

Éléments pour une synthèse

LA CONSULTATION
LILLE MÉTROPOLE 2030-







SOMMAIRE

- DESSEINS ET DESSINS POUR LE SCOT DE LILLE MÉTROPOLE

- L'ATTRACTIVITÉ, ENJEU MAJEUR DE LILLE MÉTROPOLE 2030

PARTIE I : LES GRANDS ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

1- LE CADRE GÉOGRAPHIQUE ET L'ARMATURE URBAINE

- 1.1- LA MÉTROPOLE LILLOISE DANS LE CADRE DYNAMIQUE DE LA NWMA
- 1.2- UNE SITUATION TERRITORIALE FAVORABLE AU SEIN DE LA NWEM
- 1.3- JOUER AVEC LES ÉCHELLES
LA NÉCESSITÉ D'UN AUTRE POSITIONNEMENT
- 1.4- LA « MÉTROPOLE HORIZONTALE » - L'HYBRIDATION SPATIALE
- 1.5- CONSTRUIRE LILLE COMME UN TERRITOIRE
« 100% MÉTROPOLITAIN + 100% DÉLICAT »
- 1.6- LA MÉTROPOLE EX-CENTRIQUE - LA VILLE MOSAÏQUE
- 1.7- RECYCLAGE

2- LE CADRE DE VIE

- 2.1- UNE RECONQUÊTE DE L'ATTRACTIVITÉ
- 2.2- ATTRACTIVITÉ = CADRE DE VIE + OPPORTUNITÉS
- 2.3- GRANDS PROJETS, LA QUALITÉ DE VIE ET LA SOLIDARITÉ
- 2.4- LILLE MÉTROPOLE « KULTUR »

3- L'ARMATURE VERTE

- 3.1- LES VALLÉES ET LA BIODIVERSITÉ POUR DESSINER
L'ARMATURE DU TERRITOIRE
- 3.2- LES GRANDS VIDES
- 3.3- LES HÉMICYCLES
- 3.4- UNE AGRICULTURE À ADAPTER À LA PROXIMITÉ DE LA VILLE
- 3.5- L'AGRICULTURE « GRANDE AMENITÉ » DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

4- LA MOBILITÉ ET LES TRANSPORTS

- 4.1- RENFORCER LES RÉSEAUX EXISTANTS, HIÉRARCHISER LE DÉVELOPPEMENT
- 4.2- L'EAU ET LE FER
- 4.3- LA « MÉTROPOLE DES COURTES DISTANCES »

- 5- LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**
 - 5.1-** FAIRE ÉVOLUER L'IMPLANTATION DES ACTIVITÉS POUR UNE MEILLEURE ATTRACTIVITÉ
 - 5.2-** LA VILLE ET L'UNIVERSITÉ - RECHERCHER DES SYNERGIES
 - 5.3-** UNIVERSITÉ - FAIRE DE L'EXPÉRIMENTATION UN ENGAGEMENT EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

 - 6- COMPLÉMENTS MÉTHODOLOGIQUES**
 - 6.1-** LES ÉLÉMENTS SUPPORTS DE L'HYBRIDATION ET DE LA PERCOLATION
 - 6.2-** LES FIGURES METROPOLITAINES COMME ACCROCHES DU TERRITOIRE
 - 6.3-** UN ATLAS PAYSAGER POUR CONSTITUER LA BOÎTE À OUTILS D'UN PROJET PAYSAGER TERRITORIAL
 - 6.4-** AJUSTEMENTS / EXPOSITION PERMANENTE
 - 6.5-** RESEARCH BOOK
-

PARTIE II : LES TERRITOIRES D'APPLICATION

- 1- L'AGGLOMÉRATION CENTRALE**
 - 1.1-** ÉPINE DORSALE
 - 1.2-** LES HÉMICYCLES
 - 1.3-** CANAL DE ROUBAIX
 - 1.4-** CROIX-PARC
 - 1.5-** LA MARQUE
 - 1.6-** L'E42 VILLENEUVE D'ASCQ-LOMME
 - 1.7-** EURALILLE²
 - 1.8-** ROUBAIX-RING

 - 2- LA COURONNE MÉTROPOLITAINE**
 - 2.1-** L'ARCHIPEL DES WEPPEES
 - 2.2-** AGRONICA BANANA
 - 2.3-** LES WEPPEES

 - 3- LE TERRITOIRE DE L'EAU**
 - 3.1-** LA VALLÉE DE LA LYS
 - 3.2-** LA PLAINE DE LA LYS
 - 3.3-** LE PARC DE LA DEÛLE
-

- DU RISQUE DE LA VILLE DIFFUSE À L'ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE OUVERTE

DESSEINS ET DESSINS POUR LE SCoT DE LILLE MÉTROPOLE

La révision du Schéma directeur de Lille Métropole (2002) a été lancée en novembre 2008 par le Syndicat mixte du SCoT de Lille Métropole au travers d'un nouveau Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui doit prendre en compte les évolutions du contexte de développement de la métropole, le nouveau cadre juridique des SCoT, et les politiques et les projets engagés des territoires de l'arrondissement.

Un diagnostic a été rédigé en octobre 2010. Celui-ci fait le point de la situation actuelle et met en évidence les principaux enjeux d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle du territoire de l'arrondissement. Il souligne la nécessité de renforcer l'attractivité du territoire métropolitain (poursuite du développement économique, extension et amélioration du parc d'habitation, des équipements et des transports). Il exprime également l'ambition de construire une « éco-métropole » qui associe plusieurs grands objectifs complémentaires :

- **une conception globale du développement territorial**, prenant en compte à la fois les espaces urbains, les espaces ruraux et les espaces naturels.
- **La mise en œuvre de la « ville intense »** qui maîtrise son étalement urbain, qui valorise ses équipements, ses services et ses réseaux de transport.
- **La qualité de l'environnement et du cadre de vie**, en assurant la préservation des ressources, la valorisation des paysages et du patrimoine, le traitement des friches et des coupures, la limitation des risques et des pollutions, la maîtrise de l'énergie.

Après le diagnostic, le Syndicat mixte s'est engagé dans l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) (novembre 2012).

Pour élaborer le projet de développement à l'horizon 2030, le Syndicat mixte a souhaité amener des équipes internationales à réfléchir sur la métropole du XXI^e siècle, afin de porter plus loin les objectifs définis dans ses délibérations. Le Syndicat mixte a lancé la consultation **Lille métropole 2030, dans le but de renforcer l'attractivité de la métropole lilloise et de construire l'éco-métropole de demain**. Le cahier des charges de la consultation a retenu le besoin de dégager des priorités stratégiques parmi les enjeux proposés dans le diagnostic du SCoT et d'illustrer le projet métropolitain par des propositions précises.

Dans un premier temps, il a été demandé aux équipes de proposer des orientations stratégiques répondant aux deux enjeux principaux issus du diagnostic :

- **le renforcement de l'attractivité de la métropole lilloise**, vis-à-vis de l'extérieur, comme pour ceux qui y vivent au quotidien :
 - quels sont les éléments clés de l'attractivité de la métropole ? Atouts, opportunités, menaces.
 - Quels sont les leviers, les projets, les outils pour renforcer l'attractivité de la métropole ?
 - Faut-il envisager de nouveaux « grands projets » ?
 - Quelles polarités existantes à renforcer et quelles polarités nouvelles à créer ?

-
- Comment appuyer l'ambition d'excellence économique de la métropole ?
 - Comment appuyer l'ambition de la métropole dans le domaine de l'université et la recherche ?

– **La construction d'une éco-métropole**, dimension essentielle du regain d'attractivité recherché et de l'adaptation aux évolutions du XXI^e siècle :

- quel projet pour la métropole ? Quelle armature urbaine et agricole ?
- Comment structurer le territoire et son évolution spatiale ? Comment articuler les échelles ?
- Quelles formes urbaines pour le développement durable, mixité, économie d'espace et d'énergie ?
- Comment favoriser une mobilité durable et articuler transports et développement urbain ?
- Quels rapports entre nature, agriculture et urbain ? Quelle trame verte et bleue ?
- Comment traiter la diversité des territoires métropolitains, urbains, périurbains et ruraux ?

Une deuxième phase de la consultation a focalisé les **propositions sur des territoires spécifiques** porteurs d'enjeux métropolitains. Les travaux de cette seconde phase ont porté plus précisément sur le développement de quelques territoires identifiés et, au-delà, sur les idées et méthodes à retenir pour aborder d'autres espaces de la métropole relevant des mêmes questions.

Suite à l'appel à candidature, trois équipes ont été retenues :

- **Studio 011, Bernardo Secchi - Paola Viganò**
- **L'AUC – Bas Smets**
- **Xaveer De Geyter - Floris Alkemade - Michel Desvigne**

Les trois équipes ont travaillé en parallèle, sur la base du même cahier des charges, sans compétition entre elles. Cette démarche collective a été proposée, afin de susciter et d'alimenter un véritable débat prospectif. Le Syndicat mixte du SCoT et les collectivités membres restent libres d'utiliser les travaux remis dans l'élaboration du SCoT ou pour tout autre document d'urbanisme ou de projet de développement.

L'élaboration des propositions des trois équipes s'est produite sur la base de multiples échanges. Le suivi quotidien du travail a été assuré par l'Agence de développement et d'urbanisme. Un groupe d'experts a été sollicité pour confronter les travaux à un regard externe en Europe.

Différents débats ont accompagné l'avancement des études, notamment deux présentations publiques, le 6 janvier 2012 pour la première phase d'orientations stratégiques, et le 7 septembre 2012, pour l'avancement des propositions sur les territoires d'application qui a permis aussi de revenir sur les grandes orientations des études.

QUELQUES ÉLÉMENTS CLÉS DU DIAGNOSTIC :

- les scénarios présentés conduisent à la **construction de 75 000 à 110 000 nouveaux logements à l'horizon 2030. Ils conduisent également à la proposition d'une offre immobilière et foncière, pour les locaux tertiaires et d'activités, suffisamment abondante, diversifiée et de grande qualité.**
- L'augmentation de l'attractivité de la métropole **c'est l'amélioration de son accessibilité, locale, régionale et internationale, de son rayonnement métropolitain et touristique, de son cadre de vie ou encore de ses équipements.**
- La volonté de construire une éco-métropole implique **une limitation drastique de la consommation d'espace afin de préserver les espaces agricoles et de renforcer les espaces de nature qui n'occupent que 15% du territoire de l'arrondissement.**

- Elle implique également le principe **d'une organisation spatiale compacte, multifonctionnelle, économe en énergie et en émissions de gaz à effet de serre, limitant les impacts environnementaux et mieux greffée sur les transports en commun.**
- Elle passe aussi par une intervention sur le paysage ambitieuse, pour construire une nouvelle image de « métropole-paysage ».

Le phénomène de métropolisation de la métropole lilloise, avec l'élargissement du bassin de vie (résidence, emploi, loisirs) définit une évolution à plus grande échelle du contexte de réflexion de la consultation, notamment l'articulation avec les territoires voisins (continuités des transports, des trames urbaines, de la trame verte et bleue). Les enjeux de la cohérence de l'aménagement et du développement à l'échelle de l'aire métropolitaine ont été soulignés dans le diagnostic du SCoT.

ÉLÉMENTS POUR UNE SYNTHÈSE

Les éléments de synthèse proposés sont directement extraits des travaux de chacune des équipes, et relèvent de choix effectués par l'Agence. L'accent a été mis sur les propositions, notamment sur celles qui ont irrigué les travaux du SCoT, les équipes ayant également développé des diagnostics très complets.

Chaque équipe ayant dans son rendu définitif développé une vision globale de la métropole, ces éléments ne rendent que partiellement compte de la richesse des travaux des équipes. L'intégralité de ceux-ci est disponible en annexe au présent document.

Cette synthèse des travaux est organisée en 2 parties :

- **Partie 1 : Les grands enjeux d'aménagement de la métropole lilloise**

- **Partie 2 : Les territoires d'application**

La première partie propose de confronter les propositions, parfois convergentes, des différentes équipes autour de 5 enjeux d'aménagement majeurs pour la métropole :

- **Le cadre géographique et l'armature urbaine.** La position stratégique de la métropole en Europe et ses caractéristiques propres (ville multi-polaire ou mosaïque, importance du péri-urbain, importances des friches industrielles) sont analysées pour faire de ces particularités une force. L'objectif : conjuguer la qualité de vie d'une ville moyenne et offrir les potentiels et les services d'une grande métropole.

- **Le cadre de vie.** La qualité du cadre de vie est au cœur des réponses des trois équipes, présentée comme une nécessité première pour la métropole, objectif majeur qui conditionne aussi son attractivité économique. L'importance de la nature en ville, de la qualité des paysages, du patrimoine remarquable mais aussi quotidien, de la culture, est largement soulignée. L'intérêt des interventions à la petite échelle est développé. Enfin, les équipes relèvent également le besoin d'une solidarité accrue face aux inégalités territoriales de la Métropole.

- **L'armature verte.** Les trois équipes expriment sur ce volet un message identique : il faut souligner les éléments paysagers, retravailler le lien entre la ville et les territoires agricoles qui la bordent, améliorer et développer les espaces naturels.

- **La mobilité et les transports.** La cohérence entre urbanisation et infrastructures de transport apparaît comme un objectif majeur des trois équipes, pour permettre une consommation de foncier raisonnable. Elles appuient leurs stratégies sur l'optimisation du réseau d'infrastructures existantes par volonté d'économie. L'eau et le fer sont le socle d'une réflexion prospective spécifique sur les transports pour la logistique, mais aussi pour l'organisation urbaine.

- **Le développement économique.** Le besoin d'une plus grande lisibilité de la stratégie économique émerge des travaux des équipes. Au-delà de la réussite des clusters, il est proposé plusieurs pistes pour une meilleure implantation des activités sur le territoire : promouvoir la ville active (l'activité dans le tissu urbain), revoir l'implantation des zones d'activités, faciliter la création d'activités dans le péri-urbain. Le besoin de rechercher des synergies avec l'université est également fortement souligné.

Pour la **seconde partie** de la consultation, les équipes se sont vues confier des terrains d'application pour leurs propositions au sein de la Métropole. Le choix de ceux-ci est issu d'un travail itératif entre l'Agence, qui a soumis une base de réflexion, et les équipes qui ont réinterprété les propositions. Le résultat final distingue une structure globale appuyée sur trois piliers :

- **L'agglomération centrale.** Les équipes relèvent le caractère complexe, divisé voire éclaté, de ce territoire. La recherche d'une plus grande cohésion du cœur de la métropole, et d'une complémentarité de ses différents secteurs est au cœur des travaux des équipes.

- **La couronne métropolitaine.** L'importance du « périurbain » est l'une des caractéristiques de la métropole. Le travail des équipes repose sur un parti-pris : considérer ce territoire comme un atout majeur de la métropole, et lui proposer un modèle de développement spécifique.

- **Le territoire de l'eau.** Les grands enjeux de la métropole et notamment les travaux sur le paysage et le développement économique font émerger les figures de la Deûle et de la Lys. Les travaux visent à mettre en lumière le potentiel de développement et d'attractivité sous-exploité à ce jour qu'elles recèlent.

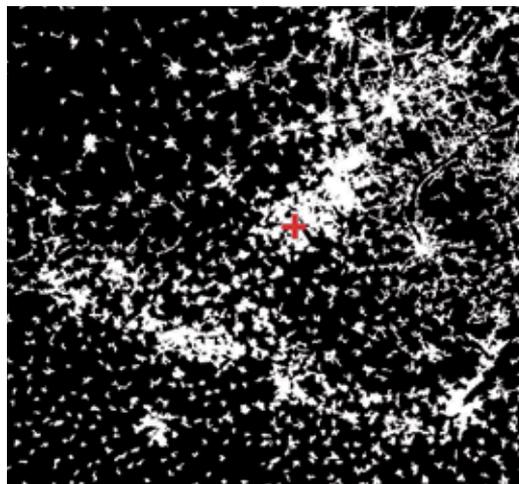
Cette réflexion territoriale a servi de première base pour les « territoires de projet » développés dans le SCoT, en faisant émerger des enjeux spécifiques à certains secteurs de la métropole. La localisation de ces secteurs a été depuis précisée et affinée. En parallèle, une réflexion spécifique sur les modalités de développement du péri-urbain se poursuit.

L'ATTRACTIVITÉ, ENJEU MAJEUR DE LILLE MÉTROPOLE 2030

L'attractivité a été au cœur des réponses des trois équipes. Pour tous, la métropole lilloise doit tirer parti de ses spécificités et offrir un positionnement propre à sa structure spatiale en conjuguant : les qualités de vie d'une ville moyenne et les caractéristiques d'une grande métropole. Le constat des atouts et des déficits est une forme d'appropriation propre à chaque équipe des éléments du diagnostic du SCoT.

Studio 011

Bernardo Secchi – Paola Viganò



Pour l'équipe Studio 011 – B. Secchi – P. Vigan Viganò « même si sa position en Europe et dans la « Métropole horizontale » est privilégiée, Lille n'est pas une ville attractive, bien que plusieurs de ces villages et quartiers le soient ». C'est pourquoi, une « vision pour 2030 doit se poser la question de la nécessité de l'attractivité et aussi de la position de la ville centre dans son territoire ». L'équipe insiste donc sur « l'importance d'un investissement en faveur de la qualité du cadre de vie en tant que générateur d'attractivité, surtout en termes d'activités et donc d'emplois. »

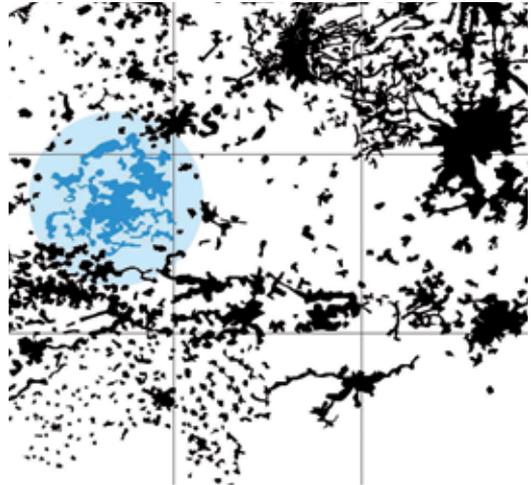
L'équipe signale les matériaux de base incontournables de tout projet à l'échéance 2030 :

- l'imaginaire collectif adossé à l'histoire industrielle, à l'identité régionale, et aux chocs que la métropole a subis et traversés.
- Les perspectives démographiques et économiques raisonnables d'une ville stabilisée, ce qui invite à la prudence en termes de programmation de bureaux, d'autant que le projet d'extension d'Euralille est déjà ambitieux.
- Une structure urbaine originale qualifiée de polycentrique, multipolaire, d'archipel inachevé ou de mosaïque hétérogène ; voire de ville diffuse ... qui en tout état de cause est sans centralité dominante et contestée.
- Les nombreux projets concurrents dans un contexte de dispersion des fonctions centrales et de faible coopération entre territoires désireux de se développer dans le prolongement de leur histoire industrielle.
- L'appartenance au réseau urbain fluide et connecté du Nord-Ouest européen et à un espace transfrontalier sous exploité qui n'a pas encore produit toutes ses virtualités.
- Une périurbanisation qui ne s'arrêtera pas et qui, outre

la consommation du foncier agricole, accentue les différenciations sociales et les ségrégations fonctionnelles, tout en renforçant l'usage de l'automobile.

- Une relation particulière entre ville et campagne dans une agglomération où le territoire agricole productif est très proche du cœur urbain dense. Ces espaces accessibles et ouverts sont perçus comme un atout original à préserver et à valoriser.
- Un déficit d'aménités lié au passé industriel et aux caractéristiques naturelles (faible relief, faible couverture végétale, faible biodiversité, faible potentiel paysager).
- La matrice du réseau fluvial capillaire (Lys, Deûle, Marque) qui souffre de sa faible visibilité comme la trame des canaux inaperçus et sous utilisés pour leur potentiel de requalification urbaine.
- La lisibilité insuffisante des moteurs du développement et notamment le potentiel des universités, les sites d'excellence (les « eura »), et les lieux structurants bien localisés et bien connectés.
- Un potentiel exceptionnel de friches au sein du tissu urbain, potentiel foncier qui sera le lieu des projets et justifie la priorité du recyclage alors qu'une politique globale de qualité et d'homogénéité des espaces publics s'impose.

« Ce sont toutes ces conditions qu'il faut utiliser pour dessiner la métropole de demain, sachant que le vide n'est pas vraiment vide, mais que le plein n'est pas assez plein et encore loin de l'intensité recherchée. Un nouveau cycle s'engage où il s'agit de faire évoluer le modèle de l'étalement urbain, mais en concentrant l'action et les ressources sur le noyau dur central. »



AUC Bas Smets

Pour l'équipe l'AUC – Bas Smets, l'attractivité est une condition indispensable du développement économique et une clé de la réduction des inégalités spatiales. « L'hypothèse serait que la métropole millionnaire serait à même d'additionner les qualités de la grande métropole et celles de la ville moyenne. Cette double appartenance, si elle s'avérait réelle, confère à la métropole millionnaire une condition intéressante à mobiliser et à faire émerger dans la définition de son projet métropolitain. » L'équipe a proposé pour Lille Métropole cette expression : « 100% Métropolitain + 100% délicat ». « Cette proposition qui pourrait faire office de projet politique exprime très clairement cette double appartenance à au moins deux échelles : une échelle globale renvoyant à l'attractivité et une échelle domestique renvoyant à la solidarité. Peut-être est-ce cela la métropole intense. »

L'équipe propose une « stratégie à triple temporalité » qui « cherche d'abord, à construire une vision dans le temps long du devenir de la métropole lilloise. Cette vision cherche clairement à répondre aux grands défis auxquels doit répondre la métropole : défi écologique, défi social (les inégalités sont encore trop fortes dans le territoire), défi de l'attractivité dans le concert des métropoles millionnaires européennes, et enfin répondre au défi singulier lié à l'héritage industriel qu'est celui de passer territoire expert dans le recyclage urbain et métropolitain. »

« La stratégie, vise ensuite, à définir des « missions transversales » ou des axes de projets transversaux qui sont évidemment au service de cette vision de long terme. Ces « missions » doivent être inscrites dans des temporalités limitées : des temps courts, elles cherchent à faire émerger par des actions concrètes sur le territoire les conditions nouvelles de l'attractivité métropolitaine. »

« La stratégie ne peut être valide démocratiquement que si elle est en permanence débattue et discutée : elle doit trouver son expression dans le temps réel des pratiques habitantes de la métropole. Cette exposition permanente, doit permettre d'ajuster, de faire bifurquer quand il le faut sinon même d'augmenter le projet métropolitain en accord avec toutes les forces vives qui doivent être convaincues de la pertinence du projet métropolitain et du « bon effet » de celui-ci sur leur cadre de vie. »

« La planification, à 20 ou 30 ans, n'est plus en mesure de dessiner l'avenir d'un territoire. Il faut imaginer des dispositifs permettant d'évaluer, d'ajuster, voire d'augmenter le projet métropolitain en temps réel et avec l'ensemble des forces vives y compris les populations. Etre convaincu ensemble des enjeux du projet métropolitain est une action qui doit se tenir de façon permanente dans un espace dédié à la fabrique du projet métropolitain et de ses symptômes les plus exemplaires. C'est probablement un lieu, une exposition permanente, un lieu de débat et de partage, mais aussi une gouvernance à imaginer (les exemples de Bouwmeester dans la Région de Bruxelles ou dans la Région Flamande peuvent être des exemples intéressants à analyser). Cette gouvernance (une équipe pluridisciplinaire) pourrait avoir un rôle transversal et une possibilité d'inciter à des actions à plusieurs échelles, ce que ne peut pas le SCoT dans sa définition juridique. »

LILLE METROPOLE LABORATOIRE DE LA VILLE FACILE AUX LIMITES LISIBLES

**X. De Geyter –
F. Alkemade – M. Desvigne**

Pour l'équipe **X. De Geyter – F. Alkemade – M. Desvigne**, « Lille doit inventer une offre différente et complémentaire. Il ne s'agit pas d'être un petit Londres ou un petit Paris, mais de créer un modèle métropolitain hybride et nouveau. L'enjeu de l'attractivité repose aussi sur une forme d'unité, différente de l'homogénéité, pour créer l'adresse unique de tout l'arrondissement : la métropole centrale à faire émerger. »

« La question principale posée est celle de l'augmentation de l'attractivité du territoire. » La réponse de l'équipe « se décline en deux approches étroitement liées qui découlent de deux dynamiques démographiques distinctes. Premièrement, penser l'attractivité par la réinvention de l'existant et comme outil du progrès social et économique ; deuxièmement, inventer une niche d'attractivité spécifique dans le jeu concurrentiel à l'échelle nationale et surtout européenne. » Pour un regain d'attractivité du territoire, « la commande pourrait être résumée à trois ambitions doublées chacune d'une contrainte. »

- « Construire une masse critique de logements sans s'étaler : la construction d'une masse critique de logements est à faire en préservant le territoire agricole et en multipliant les boisements. Le projet privilégie les localisations autour des transports ferrés et autour d'espaces naturels requalifiés pour décliner la métropolisation aussi bien en situation centrale que périurbaine. »

- « Intensifier l'économie sans plan Marshal. Les activités économiques sont localisées aussi bien dans la métropole centrale que dans les zones périurbaines sans qu'il y ait besoin d'ajouter de nouvelles infrastructures majeures, ni de nouveaux grands équipements. Pour cela, il faut réorganiser l'exploitation des infrastructures ferroviaires

sous-exploitées et surtout installer des activités aux centres et non aux abords. »

- « Inventer une éco-métropole sans green-washing : parce qu'elle manque de définition claire, le projet imagine l'éco-métropole d'un point de vue fonctionnel, celui des usagers, pas seulement humains. Nous imaginons ainsi de nouvelles typologies territoriales spécialisées, une nouvelle limite habitée entre le territoire agricole et la ville, des hémicycles, ainsi qu'une trame de Très Grands Parcs irrigants l'arrondissement d'espaces naturels et ludiques. »

Partie 1

ÉLÉMENTS POUR UNE SYNTHÈSE

LES GRANDS ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

1 –
LE CADRE GÉOGRAPHIQUE & L'ARMATURE URBAINE

2 –
LE CADRE DE VIE

3 –
L'ARMATURE VERTE

4 –
LA MOBILITÉ & LES TRANSPORTS

5 –
LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

6 –
COMPLÉMENTS MÉTHODOLOGIQUES



01.

LE CADRE GÉOGRAPHIQUE ET L'ARMATURE URBAINE Des spécificités comme atouts

1.1—

LA MÉTROPOLE LILLOISE DANS LE CADRE DYNAMIQUE DE LA NWMA

Studio 011 - Bernardo Secchi-Paola Viganò

1.2—

UNE SITUATION TERRITORIALE FAVORABLE AU SEIN DE LA NWEM

L'AUC - Bas Smets

1.3—

JOUER AVEC LES ÉCHELLES - LA NÉCESSITÉ D'UN AUTRE POSITIONNEMENT

1.4—

LA « MÉTROPOLE HORIZONTALE » - L'HYBRIDATION SPATIALE

Studio 011 - Bernardo Secchi-Paola Viganò

1.5—

CONSTRUIRE LILLE COMME UN TERRITOIRE « 100% MÉTROPOLITAIN + 100% DÉLICAT »

L'AUC - Bas Smets

1.6—

LA MÉTROPOLE EX-CENTRIQUE - LA VILLE MOSAÏQUE

Xaveer De Geyter, Floris Alkemade, Michel Desvigne

1.7—

RECYCLAGE

La métropole lilloise s'inscrit au cœur de l'Europe du Nord-Ouest et dans une vaste région urbaine transfrontalière aux pôles multiples. Elle a également la particularité de s'être développée selon un modèle polycentrique relativement complexe. Les trois équipes sont unanimes sur le fait que ces spécificités sont des atouts et non une faiblesse. Néanmoins, elles apportent des réponses différentes quant au degré de hiérarchisation à développer entre les différents pôles de la métropole et à la manière de tirer profit du rôle que celle-ci devrait jouer.

1.1

La métropole lilloise dans le cadre dynamique de la North Western Metropolitan Area

Studio 011

Bernardo Secchi – Paola Viganò



La North Western Metropolitan Area



La North Western Metropolitan Area (NWMA) est une configuration spatiale différente des métropoles traditionnelles telles que Londres ou Paris. C'est une nouvelle forme de ville possédant une incroyable densité d'infrastructures (la plus élevée au monde), d'équipements et de points de repère. Elle englobe quelques villes capitales comme Bruxelles et La Haye, deux des plus grands ports européens, Rotterdam et Anvers, un grand nombre de capitales régionales telles que Amsterdam, Maastricht, Köln, Rotterdam, Lille, mais également un grand nombre de villes historiques comme Delft, Haarlem, Aachen, Breda, Ghent, Leuven, Utrecht.

On retrouve au sein de cette vaste aire métropolitaine les sièges sociaux de nombreuses compagnies nationales et internationales, d'institutions, d'universités, d'activités et de services. Cela explique en partie l'importance du rôle stratégique tenu par la NWMA depuis quelques décennies, dans les domaines économique, financier et géopolitique, et ce aussi bien en Europe que dans le reste du monde.

L'étude prospective de Lille 2030 a permis d'engager une réflexion plus approfondie afin de déterminer comment la métropole lilloise s'inscrit et participe à la NWMA et en particulier à cet espace de relations horizontales qui s'étend entre le nord de la France, les Flandres, une partie de la Wallonie et Bruxelles, tout en tenant compte de ses propres spécificités.

Lille occupe une position stratégique dans la métropole horizontale. Les grands projets d'infrastructures qui ont concerné ce territoire dans un passé récent et qui le concerneront dans le futur témoignent de son rôle de nœud à l'échelle de la NWMA. Toutefois l'importance de ce nœud n'est pas acquise. Ces projets sont principalement liés au fer et à l'eau.

Lille Métropole affiche clairement sa volonté d'action à la grande échelle pour renforcer la métropolisation dans le cadre de la compétition entre les grandes métropoles européennes et pour atteindre une dimension métropolitaine de rang international.

1.2

Une situation territoriale favorable au sein de la North Western European Megalopolis

L'AUC Bas Smets

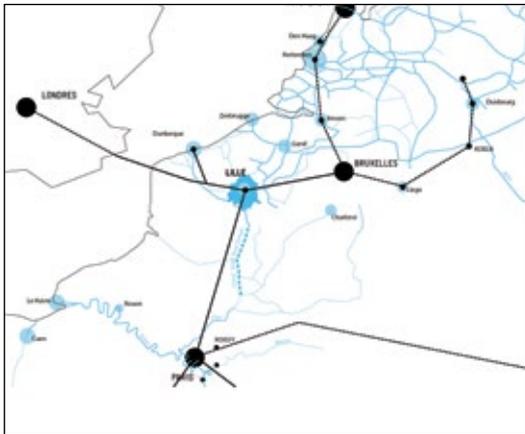
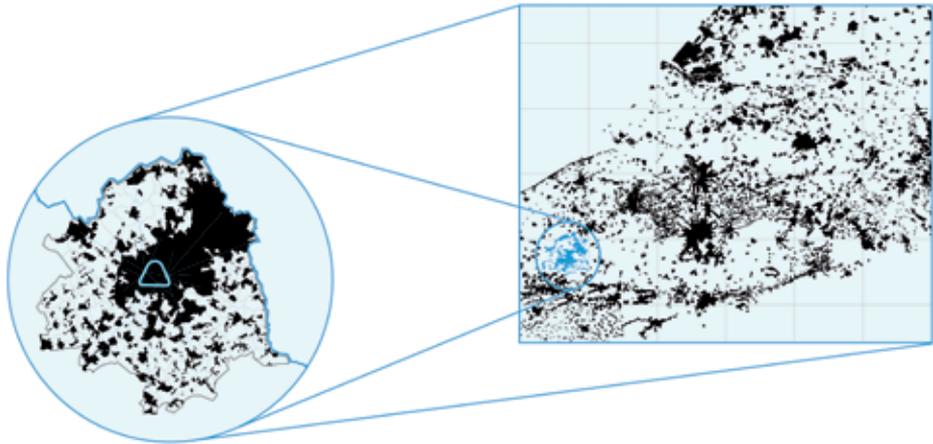
La métropole lilloise jouit d'une situation géographique particulière et favorable qui l'inscrit directement dans l'échelle de « l'Eurocore », encore dénommé « Eurodelta » ou « North Western European Megalopolis ». Ce territoire représente la vaste région urbaine de 32 millions d'habitants (3^e rang mondial) qui s'étend de Lille à Dortmund et d'Amsterdam à Cologne. Sa particularité, si on la compare à d'autres métropoles plus ou moins étendues vient de sa structure. Contrairement à la côte est des Etats Unis, contrairement aux grandes mégalopoles asiatiques, la North Western European Megalopolis est faite d'une constellation de villes dont les tailles ne dépassent jamais celle du million d'habitants. La ville millionnaire, la ville moyenne sont les deux substances de cette région représentant l'inscription de l'Europe dans le tissu économique mondial.

D'autre part, la proximité des polarités les unes par rapport aux autres, leurs nombres et leurs diversités, leur équilibre relatif, les atouts naturels et les infrastructures existantes de cette espace permettent de situer la stratégie de son développement à des échelles très différentes. Contrairement à des régions bien plus distendues qui doivent encore faire le pari infrastructurel la North Western European Megalopolis est le produit d'une forme de continuité entre ses différentes échelles, rendant cette macro-structure lisible dans le paysage habitant des métropoles qui la forment. Lille, parmi les grandes métropoles françaises,

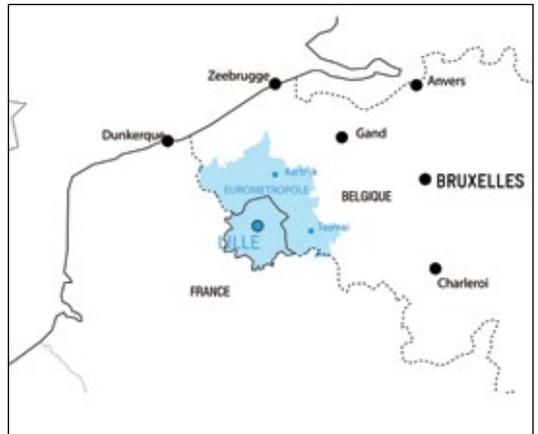
tient là une place particulière, puisqu'elle trouve un lien naturel avec ce monde du Nord – plus pragmatique, plus rhénan et probablement plus audacieux. Elle doit probablement trouver une part de sa destinée métropolitaine dans cette appartenance territoriale.

- A une échelle stratégique
Grande vitesse vers Paris, Londres, Bruxelles, Rotterdam, Amsterdam
Grande capacité entre Rotterdam, Anvers, Lille, Paris
Renforcé par le projet de canal Seine Nord
- A l'échelle transfrontalière
L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai
Entre le bassin minier et la zone métropolitaine d'influence de Bruxelles, Lille doit jouer la carte transfrontalière.
- Carrefour culturel européen affirmée par les projets phares d'Euralille qui propulse Lille comme symbole de la mobilité européenne et de Lille 2004 qui permet à la métropole de se redécouvrir un avenir européen à travers le façonnement de son image de capitale culturelle.

Depuis les années 80, Lille trouve dans l'échelle européenne les clés de mutations successives qui lui ont permis de se réinventer, réinventer son territoire [et] son rapport au monde.



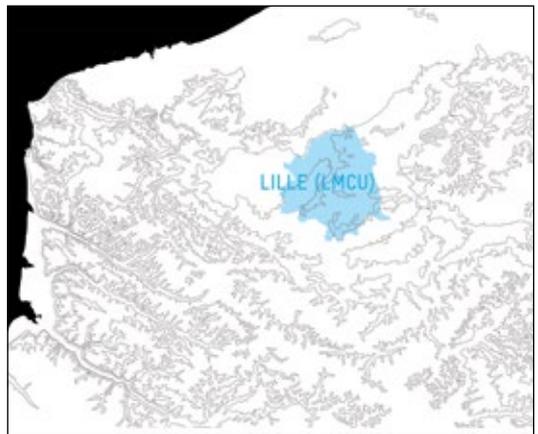
Mobilité à grande échelle



Transfrontièralité quotidienne



Zone métropolitaine Eurodelta

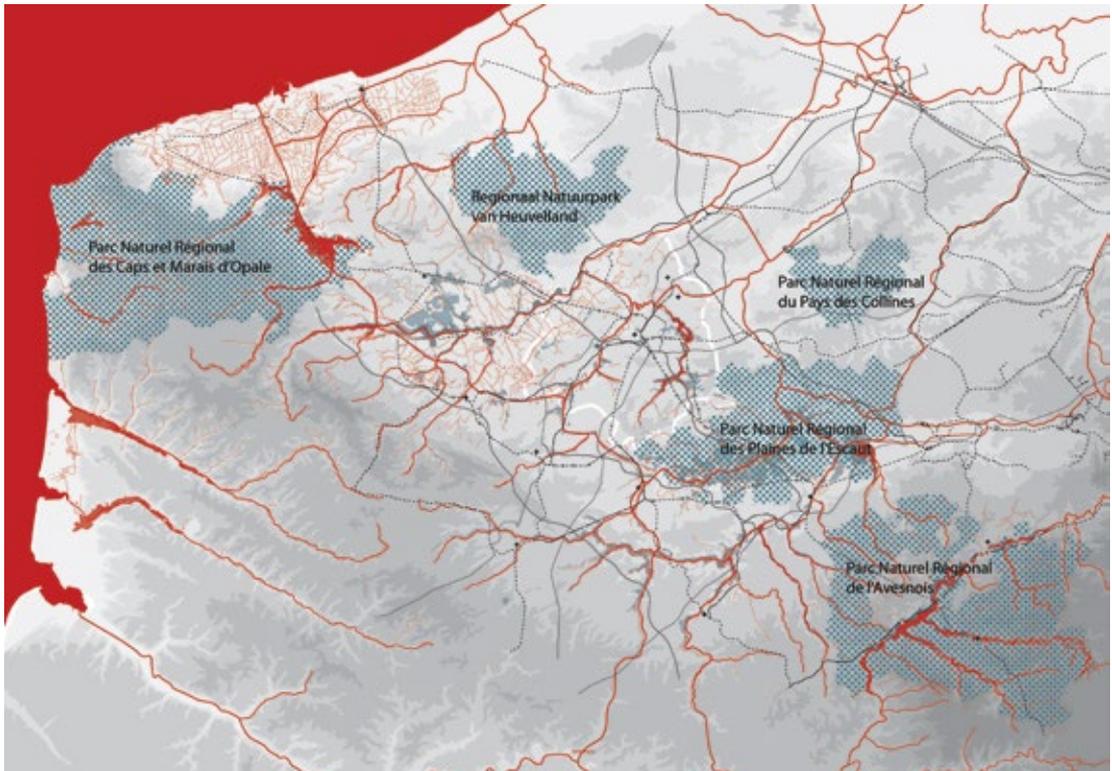


Paysage

1.3

Jouer avec les échelles La nécessité d'un autre positionnement

Le positionnement du territoire au cœur de l'Europe est un potentiel particulier à exploiter. Issue d'une conurbation, ses caractéristiques se rapprochent de celles de l'Europe du Nord et sont exceptionnelles à l'échelle française. La métropole se distingue notamment par l'imbrication des espaces denses et diffus et de leurs usages spécifiques qui peuvent être préservés à une échelle locale. Elle est dotée de deux atouts majeurs, la desserte TGV et le Canal Seine Nord, qui lui permettent d'occuper et d'envisager de renforcer une position stratégique.



Studio 011 Bernardo Secchi – Paola Viganò

VERS UNE STRUCTURE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Le paysage lillois à grande échelle est marqué par les vallées et l'espace de l'eau. Comment celui-ci contribue à structurer la partie ouest de la « métropole horizontale » ? Quels liens physiques et relations écologiques s'établissent avec les parcs régionaux et les réserves naturelles aussi bien français que belges en périphérie de la métropole Lilloise ? L'objectif est de faire émerger les logiques de territoire propres à cette métropole singulière, aussi bien en termes de grands infrastructures qu'en termes de paysage spécifique. En effet, ces réserves régionales sont autant de figures territoriales, participant à un système naturel, que des repères articulant un paysage spécifique dont la construction et le développement se sont basés sur les systèmes hydrographiques, rivières et canaux, et infrastructurels avec notamment le rail.

C'est pourquoi nous considérons ceux-là, l'eau et le fer comme le matériel de base d'une réflexion spécifique à Lille qui permettra de réfléchir sur son support à différentes échelles.

