ville ? » Thématique : Mobilités

Victoria Sachse · Thursday, May 21st, 2026

Le 8 avril 2026, le campus Cité Scientifique a accueilli le troisième atelier du LID 2026. Co-organisée par la chaire Metroforum, l'Université de Lille et l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, cette matinée a rassemblé chercheurs, élus, entreprises de l'ESS, associations et citoyens pour repenser les modèles de déplacement face aux crises environnementales et sociales.

L'introduction, menée par Marc Dumont (Professeur Urbanisme et co-responsable de la chaire MetroForum), Betty Semail (Chaire Énergie) et Anne-Cécile Douillet (Chaire Inégalités), a rappelé l'objectif du LID : transformer les organisations urbaines plutôt que de simplement chercher à les rétablir après une crise.



Pour nourrir les réflexions et les débats 7 intervenants nous ont partagé leur expertise :

- Alexis Marcot, Directeur d'études CEREMA Hauts-de-France
- Thomas Roillet (Smart City),
- Clément Mayet, Enseignant-chercheur – Maître de conférences en génie électrique, Laboratoire L2EP à l'Université de Lille
- Élodie Castex (PU Aménagement Urbanisme),
- Eugénie Masclef (Post Doctorante – Projet CUMIN),
- Richard Lemeiter, Chargé de mission – Économie Circulaire et Logistique Urbaine à la ville de Lille
- Pablo Parra (Les Boîtes à Vélo) les participant.e.s ont pu réfléchir autour de trois thématiques : la marche, l'électromobilité et la logistique urbaine.

L'atelier a permis de croiser les regards sur trois piliers de la mobilité urbaine, révélant que la transition ne repose pas uniquement sur la technologie, mais sur un nouveau contrat social et spatial. Loin d'être une simple évidence, la marche a été analysée comme une pratique complexe, révélatrice des tensions spatiales. Les participant.e.s ont souligné l'indifférenciation des espaces dans les zones mixtes, générant des conflits entre piétons, vélos et trottinettes électriques (le "grand impensé" de la voirie). Par ailleurs, la marche s'est aussi révélée être tributaire de la géographie et de l'aménagement (éclairage, revêtements, points d'eau). L'accès aux espaces verts et la qualité des cheminements varient fortement, créant une véritable inégalité face à ce mode de déplacement. De plus, la marche est le vecteur clé du "premier et dernier kilomètre". Favoriser la marche impose de repenser nos rythmes de vie : accepter le temps long, valoriser le temps libre et croiser les enjeux de mobilité avec ceux de la santé publique et de l'adaptation au changement climatique.

L'électrification des mobilités (voiture, bus, micro-mobilité) soulève des questions de système qui

dépassent le simple véhicule. Les participant.e.s ont notamment pu soulever des points de vigilance majeurs : la disponibilité des bornes de recharge, l'impact des recharges privées sur le réseau électrique et les questions de stationnement. Au-delà de l'autonomie technique (gestion thermique hivernale), c'est l'appropriation sociale qui interroge. Comment garantir l'inclusivité pour les seniors ou les personnes à mobilité réduite ? Comment standardiser les offres pour réguler les opérateurs ? Il est clair que l'adaptation des nouveaux véhicules électriques (vélos, trottinettes) aux contraintes urbaines est cruciale pour limiter les risques accidentogènes tant en centre-ville qu'en zone périurbaine.



La logistique, qui est une part importante des flux desservant les restaurants et bureaux, est le moteur caché, mais encombrant de la ville. Le manque d'inventaire foncier disponible freine l'installation de structures pourtant nécessaires, comme des micro-hubs ou des garages sécurisés pour les vélos-cargos électrifiés. Les participant.e.s ont également révélé qu'une cohérence à l'échelle de la métropole (MEL) est indispensable pour harmoniser les politiques de la police du maire et repenser l'efficacité des zones à faibles émissions (vignettes). L'objectif final est d'utiliser la logistique comme un levier pour apaiser la rue ? Cela passe par le développement du "droit à la prise" pour les professionnels et une meilleure intégration des services de livraison dans le domaine public sans saturer l'espace de vie.

Finalement, ces échanges soulignent que la ville de demain devra arbitrer entre fluidité technique et qualité de vie, en plaçant l'humain et ses rythmes au cœur des politiques publiques de mobilité.

En savoir plus :

Aménagement urbain et pollution

Effet de serre et électromobilité

Faciliter les mobilités douces

This entry was posted on Thursday, May 21st, 2026 at 4:06 pm and is filed under [Actualité](#), [Initiatives Locales](#), [Transitions en action](#) You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Responses are currently closed, but you can [trackback](#) from your own site.