La métropole lilloise peut jouer un rôle de connexion entre des réservoirs de naturalité à l'échelle régionale et supra régionale et valoriser son appartenance à un réseau infrastructurel international. Son attractivité en sera renforcée et son cadre de vie amélioré.

Bien située au centre des principaux flux intra européens, la métropole bénéficie d'une excellente desserte. Le revers de cet atout, que beaucoup de territoires envient, est l'augmentation des trafics de transit et d'échanges. Le positionnement de Lille sur l'un des principaux corridors européens, en fait un point de passage obligé pour le trafic de marchandises généré par les grands ports hollandais et belges et les économies dynamiques du nord-ouest européen. Dans ce domaine, la desserte à grande vitesse de Lille, nœud du réseau européen, est un atout majeur que viendront renforcer encore l'extension des réseaux et le recours accru aux déplacements par le train.

AFFIRMER UN ANCRAGE TERRITORIAL FORT ET L'OUVERTURE DE LA MÉTROPOLE SUR SA RÉGION

La stratégie proposée cherche d'abord à construire une vision dans le temps long du devenir de la métropole lilloise. Cette vision cherche clairement à répondre aux grands défis auxquels doit répondre la métropole : défi écologique, défi social (les inégalités sont encore trop fortes dans le territoire), défi de l'attractivité dans le concert des métropoles millionnaires européennes, et enfin répondre au défi singulier lié à l'héritage industriel qu'est celui de passer territoire expert dans le recyclage urbain et métropolitain.

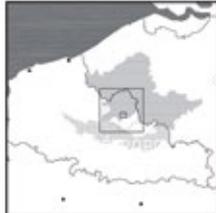
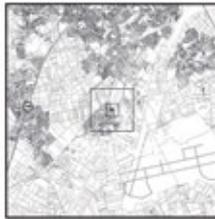
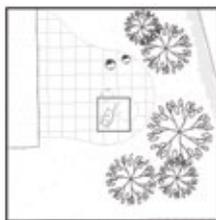
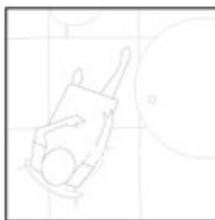
Le second visage de ce projet est l'ancrage à travers une vision plus large du territoire de la métropole dans l'Eurocore. Cette vision doit aboutir à la formation d'une « figure » macroscopique mobilisable qui peut orienter et stimuler l'apparition de projets métropolitains.

L'acte fondateur de la stratégie, ancrer la métropole dans son territoire large est donc double et s'inscrit comme horizon à long terme. Une stratégie double parce qu'elle doit à la fois traiter et trouver les outils pour consolider les liens sociaux politiques et économiques entre ces territoires,

et ainsi créer une condition partagée et solidaire. Une stratégie double parce qu'elle doit aussi pouvoir se spatialiser et orienter dès aujourd'hui le développement. A long terme parce qu'elle doit être capable d'évoluer et de se mettre à jour, selon les opportunités et potentialités qui viendraient à apparaître.

Elle se compose donc de deux types d'actions spatiales prospectives, indissociables et complémentaires l'une de l'autre touchant l'intégralité du territoire de la métropole. Le premier visage de cette double stratégie est une recherche à différentes échelles, des plus petites à celle du paysage. Il présente des situations ou territoires particuliers ou récurrents et permet de donner une première définition exhaustive du tissu métropolitain lillois, une matrice d'outils, mobilisables partout : la solidarité comme garant de l'ouverture du territoire.

Le second visage de cette stratégie, contenu partiellement dans le premier mais n'en constituant pas la synthèse, permet en utilisant les mêmes outils prospectifs, d'identifier des territoires particuliers, des opportunités ou des puissances. Des coïncidences territoriales permettant de dessiner une figure mobilisable à l'horizon 2030.



Les échelles de Lille

1.4

La « métropole horizontale » L'hybridation spatiale

Studio 011

Bernardo Secchi – Paola Viganò

LE MANIFESTE DE LA MÉTROPOLE HORIZONTALE

1—

Lille 2030 appartient à une « Métropole horizontale » aux limites incertaines et évolutives, indépendantes de toute frontière administrative, régionale et nationale et qui se définit à différentes échelles.

Le concept de « Métropole horizontale » est ici proposé comme un outil à la fois analytique, nécessaire pour reconnaître la spécificité de la région urbaine de laquelle Lille participe par rapport à d'autres aires métropolitaines dans le monde, et à la fois comme un outil de projet car il définit très clairement notre approche dans le cadre de la réflexion Lille 2030.

Le texte qui suit propose d'étendre à l'aire lilloise la réflexion sur la « Métropole horizontale » initiée avec Bruxelles 2040.

Une définition synthétique de « Métropole horizontale » est la suivante : une condition urbaine élargie, typologiquement variée et bien équipée ; structurée par l'eau et la topographie et par un réseau dense et maillé de transports collectifs ; articulée par une série de figures urbaines et territoriales (des centres anciens, des parcs, des forêts, de nouvelles centralités ...) qui en sont les repères.

Différente d'autres métropoles, la métropole horizontale n'est et ne sera pas homogène en son intérieur ; elle n'élimine pas les différences mais valorise au contraire les qualités des lieux et des parties, interrogeant leurs connivences et leurs complémentarités et dépassant les clivages.

2—

La « Métropole horizontale » s'appuie sur une couche épaisse d'infrastructures et de rationalisations successives qui ont donné au territoire une habitabilité élargie. Réfléchir sur une histoire longue de dispersion, sur ses mécanismes passés et actuels est la seule possibilité de comprendre une histoire aussi longue de partage équilibré du pouvoir entre les différentes villes et villages à l'intérieur et à côté de la zone urbaine plus dense. Seule une compréhension de ces mécanismes d'équilibre entre les pouvoirs locaux et des relations politiques et sociales dont ils sont l'expression pourra générer une construction territoriale innovante.

3—

La « Métropole horizontale » peut en effet être l'occasion de développer un modèle durable original, mais qui a besoin de clarifier et améliorer son fonctionnement, sa lisibilité et la qualité de son espace habitable.

Dans le passé, les systèmes des eaux (rivières, canaux ...) et du chemin de fer (train, tram vicinaux ...) ont joué un rôle fondamental dans la construction d'une ville diffuse. Ils nécessitent aujourd'hui d'être pensés à nouveau dans un contexte profondément différent qui pourra aussi évoluer rapidement dans un futur proche.

La « Métropole horizontale » peut développer des projets d'atténuation des émissions de CO2 et d'adaptation au changement climatique en explorant toute la gamme des modes de déplacement au-delà de la voiture (vers un scénario « no car »), se concentrant sur un projet de transports en commun.

Elle pourra aussi redonner plus d'espace à l'eau, en la plaçant au centre d'une réflexion sur la nature de l'espace public.

La « Métropole horizontale » devient aujourd'hui l'occasion de proposer un modèle de développement durable novateur qui prenne en charge la réduction de la consommation d'énergie et des émissions, le développement de la biodiversité, du confort individuel et collectif, la construction d'un espace habitable de haute qualité environnementale.

4—

Le système ferroviaire est en train d'évoluer et dans la direction d'un maillage toujours plus connecté qui pourra rendre toute la « Métropole horizontale » plus accessible.

Cette tendance doit être renforcée en concevant une trame qui rend toute la région hautement et également desservie. En même temps, les vallées, accessibles par transport en commun, pourront avoir un rôle important dans la construction d'un système territorial d'espaces publics, d'espaces équipés qui contribuent à révéler la structure spatiale de la métropole. Elles pourront aussi devenir un espace d'échange entre la partie dense de la métropole et la ville diffuse. Pour une fois, ce sera à la ville diffuse d'offrir, au cœur dense de la ville, des aménités, des services, des lieux de loisir ; ce qui signifie non pas une densification en terme de bâti autour des gares et le long des vallées, mais plutôt une intensification programmatique en terme d'espace équipé.

5—

La « Métropole horizontale » n'est pas un archipel d'espaces non bâtis qui séparent et spécialisent. La métropole horizontale est un territoire intégré où les espaces verts et cultivés sont le véritable connecteur qui percole et structure l'espace métropolitain. Des figures urbaines potentielles peuvent être reconnues, introduites et articulent son espace. Il ne s'agit pas seulement de centres villes, ou de nouvelles centralités liés au commerce. La « Métropole horizontale » possède aussi des richesses paysagères reconnues comme figures urbaines. Des terres cultivées, des morceaux de forêt, des zones humides,

des quais réutilisés ... sont autant d'occasions de pratiques pour les habitants de la « Métropole horizontale », et donc en cela des lieux d'urbanité potentielle.

La « Métropole horizontale » dispose d'espaces verts de grande qualité : les parcs en continuité entre son intérieur et la campagne, aux limites floues, nourrissant un contact souvent intime avec les zones urbanisées. Très peu de villes et de métropoles en Europe disposent de ce capital « naturel » et de ce rapport à la nature. Un rapport qui peut être amélioré par une attention plus forte à l'eau et à la biodiversité et qui peut améliorer la situation de la région pour autant que ces espaces soient considérés comme ceux qui fabriquent la structure spatiale de la métropole. Si, par le passé, la structure spatiale de la ville – avant - et de la métropole - par après - a été fabriquée par les enceintes, par le chemin de fer et par les infrastructures routières, dans la métropole contemporaine et durable la même structure doit être fabriquée par le réseau hydrographique et les espaces verts, par le rôle qu'ils jouent dans la constitution d'une séquence d'espaces publics en s'assurant que cette politique soit démocratique : les espaces verts créent souvent des situations de valeur. Politique des logements et politique des espaces verts doivent trouver une forte cohérence.

6-

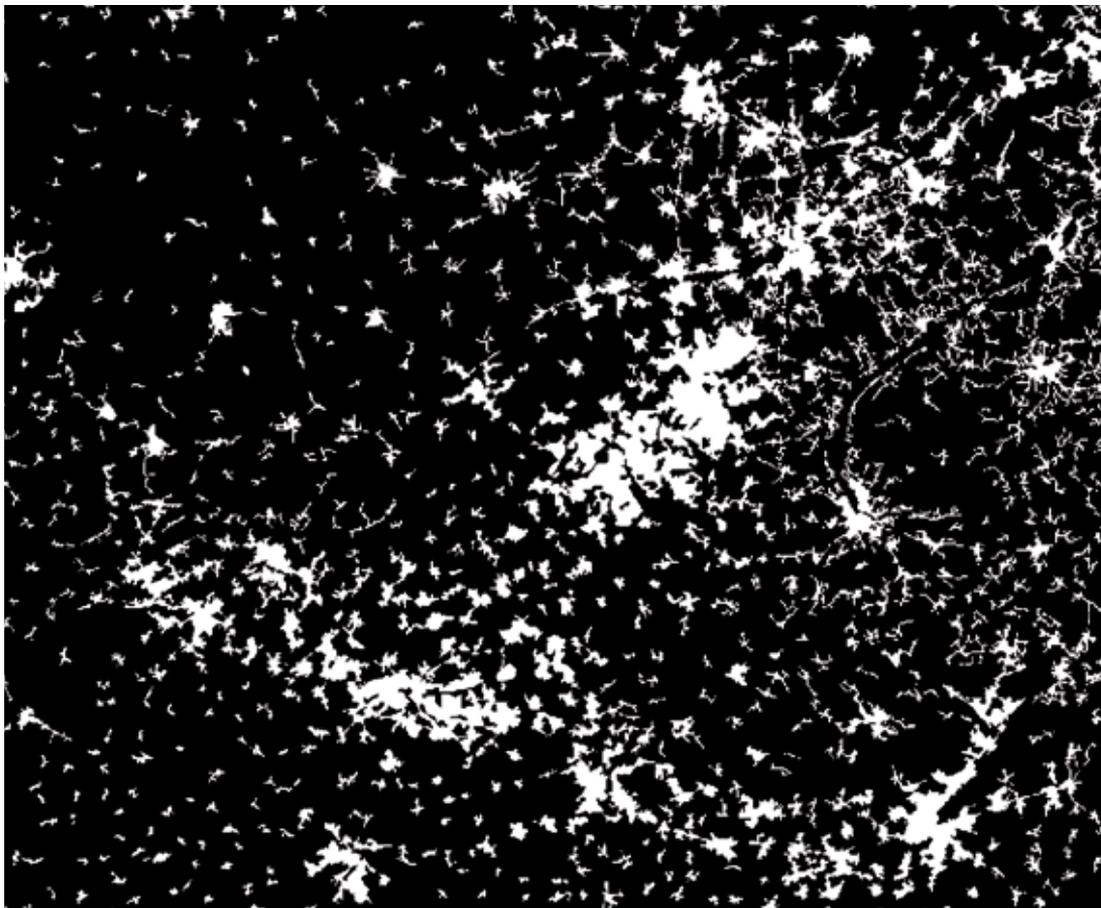
La « Métropole horizontale » est un espace d'écologies multiples. L'ambiance métropolitaine doit être imaginée comme un pont entre ces écologies, non en opposition, mais selon une logique de connexion et de nouvelles relations.

Le territoire de la « Métropole horizontale » concentre un maximum de biodiversité, c'est là que l'habitat a le plus grandi ; il concentre aussi un maximum de diversité sociale et c'est en son sein que des liens plus forts peuvent être recherchés entre dynamiques naturelles et formes différentes d'urbanité. Même les risques liés aux changements climatiques peuvent être utilisés comme catalyseurs conceptuels, techniques, sociaux et politiques pour un projet novateur.

La « Métropole horizontale » attend un projet écologique qui prenne en compte le risque d'inondation, la restauration de zone humide, la construction et restauration de biodiversité et la requalification des lieux de vie.

7-

Dans la « Métropole horizontale » il faut agir à l'échelle du détail pour améliorer le cadre de vie : la qualité de l'espace habitable à l'intérieur de la ville dense, par exemple, nécessite une amélioration radicale. Modifier l'image actuelle de la métropole demande des efforts non immenses, mais tout au moins constants dans le temps.



Lille

surface : 840 000 ha

périmètre : 12594 km

surface par pers. : 0,21 ha

lisière par pers. : 3,15 m

1.5

Construire Lille comme un territoire « 100% métropolitain + 100% délicat »

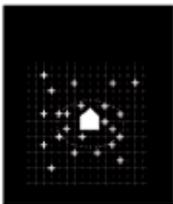
L'AUC Bas Smets

L'hypothèse serait que la métropole millionnaire (de plus d'un million d'habitants) serait à même d'additionner les qualités de la grande métropole et celles de la ville moyenne. Cette double appartenance, si elle s'avérait réelle, confère à la métropole millionnaire une condition intéressante à mobiliser et à faire émerger dans la définition de son projet métropolitain.

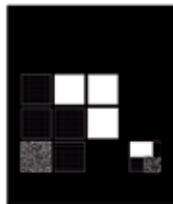
Nous avons lors d'un travail collectif sur la prospective lilloise proposé pour Lille Métropole cette expression : 100% Métropolitain + 100% délicat. Cette proposition qui pourrait faire office de projet politique exprime très clairement cette double appartenance à au moins deux échelles : une

échelle globale renvoyant à l'attractivité et une échelle domestique renvoyant à la solidarité. Peut-être est-ce cela la métropole intense.

Définir la métropole millionnaire comme une dialectique entre la grande métropole et la ville moyenne ne doit pas être considéré comme un choix tragique ou comme une tension insoluble, mais comme le lieu multivoque, polyphonique, de choix parallèles, quelquefois antagonistes mais complémentaires, qui ne vous laisse d'autres recours que celui de la recherche incessante d'une prospective du présent.



PLUS DE DENSITÉ
PLUS DE CONFORT



QUELLES ÉCHELLES
DE LA MIXITÉ ?
QUELLES RELATIONS DE
CETTE DIVERSITÉ ?



QUELLES INFLUENCES
METROPOLITAINES SUR
LES TYPOLOGIES
ET LES FORMES
URBAINES ?



QUELLES INFLUENCES
DE L'ACCESSIBILITÉ
SUR LE TISSU URBAIN ?
COMMENT SE TRADUISENT
CES ACCESSIBILITÉS ?



QUELLES FORMES D'INTEN-
SITÉ DANS LE
PAYSAGE IMMÉDIAT
MÉTROPOLITAIN ?



SUR UN TERRITOIRE
DE PRODUCTIVITÉ
QUELLE DIGESTION
DE CET HÉRITAGE ?



QUEL MODE DE PRODUC-
TION DE LA VILLE ?
QUEL TYPE D'HABITAT
POUR LES NOUVEAUX
QUARTIERS ?

Situations habitantes



Stockholm



Sofia



Glasgow



Prague



Helsinki



zurich



dublin



Amsterdam



Cologne



Rotterdam



Nice Cannes



Antvers



Newcastle



Tessaloniki



Bordeaux



liverpool



Valencia



cracovie



lodz



Riga



Belgrad



copenhagen



Oslo



Palermo



Toulouse



lille

NON PLAN LILLE MÉTROPOLE HYBRIDE

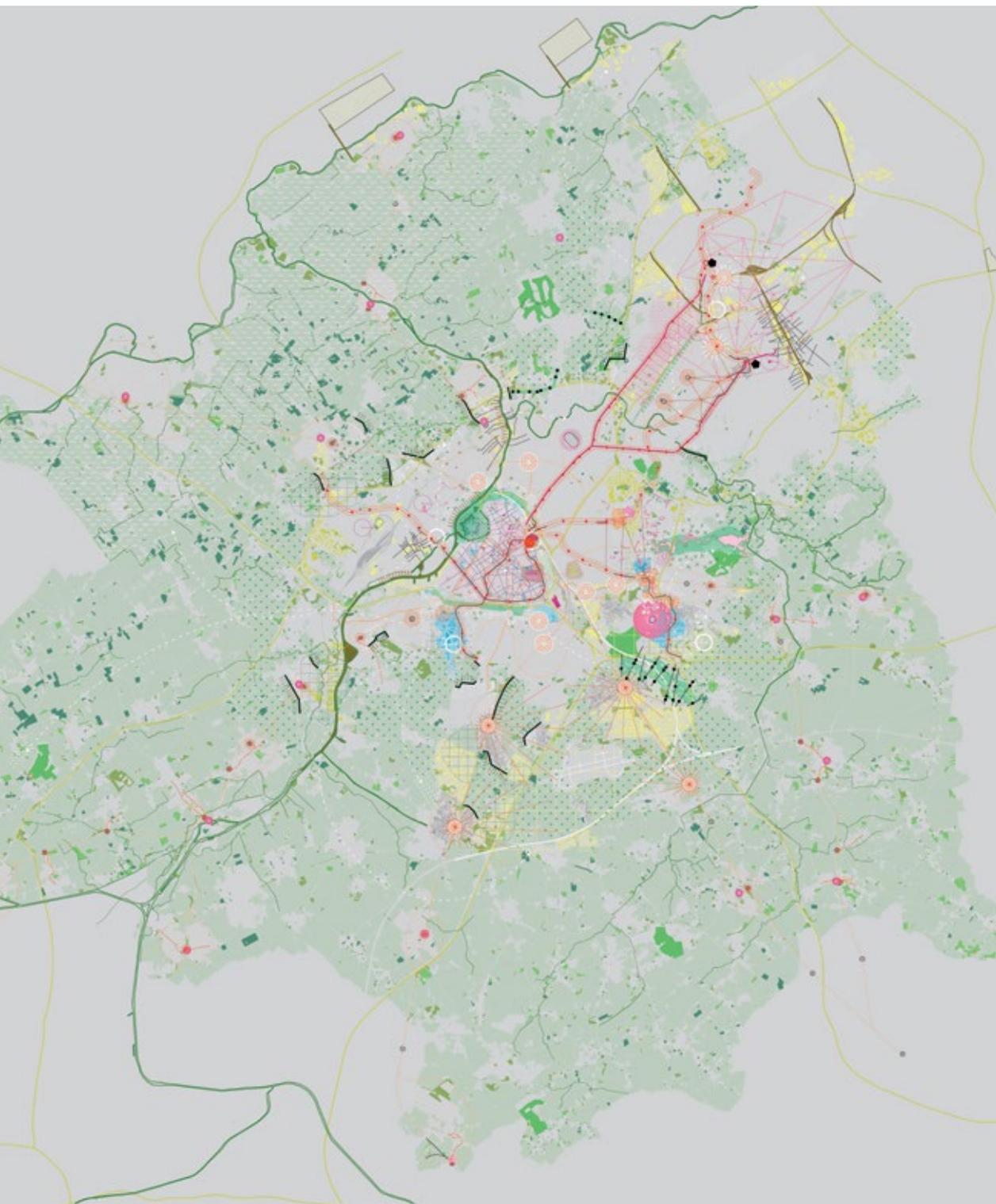
NON PLAN parce que ce que nous proposons n'est pas un plan pour la métropole lilloise à l'horizon 2030 mais un processus de fabrication métropolitaine, qui serait à la charnière de la planification (au sens du SCoT) et de l'urbanisme de projets. Une nouvelle forme d'alliance entre le « top down » et le « bottom up.»

Une méthode de fabrique métropolitaine qui impose une gouvernance du projet métropolitain à multiples échelles concomitantes et dans des temporalités graduées

(le temps long, des temps court, le temps réel). Ce n'est qu'à cette condition que nous pourrions mettre l'ensemble de la métropole en mouvement et décliner des intensités urbaines selon les caractéristiques territoriales.

Hybride, parce que nous pensons que l'héritage singulier de ce territoire, héritage industriel où l'usine était localisée dans le cœur de la ville, au centre du quartier, en prise avec l'espace domestique, préfigure une métropole atypique qui fait de l'hybridité sa marque de fabrique. Hybridité au sens de mixité, au sens de diversité, au sens de la mutualisation, au sens de l'altérité, au sens de l'intensité, au sens de la co-production, au sens de l'augmenté, etc.





1.6

La métropole ex-centrique La ville mosaïque

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne

UN PROJET D'ENSEMBLE EN CALQUES STRATÉGIQUES

Notre réponse à la question de la consultation est un projet d'ensemble, à l'échelle du territoire, pour améliorer l'entière-été de celui-ci. Plutôt que de répondre par fragments et passer à côté de potentiels de modernisation et de progrès à grande échelle et pour le plus grand nombre, nous faisons l'exercice d'un projet totalisant sur les 88 000 ha de Lille Métropole. C'est la tentative de créer un système à fabriquer des possibles.

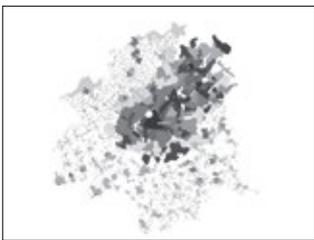
Le point de départ est complexe. Le diagnostic du SCoT est riche, 168 pages, 6 axes et 41 objectifs.

Pour en structurer notre relecture nous travaillons par calques, une méthode facile. Les 6 calques thématiques de projet que nous proposons répondent à chaque fois aux différents points du SCoT.

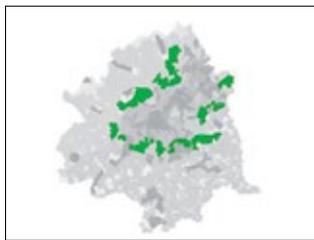
Chaque calque répond à un ensemble d'enjeux et d'ambitions transversales et permet de simplifier les thèmes concernés pour en distiller un projet et une stratégie. Ces stratégies touchent à de nombreux domaines (économie, écologie, social etc.) et sont traduites en propositions spatiales.

Dans le concours des grandes métropoles européennes pour favoriser l'implantation des entreprises et des populations les plus qualifiées, Lille doit inventer une offre différente et complémentaire. Il ne s'agit pas d'être un petit Londres ou un petit Paris, mais de créer un modèle métropolitain hybride et nouveau.

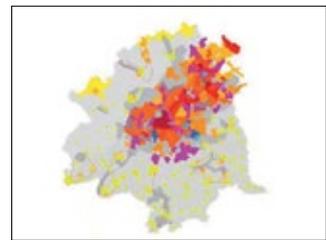
Le projet propose de transformer l'existant, d'intensifier, de redévelopper, de détruire, de renforcer, de corriger. Il s'agit d'inverser l'actuelle mutation centralisante, de recomposer l'agglomération existante pour tendre vers une métropole excentrique.



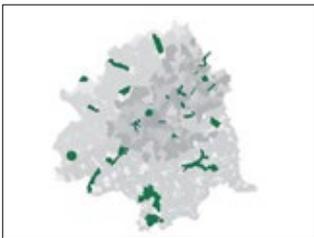
1— Émancipation de la périphérie



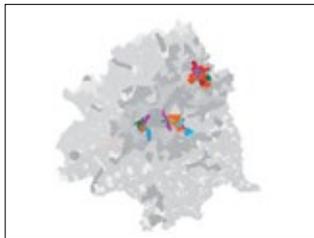
2— Hémicycles



3— Réseaux vs urbanisations



4— Grands vides



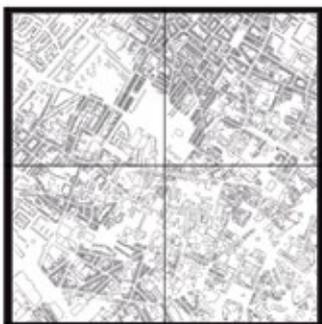
5— Cluster



6— Épine dorsale

3 conditions distinctes pour des réponses sur mesure

①



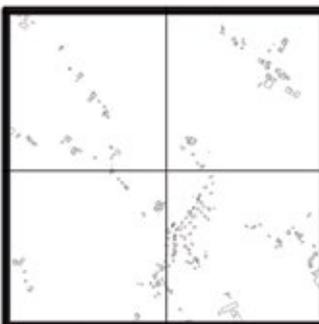
ZONE 1 : LA VILLE MOSAÏQUE

②

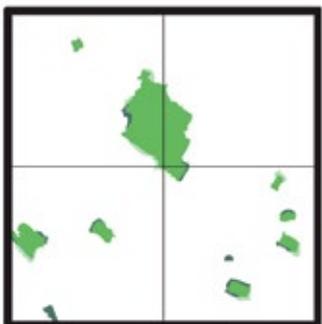


ZONE 2 : LE TERRITOIRE D'ARCHIPELS

③



ZONE 3 : LE SPRAWL ET LES VILLES DE LA PLAINE DE LYS



ZONE 1 : CENTRE URBAIN



ZONE 2 : SUD AGRICOLE ET FORESTIER

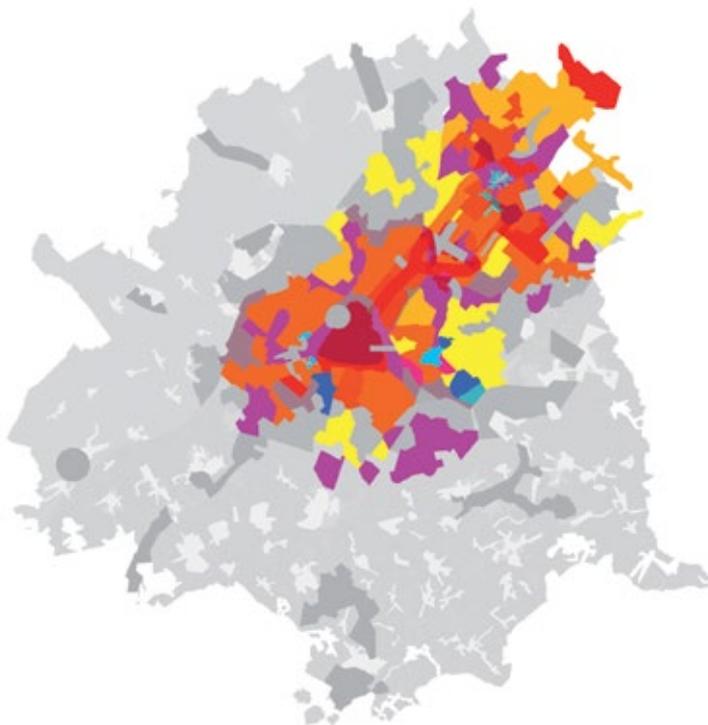


ZONE 3 : NORD AGRICOLE DE LA PLAINE DE LYS

INTENSIFIER LA VILLE MOSAÏQUE

La ville mosaïque est composée de fragments identifiables. Nous les définissons à partir de plusieurs critères, tels les typologies urbaines, les densités, la programmation ou la quantité d'espaces verts. Ce choix de représentation est un outil de travail dynamique, une représentation qui

permet de figurer nos propositions d'actions sur la ville existante. Les différents projets conduisent à définir de nouveaux fragments, modifier les contours de ceux qui existent ou à en changer la valeur et les propriétés. Les contrastes forts entre des fragments de ville voisins est une des caractéristiques de l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing.

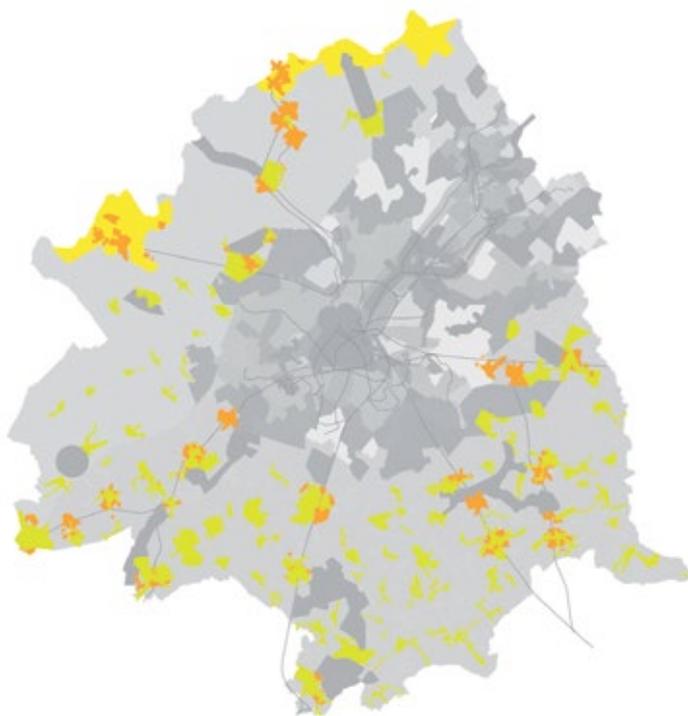


HIÉRARCHISER LES TERRITOIRES DES ARCHIPELS ET DU SPRAWL AUTOUR D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET NATURELLES

Des archipels urbains hiérarchisés sont structurés autour de « villages-hub » que sont les DIVAT, ainsi qu'autour d'éléments naturels amplifiés et agrémentés d'équi-

pements pour usages de loisirs et de tourisme. Les villages-hub accueillent des équipements publics à proximité immédiate de la gare et / ou d'un parking relais.

L'objectif est d'intensifier les villages existants autour des réseaux de transports en commun et non pas le long des routes. À partir de l'existant, des réseaux TC, des infrastructures de loisirs et de tourisme s'installent afin d'obtenir des lieux de destination et d'usages complémentaires à ceux de la ville mosaïque.



1.7

Recyclage

Le recyclage urbain, est pour toutes les équipes un thème stratégique majeur. Le constat est fait par toutes de la « grande expertise » du territoire dans le recyclage de friches industrielles. « Depuis plus de 30 ans, les villes s’efforcent de gommer ces stigmates du passé, d’innombrables bâtisses industrielles ont malheureusement été détruites, mais les plus emblématiques ont été reconverties, avec un impact médiatique fort. » Malgré un immense effort, « on compte encore aujourd’hui dans la métropole, 160 sites de friches industrielles, totalisant 400 ha (40 % de la région Nord-Pas-de-Calais qui, elle-même compte la moitié des friches de France), celles-ci sont le plus souvent situées le plus souvent en bord d’eau, ou de voie ferrée. Roubaix en concentre la plus grande partie, avec Tourcoing et Wattrelos. Aux friches « historiques », issues de l’industrie textile, s’ajoute un cortège continu de délocalisations d’entreprises, laissant de nouveaux sites vacants.

Friches d'aujourd'hui et de demain - reportage photographique



tissu ouvrier à Tourcoing



friche industrielle le long de l'eau



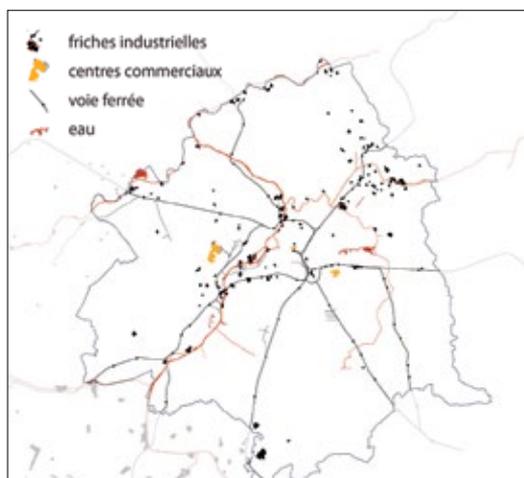
les grandes surfaces vieillissantes



le pavillonnaire rattaché aux infrastructures routières



Studio 011 Bernardo Secchi – Paola Viganò



Recyclage

LA NOTION DE « CYCLE DE VIE »

Nous avons développé deux stratégies complémentaires comme réels outils de projet de transformation du territoire : les stratégies de percolation¹ et d'hybridation².

La stratégie d'hybridation - et non d'homogénéisation - entre la ville dense et la ville diffuse, a pour ambition de doter la ville compacte des qualités de la ville diffuse et inversement.

Il s'agit donc de trouver une nouvelle articulation entre ces deux espaces.

La stratégie de la percolation quant à elle se développe à partir du constat que le processus d'hybridation est en cours et recherché des deux côtés. Il nous a semblé intéressant d'identifier les lieux où ces percolations sont présentes, dans l'idée d'utiliser cette stratégie pour articuler et valoriser les différentes formes territoriales.

Les deux stratégies d'hybridation et de percolation proposées s'appuient sur la grande potentialité de recyclage qui existe dans l'aire métropolitaine lilloise.

Comment accélérer ou mettre à profit ce (trop) long processus de régénération urbaine ?

Que peuvent apporter ces espaces à la ville, y compris pendant leur nécessairement lente reconversion ?

Recycler une grande partie de la métropole. Ce qui ne signifie pas uniquement recycler les zones industrielles désaffectées. Le recyclage, qui sera un des thèmes principaux des décennies à venir, implique bien plus que raser et bâtir à nouveau sur un même site. Il s'agit plutôt d'utiliser les mêmes matériaux afin de les intégrer dans un nouveau cycle de vie. Ce qui impose plus globalement une réflexion sur le cycle de vie de la ville et du territoire.

Recycler ces zones ne veut pas toujours dire raser et bâtir à nouveau la zone désaffectée. Ceci impliquerait un énorme gaspillage d'énergie grise.

Recycler est une opération complexe par laquelle les anciens matériaux peuvent acquérir une vie nouvelle.

Un potentiel exceptionnel de friches au sein du tissu urbain, potentiel foncier, sera le lieu des projets et justifie la priorité du recyclage alors qu'une politique globale de qualité et d'homogénéité des espaces publics s'impose.

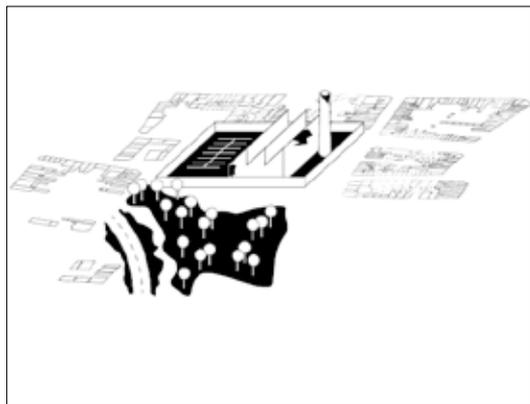
¹ La percolation est un processus physique critique qui décrit une transition d'un état vers un autre

² Le processus de combinaison de différentes variétés ou espèces d'organisme, afin de créer un hybride

**X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne**

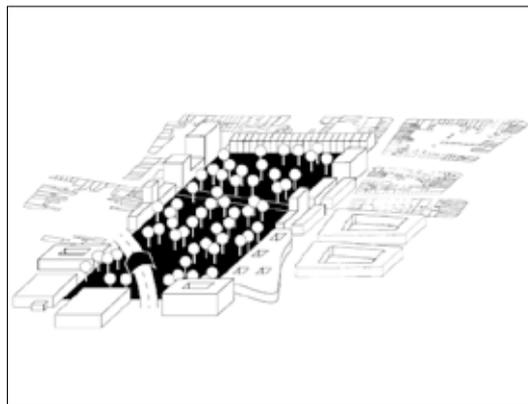
LES « GRANDS VIDES EN MILIEU URBAIN »

Sur le territoire de Lille Métropole de grands lieux publics peuvent être créés à partir de situations différentes : des friches existantes, des friches de demain comme certaines zones commerciales, des espaces et délaissés naturels ou des tissus urbains existants qui peuvent être dé-densifiés. Ces lieux deviennent alors des laboratoires de nouvelles urbanités créant des contextes attractifs pour les urbanisations qui les accompagnent.



Constituer des vides - en milieu urbain

Lille Métropole, City of Endless Renewal ? Un climax permanent ? En maintenant constamment des vides comme ingrédients nécessaires à la ville mosaïque, Lille Métropole devient une machine perpétuelle à potentiels. En réalisant ses fantasmes successifs la ville tend constamment vers de nouveaux projets de société, le but partagé est la transition d'une modernité à la suivante.



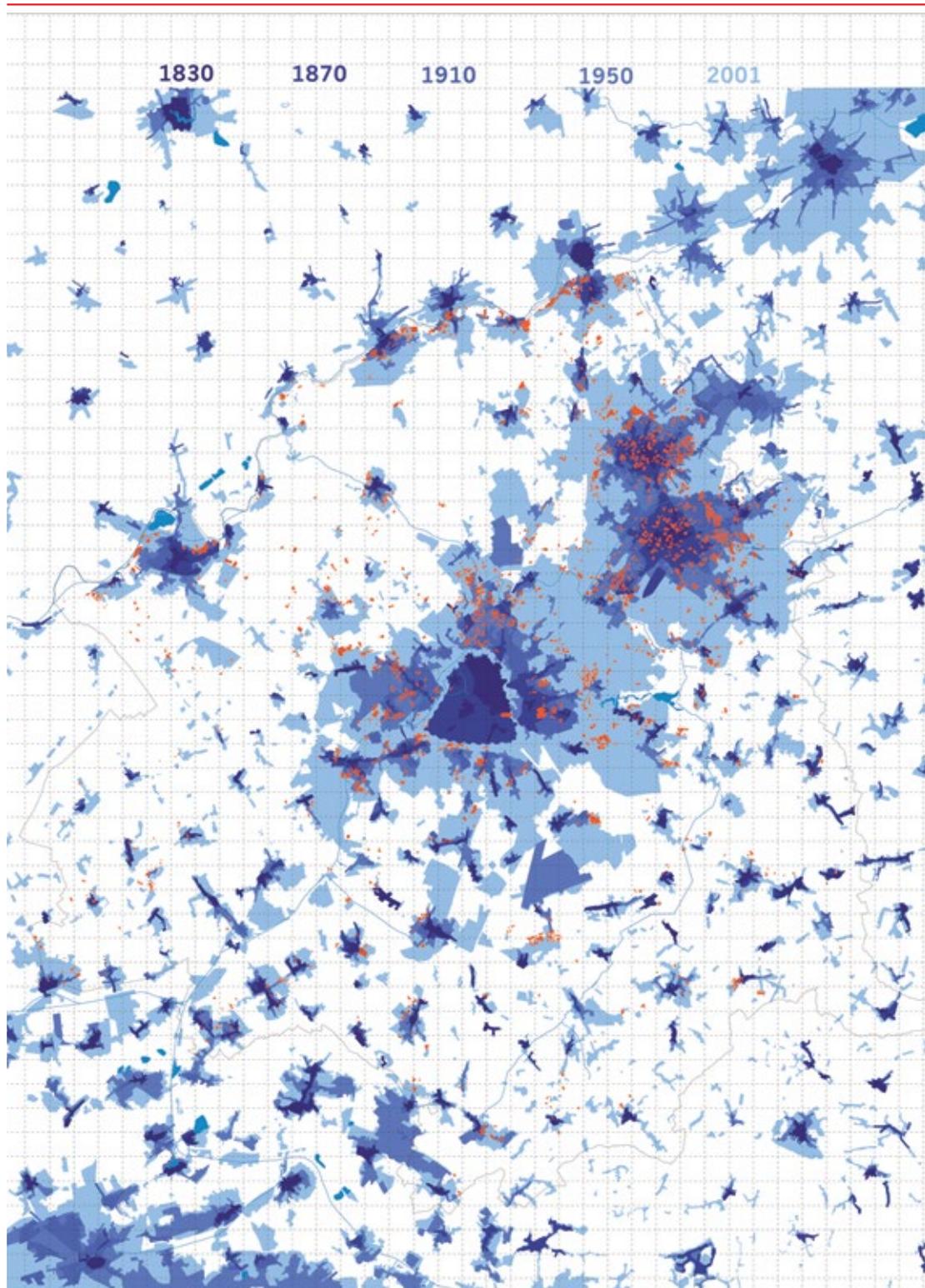
L'AUC Bas Smets

« MAXIMUM RECYCLAGE » UNE SPÉCIFICITÉ DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

Le territoire de Lille Métropole est confronté de par son riche passé industriel à la gestion des nombreuses friches industrielles, et ceci sur l'ensemble de l'agglomération. Cet héritage, qui pose problème en termes de pollution et de coût de gestion et sécurisation des friches, est aussi une grande opportunité pour la métropole lilloise. En effet les friches représentent non seulement de vastes surfaces potentiellement disponibles mais aussi un important volume de bâtiments existants. Ceux-ci, quand ils ne sont

pas classés comme patrimoine historique, ont un intérêt de par leur typologie, leur volumétrie et par la manière dont ils se trouvent en rapport entre eux et avec les autres substances de la ville.

L'enjeu est de pouvoir fabriquer des paysages urbains singuliers, voir exceptionnels, à partir de ce qui est déjà là et d'éviter de faire table rase en essayant d'effacer les contraintes imposée par les structures existantes. Un terrain nu, s'il permet plus de souplesse dans son aménagement, est en même temps spolié de son potentiel intrinsèque et de sa capacité à développer de l'innovation et de l'« extraordinaire ».



Inventaires des « friches » en rouge (typologies industrielles hors des zones d'activités) superposé à l'évolution du bâti de 1830 à 2001



02.

LE CADRE DE VIE

La condition première de l'attractivité

2.1—

UNE RECONQUÊTE DE L'ATTRACTIVITÉ

Studio 011 - Bernardo Secchi-Paola Viganò

2.2—

ATTRACTIVITÉ = CADRE DE VIE + OPPORTUNITÉS

Xaveer De Geyter - Floris Alkemade - Michel Desvigne

2.3—

GRANDS PROJETS, LA QUALITÉ DE VIE ET LA SOLIDARITÉ

2.4—

LILLE MÉTROPOLE « KULTUR »

L'AUC - Bas Smets

La qualité du cadre de vie est présentée par les équipes comme la condition première à l'attractivité, objectif majeur du territoire. Elles partagent l'idée que l'amélioration du cadre de vie doit s'étendre sur l'ensemble du territoire. Pour deux des équipes, modifier l'image actuelle de la métropole demande des « efforts non immenses », mais « constants dans le temps ». Celles-ci prônent une action « à l'échelle du détail » et « facile » à mettre en place. Que ce soit au travers de l'imaginaire urbain, de la culture, des espaces naturels ou des grands projets, les trois équipes pensent que le territoire est propice au développement « de nouveaux modes de vivre la ville » et de « conditions qualitatives alternatives ».

2.1

Une reconquête de l'attractivité : visibilité et valorisation

Studio 011

Bernardo Secchi – Paola Viganò

L'aire métropolitaine de Lille-Roubaix-Tourcoing, comme toutes les villes qui ont un passé fortement marqué par l'industrie, est l'une des moins attractives de France. Il est donc nécessaire de s'interroger sur le pourquoi. Les crises qui depuis longtemps ont affecté cette ville et son importante aire industrielle ne sont pas suffisantes pour expliquer ce manque d'attractivité, et surtout elles ne nous aident pas à trouver une politique qui change la tendance. Le problème de cette métropole, est donc de savoir comment développer son attractivité.

Nous partons de l'objectif central de reconquête de l'attractivité comme nécessité pour prolonger et amplifier le renouveau de la métropole. Cette ambition implique selon nous, l'impératif de s'appuyer sur les spécificités et les singularités positives qui forment le cadre de toute prospective crédible.

Lille est une métropole qui a beaucoup investi ces dernières années, dans la construction d'un nouvel imaginaire urbain, capable de contrebalancer celui de la ville industrielle, ou de la région pauvre et en déclin.

Dans l'imaginaire collectif la métropole lilloise est à la fois : Une ville conviviale et communicante, où la culture occupe une place importante, y compris la culture populaire : Lille 2004, braderie, Saint-Sauveur, Roubaix accordéon - les mille et une nuits, braderie de l'art, danses de rue ...

Une ville de références et d'images, qui s'offre une part de rêve : Tourcoing les bains, Lille plage ...

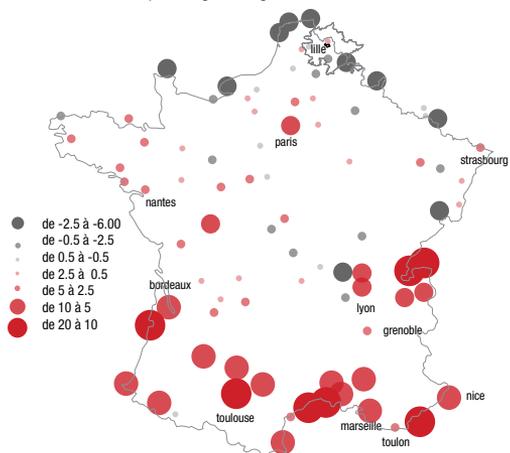
Une ville audacieuse (Euralille), une ville étudiante, une ville créative (Le CETI) ...

L'image de la ville concerne les politiques urbaines et du tourisme. Les stratégies de marketing la modifient et se l'approprient : le vieux-Lille en cartes postales, la Citadelle et son parc, le Grand boulevard, la Deûle réhabilitée et la remise en navigation canal de Roubaix ...

Une ville de maisons et des formes d'habitat associées : de la courée au loft, mini house - maxi house. La ville-campagne, mais sans « vraie » nature à proximité. A l'intérieur, le V'Lille et les TC ... Autour, les axes saturés.

Le paysage industriel, la culture du monde ouvrier, le souvenir proche d'une ville laborieuse et solidaire, un creuset de l'économie sociale et solidaire. La pauvreté et le chômage. Le paysage urbain nous restitue toutes ces images.

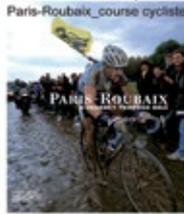
Au regard de l'objectif central de regain d'attractivité de la métropole qui répond à un double besoin : visibilité plus claire de son organisation, de ses centralités et de sa vitalité en interne, mais également nécessitant la valorisation de ses points forts et de son image moderne, de son ambiance particulière à l'extérieur, la recherche de « figures métropolitaines » complétées par les « pôles d'excellence » nous a semblé être un passage obligé.



Les 100 plus grandes agglomérations françaises selon leur classe d'attractivité résidentielle



l'«imaginaire collectif» et les stratégies de marketing (ou vie socioculturelle)



l'«imaginaire collectif» et les politiques urbaines



une ville de maisons



une ville-campagne



une ville postindustrielle



une ville en brique



une ville fragmentée



une ville fermée



2.2

Attractivité = cadre de vie + opportunités

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne



Lille métropole un système plus ouvert



Le positionnement de Lille que nous proposons par rapport aux autres métropoles européennes repose sur les caractéristiques suivantes :

Aussi bien à l'échelle de l'individu qu'à celle d'une entreprise, Lille peut redevenir une métropole de pionniers économiques et sociétaux. Plus changeante que figée et plus spartiate que confortable. Une métropole où il est plus facile qu'ailleurs de s'installer et d'en être acteur. Lille doit devenir une terre d'accueil pour les initiatives difficiles à réaliser ailleurs. Il s'agit là d'amplifier des dynamiques déjà à l'œuvre dans cette métropole. Comme Braudel citant Descartes en visite à Amsterdam, Lille doit devenir « un inventaire des possibles. »

Pour que la métropole soit facile à habiter il faut optimiser l'usage des transports publics vers le travail et augmenter le nombre et la qualité des espaces naturels.

Pour les entreprises il s'agit d'améliorer l'accessibilité vers l'extérieur de l'agglomération, de créer du foncier facilement accessible au sein de l'agglomération, de rapprocher les universités, les services et le tertiaire.

L'attractivité au plan résidentiel est une question de cadre de vie. Nous imaginons l'agglomération de Lille comme une « ville facile ». Le terme « facile » possède une certaine ambivalence. Provocateur d'un côté mais doté de plusieurs sens.

Facile pour les usagers. Un projet de cette ampleur sur un territoire si vaste nécessite un degré d'abstraction. Une partie de la complexité, des difficultés de la réalité doit inévitablement être simplifiée, généralisée. Chacun doit trouver une place de qualité dans cette métropole inclusive. Facile à comprendre.

Facile à mettre en place. La situation économique de l'agglomération nous fait privilégier les pistes pragmatiques qui partent de l'existant et qui permettent de répondre à plusieurs problématiques d'un coup permettant des économies de moyens.

La condition spécifique de la conurbation Lilloise est propice à la stimulation de nouveaux modes de vivre la ville, de trouver les conditions qualitatives alternatives. Le cadre géographico-urbain est un des grands critères d'attractivité. Lille n'a ni la mer, ni le soleil, ni les montagnes. Il faut inventer un territoire. Notre stratégie est un projet d'embellissement à l'échelle territoriale. Nous proposons de penser le territoire comme un projet de grands lieux publics et paysagers à construire et d'appréhender l'environnement naturel comme un artifice à inventer. Plus qu'un projet d'embellissement, un acte social.

2.3

Grands projets, la qualité de vie et la solidarité

Studio 011
Bernardo Secchi – Paola Viganò

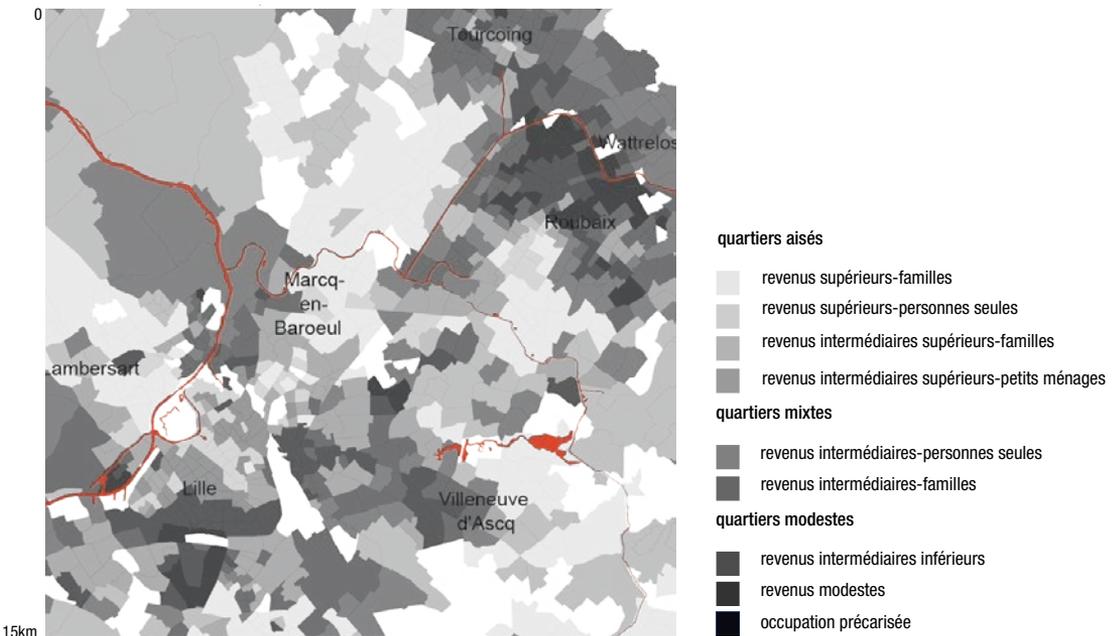
L'ATTRACTIVITÉ DES GRANDS PROJETS, LA QUALITÉ DE VIE ET LA SOLIDARITÉ

Il nous semble nécessaire d'inventer de nouveaux processus de production de la ville : plus souple en termes de moyens, mais plus exigeants en termes d'objectifs qualitatifs.

Partant d'un tissu urbain moins serré qu'ailleurs, le risque de « dilution urbaine » qui va à l'encontre de l'objectif de « compacité », est plus net à Lille, du fait du poids de l'his-

toire, de la trame urbaine qui en a résulté et du rapport aux transferts sociaux. La structure de gouvernance de la communauté elle-même contribue aussi à la dispersion des moyens et à la focalisation sur le périurbain quand la vraie difficulté demeure le noyau de pauvreté du centre historiquement industriel et ouvrier.

Nous avançons l'hypothèse que peut-être il faut accompagner ces grands projets (plus sélectionnés et ciblés) d'une politique d'amélioration générale du cadre de vie, basé sur les potentiels existants. L'analyse faite sur la base d'un



Cadre de vie : les riches et les pauvres

roubaix renouvellement



tourcoing renouvellement



le VAL



le Grand Boulevard



une ville anonyme (espace public)



une ville privée



état des lieux de la situation actuelle et des efforts faits afin d'atténuer les disparités socio-économiques montre que l'ensemble de ces interventions s'apparente d'avantage à une stratégie de la dispersion (des efforts, de l'argent et des projets) qui n'a pas permis de changer radicalement l'imaginaire de certaines parties du territoire, comme c'est par exemple le cas à Roubaix.

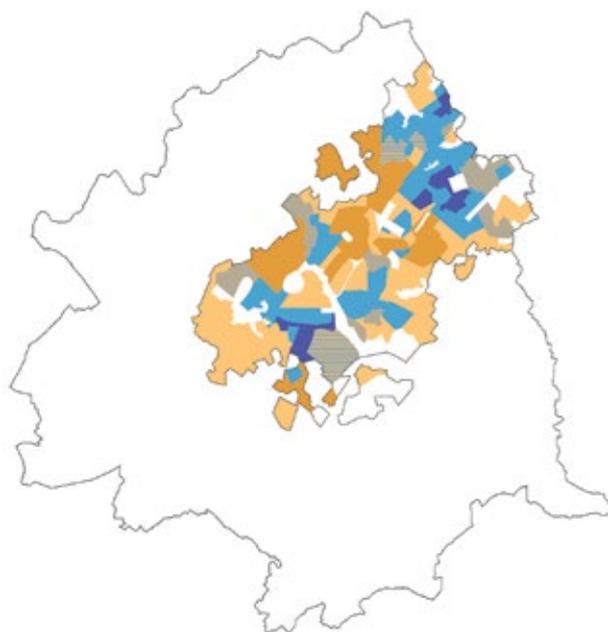
Dans la « métropole horizontale », il faut agir à l'échelle du détail pour améliorer le cadre de vie : la qualité de l'espace habitable à l'intérieur de la ville dense, par exemple, nécessite une amélioration radicale. Modifier l'image actuelle de la métropole demande des efforts non immenses, mais tout au moins constants dans le temps.

**X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne**

« PROXIMITÉ DE LA NATURE ET BONHEUR »

La superposition de la carte des espaces naturels avec celle des difficultés sociales, montre que les territoires les plus pauvres sont aussi ceux les plus éloignés des espaces paysagers. Les statistiques montrent une corrélation entre proximité de la nature et bonheur. Une certaine logique « néo-hygiéniste » peut-être un vecteur de progrès social et de requalification de certaines zones en difficulté.

Les tissus urbains existants de la métropole centrale ont pour potentiels la grande diversité des types d'habitat et leurs densités variables. La diversité permet la simultanéité de nombreuses façons d'habiter et une grande adaptabilité dans le temps. La faible densité actuelle facilite la mutabilité et permet à la ville de se renouveler facilement. Le manque d'espaces naturels et leur faible qualité est un handicap pour la métropole, leur accessibilité, leur multiplication et leur amélioration est un enjeu essentiel.



PROFILS SOCIAUX

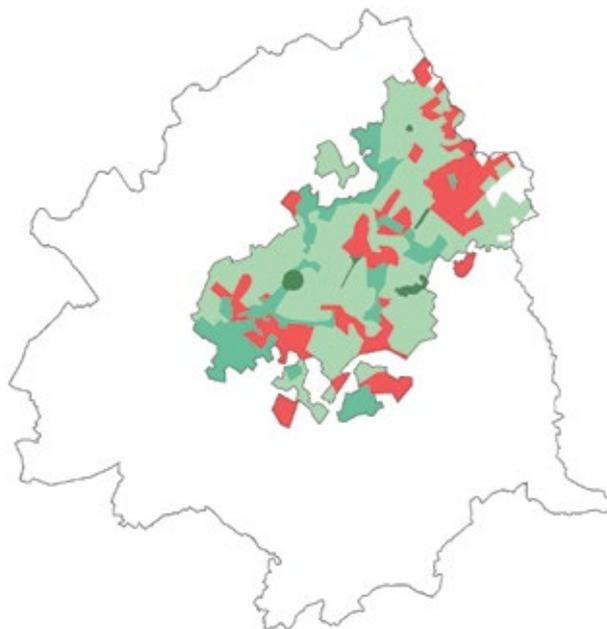
Notre hypothèse de projet est de travailler en connaissance de cause et de considérer ces caractéristiques de contraste et d'inégalité de l'agglomération comme une situation de départ. Cependant d'autres études montrent que la participation d'individus de milieux défavorisés à des pratiques sociales au sein de milieux favorisés diminue considérablement des mécanismes de reproductions sociales pathologiques. La pratique de la mixité sociale génère des situations « d'ascenseurs sociaux ».

C'est pourquoi nous chercherons à proposer une caractérisation des fragments de la mosaïque à deux niveaux, selon deux logiques complémentaires :

- une intensification des caractéristiques homogénéisantes au sein de certains fragments pour diminuer les inégalités relatives de l'environnement direct.

- Une mutation de certains fragments en espaces de contact, afin qu'ils deviennent des interfaces d'échanges actifs entre les fragments avoisinants.

C'est au sein de la mosaïque que doivent être intégrées les grandes masses de logements à construire d'ici 2030. Notre objectif est que l'espace urbain soit une interface d'échanges actifs plutôt qu'un théâtre de frustrations passive.

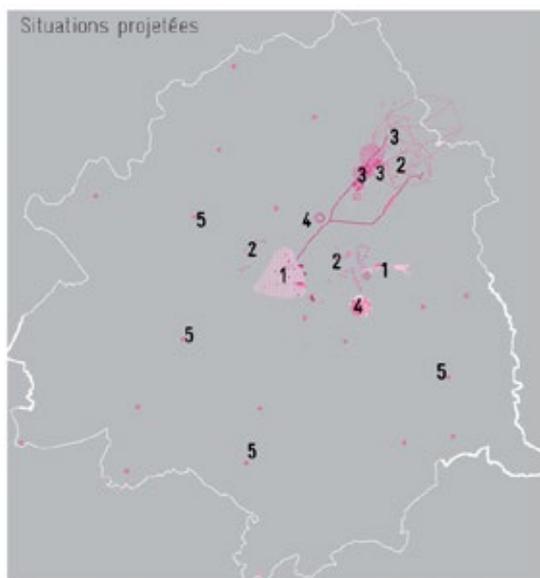
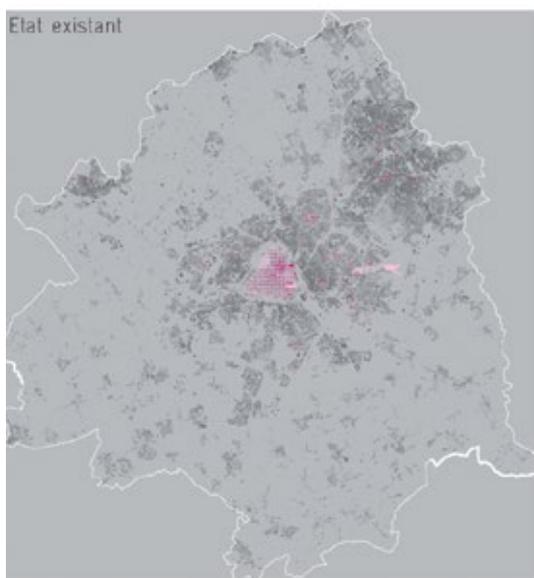


ESPACES VERTS

2.4

Lille métropole « kultur »

L'AUC Bas Smets



SITUATIONS PROJETÉES :
permettent de donner une définition de l'action "métropole KULTUR" et d'en préciser la spécificité sur le territoire de l'arrondissement

1. Atouts Culturels Métropolitains et Multiples
2. Commodités publiques
3. White Chapel process
4. Urbanité instantanée
5. Epicerie Métropolitaines

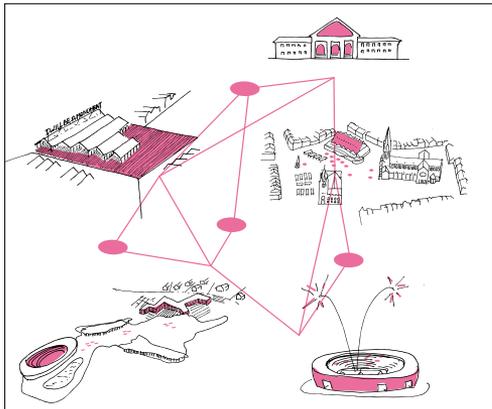
Lille et son agglomération ont déjà beaucoup investi sur leur condition culturelle. Il apparaît aujourd'hui un patrimoine riche et multiple sur l'ensemble de l'arrondissement de Lille.

Depuis 2004, la métropole lilloise a misé sur le levier culturel pour renforcer son attractivité, mais aussi pour renforcer le vivre ensemble. Il est proposé de :

- poursuivre et intensifier la politique culturelle de la métropole,

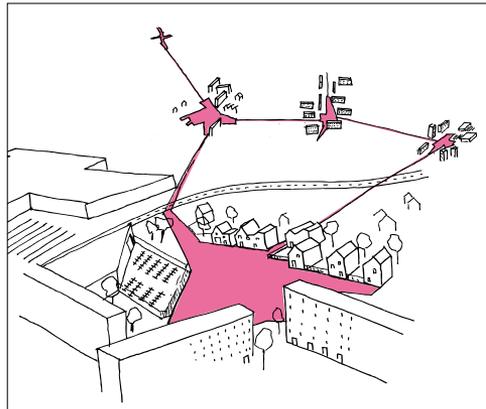
- mobiliser les espaces publics comme des médiateurs de l'action culturelle,
- utiliser la culture comme outil de transformation des quartiers en difficulté,
- diffuser localement la puissance des grands équipements culturels métropolitains,
- diffuser l'action culturelle dans toute la périphérie en s'appuyant sur les infrastructures de transport en commun.

La stratégie est déclinée autour de 5 axes :



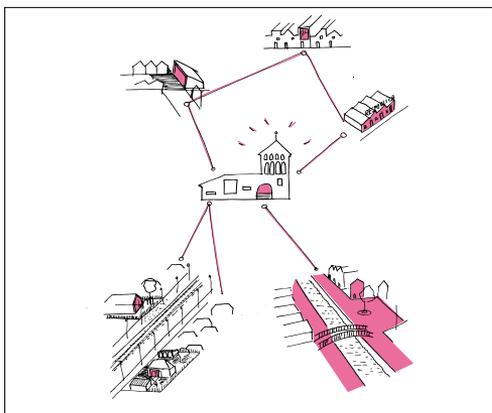
1. Atouts Culturels Métropolitains et Multiples

Prolongement et intensification de l'effort culturel métropolitain lillois.



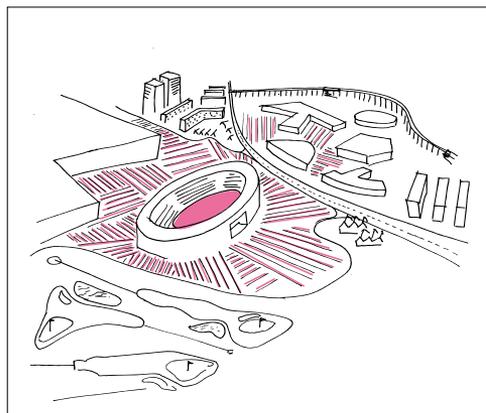
2. Commodités publiques

Mise en place d'un réseau d'espaces publics forts et identitaires en réinvestissant les espaces délaissés des différents tissus lillois.



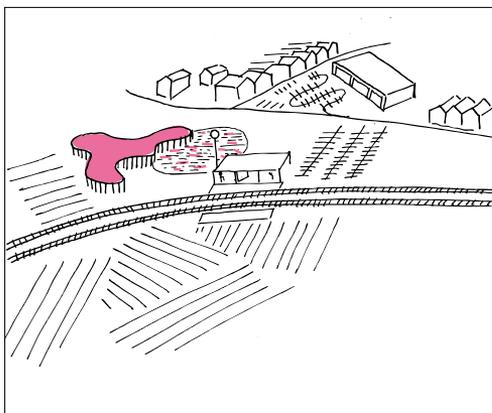
3. White Chapel process

Processus inspiré du modèle de la galerie "White chapel" à Londres qui a su porter la transformation de tout un quartier pauvre en soutenant le développement d'une culture individuelle de la création.



4. Urbanité instantanée

Urbanité liée au voisinage avec les grands équipements métropolitains.



5. Epiceries Métropolitaines

Augmentation de l'accessibilité quotidienne de la culture en grande périphérie, supportée par la densité spécifique du réseau de transport public.





03.

L'ARMATURE VERTE

Un élément fondamental
de structuration du territoire

3.1—

LES VALLÉES ET LA BIODIVERSITÉ POUR DESSINER L'ARMATURE DU TERRITOIRE

Studio 011 - Bernardo Secchi-Paola Viganò

3.2—

LES GRANDS VIDES

Xaveer De Geyter - Floris Alkemade - Michel Desvigne

3.3—

LES HÉMICYCLES

Xaveer De Geyter - Floris Alkemade - Michel Desvigne

3.4—

UNE AGRICULTURE À ADAPTER À LA PROXIMITÉ DE LA VILLE

Studio 011 - Bernardo Secchi-Paola Viganò

3.5—

L'AGRICULTURE « GRANDE AMÉNITÉ » DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

L'AUC - Bas Smets

DES PAYSAGES À CONSTRUIRE

Les trois équipes soulignent l'importance des paysages et le caractère attractif que ceux-ci peuvent avoir. Si le constat fait est que le territoire n'est pas doté d'un relief particulier ou d'un paysage remarquable, cette « absence de relief ne doit pourtant pas signifier absence de paysage mais plutôt être une caractéristique particulière aidant au renforcement des formes paysagères spécifiques à la Région Nord-Pas-de-Calais ». L'enjeu est de rechercher un paysage capable d'organiser le territoire, fondé sur la connaissance de l'existant. Le message exprimé est quasi identique pour toutes les équipes : il faut « accepter cette absence de structure comme une spécificité du territoire », souligner les éléments paysagers et les particularités du territoire à mettre en valeur, inventer un territoire, développer un projet d'embellissement à l'échelle territoriale. La « métropole paysage » ne doit pas être uniforme, mais doit offrir de nombreuses situations très qualitatives dans le but de renforcer son attractivité. Il faut « penser le territoire comme un projet de grands lieux publics et paysagers à construire et appréhender l'environnement naturel comme un artifice à inventer ».

Les propositions des trois équipes sur la façon de construire ces éléments paysagers sont de natures très différentes. L'équipe Secchi – Viganò propose de s'appuyer sur l'existant : la topographie marquée et en partie produite par les eaux pour dessiner l'armature du territoire. L'équipe De Geyter – Alkemade – Desvigne propose de travailler sur la notion nouvelle de « grands vides » - des grands lieux publics et paysagers à construire. L'équipe l'AUC – Bas Smets propose quant à elle un outil, un atlas pour constituer la boîte à outils d'un projet paysager territorial.

UNE AGRICULTURE À CONFORTER

Les trames agricoles organisent plus de 50% du territoire lillois. L'importance de l'espace et de l'activité agricole, sa proximité, son imbrication parfois, avec les espaces urbains retient l'attention des équipes. Cette particularité est retranscrite par les trois équipes de façon différentes.

L'équipe De Geyter – Alkemade – Desvigne intègre l'agriculture au sein de ses réflexions sur les hémicycles. Pour elle, il ne s'agit en aucun cas de « galvauder l'agriculture en place, mais bien de la renforcer ». « L'enjeu est la création / le confortement d'une véritable agriculture dans les murs, un système de parcs agricoles diffus, lisières épaisses de la zone urbaine centrale. Cette lisière épaisse devient la grande rive agricole et paysagère de l'éco-métropole. »

Les deux autres équipes soulignent l'importance de l'« économie agricole ». Pour l'équipe Secchi – Viganò, il est important de prendre en compte le fait que l'agriculture fonctionne avec la ville voire dans la ville. Elle intègre les conditions d'exploitation agricoles à ses réflexions. L'équipe l'AUC – Bas Smets présente l'agriculture comme « la grande aménité / qualité pour la métropole lilloise ». Son omniprésence et sa diversité lui confère une valeur métropolitaine. En cohabitant avec des zones urbanisées, elle devient Les grands espaces verts sont envisagés comme des éléments structurants du développement urbain dense.

3.1

Les vallées et la biodiversité pour dessiner l'armature du territoire

Studio 011 Bernardo Secchi – Paola Viganò

Dans l'hexagone, le Nord-Pas-de-Calais fait partie des territoires avec la biodiversité la plus faible. Pourtant sans prétendre à une relation directe de cause à effet, on constate une corrélation entre la localisation des lieux où cette trame est très présente et l'attractivité du territoire.

À première vue, le territoire de l'Aire métropolitaine Lilloise peut paraître plat. Sur la carte de Cassini, on pourrait lire l'image d'un paysage vallonné, mais ce qui est représenté sur cette carte n'est pas la topographie : c'est la végétation observée à l'époque, où la flore se répartissait suivant les propriétés du sol, reflétant en même temps une topographie, souvent discrète, mais néanmoins présente et la structure sous-jacente du sol, toutes deux intimement liées.

L'effacement progressif de ces structures caractéristiques a appauvri le territoire et sa lisibilité. Il semblerait alors intéressant de renforcer la topographie existante, étant donné que des différences de hauteurs, même relativement faibles, nous parlent de l'écoulement des eaux et sont à même de structurer l'ensemble d'un territoire. La végétation accompagne les mouvements de sol, créant ainsi un paysage connecté et traversant le territoire.

L'étude de la carte de Cassini nous conduit à imaginer qu'il est possible de donner à nouveau une présence à la vallée, et de renforcer ce que la carte elle-même montre : une relation étroite entre l'eau, la topographie et la végétation. Cette relation est pourtant aujourd'hui fortement mise à l'épreuve. En effet, l'état actuel des choses montre une

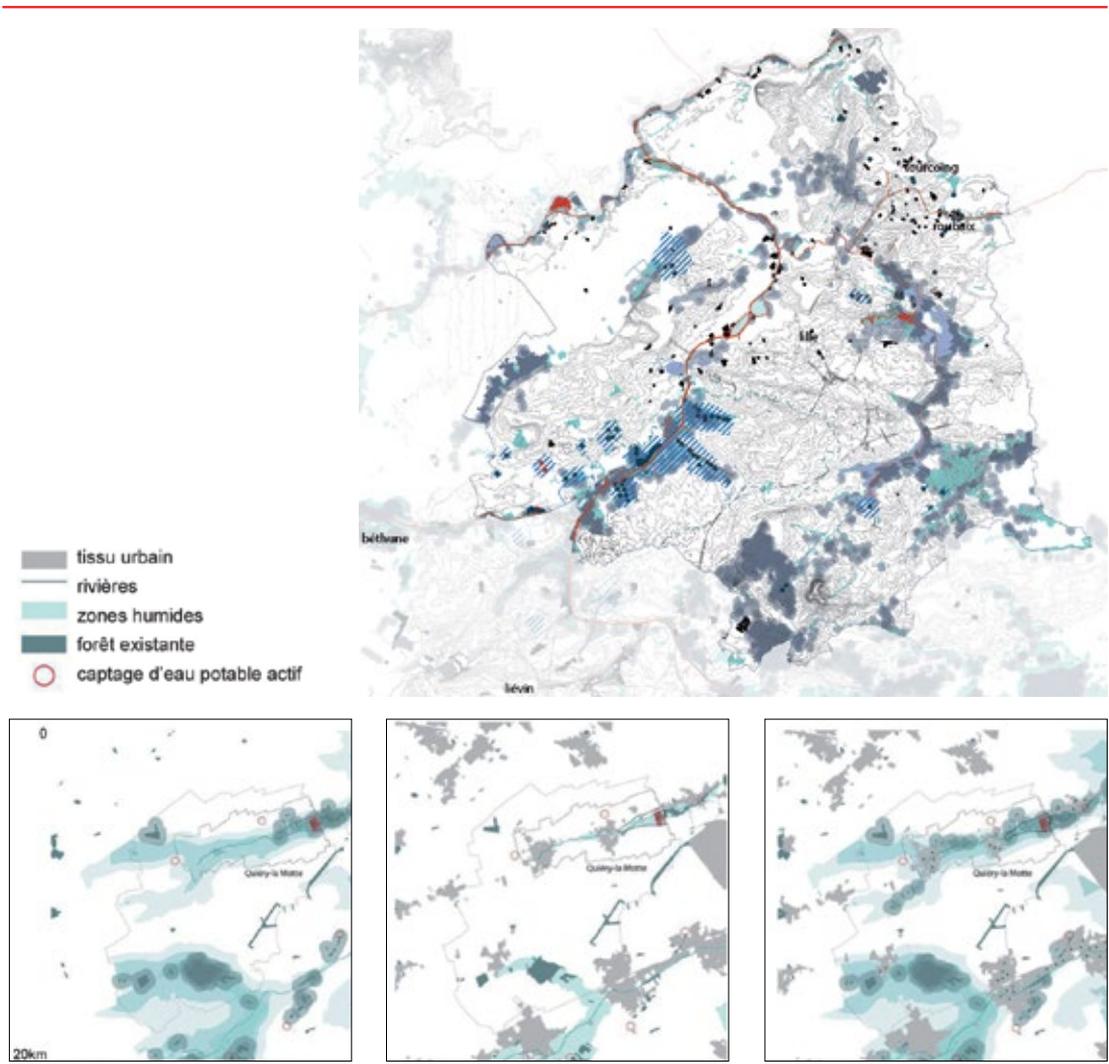
grande fragmentation des espaces naturels, qu'il est alors nécessaire de reconnecter entre eux.

Cette question de la reconnexion permettrait également de créer une structure cohérente à travers les différentes échelles du territoire : la relation entre l'arrondissement de Lille et le Bassin minier s'en retrouverait clarifiée ...

Ainsi, il s'agit finalement de valoriser le potentiel naturel et la topographie de ce territoire, non seulement dans le but de reconstruire un paysage mais de redonner à celui-ci les qualités qui agissent directement sur le cadre de vie de ses habitants.

En effet, l'idée de la diffusion d'une structure naturelle couvrant le territoire n'est pas uniquement celle de changer l'image du paysage et de protéger les espèces faunistiques et floristiques. Cette structure naturelle en partie existante qui est à révéler et à valoriser, fournit également différents « éco-services » à la société qui en bénéficie directement.

Il s'agit ici de reconstruire le système naturel par le biais de plusieurs principes simples tels que donner plus d'espace à l'eau et créer plus d'espaces boisés, ceci dans le but d'avoir une structure spatiale qui offre non seulement des avantages écologiques, mais aussi une série d'éco-services rendus à la population : affaiblissement des risques, qualité accrue de l'air, absorption du CO₂, qualité et importance des masses d'eau, qualité de l'eau de surface et le maintien de l'agriculture ...



Protection des champs captant - l'exemple de Quiéry-la-Motte

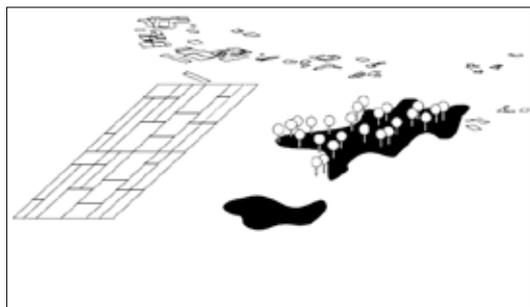
3.2

Les « grands vides » Des grands lieux publics et paysagers à construire

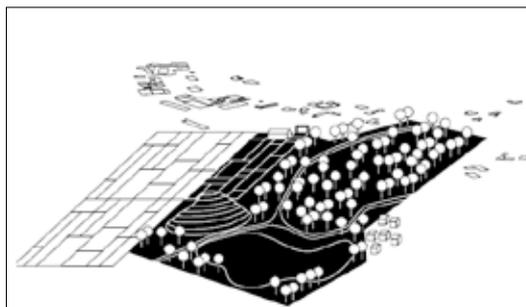
**X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne**

De grands vides comme laboratoires d'urbanités ; en l'absence de situations géographiques exceptionnelles, ce sont de « grands vides qualifiés » (environ 50-300 ha) qui sont déterminants sur la qualité d'un territoire urbanisé. Sur le territoire de Lille Métropole de grands lieux publics peuvent être créés à partir de situations différentes : des

friches existantes, des friches de demain comme certaines zones commerciales, des espaces et délaissés naturels ou des tissus urbains existants qui peuvent être dé-densifiés. Ces lieux deviennent alors des laboratoires de nouvelles urbanités créant des contextes attractifs pour les urbanisations qui les accompagnent.



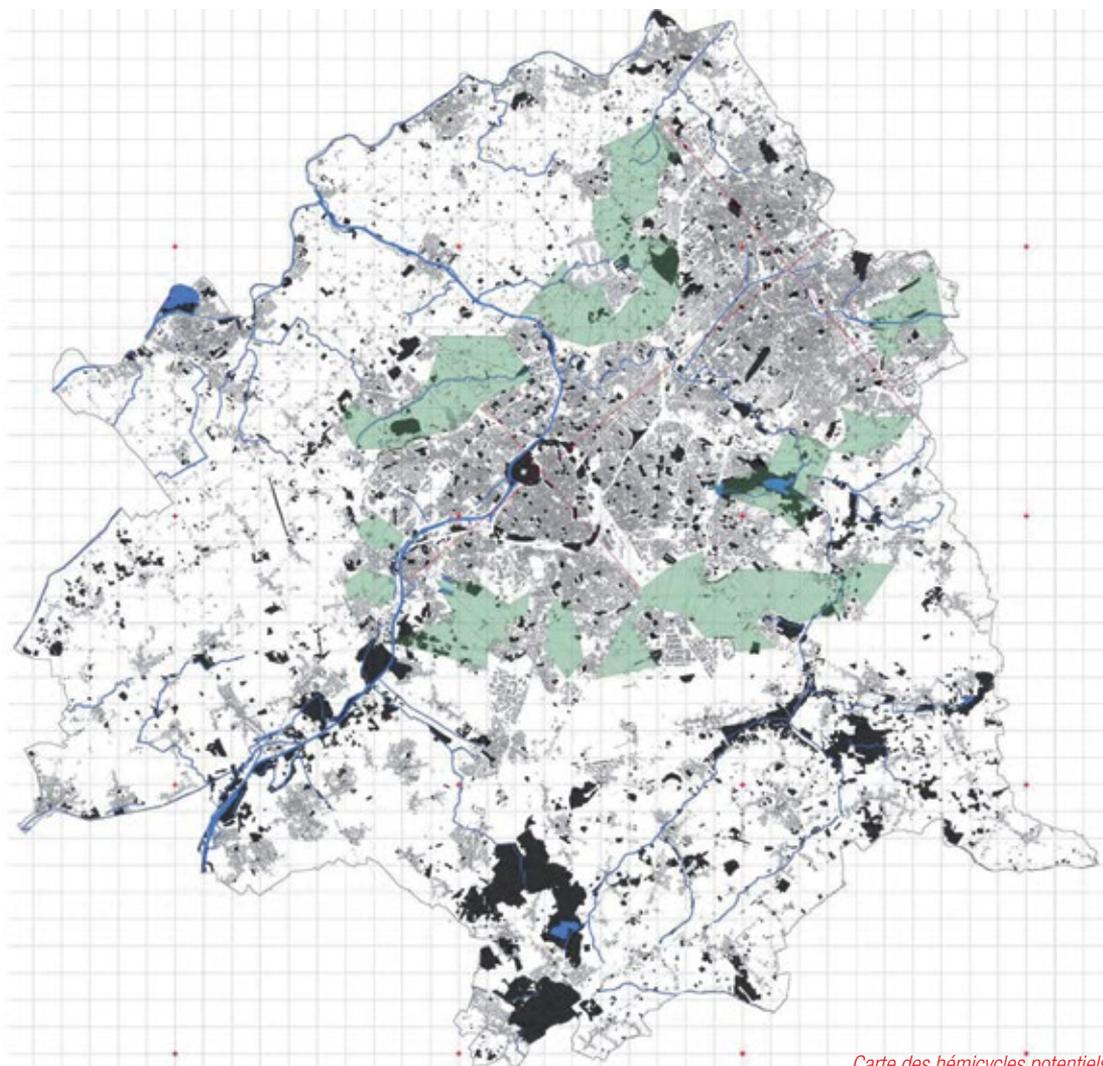
Constituer des vides - hors milieu urbain



3.3

Les hémicycles – limites lisibles entre l'espace urbain central et les territoires cultivés

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne



Carte des hémicycles potentiels



L'inscription dans le contexte par le travail sur les cheminements

Les hémicycles sont des structures paysagères pensées en systèmes qui permettent de qualifier puissamment l'articulation entre grand paysage agricole et ville. Ici, l'enjeu est la création / le confortement d'une véritable agriculture dans les murs, un système de parcs agricoles diffus, lisières épaisses de la zone urbaine centrale. Cette lisière épaisse devient la grande rive agricole et paysagère de l'éco-métropole.

Ce ne sont pas des lieux inventés sur des bases arbitraires, mais bien la mise en valeur d'un système de paysage pré-existant exceptionnel, aux dimensions et épaisseurs extrêmement variables.

Ce n'est pas une annexion de la campagne par la ville, mais une ouverture sur le territoire à travers un paysage intermédiaire, permettant de réaliser, depuis la ville, une véritable transition topographique vers les espaces publics et naturels de grande ampleur situés en point bas (la Deûle, la Marque, les canaux). Cela suppose une conservation de la quasi-intégralité des terres agricoles actuelles. Ce n'est pas une mesure de protection mais d'enrichissement des espaces, notamment en termes de biodiversité et de pratiques.

Ce n'est pas un système isolé mais une réelle complémentarité avec les autres grands espaces de nature de l'éco-métropole (Parc de la Deûle, de la Lys, Grands bois).

Le projet consiste en un menu combinant les interventions suivantes : maintien de l'agriculture en place ; renforcement et enrichissement de la structure végétale existante ; renforcement et développement du système de chemine-

ment existant ; multiplication des usages, mais à la marge ; gestion de l'eau (système de fossés).

Caractériser et qualifier la limite de l'espace urbain central :

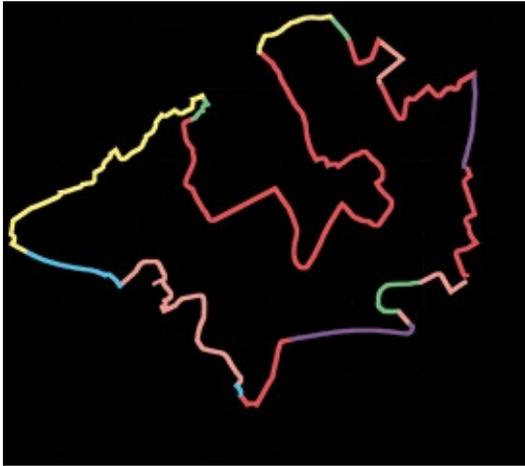
du fait de leur structure et de leur position, les hémicycles sont en contact avec un linéaire de façade urbaine extrêmement important (estimé à 100 à 125 km). En inventant un paysage spécifique, que nous nommons bocage ouvert, nous modifions à la fois la valeur et la visibilité des terres situées immédiatement au-delà de l'urbanisation actuelle. Ces espaces aujourd'hui menacés, souvent consommés dans des logiques court-termistes, retrouvent ainsi une fierté et une force.

Renouveler le rapport au grand territoire :

dans les hémicycles, l'agriculture est maintenue et renforcée : le principe est celui d'une intervention simple qui, bien qu'elle ne modifie qu'à la marge les espaces concernés, transforme en profondeur le territoire. Ici, principalement par la création de systèmes de chemins et de plantations, on relie la ville aux grands espaces naturels, on l'ouvre sur les grands espaces de la Lys, du canal de Roubaix ou de la Marque, des Weppes ou du pays de Pévèle.

Enrichir les usages :

par l'attention portée au traitement de l'espace des hémicycles, la ville est retournée vers l'agriculture à laquelle elle tourne aujourd'hui souvent le dos. Le nouveau paysage accueille, toujours à la marge, de nouveaux usages liés par exemple à de petits équipements ou de petits espaces publics. Ainsi on habite en rive des hémicycles, et au-delà, du grand territoire.



- | | |
|--|---|
| ■ Espaces verts | ■ Lotissements |
| ■ Cours d'eau / canaux | ■ Autoroutes et voies rapides |
| ■ Espaces urbains / hors lotissement | ■ Seuil vers le grand territoire : la plaine agricole de la Lys |

L'inscription dans le contexte par l'étude des limites

15 %



25 %



60 %



Exemple de chemin de largeur 10 m



Exemple de chemin de largeur 8 m

Synthèse des plans des intentions



Structures végétales



Espaces publics



Chemins

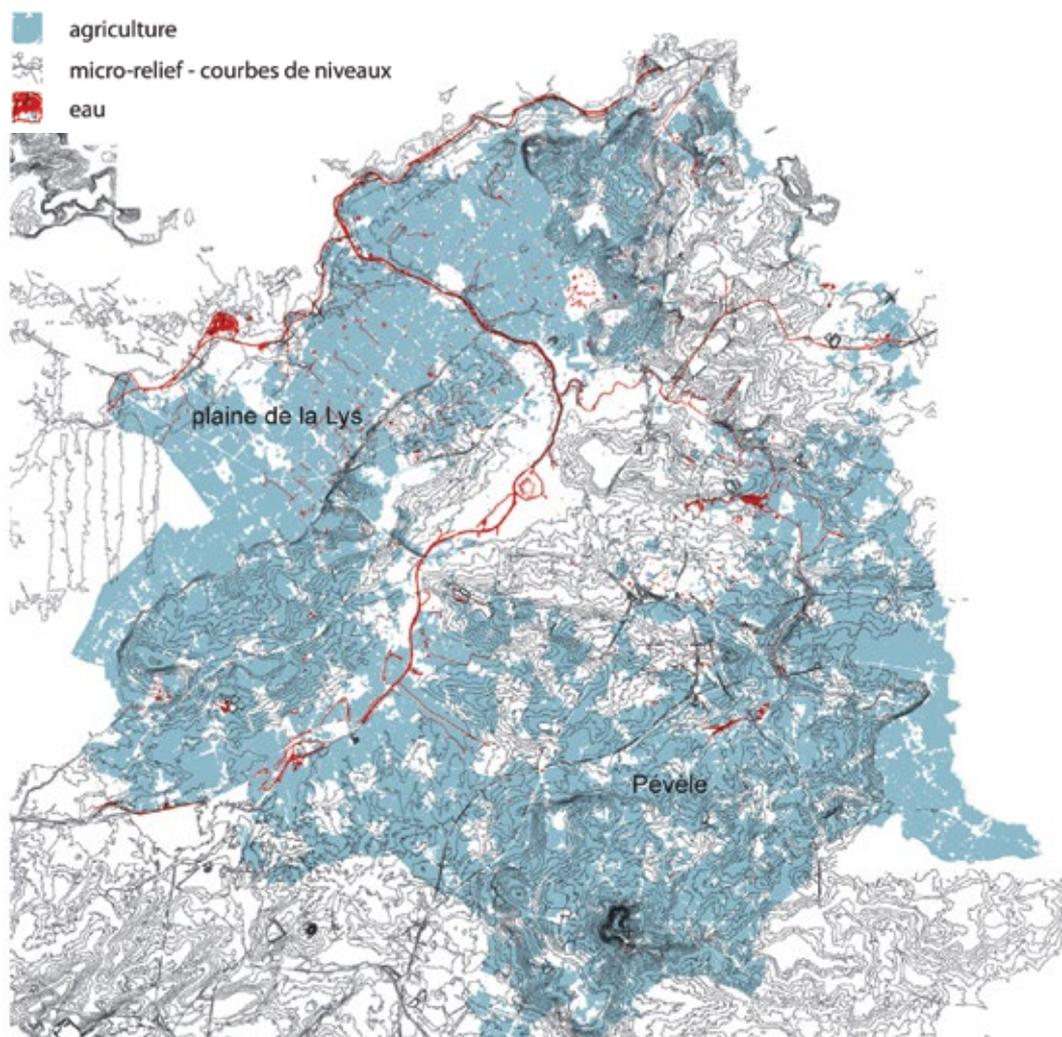


3.4

Une agriculture à adapter à la proximité de la ville

Studio 011

Bernardo Secchi - Paola Viganò



Territoire agricole

Les surfaces agricoles qui couvrent plus de 50% du territoire lillois renseignent sur la proximité réelle de l'agriculture par rapport au tissu urbanisé. Une des spécificités du territoire lillois est ce linéaire de contact entre urbain et agriculture qui a augmenté avec le phénomène d'urbanisation. Ceci nous amène à reconsidérer les conditions de leur cohabitation. C'est en effet à partir de ce constat qu'émerge l'idée que l'agriculture ne fonctionne plus « à côté » de la ville, mais avec la ville (consommation de proximité, entretien des espaces naturels...), voire même dans la ville.

Il apparaît nécessaire, d'une part, d'intégrer les conditions d'exploitation agricole dans les projets urbains, et d'autre part, d'adapter l'agriculture au morcellement des espaces cultivés, et à la proximité de la ville :

- par un changement de nature de la production : maraîchage, élevage,
- par un changement du mode de production (agriculture biologique),
- par une implication plus en aval dans le processus du producteur au consommateur : transformation et vente sur place.



1. État actuel



2. Construction de bocage et zones tampon



3. Réaménagement du parcours et accessibilité à différents types de cultures (potagers)

Cela induit une évolution du métier d'agriculteur : reconversion des agriculteurs en place, la nouvelle génération d'agriculteurs ; d'une certaine façon, le métier d'agriculteur « s'urbanise » et les jeunes agriculteurs qui s'installent sont beaucoup plus formés que leurs prédécesseurs. Le développement récent des AMAP (Associations Pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne) est un des signes de cette évolution dans la métropole.

Ainsi, la question de l'alimentation des habitants de la métropole par l'agriculture de proximité est à considérer dès aujourd'hui. Mais il faudra prendre en compte la gestion des pollutions liées au passé industriel et à la proximité des infrastructures, qui pourrait amener à réserver certains espaces à une production non alimentaire.

La proposition de projet est de renforcer la trame des bocages, en travaillant notamment les bords des canaux actuels, leur allouant plus d'espaces, les rendant alors plus lisibles dans le territoire, plus riche au niveau des continuités écologiques et proposant alors un usage pour les habitants du territoire en associant à ces bocages des sentiers piéton ou cycliste. Ces sentiers formant alors un réseau poreux permettant des usages plus mixtes dans le territoire.



État actuel



Proposition de projet

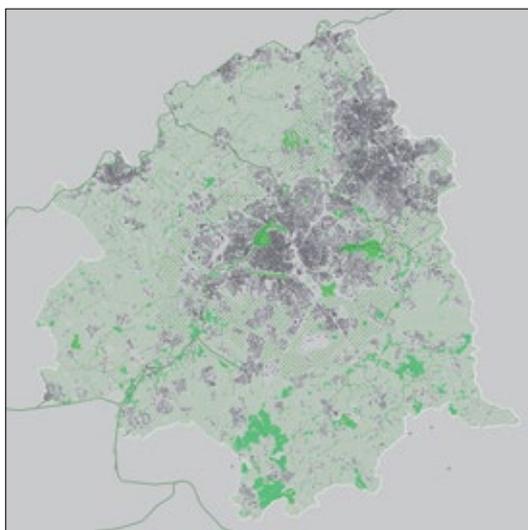
3.5

L'agriculture « grande aménité » de la métropole lilloise

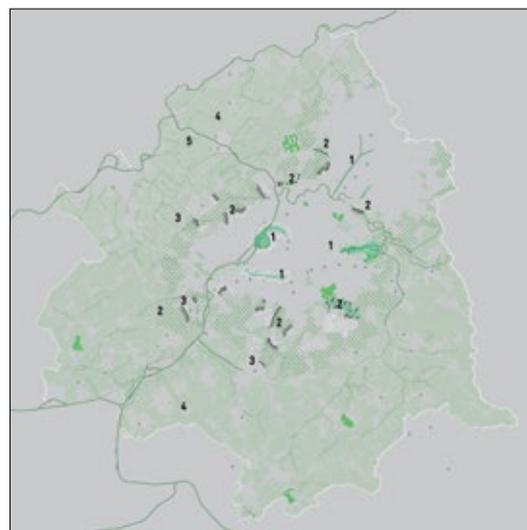
L'AUC Bas Smets

L'agriculture est une activité très importante dans le territoire de l'arrondissement. Son omniprésence et sa diversité lui confère une valeur métropolitaine.

En cohabitant avec des zones urbanisées elle devient la grande aménité / qualité pour la métropole lilloise.



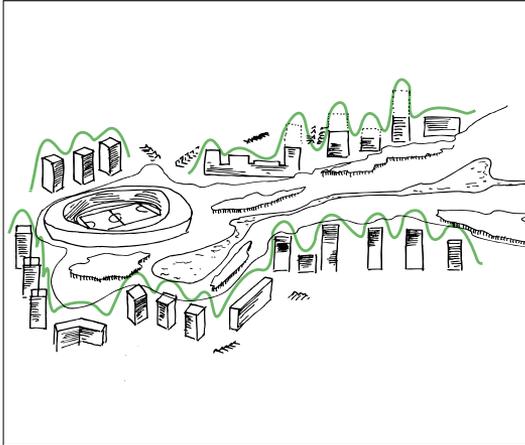
État existant



Situations projetées

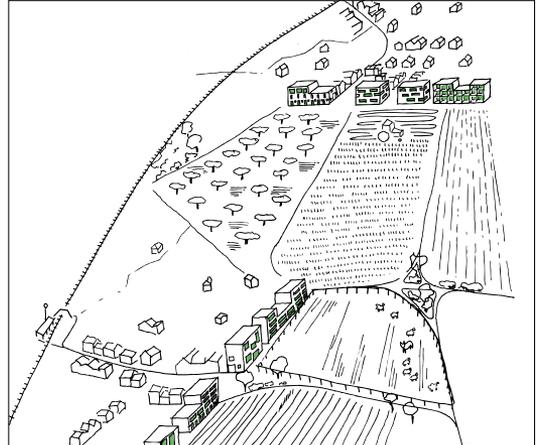
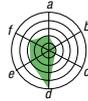
SITUATIONS PROJETÉES :
permettent de donner une définition de l'action "métropole géographique et agricole" et d'en préciser la spécificité sur le territoire de l'arrondissement lillois.

1. Grandes Aménités
2. Living Fields
3. Production Hybride
4. Ferme Augmentée



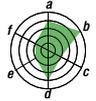
1. Grandes Aménités

Reconnaissance et l'investissement des grands espaces verts, planifiés ou non de l'agglomération lilloise. Ces grandes aménités sont des espaces capables d'une haute densité intelligente.



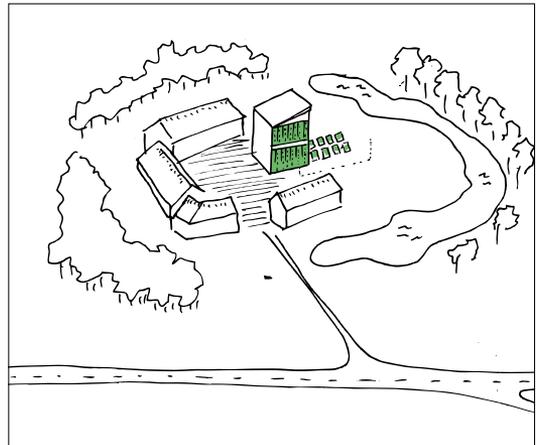
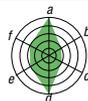
2. Living Fields

Intersection des franges des zones urbanisées et du réseau de transport en commun. Devant des terres agricoles protégées se développe un front dense d'architectures performantes et contemporaines.



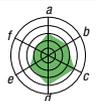
3. Production Hybride

Dans des territoires où l'agriculture et l'industrie se superposent, l'hybridation des productions, la mutualisation des logiques de ces différentes activités forment un nouvel espace de production performant.



4. Ferme Augmentée

Cette situation travaille sur une réactualisation et l'intensification de schémas hybrides entre l'agriculture et l'habitat.





04.

LA MOBILITÉ ET LES TRANSPORTS

La cohérence entre urbanisation
et infrastructures de transport

4.1—

RENFORCER LES RÉSEAUX EXISTANTS, HIÉRARCHISER LE DÉVELOPPEMENT

Xaveer De Geyter – Floris Alkemade – Michel Desvigne

4.2—

L'EAU ET LE FER

Studio 011 – Bernardo Secchi-Paola Viganò

4.3—

LA « MÉTROPOLÉ DES COURTES DISTANCES »

La cohérence entre urbanisation et infrastructures de transport est un objectif majeur des trois équipes. Elles appuient leurs stratégies sur le réseau d'infrastructures existantes (fer, routes et eau) et leur optimisation privilégiée par souci d'économie.

« Dans le passé, les systèmes des eaux (rivières, canaux ...) et du chemin de fer (train, tram vicinaux ...) ont joué un rôle fondamental dans la construction d'une ville diffuse. Ils nécessitent aujourd'hui d'être pensés à nouveau dans un contexte profondément différent qui pourra aussi évoluer rapidement dans un futur proche. » L'eau et le fer sont le matériel de base d'une réflexion spécifique à Lille, un support du développement d'une nouvelle vision territoriale. La qualité des réseaux existants et les projets (transports urbains, grands réseaux ferrés, canal Seine Nord Europe) offrent des opportunités importantes. L'eau et le rail dessinent des lieux d'accessibilité et d'attractivité. Les zones de développement économique, industriel et logistique, doivent être localisées en fonction de ces infrastructures. »

La métropole centrale est densément desservie par les infrastructures de transport et certaines d'entre elles sont sous-exploitées. Les autoroutes sont saturées, mais le métro (grâce au renforcement de la desserte – en cours) et la ligne ferroviaire possèdent un grand potentiel de croissance et devraient être structurants pour l'urbanisation d'ici 2030. Dans un contexte où le trafic ne cesse de s'intensifier et où la question de la congestion du réseau routier sera encore plus critique dans un avenir proche, « Comment faire pour augmenter l'attractivité et la capacité d'accueil de Lille ? » Comment faire pour « trouver un équilibre afin de ne pas compromettre l'accessibilité primordiale pour les entreprises et pour l'attractivité économique. »

4.1

Renforcer les réseaux existants, hiérarchiser le développement

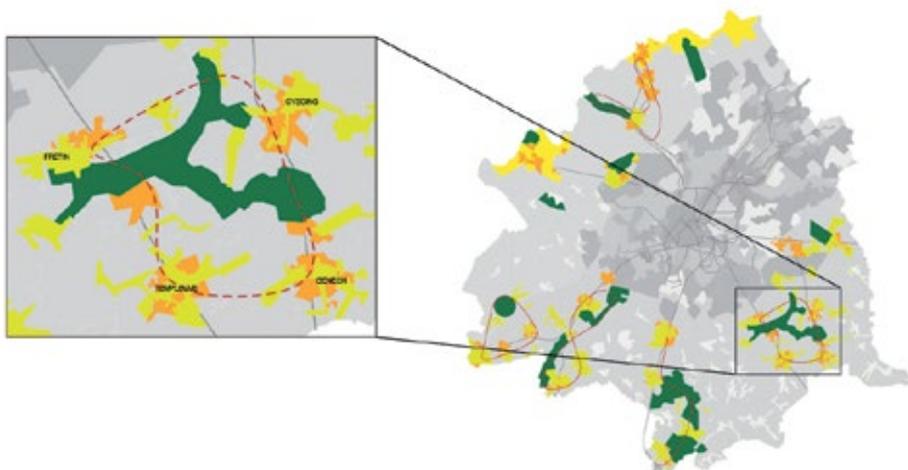
**X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne**

Les nouvelles infrastructures périurbaines - que ce soit routières ou ferroviaires - d'un côté attirent des développements et de l'autre ne rentrent plus dans les budgets communaux.

Le projet prend le parti de s'appuyer pleinement sur les infrastructures ferroviaires existantes et de s'appuyer sur les possibles exploitations futures des infrastructures de transports en commun. Si l'objectif du SCoT est de faire le pari sur la réussite d'un changement modal il faut oser limiter les développements hors des zones directement accessibles depuis ces infrastructures existantes. La stratégie des DIVAT évoquée dans le PDU peut fournir un premier élément de réponse. La réponse doit être à la hauteur du problème : radicale.

L'urbanisation doit suivre les réseaux existants et surtout l'infrastructure ferroviaire. Les DIVAT sont une stratégie intéressante, mais ils découlent de l'exploitation des réseaux, or à long terme celle-ci est susceptible de changer constamment. Les infrastructures et les rails en particulier eux sont plus pérennes.

Nous proposons une stratégie plus facile et plus économe en ressources de densification autour de toutes les gares existantes, même celles peu ou pas desservies aujourd'hui. Nous pensons que la desserte suivra la demande. Plutôt que de construire des routes, nous proposons de rouvrir des gares existantes.

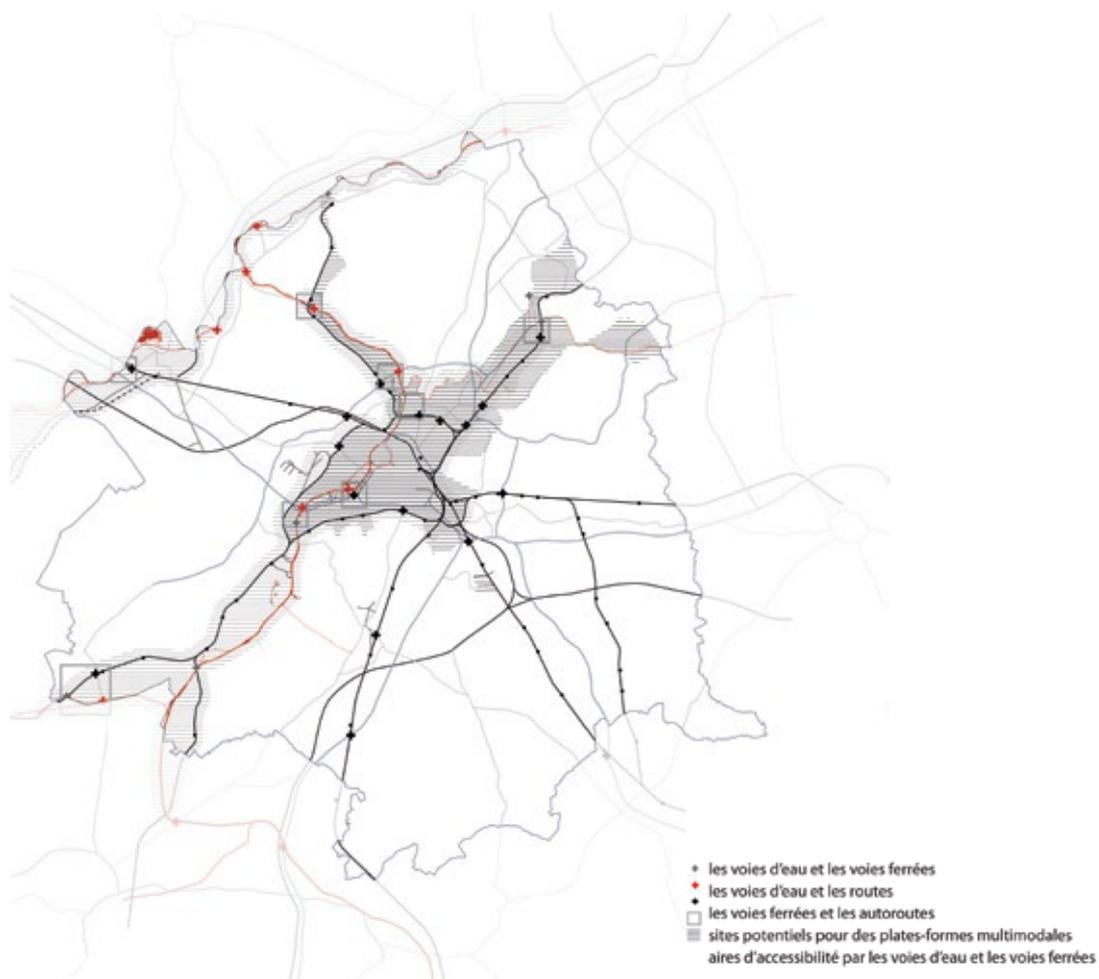


4.2

L'eau et le fer – Matériel de base d'une réflexion spécifique à Lille

Studio 011

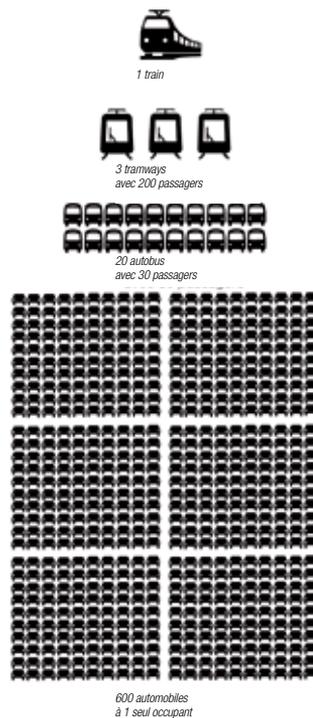
Bernardo Secchi – Paola Viganò



L'étude de l'eau et du rail, nous a montré une corrélation entre le système de mobilité et la structure naturelle correspondant aux différentes entités topographique et paysagère de la région, à savoir : les trois vallées de la Lys, de la Deûle et de la Marque, et le talus des Weppes. Seulement deux, les vallées de la Deûle et de la Lys ont un rôle important dans l'accessibilité. Au-delà des potentialités indéniables en termes de logistique et de transport que représentent, par exemple, la vallée de la Deûle, cette structure, de trois axes principaux parallèles, est accompagnée par des espaces naturels de qualités tels que les parcs (de la Deûle et de la Lys), ou de fortes potentialités tel que le canal de Seclin et / ou le canal de la Lys, qui par la réorganisation des réseaux de transport peuvent devenir de nouveaux supports territorial pour de futur développements.

Notre proposition vise avant tout à optimiser le réseau existant :

- en augmentant la desserte existante : la fréquence des trains sera améliorée, de nouvelles dessertes de périphérie à périphérie seront créées et les lignes sous utilisées ou délaissées seront à reconquérir,
 - en développant l'interconnexion entre les réseaux.
- Cette première phase d'optimisation des réseaux existants ne sera pas suffisante, et elle devra être suivie d'une phase plus ambitieuse de développement des réseaux ferroviaires et fluviaux.



L'eau et le fer face au modèle routier saturé

S'APPUYER SUR LE RÉSEAU FERRÉ

Un des atouts de l'agglomération est de disposer d'un réseau ferré dense organisé en étoile. C'est ainsi que le réseau ferroviaire s'articule autour de 6 branches principales, sensiblement parallèles aux sillons autoroutiers, qui relie efficacement la gare de Lille Flandres, le nœud central du réseau, aux principaux pôles de l'aire métropolitaine transfrontalière en moins de 30 minutes. Mais la configuration du réseau en étoile, la situation en cul-de-sac de Lille Flandres et l'addition de flux de nature différente (TER, TGV, fret) sur les mêmes lignes, constituent autant de contraintes lourdes pour accueillir l'accroissement des trafics. L'offre actuelle n'est pas homogène : certaines lignes atteignent leur limite de fonctionnement, d'autres sont sous utilisées.

L'idée est de consolider l'offre sur les lignes les plus fortes et de développer une stratégie sur les autres axes : redonner de la capacité aux lignes les plus chargées ; développer le rôle urbain du train ; développer 3 lignes de rabattement ferroviaire. La convergence de toutes les lignes vers Lille Flandres conduit à sa saturation progressive, aussi nous proposons de développer une offre nouvelle de périphérie à périphérie qui ne passe plus systématiquement par Lille Flandres mais qui utilise partiellement la boucle ferroviaire.

LES CONNEXIONS GRANDE VITESSE

Le développement récent du réseau grande vitesse a considérablement renforcé la position de Lille. La grande vitesse a placé Lille dans une situation d'exception, la ville est passée du statut de terminus ferroviaire français à celui de carrefour européen en se plaçant au centre du triangle

Paris-Bruxelles-Londres. Nous voulons ici rappeler combien il est primordial pour la ville de Lille de conserver sa place dans le schéma international, cela constitue sa force majeure en termes d'accessibilité.

Quelle perspective de croissance pour le TGV ? Pour le TERGV ? Comment favoriser l'accessibilité aux gares de Lille pour faire profiter de l'atout TGV, l'ensemble de l'Eurorégion ?

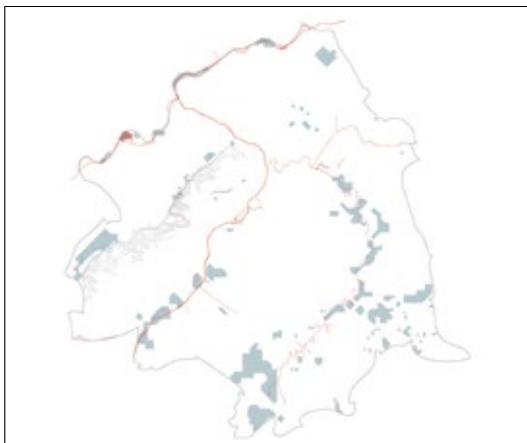
LE CANAL SEINE NORD EUROPE

Ce grand projet d'infrastructure d'importance régionale (voire même nationale) dont la réalisation est prévue pour 2020 a pour objectif de faire le lien entre les réseaux fluviaux du Nord et le bassin parisien. Cette nouvelle connexion va transformer radicalement les liaisons fluviales actuelles de la métropole lilloise en faisant de celle-ci une véritable alternative modale pour les flux de marchandises et les échanges, notamment vers le sud et le bassin parisien. Cette orientation s'adapte parfaitement aux enjeux du transport de marchandises qui devra lui-même s'adapter au nouveau contexte énergétique.

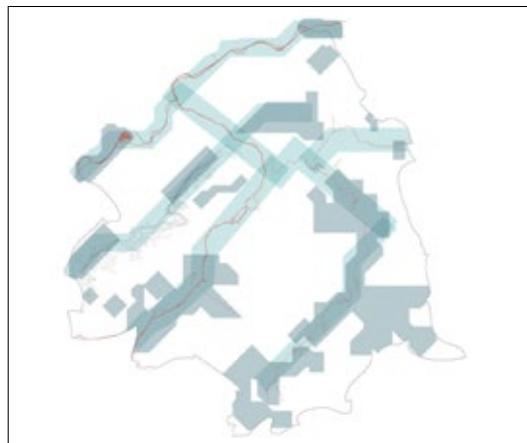
À l'échelle du Nord-Pas de Calais, cela doit permettre à l'agglomération d'ouvrir ses sources d'approvisionnement en valorisant le potentiel que représentent les ports régionaux (ports de Calais et Boulogne). À l'échelle de l'agglomération lilloise, l'arrivée prochaine du canal Seine Nord, impose à celle-ci de se positionner par rapport à cette nouvelle infrastructure de transport et à valoriser toutes les nouvelles opportunités qu'elle représente pour son développement. Cela passe par une optimisation des infrastructures portuaires dont elle dispose : le Port de Lille et ses nombreux sites.



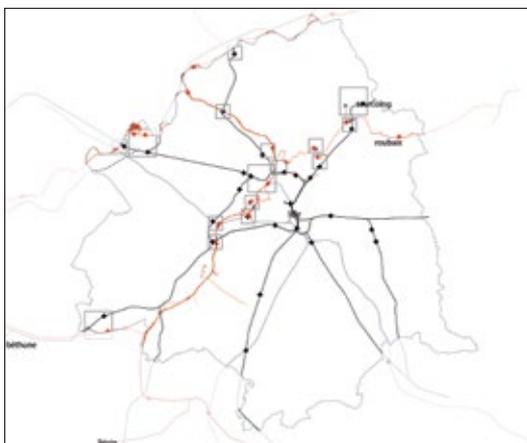
Schéma directeur des ports de Lille



Les éléments structurants de la topographie
 Accompagnés de leurs espaces naturels (remarquables)



Lille 2030 – Une nouvelle structure spatiale
 Le long de l'eau et des coteaux



Eau et rail – points d'intersection entre les différents modes de transports:
 Sites potentiels pour des plates-formes bi et trimodales + les DIVAT



Eau et rail – aires d'accessibilité

4.3

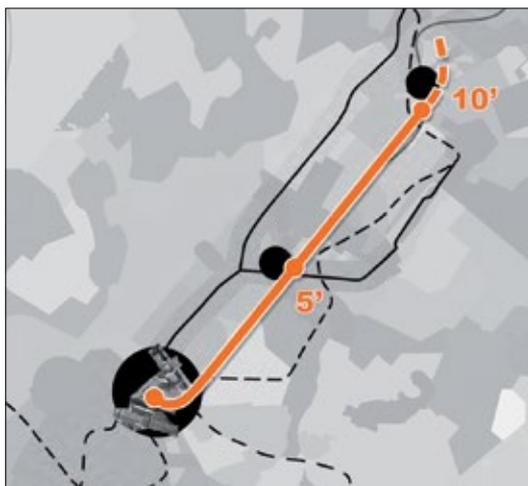
La « métropole des courtes distances »

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne

ACCESSIBILITÉ POSER LA QUESTION D'UN TRANSPORT RAPIDE

Dans un contexte où la construction de nouvelles routes est peu souhaitable, l'accès peu rapide par transports en communs aux gares (puis à Paris et à l'international) ainsi qu'aux centres économiques de la métropole semble devenir un facteur discriminant entre les fragments de la ville mosaïque. Ceci pose une importante question sur l'équilibre de(s) centralité(s) souhaitée(s).

Euraille a placé Lille au cœur de l'Europe, mais pas l'ensemble de la ville mosaïque. On peut difficilement prétendre que Roubaix et Tourcoing soient eux aussi au cœur de l'Europe.



Poser la question d'un transport rapide

Dans la ville mosaïque, le réseau de transports en commun lourd couvre convenablement tout le territoire mais les temps de trajets sont pénalisants. Une étude des temps de trajet démontre que toute la partie Nord-Est est à plus de 35 minutes des deux gares de Lille, des trajets plus longs que depuis les archipels du Sud ou depuis les villes de la plaine de la Lys³.

Nous proposons de rapprocher Roubaix et Tourcoing d'Euraille en améliorant le temps de transport entre eux. Cela peut être effectué par une hiérarchisation des réseaux existants ou par la création d'un nouveau transport. L'enjeu est de rapprocher Roubaix et Tourcoing à 10 minutes des gares de Lille tout au long de la journée.

³ Estimation approximative des temps de trajet par transports ferroviaires vers la gare de Lille Flandres ou Lille Europe par intervalles de 5 minutes un jour de la semaine entre 7h et 10h, les meilleurs scores ont été retenus. Les modes d'arrivées aux gares de départ sont piétons, à une vitesse de marche de 4.5 km/h.

L'AUC Bas Smets

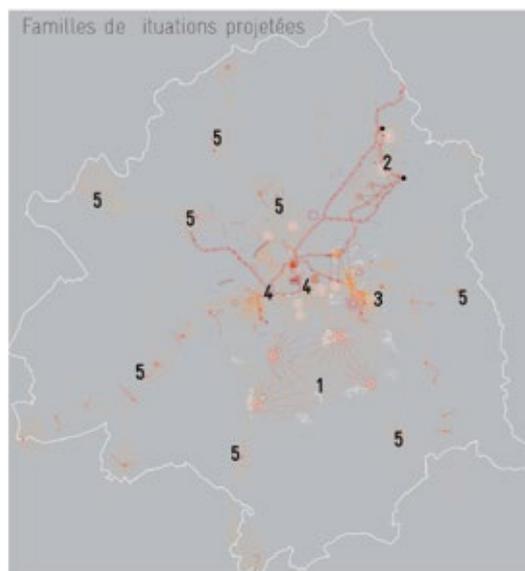
LILLE MÉTROPOLE MOBILE ET HABITANTE

La géographie des transports publics doit permettre d'imaginer de véritables projets d'intérêt métropolitain conçus comme des points nodaux d'entrée dans la métropole, entre centre historique, cœur métropolitain et espaces de la métropole, entre la métropole de la grande vitesse et la métropole des courtes distances. Il faut aujourd'hui mettre à profit la chaîne des mobilités au service de la métropole habitante dans une construction qui va chercher, plus d'articulation, plus de mutualisation pour un changement d'échelle plutôt que l'optimisation de chacun des modes.

La métropole lilloise doit continuer à chercher à se rendre visible et lisible d'une part par la stimulation de ses espaces à potentiel de transformation et mutation pour y construire des situations habitantes pour tous et aussi par l'affirmation de son réseau de mobilités comme composante essentielle de son émergence. L'objectif étant même d'articuler l'intensification et la stimulation des tissus urbains existants irrigués par ce même réseau de mobilités. Les gares deviennent des centres, des polarités autour desquelles doit s'organiser la ville, des mini-hubs de centralités habitantes : les lieux de regroupement des services aux habitants.

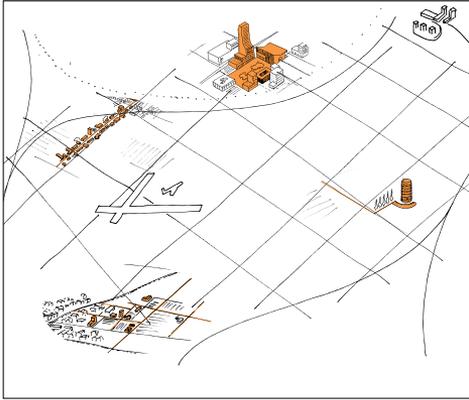
Outre une politique d'offre de mobilité innovante, à l'instar des villes scandinaves, la métropole des courtes distances appelle évidemment une politique de stimulation des territoires comme nous l'avons rappelé en créant les conditions d'émergence de situations habitantes intégrées et mutualisées ou des équipements publics peuvent regrouper des services, des espaces solidaires, des espaces récréatifs et

associatifs et des lieux de distribution de « circuits courts ». Ces nœuds urbains et métropolitains doivent dorénavant donner toute la priorité aux mobilités alternatives à la voiture, ils doivent offrir en leur sein des services mutualisés aux habitants comme aux entreprises qu'ils soient publics ou privés.



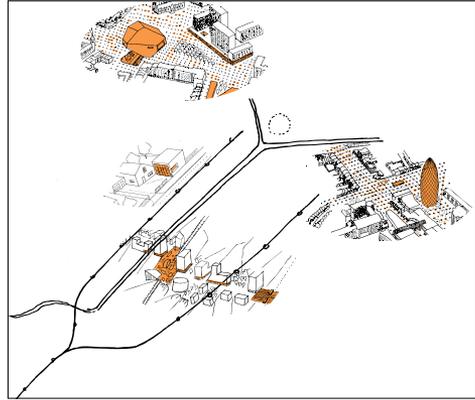
FAMILLES DE SITUATIONS PROJETÉES :
Cinq familles de situations projetées qui permettent de donner une définition de l'action "métropole mobile et habitante" et d'en préciser la spécificité sur le territoire de l'arrondissement de Lille, l'arrondissement lillois.

1. Agronica Banana /Eurodelta
2. Petite(s) Soeur(s)
3. Grand Quartier - Ville Nouvelle
4. Mobilités informelles - Couronne Augmentée
5. Voisinage Métropolitain



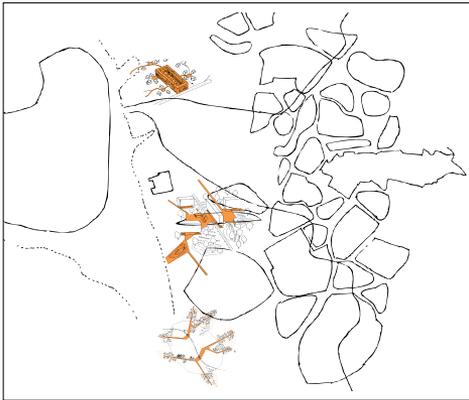
1. Agronica Banana /Eurodelta

Le territoire de "Agronica Banana" est support des infrastructures de mobilité à grande échelle et de grande vitesse de l'agglomération et de l'Eurodelta Sans réellement profiter d'une accessibilité directe, il hérite des contraintes spatiales de ces infrastructures et il est devenu le terrain privilégié d'une forme générique de développement. Il reste cependant un territoire à fort potentiel qui nécessite un projet cohérent et d'envergure pour lui donner une valeur spécifique, à l'échelle européenne.



2. Petite(s) Soeur(s)

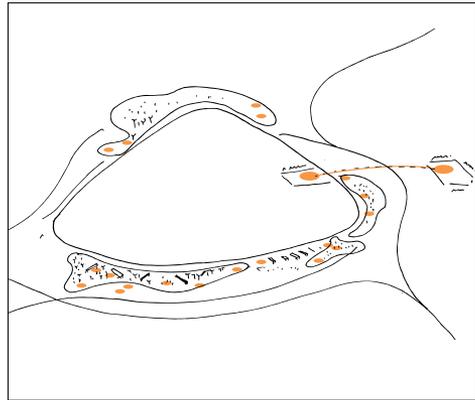
Entre Lille, Roubaix, Tourcoing et le site de l'Union, la métropole doit trouver une équilibre délicat; les stimuler tous. Le boulevard est une épaisseur habitée traversée par quatre mobilités, en s'émancipant il sera la clé de cet équilibre. Dans leur territoire à l'héritage industriel, l'enjeu pour Roubaix et Tourcoing est d'apparaître en temps que réel pôle métropolitain avec chacune leur spécificités.



3. Grand Quartier - Ville Nouvelle

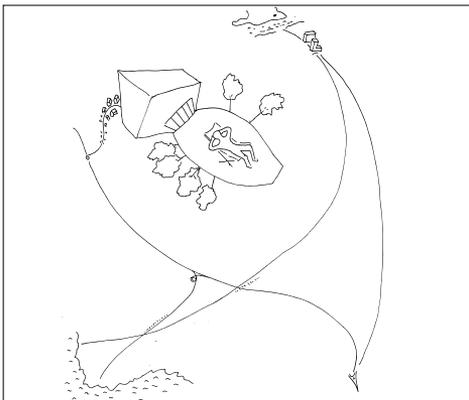
Dans le contexte spécifique d'une ville nouvelle émancipée, d'un campus hybride, d'un grand boulevard intensifié, de zones industrielles habitées, existe une cohérence transversale latente.

En recyclant les substances déjà présentes la structure préexistante de ce territoire fragmenté apparaît au sein de la métropole.



4. Mobilités informelles - Couronne Augmentée

L'épaisseur infrastructurelle de la métropole est un espace segmenté mais stratégique pour requalifier son voisinage. Il est aussi un support à l'expérimentation de nouvelles pratiques métropolitaines.



5. Voisinage Métropolitain

Malgré la diversité des traductions locales tous les quartiers et toutes les communes de l'arrondissement doivent partager une même condition métropolitaine.

Studio 011

Bernardo Secchi – Paola Viganò

LA VILLE DE L'ACCESSIBILITÉ

Aires d'accessibilité non motorisées

Lieux potentiels pour la localisation de pôles multimodaux Transport de Marchandise et Transport de Voyageurs

On explore ici la possibilité d'une nouvelle organisation de la mobilité et des échanges par l'exploitation du réseau de mobilité existant, en localisant des nœuds bi- et tri-modaux potentiels et des aires d'accessibilité le long de différentes infrastructures linéaires, ce qui pourrait constituer le support d'une reconquête territoriale aux multiples vocations. De ce principe pourrait naître une interaction forte entre la métropole lilloise et une région plus vaste. Selon un tel schéma, l'eau et le fer pourraient jouer un rôle important, non seulement pour la logistique, mais aussi pour l'organisation urbaine.

Le maillage existant

La superposition des réseaux génère une multitude de croisements entre les modes route, rail, et eau, aux alentours

desquels l'exploitation d'une multimodalité serait possible. Le fait de la proximité de deux modes (ou plus) suffit à la création d'un pôle intermodal, ce qui augmente encore le nombre de lieux potentiels pour une exploitation des modes alternatifs à la route. Ces points de rencontre des réseaux, selon leurs caractéristiques, seront plus ou moins capables de permettre cette intermodalité.

Les aires d'accessibilités potentielles

Certaines aires sont sous-tendues par deux modes, comme l'axe nord-sud, où les voies d'eau sont souvent dédoublées par le chemin de fer.

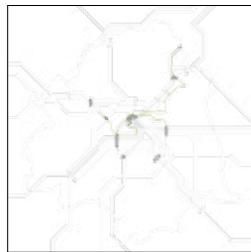
Cette proximité pose la question des utilisations variées rendues possibles par une telle situation : accessibilité de logements, pôle multimodal local dans un futur proche ?

Les nœuds multimodaux

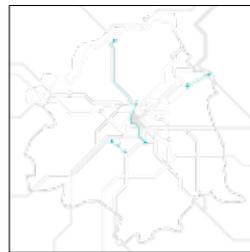
À nouveau à partir d'une simplification basée sur les croisements entre les modes, on peut avancer une estimation des nœuds tri-modaux potentiels. Leur nombre s'accroît lorsqu'on prend en considération la réutilisation de voies ferrées inutilisées.



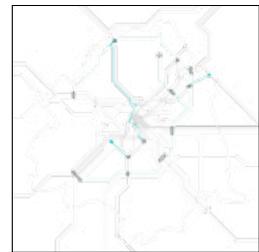
MÉTRO – État existant



MÉTRO – Extensions projet



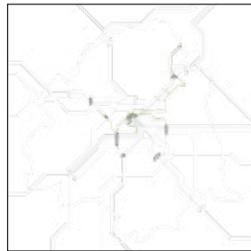
BHNS – État existant



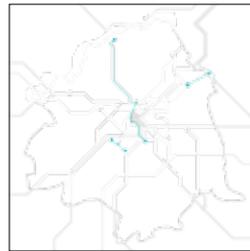
BHNS - Projet



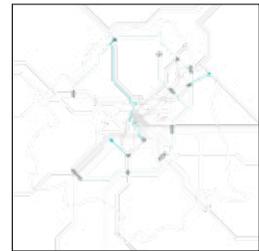
Ligne TER – État existant



Ligne TER - Projet



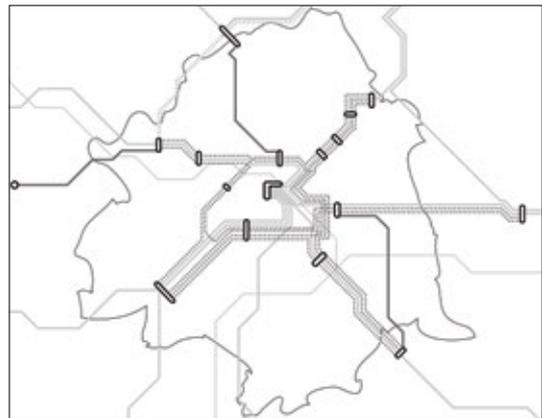
TRAM – État existant



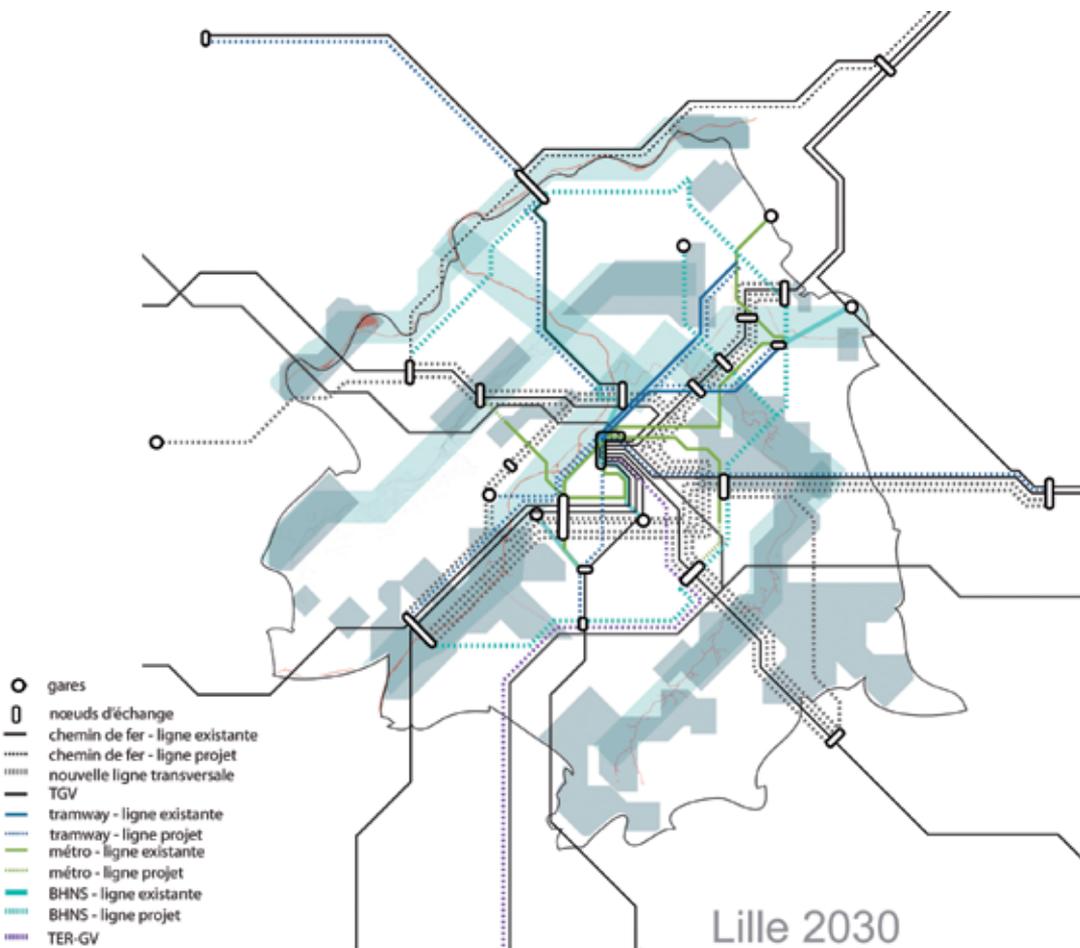
TRAM et TRAM TRAIN – Projet



TER – Les lignes de Rabattement



Lignes TER – Lignes transversales projet





05.

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'enjeu de l'attractivité et de l'intégration dans la ville

5.1— FAIRE ÉVOLUER L'IMPLANTATION DES ACTIVITÉS POUR UNE MEILLEURE ATTRACTIVITÉ

5.2— LA VILLE ET L'UNIVERSITÉ - RECHERCHER DES SYNERGIES Xaveer De Geyter - Floris Alkemade - Michel Desvigne

5.3— UNIVERSITÉ - FAIRE DE L'EXPÉRIMENTATION UN ENGAGEMENT EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE L'AUC - Bas Smets

Le territoire de la métropole, doté de nombreux atouts, reste convalescent suite à l'arrêt brutal de certains secteurs d'activités. Le renforcement de son attractivité économique reste un enjeu majeur du territoire métropolitain. Les réflexions des trois équipes portent sur deux axes forts : l'implantation des activités et le rôle de l'Université.

Si les solutions proposées par les trois équipes concernant l'implantation des activités sont de natures différentes, les équipes voient dans la stratégie d'implantation et la qualité de l'aménagement des conditions du développement économique de la métropole. Elles réinterrogent l'équilibre entre la « métropole centrale » et les zones périurbaines, l'accessibilité des zones d'activités, la place de l'eau et du fer « face au modèle routier saturé ». L'Université est positionnée comme lieu d'expérimentation et de synergies possibles entre société civile, recherche et entreprises. Elle est traitée au sens large, ne se résumant pas « uniquement à la fonction d'innovation de ses laboratoires de recherche » mais également comme un lieu « riche de nombreuses ressources » avec lesquelles « nourrir le développement d'une ville ». Et si les campus sont désignés comme des territoires « d'expérimentation privilégiés pour les innovations », les équipes soulignent que l'université ne représente qu'une partie « des viviers et des lieux de l'innovation » du territoire.

5.1

Faire évoluer l'implantation des activités pour une meilleure attractivité

L'AUC Bas Smets

LILLE MÉTROPOLE ACTIVE ET DES INNOVATIONS

La métropole a affirmé une politique de filières avec l'aménagement de parcs spécialisés pour accompagner la création de cinq pôles de compétitivité. L'enjeu est désormais d'approfondir la relation entre développement économique et aménagement. Il est important de continuer à prévoir des espaces dédiés à l'activité économique et aux entreprises (création de zones d'activité, foncier réservé, développement de pépinières et d'hôtels d'entreprises, etc.). De ce point de vue, il faut bien faire la part entre les activités qui demandent d'être regroupées à l'écart des zones urbaines (parce qu'elles sont encombrantes, bruyantes, polluantes, risquées, etc.) et celles qui au contraire doivent être réintégré dans un espace urbain que l'on cherche à construire plus mixte. Cette mixité parce que :

- elle permet de réduire les déplacements domicile travail,
- elle permet une occupation plus efficace de l'espace entre les activités économique (plutôt le jour) et les activités domestiques (plutôt les soirs et les week-ends),
- elle offre une plus grande diversité d'opportunités grâce à la proximité entre des activités différentes (externalités d'urbanisation décrites par Jane Jacobs).

Il y a donc un besoin d'espaces d'activité :

- dans des zones d'activités équipées pour répondre aux besoins spécifiques de certains secteurs (parcs technologiques dotés des infrastructures numériques, parcs logistiques en périphérie de la zone agglomérée, proche de nœuds de communication ... - mention des investis-

sements réalisés ou prévus dans les différents parcs de la métropole et rapprochement avec les territoires cibles de l'étude ?),

- dans les zones en reconversion offrant du foncier,
- dans des espaces centraux.

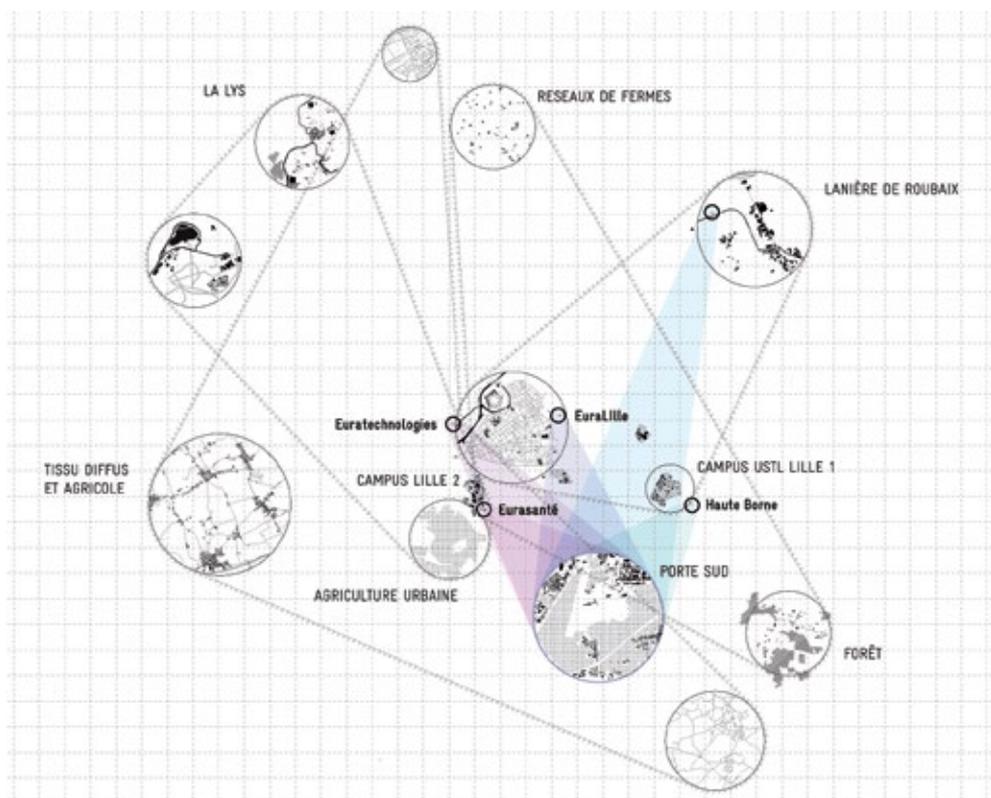
Le territoire comme lieu d'expérimentation et vecteur d'innovation

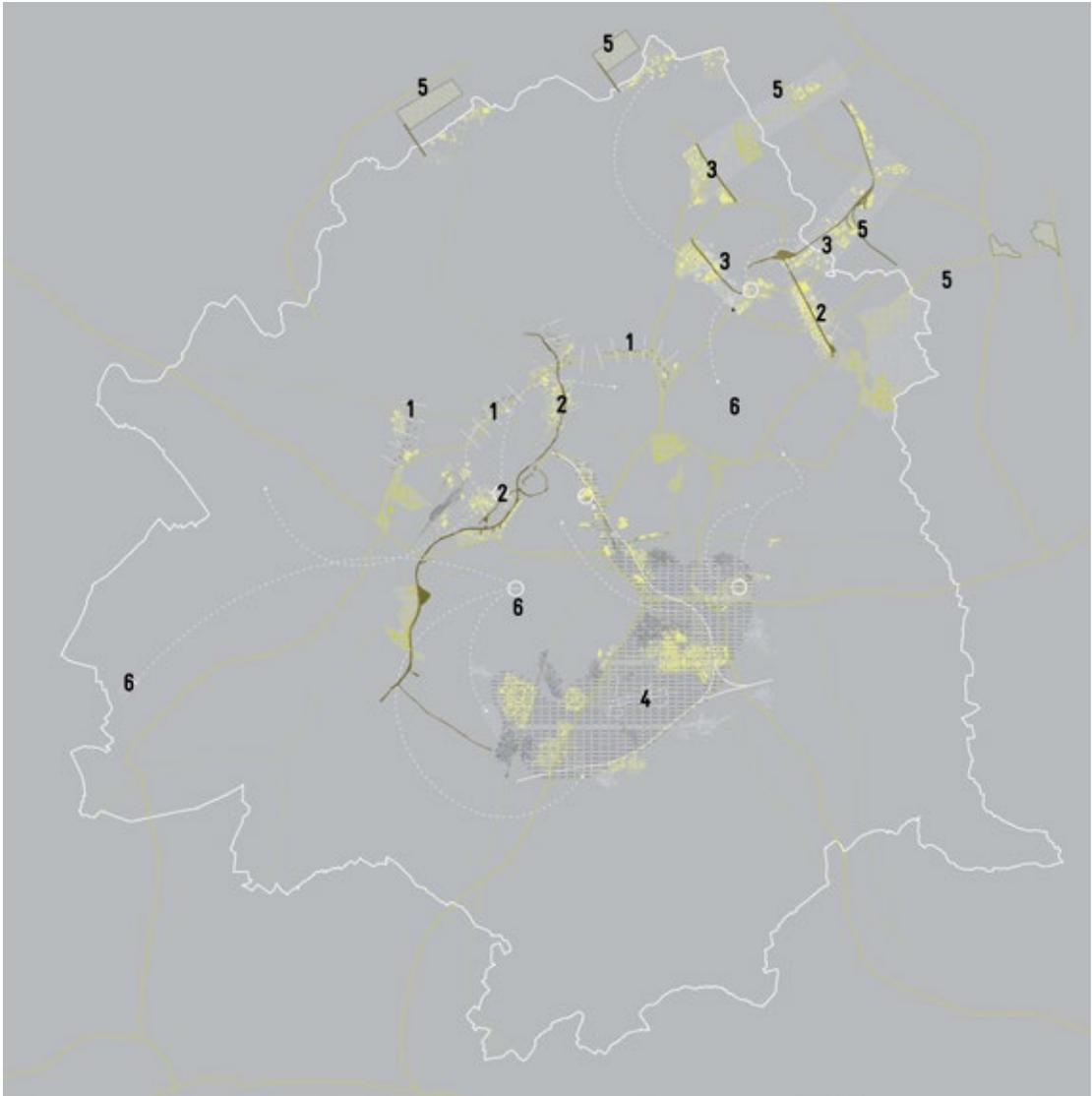
Le territoire de la métropole lilloise est suffisamment divers et multiple pour devenir lieu d'expérimentation d'une économie de l'innovation

Des pôles de compétence, le projet de port, plus proches de la ville et de lignes de transports autres se développent et laissent envisager la volonté d'une mutation de l'économie métropolitaine et d'une réduction de la dépendance de ces espaces à la trame viaire. L'espace métropolitain est précisément le lieu où l'on passe d'une économie industrielle basée sur la production de biens matériels, à une économie de flux, d'échanges, de production de services, de biens immatériels et culturels, de valeur ajoutée par la recherche et l'expérimentation. Les habitants comme les entreprises n'ont plus les mêmes besoins ni les mêmes attentes vis-à-vis de leur environnement, de leurs espaces de vie et de travail. C'est pourquoi, les espaces de développement économiques ne doivent plus être conçus comme des entités autonomes et hyper-spécialisées, isolées de la ville existante, mais pourraient s'y mélanger pour générer une multitude de situations et d'opportunités.

L'attractivité de la métropole lilloise doit être stimulée tout d'abord et c'est un principe partagé par l'ensemble des acteurs, par le renforcement et la qualification du cadre de vie dans tous les espaces de la métropole. Affirmer cette option, c'est aussi dire qu'il faut stimuler les substances urbaines lilloise où qu'elles soient : dans le centre, dans le pôle Roubaix - Tourcoing, à Villeneuve d'Ascq, autour de l'aéroport, comme dans les territoires les plus

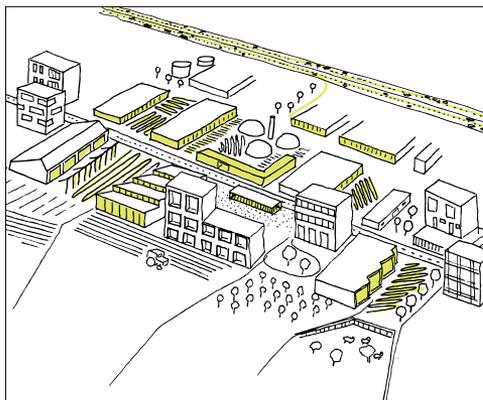
suburbains qu'ils soient au Sud ou au Nord. La question des mobilités, et notamment la maille de transports publics existante et projetée doit devenir le support et le vecteur positif de la valorisation du territoire dans son ensemble. Cette politique qui vise à intensifier autour des nœuds de transport doit évidemment se mettre au service du ré-équilibre de l'espace métropolitain notamment dans sa dimension socio-économique encore très inégalitaire.



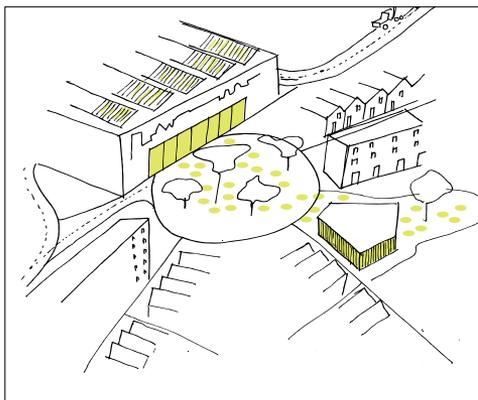


SITUATIONS PROJETÉES
 permettent de donner une définition de l'action "métropole active et des innovations"
 et d'en préciser la spécificité sur le territoire le l'arrondissement lillois.

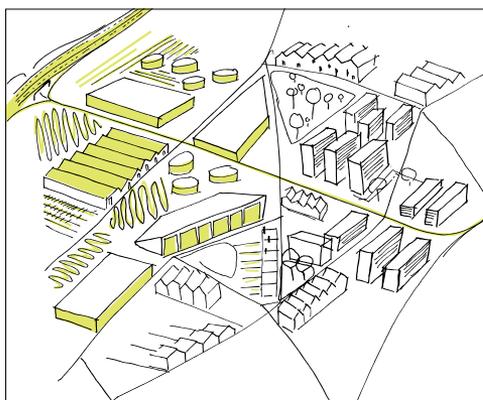
- 1. Bons voisins
- 2. Activité Urbaine Symbiotique
- 3. Machine Transversale
- 4. Agronica Banana
- 5. Puissance Transfrontalière
- 6. Territoire de l'Innovation / Expérimentation



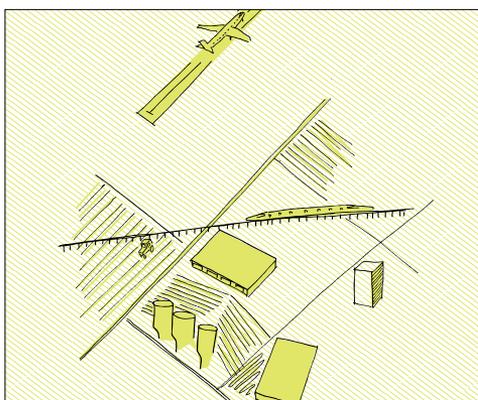
1. Bons voisins
Des nouvelles zones d'activités sans nuisances dans lesquelles les logiques industrielles nourrissent la question de l'habitat.



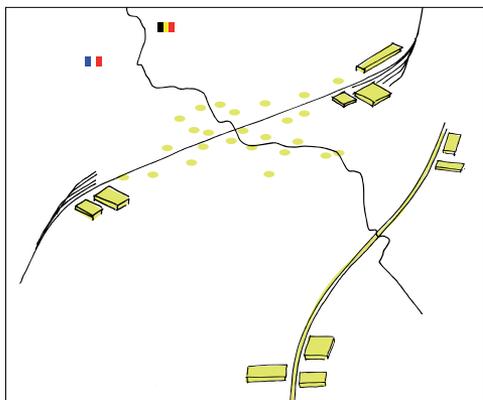
2. Activité Urbaine Symbiotique
Cohabitation entre activité et habitat : chaque partie y trouve des avantages dissipant les nuisances.



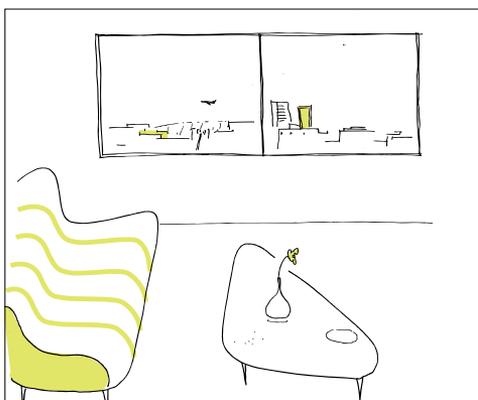
3. Machine Transversale
Il s'agit de la rencontre stimulante de deux mondes : l'industrie et l'habitat. Ce rapprochement fortuit engage chaque partie dans un développement métropolitain.



4. Agronica Banana
Développement synergique des activités industrielles, agricoles et habitantes dans les territoires hyperstimulés des grandes infrastructures de la métropole. Lieu de l'expérimentation et de l'innovation dans lequel la haute technologie devient paysage.



5. Puissance Transfrontalière
Mise en puissance d'espaces d'activités transfrontalières.



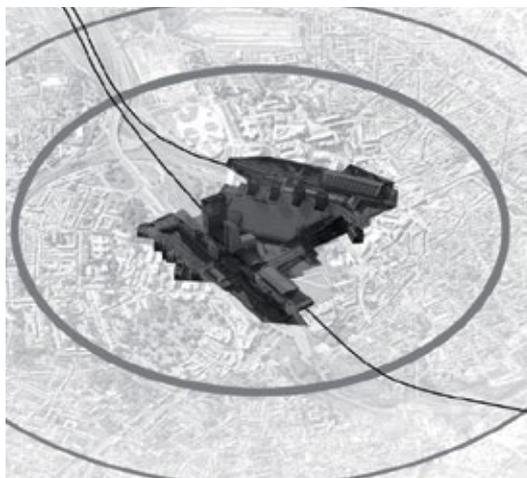
6. Territoire de l'Innovation / Expérimentation
Lille comme territoire culturel de l'innovation et de l'expérimentation.



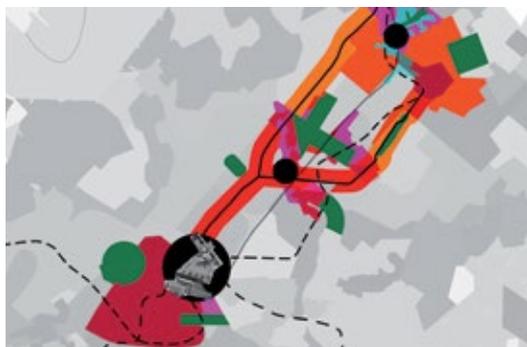
**X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne**

INTENSIFIER L'ÉCONOMIE SANS PLAN MARSHALL

Les activités économiques sont aujourd'hui localisées aussi bien dans la métropole centrale que dans les zones périurbaines sans qu'il y ait besoin d'ajouter de nouvelles infrastructures majeures, ni de nouveaux grands équipements. Pour cela, il faut réorganiser l'exploitation des infrastructures ferroviaires sous-exploitées et surtout installer des activités aux centres et non aux abords. Pour diminuer la pression foncière sur l'agriculture, il faut proposer les qualités de vivre « à la campagne » au sein même de la ville et y permettre l'installation et la desserte de nouvelles activités économiques. Afin de favoriser les conditions d'implantation d'activités économiques nous proposons de rapprocher Roubaix et Tourcoing d'Euralille en améliorant le temps de transport entre eux.



Étendre l'aura d'Euralille



Intensification de la structure existante

Studio 011 Bernardo Secchi – Paola Viganò

PROMOUVOIR LA VILLE ACTIVE

Dans le tissu urbain

De la même manière que LMCU développe la « ville intense », ne pourrait-on promouvoir la « ville active intense », dans les secteurs les plus accessibles par les transports en commun ? Par exemple, en exigeant une certaine densité d'emplois, ou en luttant contre la vacance des locaux d'activités, de la même manière que l'on lutte contre la vacance des logements (procédure d'abandon).

Les projets liés au réseau routier et à l'activité économique



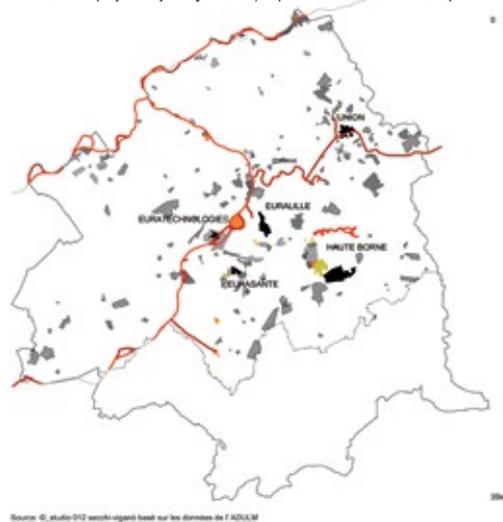
tendance actuelle

- parcs d'activités existants
- parcs d'activités en projet
- itinéraire de transit international à long terme (2015)
- autoroute et voie rapide en projet

Les zones d'activités

L'arrondissement de Lille compte de nombreuses zones d'activités vacantes ou sous-occupées. Héritées des premiers schémas directeurs d'aménagement, et très consommatrices d'espaces, car nappées d'immenses parkings, ces parcs d'activités monofonctionnels sont pour la plupart desservis par la route, une bonne accessibilité routière étant considérée comme la condition sine qua non d'implantation pour la plupart des entreprises.

Inventaire des projets majeurs (juin 2011) et pôles d'excellence économique



Source: © Studio 011 secchi-viganò basé sur les données de l'ADULM

- projets d'habitat
- projets d'équipement
- projets d'espace public
- projets d'équipement majeur
- projets d'aménagement mixte
- projets d'activité économique
- les 5 pôles d'excellence
- gestionnaire LMCU
- gestionnaire SCOP

Renforcer la liaison entre le maillage commercial et l'armature urbaine

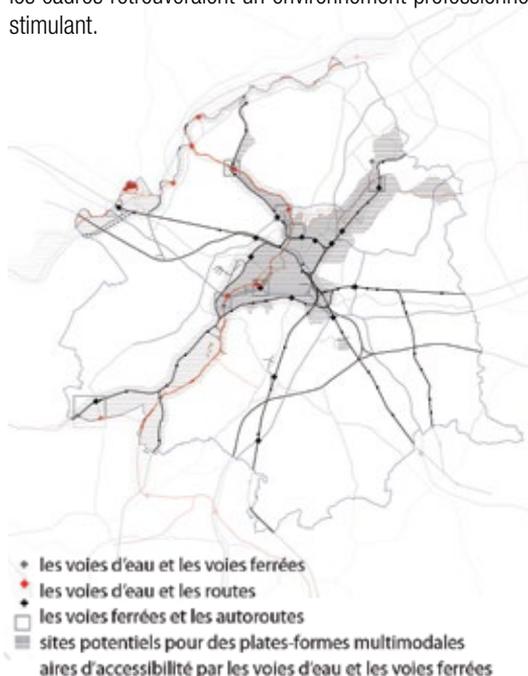
Le commerce est la seule activité économique largement diffusée sur tous les territoires et souvent à l'origine des nouvelles centralités tout au moins en termes de trafic générés. L'étude de stratégie urbaine et commerciale sur les sites de périphérie témoigne que la conscience de la nécessité de maîtriser le développement de ces espaces commerciaux périphériques est largement affirmée au profit du renforcement du commerce de centre-ville.

Miser sur « l'eau et le fer face au modèle routier saturé »

Les espaces économiques existants ou projetés sont soit non connectés, soit de taille trop modeste, soit trop ensermés dans le tissu urbain pour accueillir des activités industrielles (espace, nuisances, logistique) c'est pourquoi il faut proposer dans le SCoT de nouveaux parc d'activités dont la vocation sera industrielle et qui seront directement au bord de voie d'eau. Le sud a plutôt une vocation touristique-naturelle (Méga-Parc de la Deûle) et est fortement contraint (protection des champs captant d'eau potable) ; la partie centrale urbaine ne dispose que de peu de possibilités d'extension ou d'implantation nouvelles de grande ampleur, de même que la Lys. Seule, la « très haute Deûle » (entre Quesnoy et Deûlémont) paraît susceptible d'accueillir un vaste parc industriel car c'est le seul endroit où l'on trouve des réserves d'espaces libres de construction en bord de canal.

Faciliter la création d'activités dans le péri-urbain des centres de télétravail

Cette présence au sein de la commune générerait également tout un tissu d'activités induites, (services, restauration, ...). Tout en restant à proximité de leur domicile, les cadres retrouveraient un environnement professionnel stimulant.



5.2

La ville et l'université Rechercher des synergies

**X. De Geyter –
F. Alkemade – M. Desvigne**

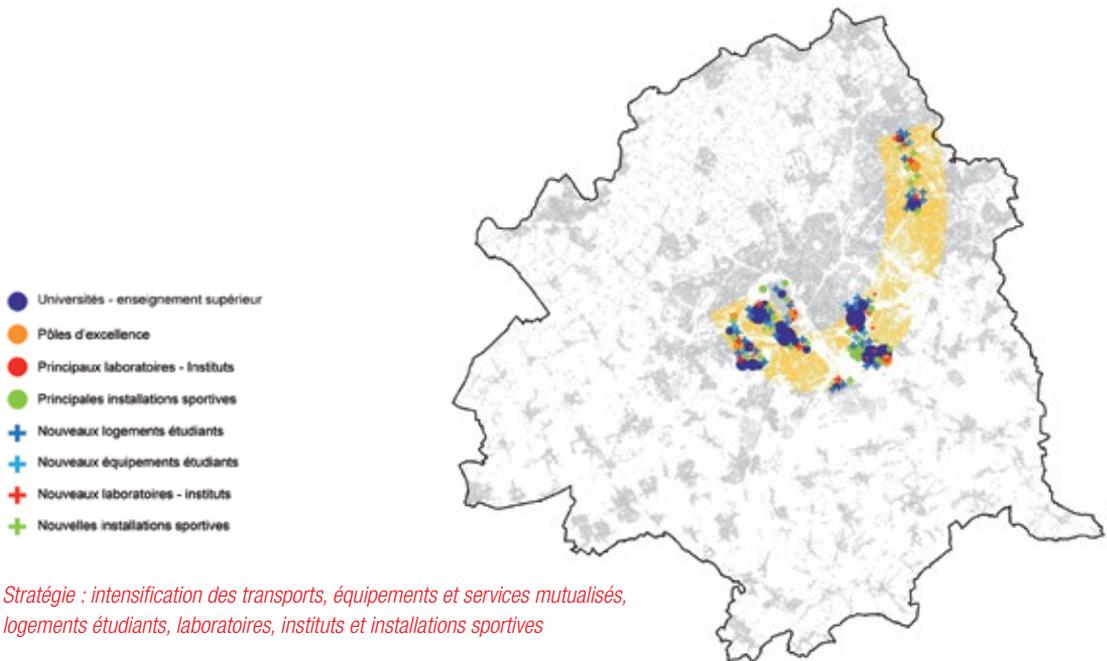
En Europe, la première cause de migration est économique. Pour Lille la fabrication d'opportunités économiques est une condition sine-qua non d'attractivité, c'est son plus grand enjeu. La chance de ce territoire est qu'il a déjà engagé un processus au-delà du redressement, qui est un réel développement économique. Et pour que le monde économique puisse se projeter dans la ville et dans le temps, il faut réaffirmer un plan d'action à long terme, fiable, pour faciliter les décisions d'implantation.

Nous identifions, à Lille, tous les ingrédients nécessaires pour mettre en synergie la société civile, la recherche et les entreprises. Nous localisons tous les ingrédients clés de départ du cluster : bâtiments universitaires, établissements d'enseignements supérieurs, résidences étudiantes (du CROUS et privées) et pôles d'excellence.

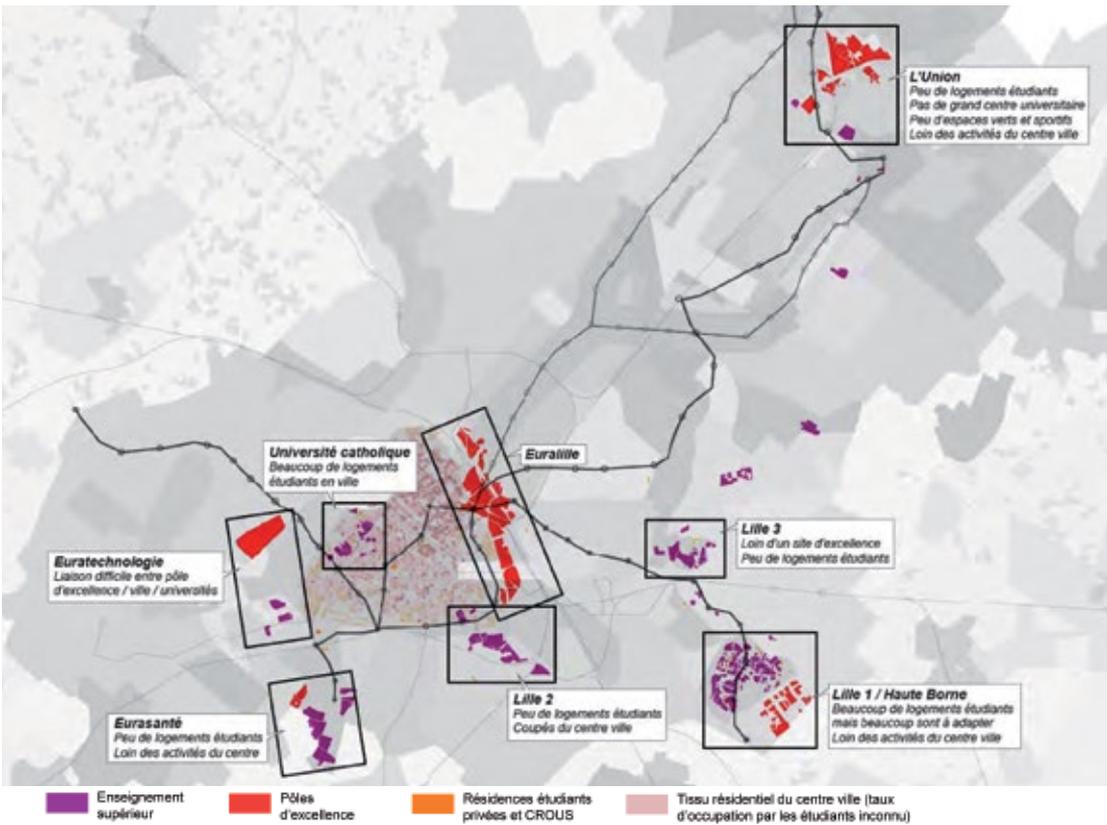
Nous identifions 8 sites aux caractéristiques très contrastées et aux potentiels de développement très inégaux. Le but est de stimuler le secteur recherche peu développé (seulement 3 000 doctorants), d'augmenter l'attractivité de la vie étudiante hors de Lille, de faire participer le monde académique aux mutations urbaines à venir et créer des synergies avec le monde économique.

Pour cela nous définissons une première sélection de 3 territoires stratégiques pour fonder ces synergies entre population étudiante, ville, laboratoires et entreprises concernées.

- Euratechnologie-Eurasanté : Créer une continuité à grande échelle, autant physique que paysagère et visuelle, par l'aménagement d'un vide et de liaisons douces. Viser un meilleur ancrage territorial.
- Fives-Villeneuve-d'Ascq : Accroître la relation spatiale entre Eurailille, Lille 1 - Lille 3 et les quartiers en mutation grâce à des projets de franchissement des infrastructures, à des équipements mutualisés, à des structures d'accueil pour l'installation des étudiants et des jeunes entreprises innovantes (pépinières) ...
- Tourcoing-Roubaix : Partir du projet de campus de la distribution (gare de Roubaix) pour développer un campus universitaire plus large en relation étroite avec l'Union et la zone industrielle plus à l'est. Il s'agit de reconquérir le territoire de Roubaix-Tourcoing par le rayonnement de ces 3 secteurs (tertiaire / recherche / production).



Stratégie : intensification des transports, équipements et services mutualisés, logements étudiants, laboratoires, instituts et installations sportives



Des sites aux caractéristiques et besoins très spécifiques

5.3

Université – faire de l'expérimentation un engagement en faveur du développement économique

L'AUC Bas Smets

La ville universitaire ne recouvre pas la ville innovante, elle en est même distincte par de nombreux aspects :

- La recherche scientifique ne représente qu'une partie des fonctions et des activités hébergées par l'université. Dans les fonctions directement attachées à l'université, l'enseignement fait évidemment partie intégrante des activités universitaires. Il y a également une grande quantité d'activités induites, qu'il s'agisse des équipements culturels qui accompagnent la vie d'une ville universitaire (bibliothèques, librairies, musées, etc.) du logement et espaces de loisirs des étudiants (équipements culturels et sportifs, vie nocturne, etc.), de l'organisation et l'hébergement des congrès, etc. Lorsque l'on considère l'université dans la ville, elle ne se résume donc pas uniquement à la fonction d'innovation de ses laboratoires de recherche. C'est important d'un point de vue urbain. C'est également important d'un point de vue économique dans la mesure où cela signifie que l'université est riche de nombreuses ressources au-delà de ses laboratoires, avec lesquelles nourrir le développement d'une ville.

- La recherche scientifique ne représente qu'une partie des viviers et des lieux de l'innovation. L'innovation a changé et les conditions dans lesquelles se produisent des innovations, conçues comme la concrétisation d'une invention en produit, ont évolué en profondeur. Essentiellement technologique, l'innovation est devenue plurielle (c'est la création d'une nouvelle combinaison produit, marché, technologie, organisation ...). En parallèle, le processus ancien (Recherche, puis Transfert, puis Valorisation) est devenu rare, il est remplacé par un processus de travail sur les besoins du marché (market pull) très réactif, alimenté par de la recherche (techno push) ; cela fait de l'innovation un acte entrepreneurial plus qu'un projet institutionnel. L'innovation est ainsi de plus en plus collaborative, ce qui requiert une

approche différente des enjeux territoriaux. L'enjeu est de générer et organiser des collaborations entre acteurs locaux pour accélérer localement le processus d'innovation et le porter efficacement jusqu'à son terme, en mobilisant les acteurs du territoire y compris (et surtout) sur les phases d'expérimentation.

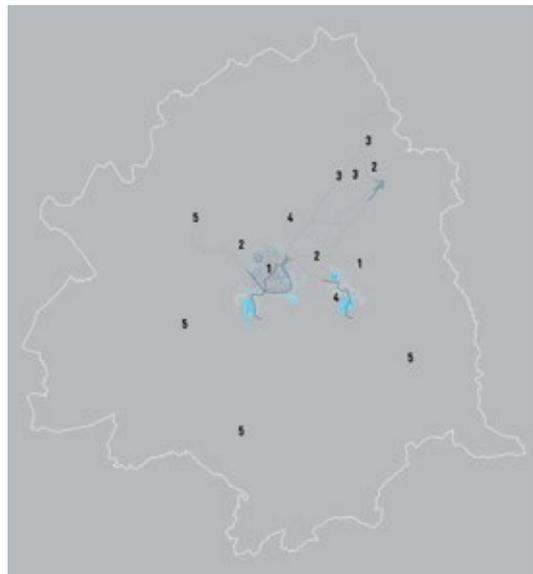
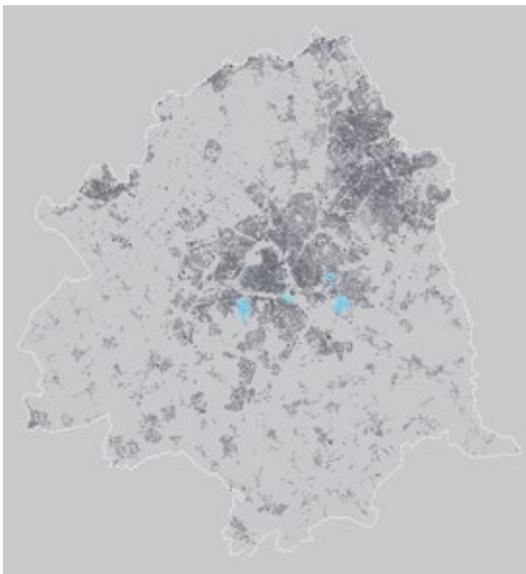
Distincts, ces deux enjeux sont pour autant indissociables :

- La recherche universitaire est une des conditions de l'innovation. Qu'il s'agisse de sciences (travaux scientifiques et technologiques), de droit (adaptations réglementaires), de sciences humaines (analyse des comportements, compréhension des modes de vie), la recherche est un vivier de nouvelles idées sans lesquelles il ne peut pas y avoir d'innovation. Cela suppose toutefois de trouver les lieux ou les moyens pour développer ces idées de manière à ce qu'elles deviennent des innovations possibles.

- Les campus sont un territoire d'expérimentation privilégié pour les innovations. D'abord, les étudiants sont une population particulièrement encline à tester de nouveaux produits ou de nouveaux usages, qu'il s'agisse des logements dans lesquels ils habitent, des espaces dans lesquels ils vivent ou des produits (biens et services) qu'ils consomment. Ensuite, comme les organismes HLM, les universités sont des donneurs d'ordre puissants pour les entreprises locales et elles peuvent donc peser sur l'adoption par celles-ci de pratiques innovantes dans leurs réponses aux marchés publics. Enfin, les universités (notamment dans les campus comme à Ville-neuve d'Ascq) sont des espaces offrant des possibilités de densification du bâti ou d'intensification des usages. Dans la perspective d'une hybridation de la ville et d'une invention de nouveaux lieux et de nouveaux usages, ces espaces offrent nécessairement des ressources spécifiques.

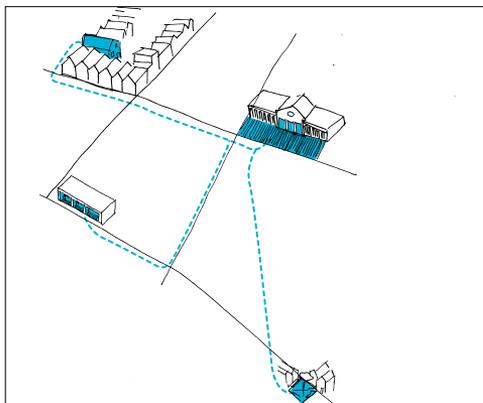
LILLE MÉTROPOLE UNIVERSITAIRE ÉTAT EXISTANT

Etat existant : Lille est une ville universitaire importante avec 150000 étudiants et un réseau d'équipements dense, elle se trouve parmi les premières de France. Lille possède une condition universitaire multiple: à la fois campus isolé à Villeneuve d'Ascq et de grandes institutions universitaires insérées dans le tissu du centre ville lillois.

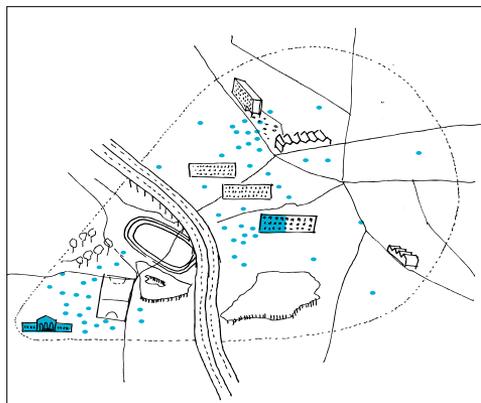


SITUATIONS PROJETÉES :
permettent de donner une définition de l'action "métropole universitaire"
et d'en préciser la spécificité sur le territoire de
l'arrondissement lillois.

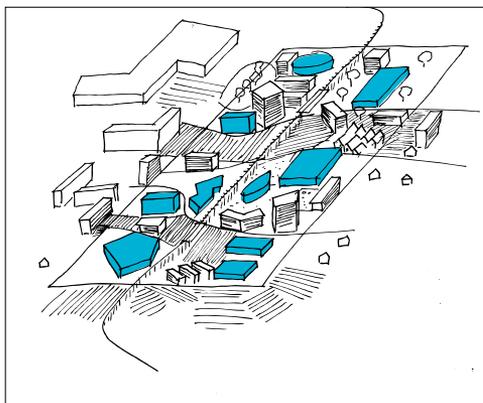
1. Ville Campus
2. Grands Parcs Universitaires
3. Campus Hybride
4. Université Mobile et informelle



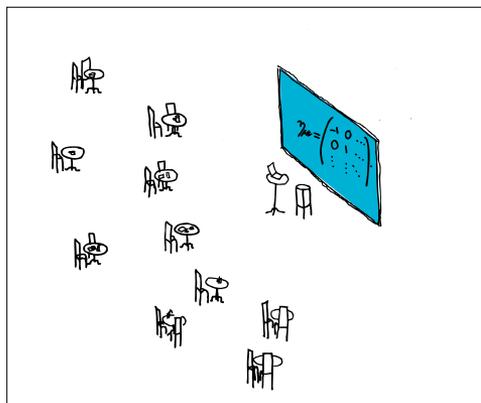
1. Ville Campus
Intensification du réseau d'institution ou de lieux universitaires à travers une identité, une autre lecture du centre ville lillois.



2. Grands Parcs Universitaires
Occupation des franges du centre ville en parc à l'allure universitaire créant un lien entre la "ville campus" et les grands équipements périphériques.



3. Campus Hybride
Densification et hybridation des campus : ces lieux satellites planifiés dans les années soixante possèdent un fort potentiel d'urbanité, ils sont connectés et équipés et offrent beaucoup d'espaces capables.



4. Université Mobile et Informelle
Utiliser le potentiel des réseaux de l'arrondissement lillois pour l'établissement de l'université libre à travers des lieux informels de la connaissance.





06.

COMPLÉMENTS MÉTHODOLOGIQUES

6.1—

LES ÉLÉMENTS SUPPORTS DE L'HYBRIDATION ET DE LA PERCOLATION

Studio 011 - Bernardo Secchi-Paola Viganò

6.2—

LES FIGURES MÉTROPOLITAINES COMME ACCROCHES DU TERRITOIRE

Studio 011 - Bernardo Secchi-Paola Viganò

6.3—

UN ATLAS PAYSAGER POUR CONSTITUER LA BOITE À OUTILS D'UN PROJET PAYSAGER TERRITORIAL

L'AUC - Bas Smets

6.4—

AJUSTEMENTS / EXPOSITION PERMANENTE

L'AUC - Bas Smets

6.5—

RESEARCH BOOK

Xaveer de Geyter - Floris Alkemade - Michel Desvigne

6.1

Les éléments supports de l'hybridation et de la percolation

Studio 011

Bernardo Secchi – Paola Viganò

TRAMES

Les trames sont l'armature fine du territoire. Elles donnent l'accessibilité à l'îlot et au champ cultivé, organisent l'écoulement de l'eau. Des trames bien connectées permettent des mouvements continus. Les trames sont aussi des espaces publics à conforter. Les trames urbaines forment le support des tissus denses et plus diffus qui composent le territoire habité de l'agglomération lilloise. Elles sont aussi variées que les tissus qu'elles portent mais elles partagent les mêmes problématiques que le projet se propose d'affronter et de résoudre.

Les trames agricoles organisent plus de 50% du territoire lillois et renseignent quant à elles sur la proximité réelle de l'agriculture par rapport au tissu urbanisé.

La trame de l'eau est corrélée à la trame agricole comme le révèle la présence des canaux et becques.

Trame urbaine : réseau viaire + espaces publics

L'étude des trames urbaines est intéressante car elle interroge directement la question des espaces publics. Le travail sur les trames urbaines a l'ambition de garantir la perméabilité des tissus à traverser et parcourir, de relier ainsi des portions de territoires aujourd'hui fragmentées, de redonner sa place au piéton. C'est là l'opportunité de renforcer, en milieu apparemment urbain, l'urbanité c'est-à-dire donner enfin place à de réelles relations entre les habitants des lieux, améliorant par la même occasion leur qualité de vie.

Trame de l'eau : fleuve, affluent, becques et ruisseaux

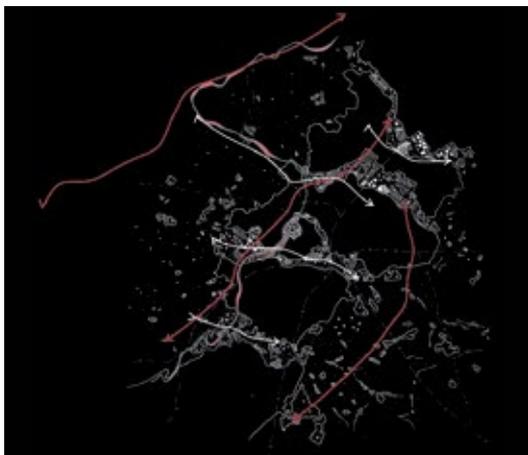
Les trames de l'eau organisent le territoire à différentes échelles. Elles sont définissable en fonction de leur caractère naturel ou niveau d'artificialisation ce qui est également fonction des types de territoires qu'elles organisent et / ou ont organisé dans le passé.

Trame agricole : réseau viaire + parcellaire

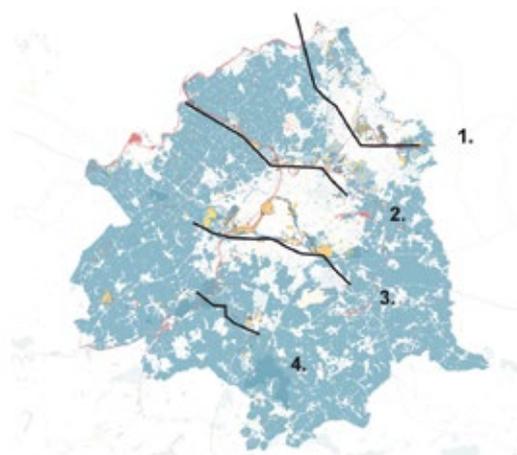
Il est important de souligner combien la trame agricole et la trame de l'eau sont étroitement liées et se superposent : les voies d'eau, canaux d'irrigation et becques dessinent la trame agricole, suivant les chemins et bordant les champs. Il apparaît nécessaire, d'une part, d'intégrer les conditions d'exploitation agricole dans les projets urbains, et d'autre part, d'adapter l'agriculture au morcellement des espaces cultivés, et à la proximité de la ville.

TISSUS

La lecture des tissus renseignent sur la forme urbaine et son étude (formation, évolution, transformations, strates, structure ...) dans la mesure où la morphologie urbaine est le résultat des conditions historiques, politiques, culturelles (et notamment architecturales) dans lesquelles la ville a été créée et s'est agrandie et ce qu'elle soit le fruit d'une évolution spontanée ou planifiée par les pouvoirs publics.



Les espaces stratégiques de percolation transversales



Lille 2030 - les espaces de percolation transversale

Ville dense : compacité et tissu urbain

La structure spatiale territoriale et urbaine est le produit d'un côté de l'action des eaux dans la longue durée, de l'exploitation des ressources minières dans une période plus récente et, encore plus récemment, de la construction d'un réseau de mobilité développé.

Comme nous l'avons déjà dit la « forme » de la métropole, n'est clairement pas un centre urbain radioconcentrique classique. Cela s'explique par des éléments de son histoire longue, tel que l'impact de l'industrie et de sa difficile reconversion. On reconnaît, dans la morphologie de cette métropole, une grande diversité d'entités urbaines fondées sur la tradition d'un habitat individuel dense, sur le recyclage de friches industrielles, et sur quelques noyaux urbains historiques plus anciens.

Ville diffuse : les formes de la dispersion

Types de dispersion dans la métropole lilloise

- dispersion par point et sa constellation d'écarts dans la vallée de la Lys
- dispersion linéaire ramifiée dans la Pévèle
- dispersion ponctuelle et en réseau sur le talus des Weppes
- dispersion par patch rapprochés dans la vallée de la Deûle.

Dispersion par point et sa constellation d'écarts dans la plaine de la lys

- Le réseau viare, principalement constitué de routes secondaires est lié à la trame hydrographique, les becques suivent les voies.

- Le tissu s'organise sous deux formes : de façon linéaire (type hameau) le long du réseau viare et en ensemble compact (types village et petite ville) aux intersections de ce réseau. Les nœuds les plus gros se sont formés le long de la voie ferrée là où le train s'arrête ou s'arrêtait, ce qui a entraîné dans certains villages le développement progressif de grandes étendues pavillonnaires.

- Le tissu pavillonnaire enveloppe la structure linéaire initiale, constituée du tissu ancien principalement d'habitat ouvrier ... Un mitage du territoire agricole est associé aux écarts.

- Il y a sur cette partie du territoire une polyculture d'échelle variable, qui est clairement organisée en relation avec le réseau hydrographique.

Dispersion ponctuelle en réseau le talus de weppes

- Le tissu s'organise le long des routes et aux croisements de celles-ci en nœuds plus importants.

- On lit clairement une différence entre ce système hydrographique et celui de la plaine de la Lys.

- Le type d'agriculture change également, les surfaces d'exploitation sont bien plus grandes.

- Le tissu pavillonnaire se développe dans les angles des structures initiales, et le long des voies reliant les villages, en alternance avec l'implantation de bâtiments d'activités.

Dispersion par patches rapprochés la vallée de la deûle

- Le tissu urbain est organisé principalement le long du chemin de fer ancien et existant dans le haut de la vallée. Les patches résultent en grande partie des extensions pavillonnaires autour de ces nœuds.
- Les quelques équipements et activités de la zone se situent dans le fond de vallée au contact du canal.
- La zone agricole est constituée de petites parcelles maraîchères en périphérie de village principalement, de grandes surfaces de prairies permanentes ou temporaires maintenant une activité agricole sur ce territoire.
- De même que dans l'exemple précédent, mais dans des proportions plus importantes, le tissu pavillonnaire enveloppe les structures linéaires initiales du tissu ancien.

Dispersion linéaire, ramifiées dans le pèvèle

- Le tissu urbain est moins compact, il semble corrélé à la contrainte topographique et au passage des lignes de chemin de fer.
- A la différence de l'organisation de la plaine de la Lys, les petites parcelles maraîchères sont ici localisées le long des cours d'eau qui se ramifient en fonction de la topographie.

- Le tissu pavillonnaire prolonge et complète les structures linéaires initiales du tissu ancien ouvrier. Quelques ensembles pavillonnaires apparaissent toutefois en dehors de ce schéma.

La structure et les formes de la dispersion

La ville diffuse caractéristique du territoire lillois n'est pas à interpréter comme un élément homogène. En effet, la dispersion revêt des formes diverses et il est particulièrement intéressant de remarquer comment la structure du territoire, sa géographie, le sol, la topographie, les cours d'eau et les masses végétales sont en relation, plus ou moins marquée, avec ces formes de la dispersion.

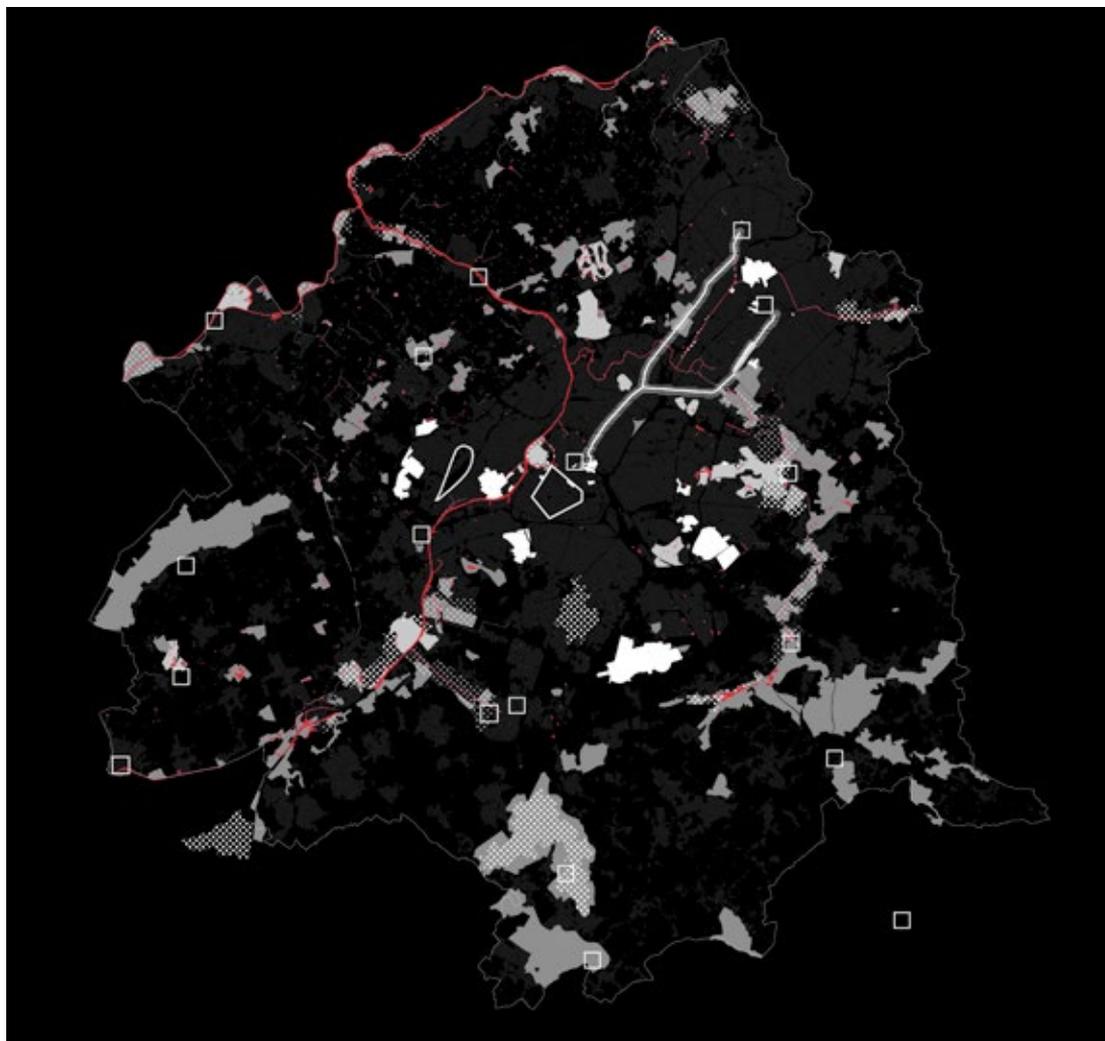
A ce titre, il semble que l'idée de renforcer la structure naturelle du territoire, ... ne présente pas seulement un intérêt du point de vue écologique, mais cela participe également à renforcer la spécificité des différentes parties du territoire, des différents lieux de la dispersion qui le composent.

L'assemblage ou la superposition des formes de la dispersion (bâti, aires urbaines) à la trame verte (hydrographie, topographie et espaces naturels) et au fer, révèle la présence d'un système relationnel entre le paysage et la façon dont l'homme s'y est installé.

6.2

Les figures métropolitaines comme accroches du territoire

Studio 011
Bernardo Secchi – Paola Viganò



Les figures métropolitaines



l.



j.



k.



i.



m.



n.

SPÉCIFIQUE / INTERNE

i. spécifique – par une relation entre une enveloppe et un programme atypique (Euratechnologies)

j. générique – par un programme ou un produit décliné dans d'autres métropoles (Heron Parc à Villeneuve d'Ascq)

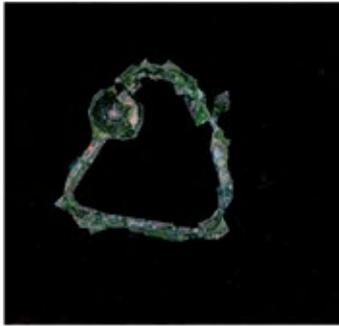
k. spécifique – par une démarche innovante : dépollution d'anciens terrains et mutation en parcs (friche Kuhlman à Wattrelos)

l. générique – type d'espace existant dans d'autres métropoles (la base de loisirs des Près du Hem à Armentières)

EXISTANT / POTENTIEL

m. existante: figure participant à l'image de la Métropole à l'extérieur (la Citadelle et la couronne lilloise)

n. potentiel: par amplification / augmentation (buffer) pour obtenir un saut d'échelle (parc de la Deûle de Lille à Lens)



a.



b.

EXTERNE / INTERNE

- a. externe – figure participant à l'image de la métropole à l'extérieur (la Citadelle et la couronne lilloise)
- b. interne – repère pour les métropolitains (l'ancien hôpital de Seclin, la Drève et le canal de Seclin)
- c. externe – pièce urbaine iconique (Euraille)
- d. interne – pièce urbaine repère dans la métropole (les tours de Mons-en-Barœul)



c.



d.



e.



f.

ENSEMBLE / PONCTUEL

- e. ensemble – l'association de plusieurs éléments-repères (la chaîne des lacs + le LaM + le stadium + le golf à Villeneuve d'Ascq)
- f. ponctuel – l'équipement isolé (l'hippodrome de Marcq-en-Barœul)
- g. ensemble – la collection (les Maisons Folies)
- h. ponctuel – l'équipement isolé (le LaM)



g.



h.



- centres villes (carte de Cassini)
- figures potentielles
- zone de développement ou requalification
- nouveaux équipements et centres d'urbanité

Diagramme des figures métropolitaines avec un potentiel territorial

À la différence de la plupart des autres métropoles française, la métropole lilloise manque d'une image spatiale forte, associée à un fleuve, à un réseau d'infrastructure typé, ou à une tâche urbaine identifiable.

La métropole lilloise est caractérisée par une géographie discrète, sans entités physiques fortement identifiables (vallée, relief, forêt, lac, bord de mer ...). Le caractère diffus de son tissu urbain en « brouille » la vision. Il est ainsi difficile de se la représenter. Pourtant une attention particulière doit y être portée dans la mesure où le paysage est aussi une valeur subjective et culturelle, qu'il faut appréhender du point

de vue de l'utilisateur. Pour qu'il y ait paysage, il faut qu'il y ait appréhension d'un espace par un ou plusieurs individus et identification de cet espace comme présentant une valeur esthétique ou d'usage particulière.

Les « figures métropolitaines » peuvent prendre des formes diverses, mais il s'agit dans tous les cas de représentation(s) mentale(s). A ce titre, la sélection des objets peut être subjective et ne vise pas à être exhaustive. Elle se propose avant tout comme la base d'un corpus à partager.

6.3

Un atlas paysager pour constituer la boîte à outils d'un projet paysager territorial

L'AUC Bas Smets

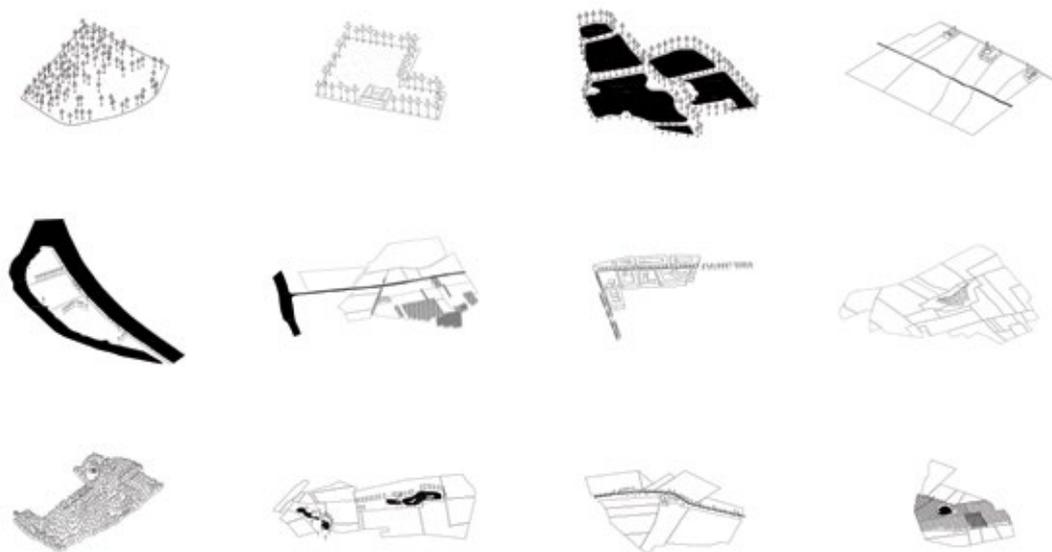
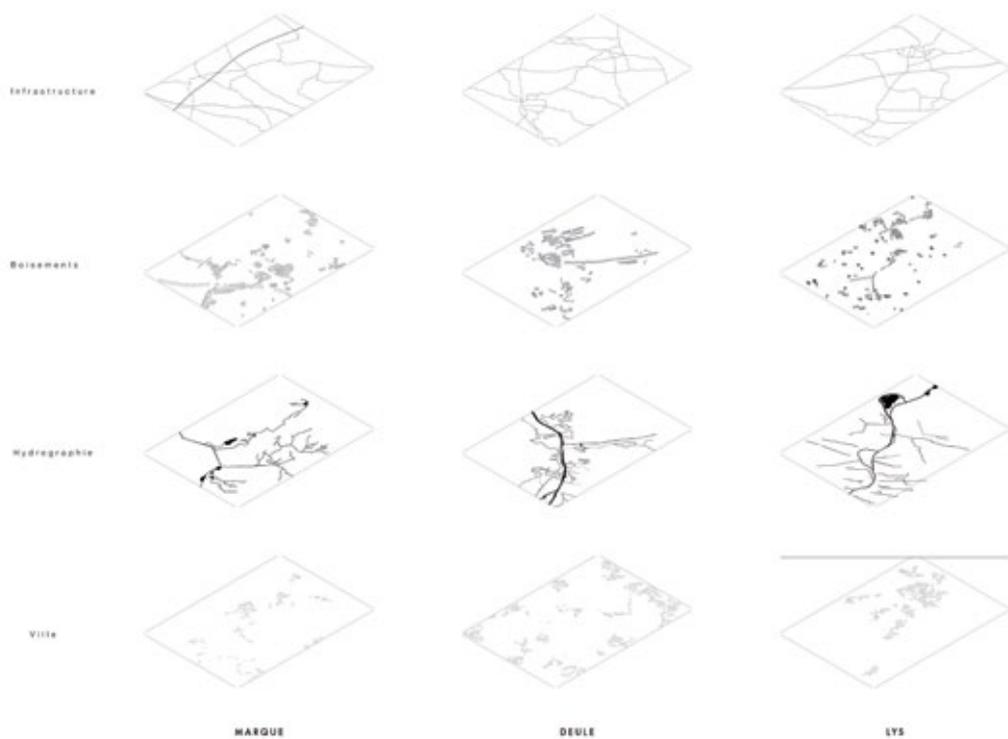
À partir de la lecture méticuleuse du territoire, l'équipe l'AUC – Bas Smets a conçu un atlas des différentes couches du paysage incluant le système hydrographique, les boisements en tout genre, les espaces publics ainsi que de nombreuses autres couches paysagères.

L'analyse détaillée de chacun des trois grands ensembles hydrographiques (Lys, Deûle et Marque) permet d'établir

une boîte à outils d'éléments paysagers propres à ces derniers et de projeter les futures interventions possibles. Ces éléments (alignements d'arbres, ruisseaux drainants, boisements, lacs, bosquets, étangs, haies brise-vent ...) constituent une boîte à outils qui, assemblés ou mixés, permettront de recomposer un projet paysager exemplaire et adapté à l'identité fine du paysage du territoire.



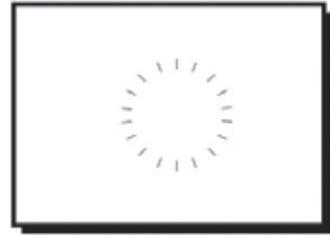
Nouvelle structure paysagère à l'échelle du SCoT - L'hydrographie comme support – Paysage renforcé



6.4

Ajustements / exposition permanente

AJUSTEMENT



L'AUC Bas Smets

EXPOSITION PERMANENTE

Le temps réel

L'étude faite sur le territoire du SCoT de Lille nous a permis de produire trois plans. Trois plans présentant entre eux des similarités. Mais trois plans fondamentalement différents et complémentaires l'un de l'autre permettant de donner l'image d'un projet articulant ce slogan : Lille 100% Métropolitain + 100% Délicat.



AJUSTEMENTS / EXPOSITION PERMANENTE

L'étude faite sur le territoire du SCoT de Lille nous a permis de produire trois plans. Trois plans présentant entre eux des similarités. Mais trois plans fondamentalement différents et complémentaires l'un de l'autre permettant de donner l'image d'un projet articulant ce slogan : Lille 100% Métropolitain + 100% Délicat.



NON-PLAN MÉTROPOLE HYBRIDE

Une stratégie "Bottom-up" inscrite chaque micro-acteurs dans le projet métropolitain. Le non-plan devient garant de la solidarité et du partage autour d'un projet de territoire. Il est l'outil d'équation combinant des orientations données au territoire.



3 PAYSAGES

Le projet d'un paysage métropolitain autour de l'hydrographie, adapté et basé sur les nécessités électorales. Les trois paysages de la métropole lilloise permettent de définir une structure territoriale forte qui vient accompagner l'urbanisation et son développement.



PLAN VISION

Une stratégie "Top-Down", une figure de la métropole et du devenir de la métropole dans son territoire qui s'inscrit pas pour définir les autres paysages de la petite échelle.



6.5

RESEARCH BOOK

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne

Tout au long du projet nous continuons à accumuler des analyses et pistes de projets sur les territoires. Par nécessité d'hierarchie et de lisibilité de l'exercice de la consultation,

seule une petite partie de ces éléments est sélectionnée dans le projet territorial.





Partie 2

ÉLÉMENTS POUR UNE SYNTHÈSE

LES TERRITOIRES D'APPLICATION

1 –
L'AGGLOMÉRATION CENTRALE

2 –
LA COURONNE MÉTROPOLITAINE

3 –
LE TERRITOIRE DE L'EAU



01.

L'AGGLOMÉRATION CENTRALE

1.1—

ÉPINE DORSALE

Xaveer de Geyter – Floris Alkemade – Michel Desvigne

1.2—

LES HÉMICYCLES

Xaveer de Geyter – Floris Alkemade – Michel Desvigne

1.3—

CANAL DE ROUBAIX

Studio 011 – Bernardo Secchi-Paola Viganò

1.4—

CROIX-PARC

Xaveer de Geyter – Floris Alkemade – Michel Desvigne

1.5—

LA MARQUE

Studio 011 – Bernardo Secchi – Paola Viganò

1.6—

L'E42 VILLENEUVE D'ASCQ-LOMME

Studio 011 – Bernardo Secchi-Paola Viganò

1.7—

EURALILLE²

Xaveer de Geyter – Floris Alkemade – Michel Desvigne

1.8—

ROUBAIX-RING

Xaveer de Geyter – Floris Alkemade – Michel Desvigne

Les trois équipes considèrent communément comme l'agglomération centrale le territoire constitué du tissu urbain continu issu de la croissance des centres historiques principaux (Lille, Roubaix et Tourcoing) de leur couronne et des villes intermédiaires.

L'agglomération centrale a une structure singulière qui la distingue du modèle radioconcentrique classique.

Elle est bicéphale (Lille d'un côté, Roubaix-Tourcoing de l'autre), éclatée (Roubaix, Tourcoing et Wattrelos forment un tripode), aux limites floues, hétérogène (aux zones de chevauchement des couronnes des différents noyaux) et lacérée par les infrastructures principalement routières.

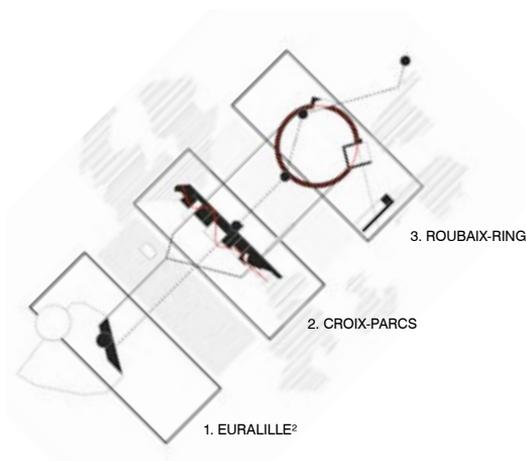
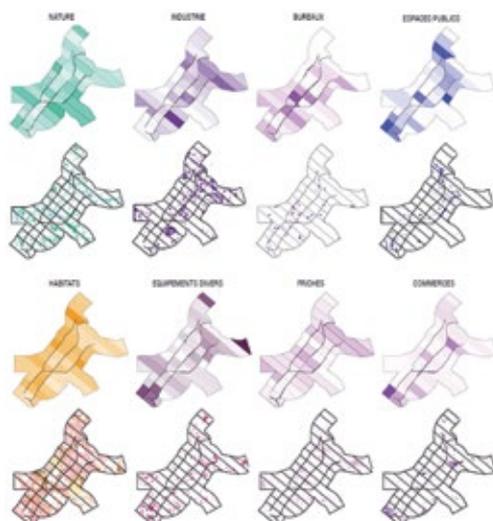
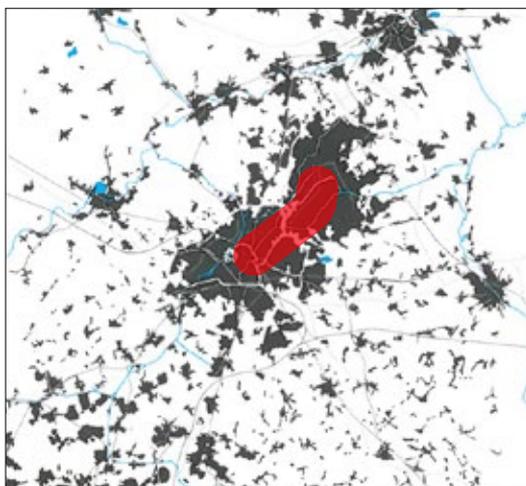
Cette réalité complexe perturbe sa compréhension et exacerbe l'enjeu de cohésion et de complémentarité dont souffre la pièce centrale de la métropole.

Les trois équipes ont posé les jalons à sa structuration : l'épine dorsale (le Grand boulevard élargi) dote l'agglomération d'une ossature en matière d'accessibilité destinée à diffuser le dynamisme lillois ; les hémicycles agricoles répondent au besoin de clarifier ses limites tandis que les territoires du Canal de Roubaix, de l'E42 et de la Marque apportent structure et lisibilité aux tissus intermédiaires. Enfin, les territoires Euralille², Croix-Parc et Roubaix-Ring étirent le dynamisme économique, principalement tertiaire, sur l'ensemble de l'axe.

1.1

Épine dorsale

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne





Plan d'ensemble

L'épine dorsale est le système de réseaux qui serpentent autour de la figure urbaine majeure de la métropole qu'est le Grand boulevard. L'enjeu est d'inventer un système métropolitain cohérent et complémentaire d'Haubourdin à Mouscron dont les centralités le long de l'épine dorsale se renforcent (Euralille, Croix, Roubaix-Tourcoing) pour rendre l'agglomération plus « ex-centrique » et l'accessibilité plus égalitaire.

Actuellement, la métropole se polarise naturellement en renforçant le poids de Lille. La tendance s'accroissant, tend vers le modèle classique d'une ville concentrique au risque que Roubaix et Tourcoing ne deviennent de simples périphéries malgré la centralité que les deux villes peuvent faire valoir. Cette tendance annule le formidable potentiel d'attractivité que porte actuellement le modèle ouvert et multipolaire de la métropole.

L'épine dorsale doit entériner la réalité multipolaire du territoire.

L'agglomération centrale est densément desservie par des infrastructures de transport souvent sous-exploitées. Le métro et la ligne ferroviaire possèdent un grand potentiel de croissance. Il est nécessaire de différencier l'exploita-

tion des réseaux dont l'offre est trop uniforme et de repenser la ligne ferroviaire comme un transport express reliant Tourcoing aux gares de Lille en dix minutes quel que soit le moment de la journée.

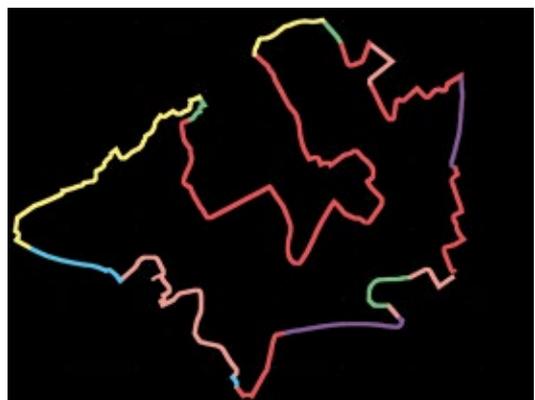
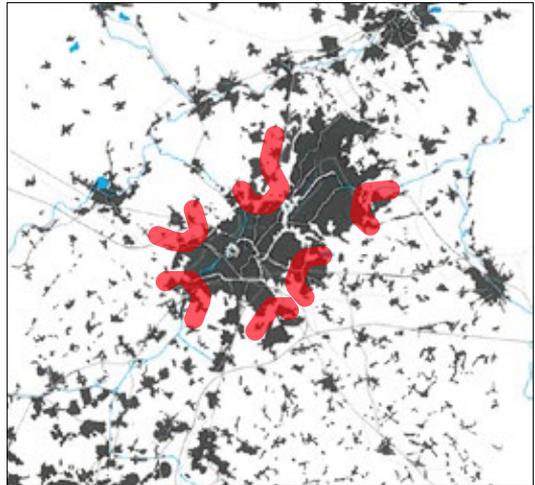
Trois zones de grands projets se distinguent autour de gares ferroviaires fortement structurantes : Euralille comme centre tertiaire ; Croix-Parc comme centre de loisirs et de services et Roubaix-Ring comme nouveau centre culturel et industriel.

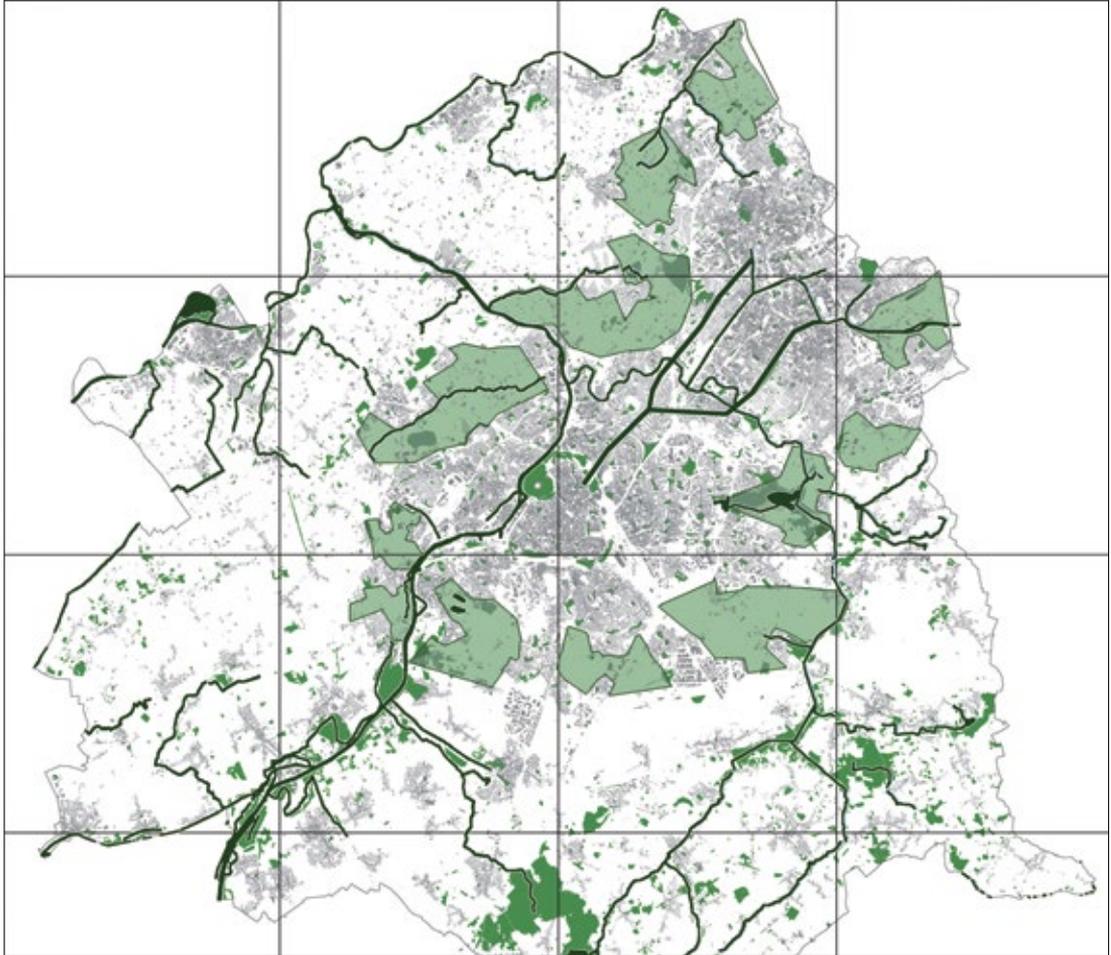
Sous cet angle, l'épine dorsale est capable de structurer et d'étendre la dynamique d'Euralille à l'ensemble de l'agglomération centrale.

1.2

Les hémicycles

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne





Les hémicycles sont des structures paysagères pensées en système qui entourent les premières villes périurbaines et les distinguent de l'agglomération centrale. Ils permettent de qualifier l'articulation entre grands paysages agricoles et villes. L'enjeu est de créer et conforter une véritable agriculture dans les murs via un système de parcs agricoles diffus qui forment une lisière épaisse à l'agglomération centrale. Cette lisière devient la grande rive agricole et paysagère de l'éco-métropole.

Du fait de leur structure et de leur position, les hémicycles sont en contact avec un linéaire de façade urbaine extrêmement important (100 à 125 km) qui donne accès au grand paysage à de nombreux habitants.

L'invention d'un paysage spécifique, dit de bocage ouvert, modifierait la valeur et la visibilité des terres situées immédiatement au-delà de l'urbanisation actuelle. Ces espaces aujourd'hui menacés par des logiques court-termistes, retrouveraient une certaine force.

L'agriculture est maintenue et renforcée au sein des hémicycles : le principe est celui d'une intervention simple qui, bien qu'elle ne modifie qu'à la marge les espaces concernés,

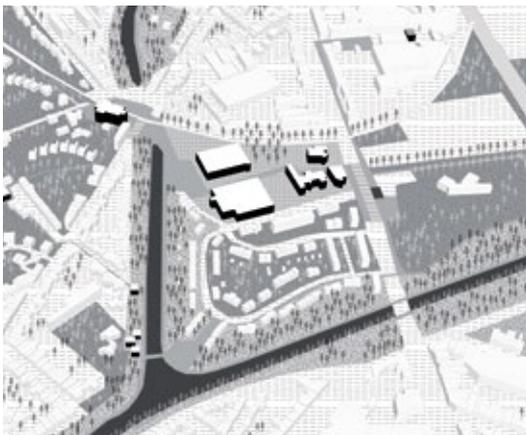
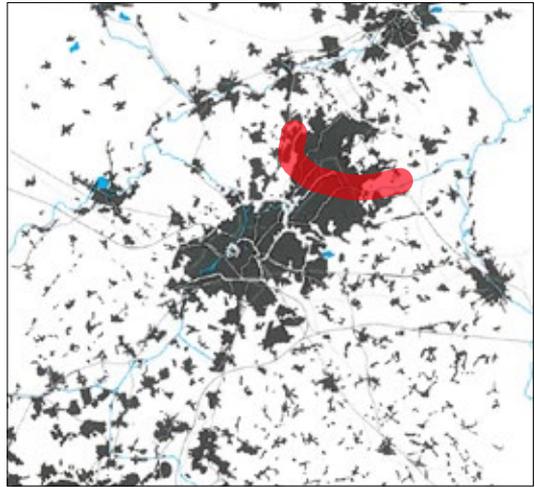
transforme en profondeur le territoire. Ici, principalement par la création de système de chemins et de plantations, on relie la ville aux grands espaces naturels, ceux de la Lys, du canal de Roubaix, de la Marque, des Weppes ou du Pévèle. Le lien entre les différents hémicycles doit être recherché dès que cela s'avère possible.

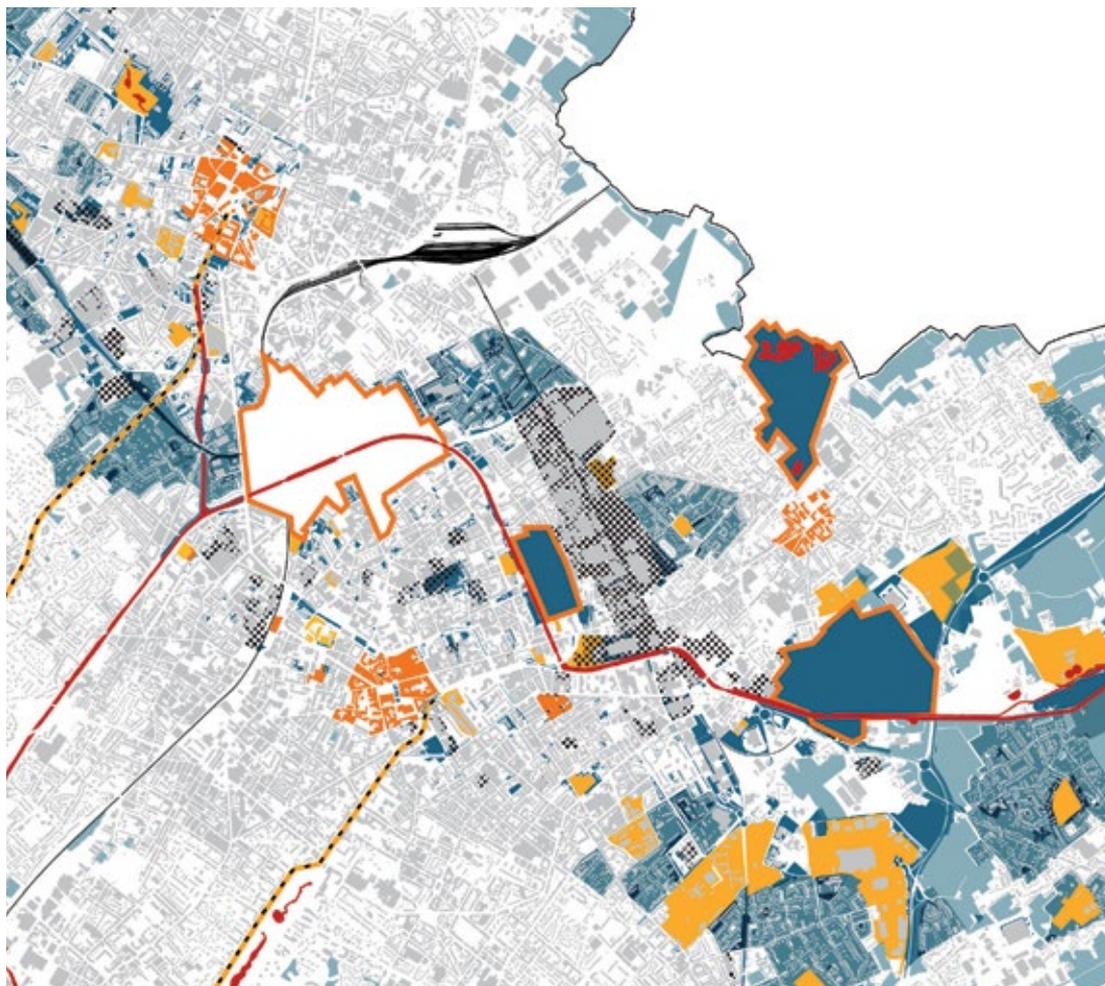
Le concept des hémicycles implique le traitement des problématiques récurrentes telles que l'élaboration de continuités paysagères, l'accessibilité des espaces de nature, le franchissement des infrastructures, la porosité de l'urbain et des paysages ouverts, la mise en scène de la topographie, des ouvertures paysagères et des horizons.

1.3

Canal de Roubaix

Studio 011
Bernardo Secchi - Paola Viganò





Le long du canal de Roubaix, le temps semble s'être arrêté et laisse découvrir des ponts ferroviaires, dont la structure en bois tombe en morceaux et de géantes reliques industrielles en brique ou en béton. Le paysage suggère la mémoire vibrante d'un passé glorieux. Ce territoire pose l'enjeu du recyclage urbain, notamment des halles industrielles, mais aussi des cités jardins.

La stratégie vise à introduire ponctuellement autour du canal de Roubaix des éléments caractéristiques de la ville diffuse et de sa naturalité. Cela permet de renforcer la lecture de chacun des noyaux (Roubaix et Tourcoing) tout en créant des espaces de perméabilité et des liaisons entre ces derniers. Les interventions sur l'espace public et les continuités piétonnes, comme outil de requalification, peuvent également s'appliquer au tissu de maisons ouvrières en apportant un peu de nature au sein de ces espaces très fermés et difficiles à vivre.

Il est nécessaire de s'appuyer sur le recyclage, la requalification qui, autour du canal, rencontre différentes expressions à différentes échelles de projets.

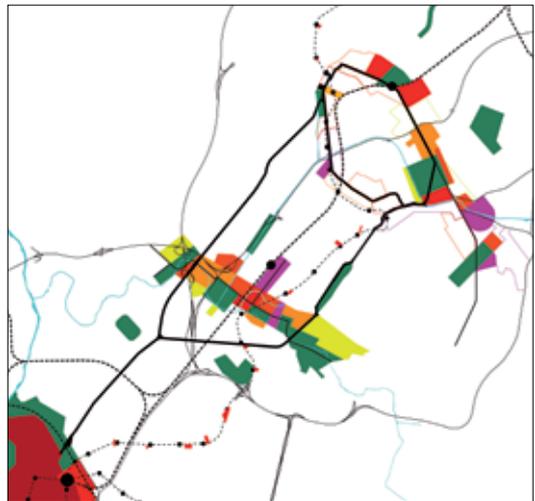
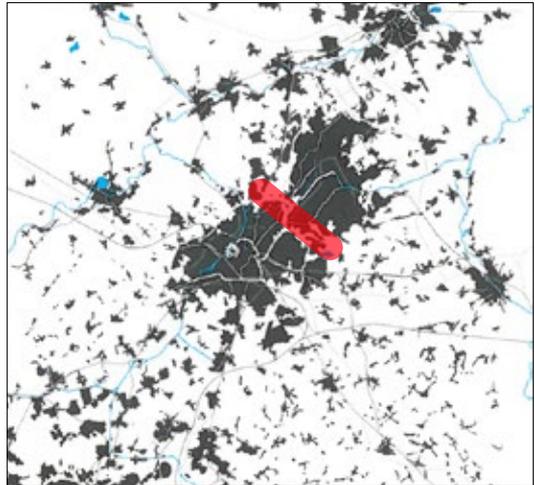
Dans ce contexte de friches, les figures métropolitaines, le potentiel d'attractivité et les dynamiques urbaines qu'elles génèrent sont un élément hautement stratégique. Sur cette portion du territoire, les figures remarquables sont notamment le site de l'Union et à une autre échelle le musée de la Piscine, la Condition publique et la filature de coton Motte Bossut qui abrite les Archives Nationales du Monde du Travail.

Le parallélisme entre le rail (train, tram) et le canal confère un haut niveau d'accessibilité à l'aire située entre Croix, Roubaix et Tourcoing. De plus le Bus à Haut Niveau de Service existant et programmé permet de desservir la zone frontalière où le tissu urbain s'est souvent développé indépendamment de la limite administrative.

1.4

Croix-Parc

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne





Deuxième pôle structurant de l'épine dorsale, situé entre Euralille et Roubaix-Ring, Croix-Parc est destiné à structurer le territoire intermédiaire entre les deux pôles historiques de Lille et de Roubaix-Tourcoing depuis lesquels la métropole s'est développée.

La gare de Croix doit être réactivée pour relier Euralille et Tourcoing en cinq minutes. Elle deviendrait un pôle de forte attractivité et le moteur du développement du secteur. Les liaisons nord-sud doivent être repensées pour faire de la gare un véritable nœud multimodal.

La grande concentration de friches permet l'implantation de nouveaux quartiers hybrides de logements et d'entreprises très bien desservis par la gare et porteurs de mixité sociale. Les quartiers résidentiels aisés de qualité sont capables d'une intensification mesurée.

Les zones mutables ne sont pas considérées uniquement comme un potentiel de densification, mais permettent aussi l'implantation de grands espaces ouverts offrant un cadre de nature de qualité au sein de la métropole.

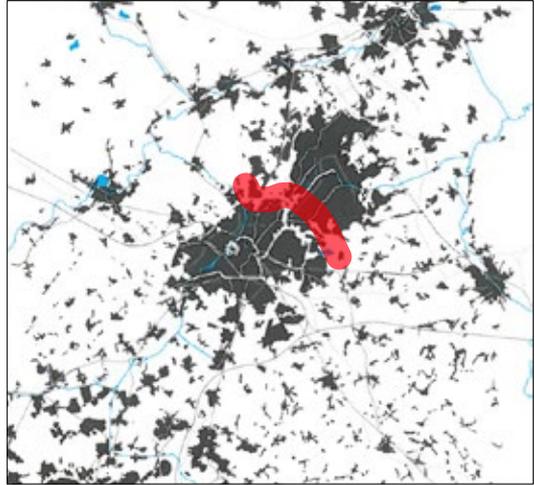
Ces très grands parcs accueillent des fonctions récréatives, mais aussi des écoles et des équipements sportifs. La mise en scène du relief et de l'eau (lac artificiel) permet de diminuer l'impact des infrastructures lourdes de transport. Le cimetière de Croix est aussi un élément qui peut être mis en valeur comme destination de promenade.

Enfin, la zone dessine un trait d'union entre deux hémicycles et joue, de fait, un rôle important dans l'articulation des paysages agricoles et urbains.

1.5

La Marque

Studio 011
Bernardo Secchi – Paola Viganò



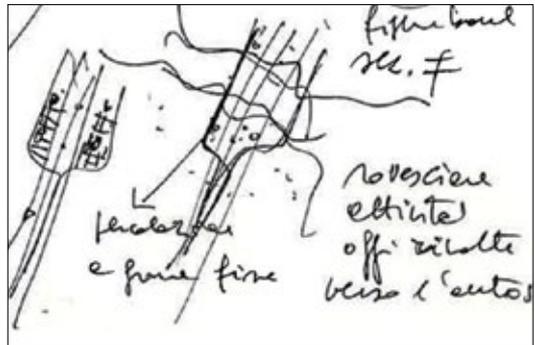
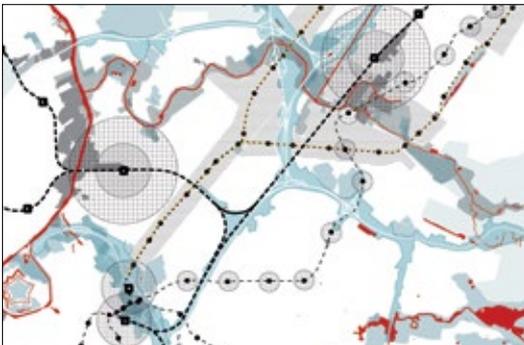
Le territoire de la Marque, dont la séquence concernée traverse l'agglomération centrale, recouvre différentes facettes dont l'enjeu est la cohabitation et la cohésion des espaces naturels, pavillonnaires, de nombreuses friches le long de l'eau et d'un tronçon du Grand boulevard.

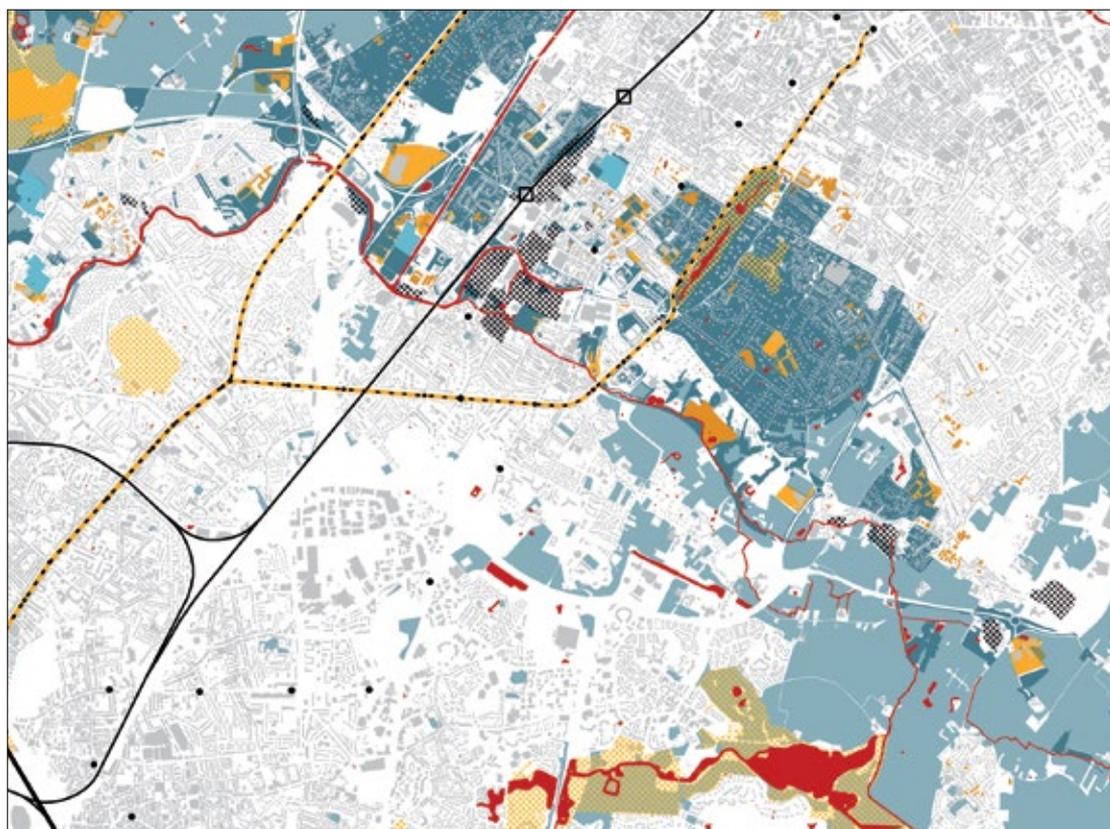
Cette portion du territoire est l'espace où l'on retrouve le véritable tissu de contact entre les deux noyaux denses, Lille et Roubaix-Tourcoing. Ce tissu de contact hétérogène, est constitué de qualités et de densités contrastées. Il est marqué par une séquence d'espaces verts de bonne qualité et d'autres ayant un fort potentiel. Cette partie de territoire est l'occasion de concrétiser la stratégie d'hybridation des qualités de la ville compacte et de celles de la ville diffuse.

Trames et tissus sont souvent fortement corrélés. Ces tissus de contact hétérogène pourraient être régénérés en intervenant sur la trame viaire par la création de nouvelles connexions piétonnes transversales à la Marque. D'autre part, le projet a pour ambition de renforcer les connexions écologiques en s'appuyant sur la trame verte et bleue par

la création d'un parc linéaire le long de la Marque et du canal de Roubaix reliant les grands ensembles d'intérêt écologique et paysager (Lac du héron, bois de la Fontaine ...) jusqu'à la Deûle.

De même, sur cette portion de territoire, le Grand boulevard reste emblématique, et joue un rôle essentiel de repère géographique bien que la ville ne se soit pas construite à partir de sa structure. Ainsi, intervenir au sein des tissus traversés par celui-ci permet d'affirmer son rôle de repère (par exemple, en introduisant des strates arbustives, en variant les sols ...) De même les séquences appartenant aux espaces d'hybridation et en contact avec le Grand boulevard peuvent par leur traitement, exprimer la proximité de la campagne.

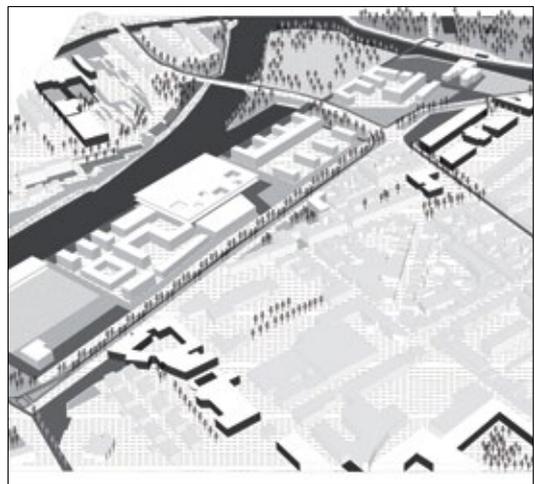
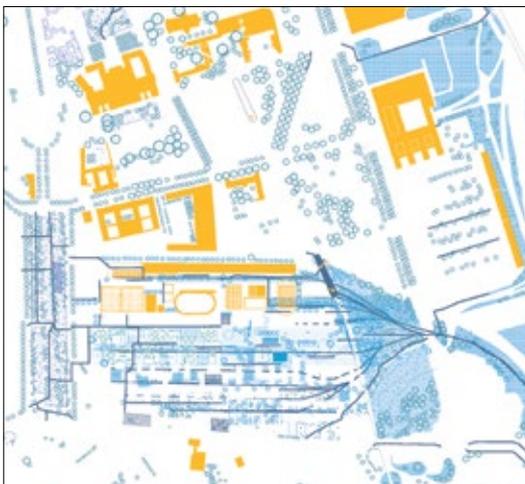
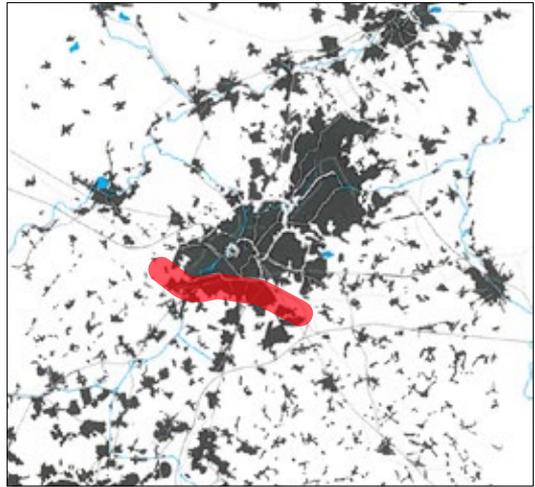


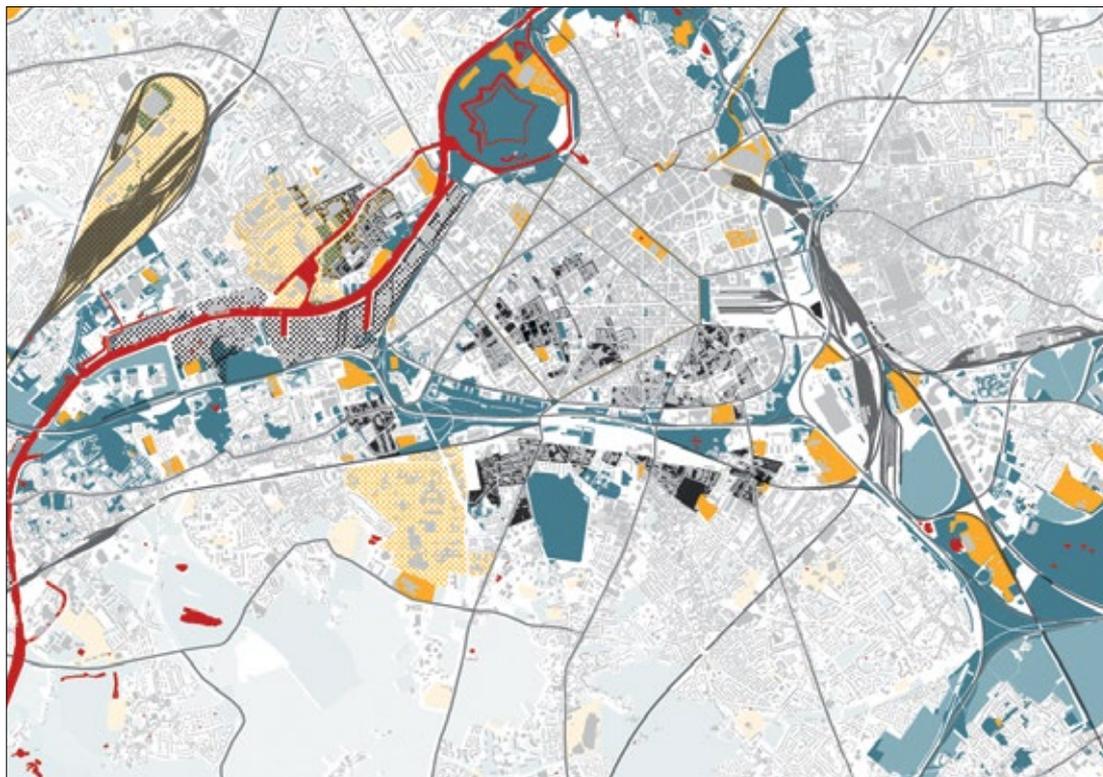


1.6

E42 Villeneuve-d'Ascq Lomme

Studio 011
Bernardo Secchi - Paola Viganò





Le territoire correspond au faisceau qui longe l'autoroute E42 de Lomme à Villeneuve d'Ascq en passant par le sud de Lille intra muros. Cet espace est riche d'équipements locaux et métropolitains, il comprend quatre pôles d'excellence, les universités et forme une ceinture verte qui connecte les terres agricoles situées à l'est et à l'ouest. L'enjeu du secteur repose sur les liens écologiques et fonctionnels au sein d'un important maillage infrastructurel.

La stratégie de reconnexion s'exprime à différentes échelles. Elle concerne d'abord la restructuration de la couronne verte du centre-ville de Lille comme réseau de parcs potentiels en profitant des mutations futures liées au Port de Lille ou à l'ancienne gare Saint-Sauveur. La reconnexion se prolonge jusqu'aux terres agricoles qui longent l'autoroute, mais aussi au sein du réseau d'espaces publics situés entre la ville et les infrastructures.

À l'échelle du quartier, l'enjeu concerne les secteurs périphériques tels que Lille sud, Bois Blancs et Lomme.

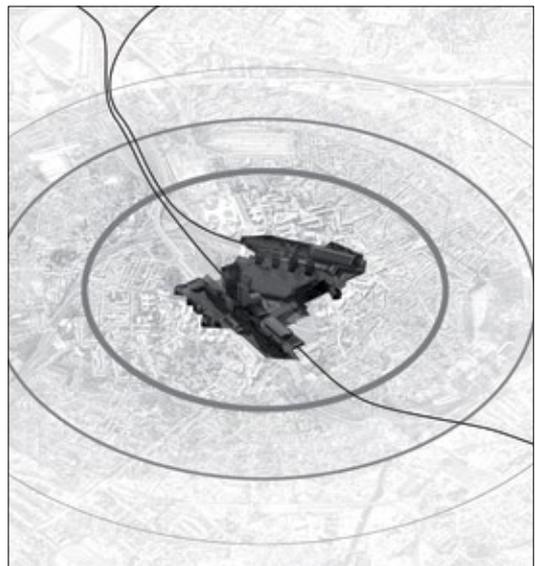
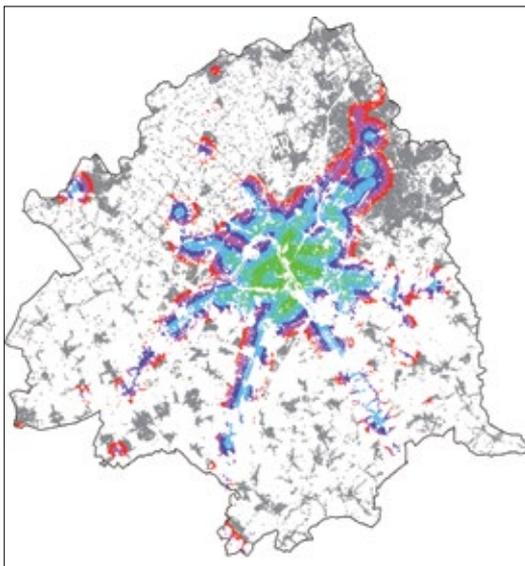
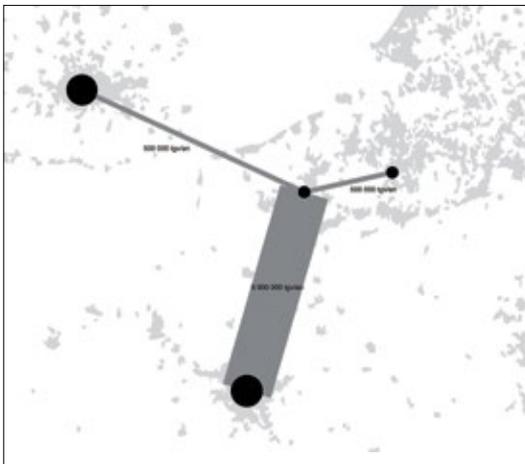
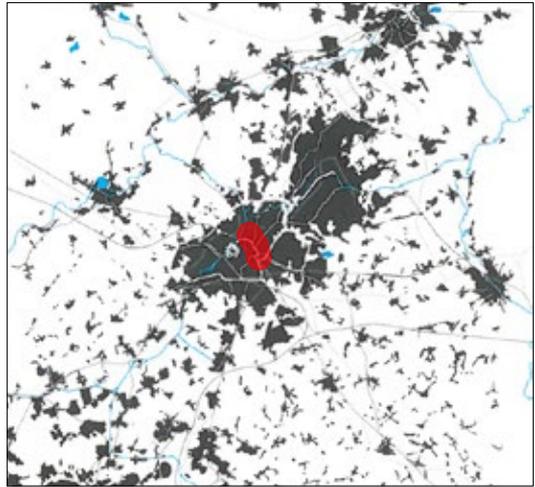
À l'échelle du tissu, la stratégie vise la requalification de certains sites en profitant des dynamiques des figures métropolitaines en place ou émergentes telles qu'Euratechnologies, Euralille, les maisons folies ainsi qu'une série d'interventions dans le sud de Lille.

A une échelle plus large, Lille intra muros et ses abords doivent être perçus comme le centre de l'agglomération dans la mesure où cette ceinture verte met en contact trois des plus importants sites influençant sur la perception externe de la métropole : la Citadelle, le port de Lille et la gare Saint-Sauveur. En outre, ces sites se situent à une distance du centre facilement accessible à vélo ou à pied ce qui renforce leur rôle stratégique. Dans l'imaginaire collectif, le centre de la métropole ne doit plus s'arrêter aux limites du centre historique de Lille. Le réseau d'espaces publics tant à l'échelle de la trame urbaine qu'à celle de la figure de la couronne verte est le meilleur vecteur pour sortir de ce schéma mental.

1.7

Euralille²

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne





Euralille² - une intensification déjà en cours image du projet Saison-Menu / Troubat

Euralille, locomotive tertiaire de la métropole, est le symbole autant que l'outil de son renouveau depuis les années 1990. Le projet urbain constitue le point de départ de la stratégie de diffusion du dynamisme économique que porte l'épine dorsale.

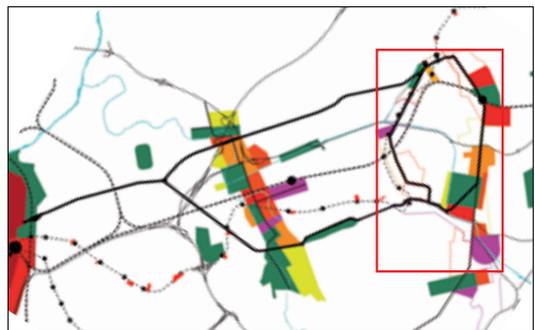
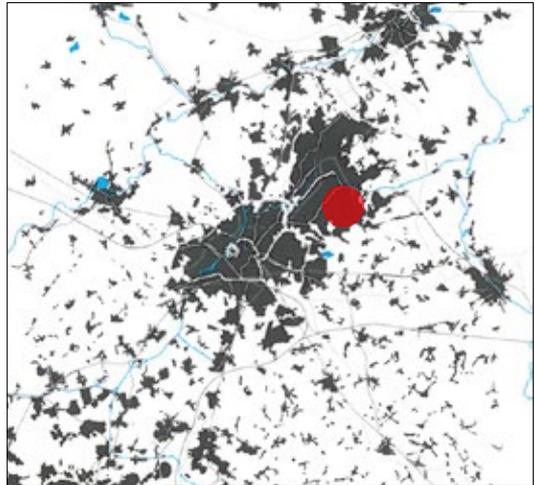
En 1989, le projet Euralille transforme un entre-deux en centralité et stimule les territoires avoisinants. En 2010, le projet, considéré comme inachevé, est poursuivi dans l'optique d'être densifié et de s'adapter à l'échelle du piéton. En 2030, Euralille doit diffuser sa puissance le long de l'épine dorsale pour structurer et stimuler le développement de l'agglomération centrale au travers deux autres projets structurants : Croix-Parc et Roubaix-Ring.

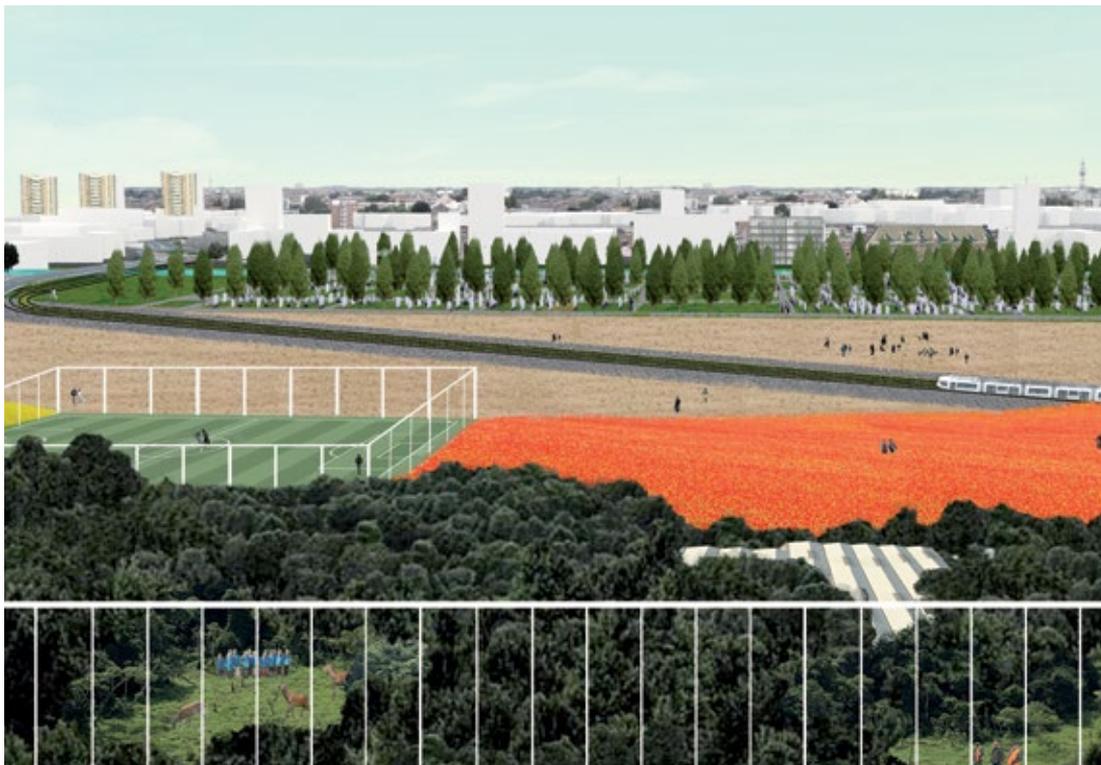
Euralille doit continuer sa maturation et devenir le diffuseur de la dynamique tertiaire sur un territoire plus large. Le projet qui est porté par la SPL Euralille et élaboré par l'agence Saison-Menu doit s'orienter selon cet angle d'attaque car, si Euralille a indéniablement placé Lille au cœur de l'Europe, ce n'est pas le cas de l'ensemble de l'agglomération centrale et dans la configuration actuelle, il est difficile de prétendre que Roubaix et Tourcoing soient eux aussi au cœur de l'Europe.

1.8

Roubaix-Ring

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne





Pôle structurant de l'épine dorsale situé à l'opposé d'Euralille, Roubaix-Ring doit dynamiser l'autre façade historique et transfrontalière, de la métropole. Le projet s'appuie sur l'importante offre potentielle en transport en commun - notamment ferrée - et la figure circulaire de ring que dessinent l'ancienne voie ferrée et les boulevards roubaisiens.

La gare transfrontalière doit être réactivée pour relier le secteur à Euralille d'un côté et à Courtrai de l'autre en dix minutes. Elle permet de repositionner Roubaix et Tourcoing à leur juste valeur dans la métropole élargie et d'augmenter leur attractivité. Ainsi, les entreprises et les habitants sont reliés à l'international, via les gares lilloises, en un temps record.

La gare devient une centralité à l'échelle de la métropole, sa programmation complémentaire est orientée vers les entreprises et l'industrie.

La ligne de tram qui occupe le boulevard est prolongée jusqu'au « boulevard des entreprises » et se boucle avec le train express reliant Euralille et Courtrai. Cette ligne traverse

un très grand parc qui peut accueillir de nombreux équipements et événements.

L'ancienne ligne industrielle de train est réaffectée en boulevard autour duquel pourrait se développer des entreprises grâce à des processus incitatifs. Par ailleurs, le secteur possède un important potentiel de tissus urbains mutables qui présage de nombreuses opportunités d'implantations économiques.

Les boulevards qui relient Roubaix à Tourcoing sont bouclés par le nouveau « boulevard des entreprises ». L'ensemble du ring et plus spécifiquement les centres urbains sont intensifiés et densifiés et les programmes culturels sont favorisés.



02.

LA COURONNE MÉTROPOLITAINE

2.1—

L'ARCHIPEL DES WEPPES

Xaveer de Geyter - Floris Alkemade - Michel Desvigne

2.2—

AGRONICA BANANA

L'AUC - Bas Smets

2.3—

LES WEPPES

L'AUC - Bas Smets

La couronne métropolitaine entoure l'agglomération centrale. Elle se caractérise par des villes circonscrites au sein d'espaces agricoles.

Cette vision simpliste ne saurait oublier des espaces plus délicats tels que la frange en contact avec l'agglomération centrale, les secteurs dédiés aux activités industrielles et logistiques et les corridors qui concentrent infrastructures routières, ferrées et fluviales. À ce mode d'occupation s'ajoute un degré de complexité lié à l'intrication des espaces urbains avec les espaces agricoles et naturels (notamment les champs captants), à la question de la mobilité et à celle de la spécialisation sociale.

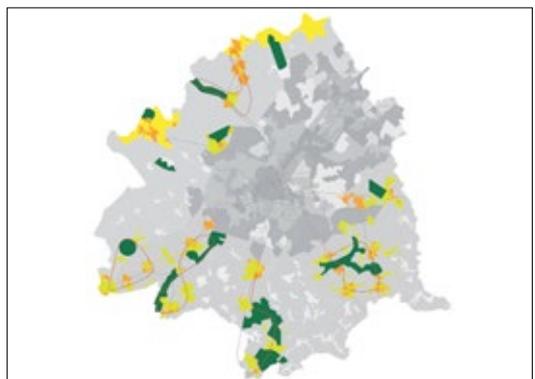
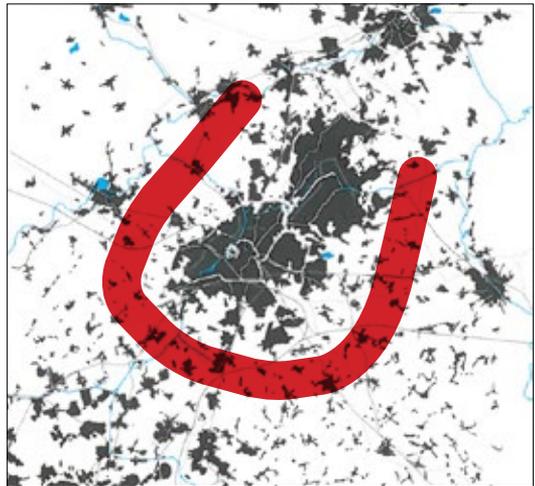
Les trois équipes posent un regard positif sur la couronne métropolitaine. Indéniablement, ce qui est dénommé comme « périurbain » est considéré comme un puissant facteur d'attractivité de la métropole qu'il s'agit de développer habilement afin de garantir ce qui fait son attractivité tout en évitant les effets néfastes que sa croissance génère (artificialisation des espaces naturels et agricoles, multiplications des déplacements, entre-soi ...).

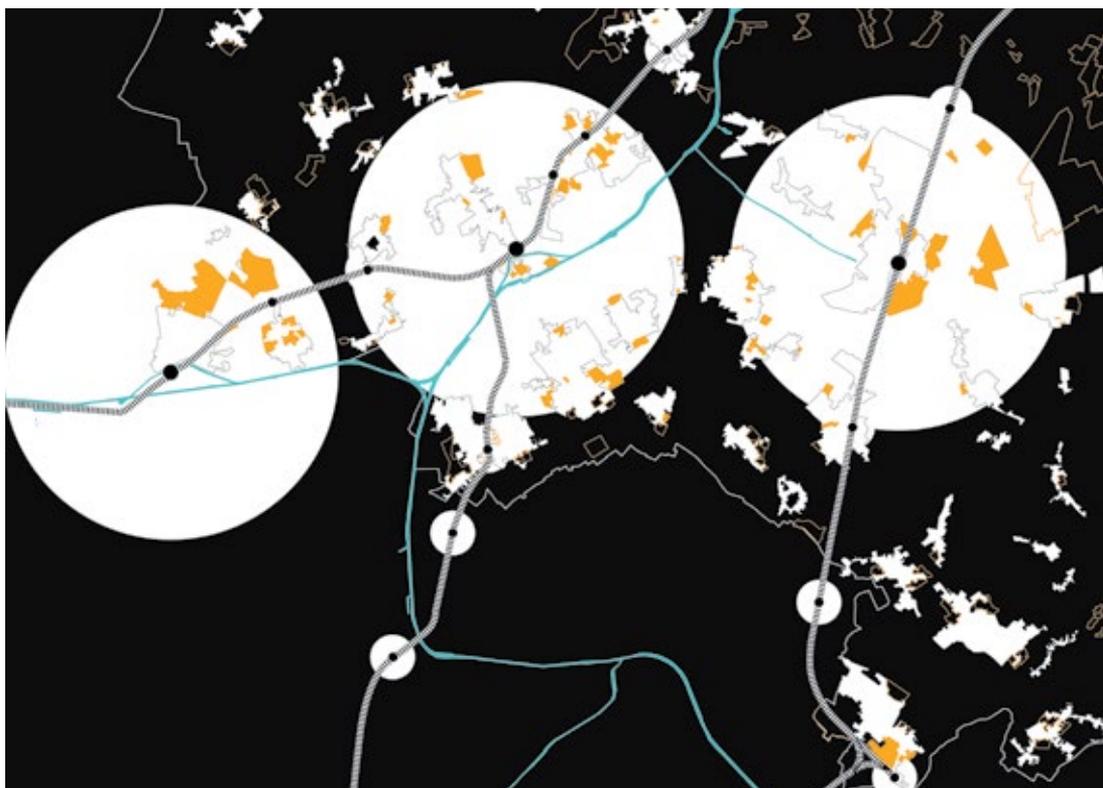
Le modèle « en archipels » permet de ne pas obérer le développement urbain de la couronne en canalisant la croissance dans les villes situées le long des radiales ferrées. La ponctuation d'une multitude d'actions permet de donner un cadre à un territoire diffus. Enfin, « Agronica Banana » projette un territoire dédié à l'activité pleinement assumée pour réinventer l'entrée de la métropole.

2.1

L'archipel des Weppes

X. De Geyter -
F. Alkemade - M. Desvigne





A fin que le succès de l'habitat périurbain n'annule pas ses propres qualités, la proposition tient dans l'organisation des territoires hors de l'agglomération centrale en archipels hiérarchisés. L'intensité et l'attractivité se déclinent aussi en dehors de la ville traditionnelle. La stratégie consiste à intensifier simultanément les villages et les espaces ouverts environnants afin de faire émerger une métropole cohérente et complémentaire entre les territoires centraux et périphériques..

Il s'agit de regrouper des villages autour d'un « village-hub » accessible par le réseau ferré, et d'un « très grand parc » puis de les relier par des réseaux de mobilités douces.

Les « villages-hub » sont situés à proximité directe d'une station de transports en commun et concentrent les programmes les plus publics et les équipements intercommunaux. Le projet s'appuie pleinement sur les infrastructures ferroviaires existantes, non pas sur leur exploitation actuelle, mais sur une exploitation potentielle future.

Les espaces ouverts sont un challenge aussi important que les « îles construites ». Le territoire des Weppes est particulier car, bien qu'il soit vert, l'agriculture y joue un rôle industriel. Les espaces résiduels entre les villages et

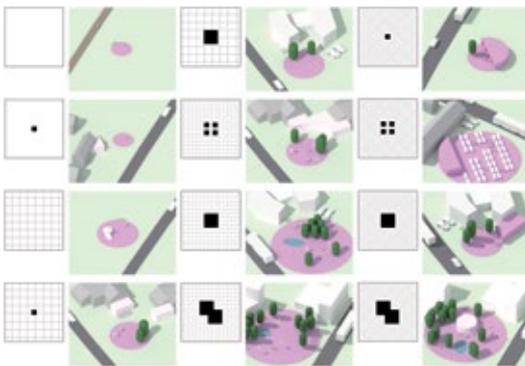
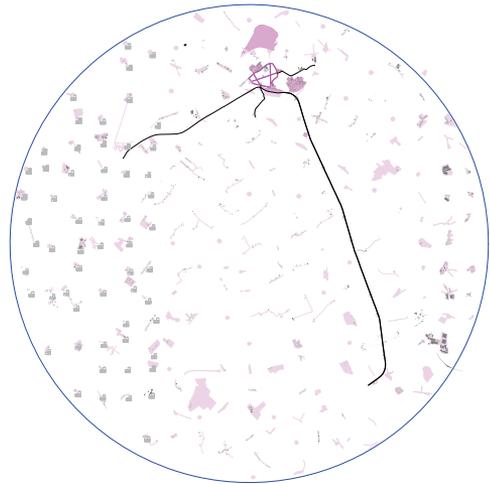
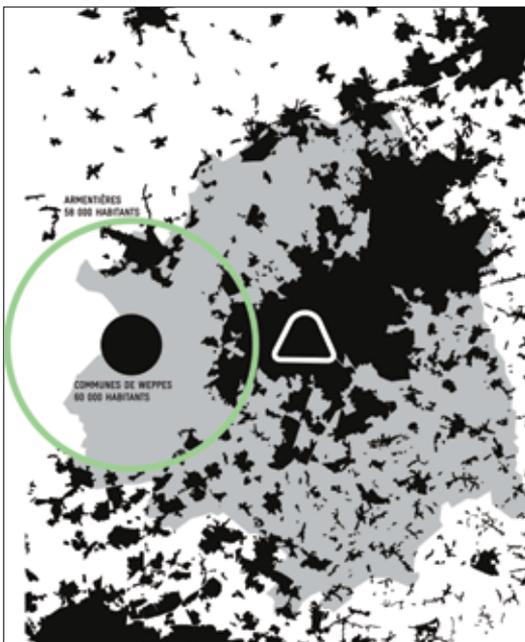
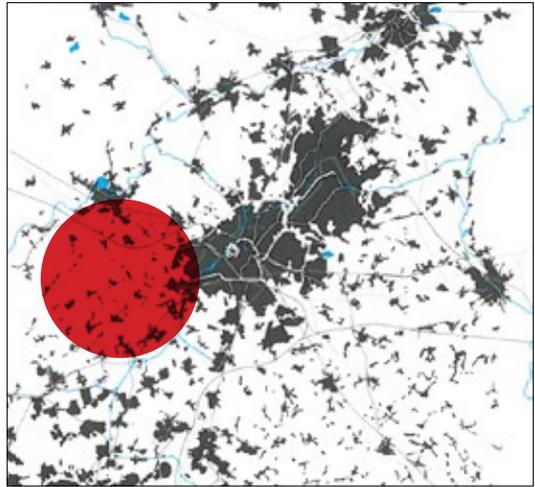
les champs sont un point de départ pour la réintroduction de la nature ce qui impacte faiblement l'agriculture, mais rehausse fortement la qualité des espaces habités.

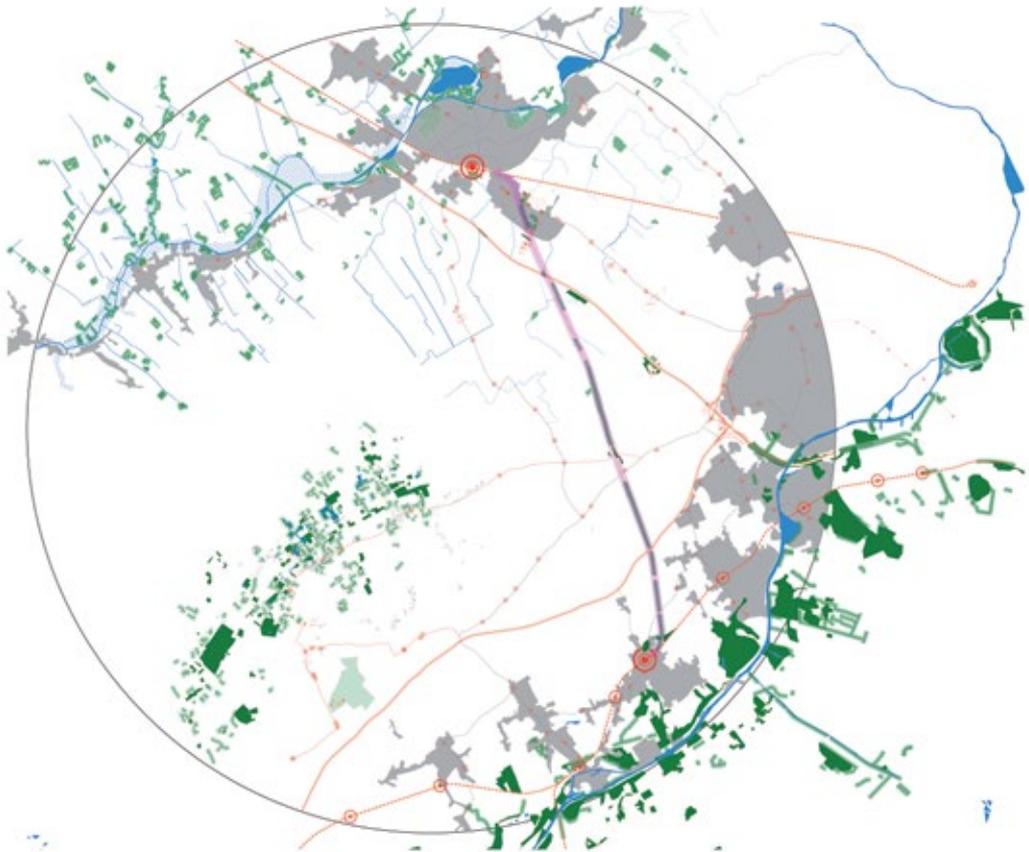
Les « très grands parcs », tels que le parc de la Deûle augmenté, sont des espaces de valorisation de la nature. Ils accueillent aussi des pratiques contemporaines périurbaines (loisirs, festivals, chasse, moto-cross, etc.) qui ne peuvent pas être abritées dans les zones urbaines, pour des raisons diverses, mais qui sont néanmoins très métropolitaines. Ces activités sont prisées aussi bien par les péri-urbains que les habitants de la métropole centrale et participent à la spécificité et l'attractivité de la couronne métropolitaine.

2.2

Les Weppes

L'AUC
Bas Smets





Malgré sa faible densité et son manque d'intensité apparent, les Weppes représentent un ensemble vaste et peuplé. Territoire diffus situé en marge des mobilités du territoire, les Weppes appellent à une stratégie qui s'exprime à deux échelles : globale, renvoyant à l'attractivité et domestique, renvoyant à la solidarité. Quel paysage, quelle intensité, quelle urbanité, quels services et quelle accessibilité prévoir pour une ville de 60 000 habitants sur 25 000 hectares ?

La trame viaire régulière du territoire des Weppes, qui est particulièrement homogène, offre une grande capacité de connexion. En cela, elle est le support de l'équilibre de ce territoire. Elle supporte les mobilités individuelles, des modes doux ou des transports collectifs et aussi l'activité agricole.

Le projet métropolitain ne peut pas, sur un territoire présentant cette forme de spécificité, se limiter à l'intensification autour des transports collectifs. Le tissu particulier et diffus de l'agglomération, dont les Weppes sont un exemple parfait, doit faire appel à des modes de projet qui s'appuient aussi sur la trame viaire.

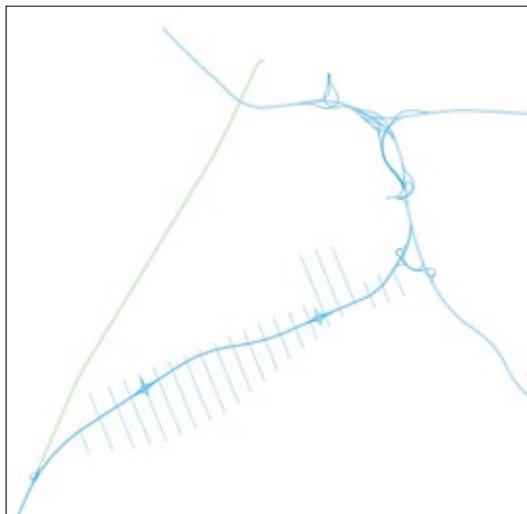
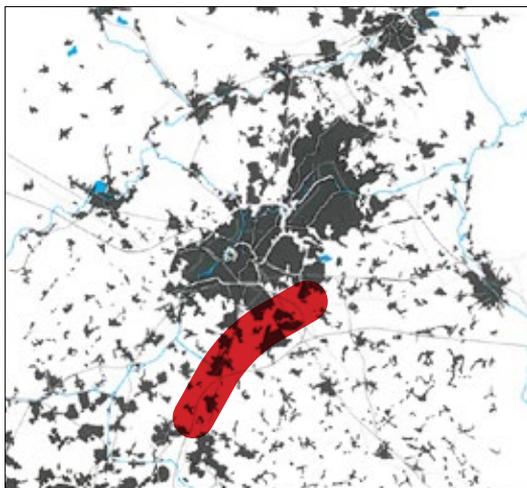
Dans cet espace, la formule « ville intense » doit se traduire en mettant en mouvement cette trame grâce à une multitude d'actions ponctuelles qui quadrillent le territoire.

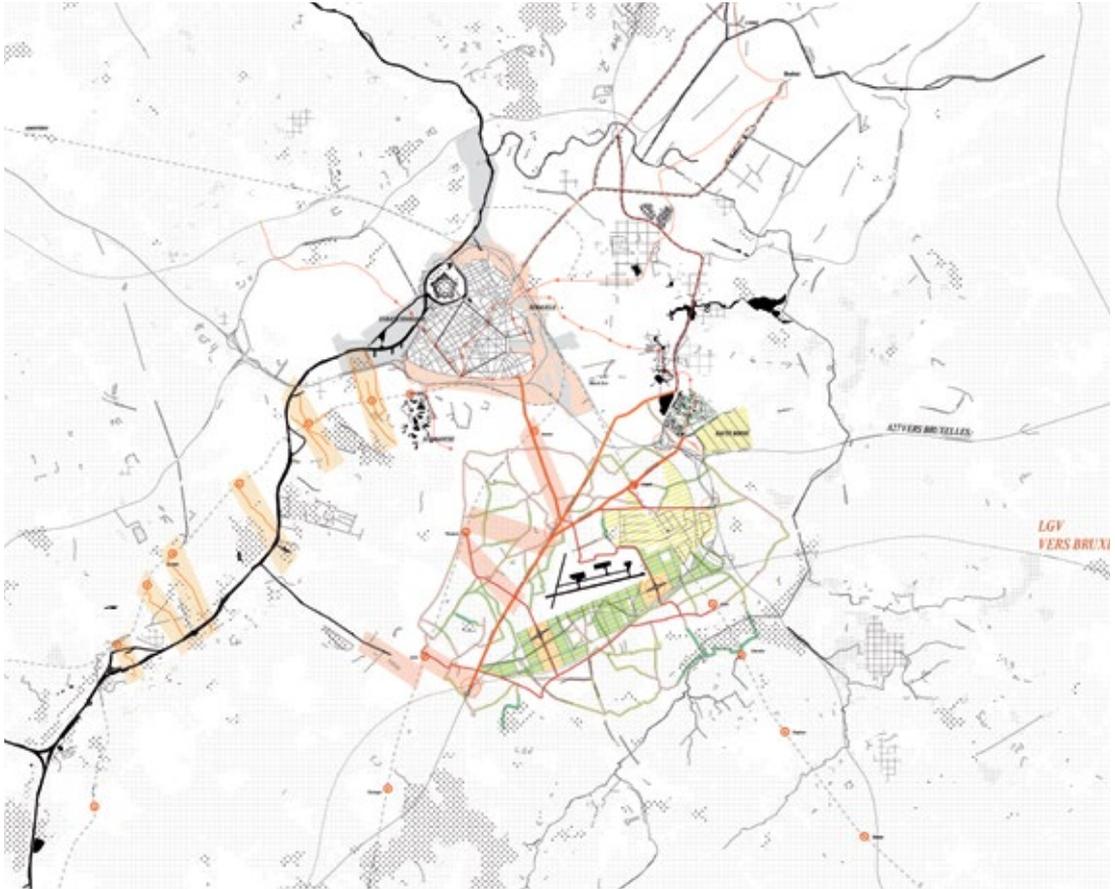
Ces actions trouvent leur caractère au contact de leur environnement immédiat afin de le stimuler et favoriser les échanges en leur sein. Elles fabriquent un tissu de services, d'équipements ou d'aménités partagées. La nature de chacune d'elles peut être différente et relève de sphère agricole, résidentielle ou naturelle. Leur enjeu peut varier en fonction de leur situation stratégique. Certaines peuvent devenir des lieux de développement mixte, très intense, d'autres peuvent devenir de petites épiceries métropolitaines.

2.3

Agronica Banana

L'AUC
Bas Smets





Le territoire « Agronica Banana » se situe entre l'autoroute A1 et l'aéroport de Lesquin. La présence d'infrastructures lourdes de transport de très large échelle constitue la force de ce territoire qui marque l'entrée dans la métropole. À plus petite échelle, c'est un espace segmenté par un ensemble de flux. L'enjeu consiste à trouver les solutions de cohabitation des échelles.

La zone aéroportuaire, les autoroutes et la ligne à grande vitesse ont produit un développement univoque de l'activité industrielle et logistique. Le projet métropolitain doit être une co-production entre cette hyper accessibilité, la grande vitesse, et l'ambition durable et urbaine d'une entrée de ville.

Le projet de contournement de l'A1 peut devenir une force pour le territoire métropolitain à condition de créer une entrée de ville urbaine en réaménageant l'actuel tronçon de l'A1 en boulevard urbain et en lui ajoutant une voie de transport collectif. Cela permettrait la création de logements et d'opérations mixtes en densifiant les tissus urbains existants le long de l'autoroute, ainsi que la création d'un pôle de logistique hybride sur le territoire compris entre le tracé du contournement et le tracé de la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lille.

Ce territoire peut accueillir un pôle logistique d'emprise large et projet infrastructurel cohérent pour répondre à la vision d'une zone d'activité du XXI^e siècle : mutualisation des ressources, infrastructures, équipements et transports ; présence de l'agriculture. Ce pôle logistique peut devenir un paysage métropolitain hybride, inédit et marquant.

Le paysage de la vallée de la Marque et ses boisements sont renforcés, et permettent de donner au tissu de bourgs existants une identité partagée. La trame intense reliant les transports collectifs existants devient une trame de services et de mixité au service de l'ensemble du territoire sud, de Seclin à Templeuve.



03.

LE TERRITOIRE DE L'EAU

3.1— LA VALLÉE DE LA LYS

L'AUC - Bas Smets

3.2— LA PLAINE DE LA LYS

Studio 011 - Bernardo Secchi-Paola Viganò

3.3— LE PARC DE LA DEÛLE

Studio 011 - Bernardo Secchi-Paola Viganò

Au sein d'un paysage qui se caractérise par sa platitude, les rivières et les canaux, légèrement décaissés, semblent invisibles à moins d'y porter une attention particulière en termes d'aménagement. L'eau a pourtant joué un rôle primordial dans la structuration de la croissance de la métropole tant elle a été une contrainte à canaliser qu'un atout à dompter en matière de développement urbain et économique.

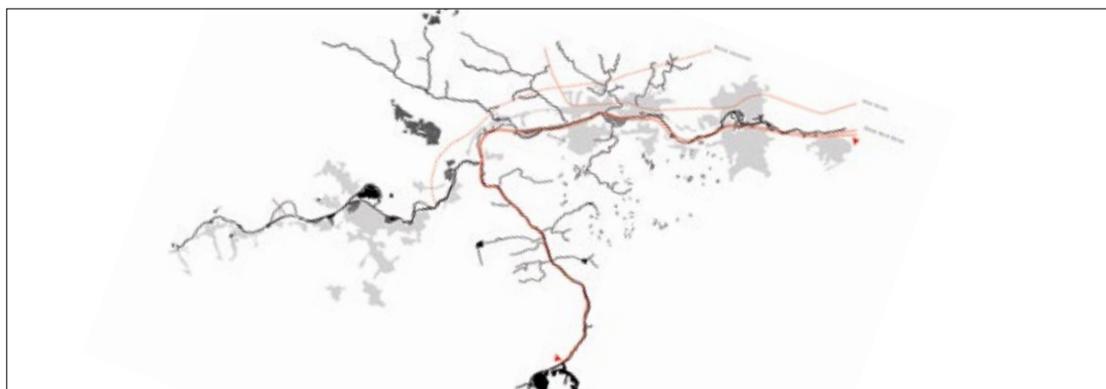
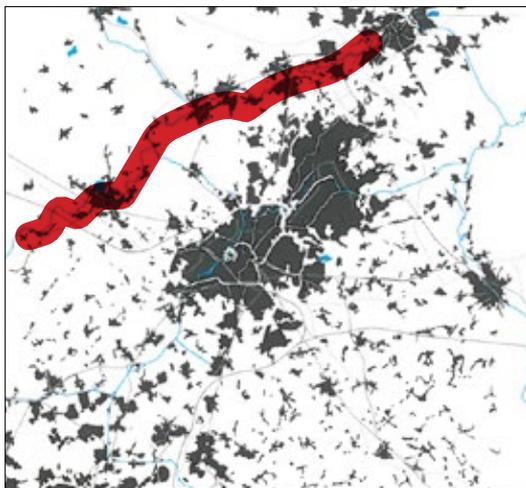
Plus particulièrement dans leurs parties suburbaines, la Deûle et la Lys sont considérées par les équipes comme des figures géographiques oubliées dont il faut retrouver l'essence pour comprendre la composition du territoire, clarifier le dessin de son développement et profiter ainsi d'une nouvelle source d'attractivité résidentielle et économique. La Lys concentre particulièrement l'attention. Les équipes visent l'amélioration de sa cohésion face à la segmentation de ses séquences causée par le tropisme de l'agglomération centrale. L'enjeu est complexe car la Lys pose la question transfrontalière de manière saillante dans les sphères du paysage, mais aussi de l'urbain par la présence singulière des villes jumelles. Enfin, le projet Canal-Seine-Nord-Europe exacerbe l'enjeu de la cohabitation des fonctions à priori antagonistes et de l'imbrication des échelles.

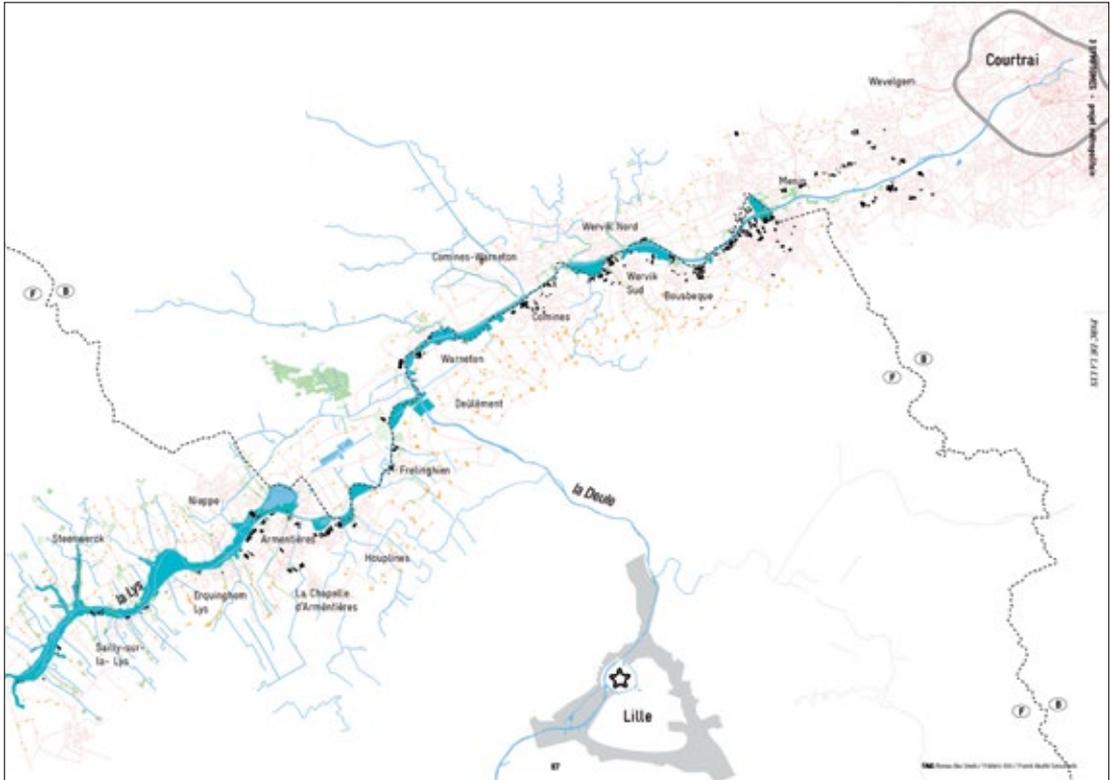
La Deûle, dans sa partie sud, pose plus particulièrement les questions de la protection de l'eau et du lien entre l'agglomération centrale et le bassin minier

3.1

La vallée de la Lys

L'AUC
Bas Smets





La section de la vallée de la Lys entre Sailly-sur-la-Lys et Courtrai est un paysage en miroir entre la France et la Belgique. De part et d'autre, le territoire témoigne d'un riche passé industriel, d'une économie rurale et d'une attractivité résidentielle et économique. Il s'agit d'un territoire où la vision et la gouvernance transfrontalière sont indissociables d'un projet cohérent et ambitieux...

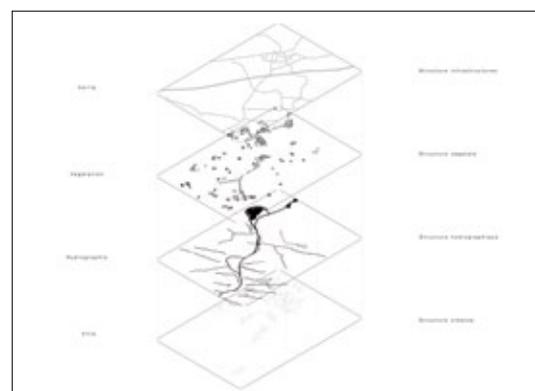
Dans la relation étroite qui doit se tisser entre les deux rives, la Lys joue un rôle fédérateur. La mise en place d'une vaste zone humide, associée au développement du système des becques traditionnellement utilisé pour l'agriculture, permet d'affirmer les caractéristiques paysagères de la Lys et de sa vallée.

Parallèlement, avec la réalisation du canal Seine-Nord Europe, la Lys devient un important axe de transport fluvial intégré dans le réseau européen de voies navigables, ce qui renforce l'attractivité économique des territoires desservis.

Le pari est de profiter des opportunités qu'offre cette nouvelle liaison tout en construisant une véritable aménité naturelle intégrée à des réseaux à large échelle tels que les corridors écologiques et les systèmes de mobilité douce.

Les bâtiments hérités du riche passé industriel de la vallée constituent un patrimoine spécifique. Remarquables ou banales, les friches sont autant d'occasions pour stimuler l'environnement urbain par l'introduction d'une certaine

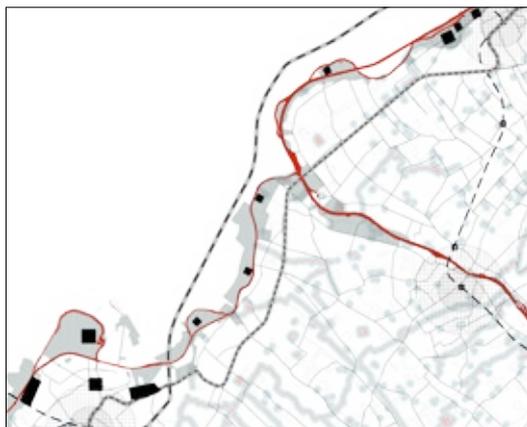
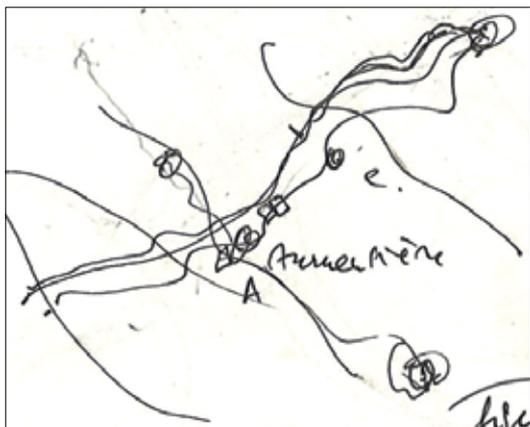
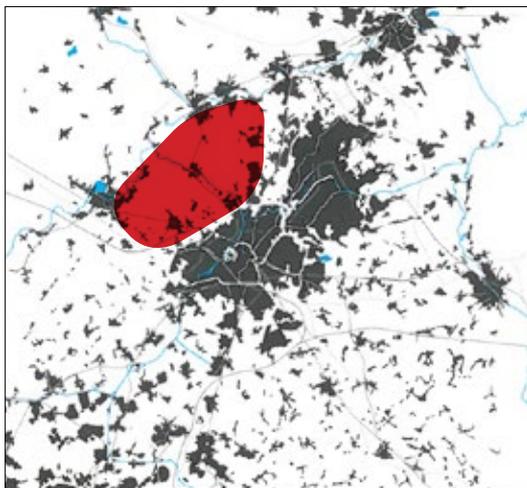
densité et de nouveaux programmes : logements collectifs, équipements, espaces publics majeurs, lieu de travail, de loisirs et d'événements. Par l'ouverture sur les quartiers environnants et l'introduction d'une nouvelle perméabilité, ces friches et leur emprise peuvent devenir des nouveaux espaces de pratiques urbaines qui permettent de renouer des liens entre les centres urbains et la rivière.



3.2

La plaine de la Lys

Studio 011
Bernardo Secchi - Paola Viganò





La plaine de la Lys qui s'étend d'Armentières à Halluin en incluant la confluence de la Deûle, est un territoire de plaine caractérisé par une imbrication intime entre ruralité et industrie, habitat rural dispersé et habitat ouvrier périurbain. L'enjeu est de développer une stratégie transfrontalière à partir du système structurant de l'eau et du rail dont le parc de la Lys est l'outil pour éviter la formation d'une ville linéaire continue de Courtrai à Armentières.

Dans la perspective du Canal Seine-Nord et de l'optimisation des transports ferrés fret et voyageurs, Armentières, Comines et Quesnoy-sur-Deûle sont amenés à structurer le territoire notamment autour des zones proches des gares de TER. Une ligne de bus express côté français reliant Armentières à Halluin devrait compléter la desserte territoriale et créer les conditions immédiates de densification des centres le long du fleuve.

Le recyclage de l'important gisement de friches telles que les sites de l'Octroi ou la friche Dufour à Armentières agit directement sur la consolidation des villes moyennes.

Le parc de la Lys est un élément fort du paysage qui induit une alternance entre espaces urbanisés et espaces verts le long du fleuve. Ce parc est à réaffirmer

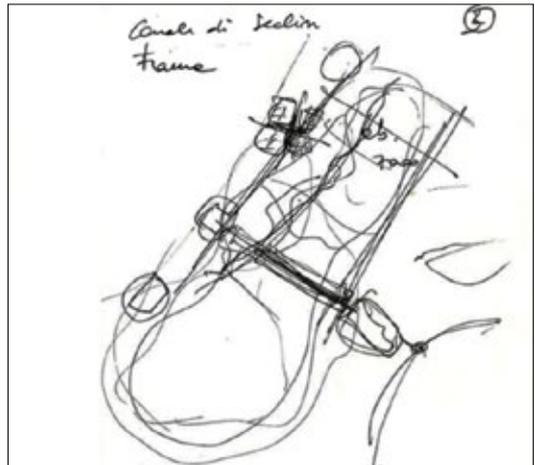
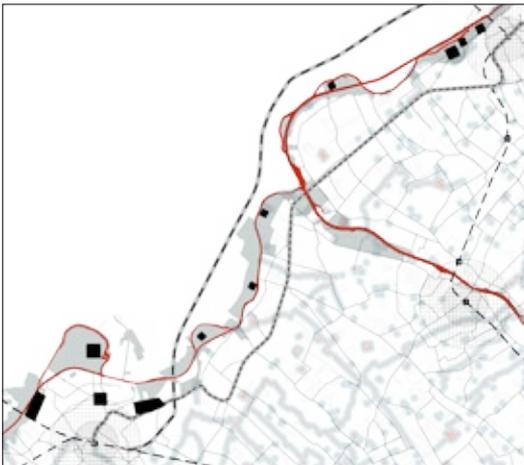
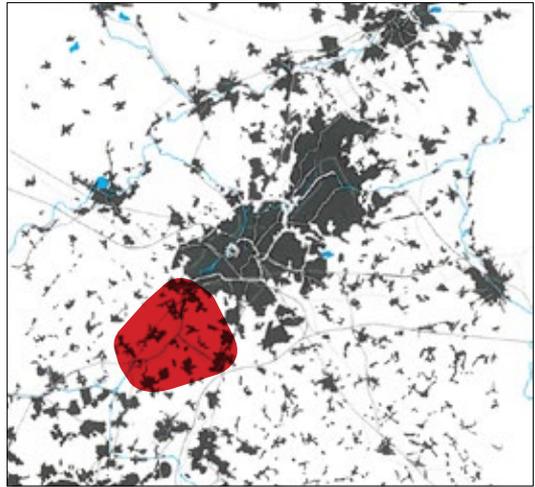
et nécessite d'assurer une connexion est-ouest dans l'idée d'un véritable parc transfrontalier. L'attractivité des Prés du Hem doit atteindre l'échelle métropolitaine et un réseau d'espaces publics doit connecter la gare d'Armentières au site de l'Usine Motte Cordonnier qui représente une figure métropolitaine potentielle.

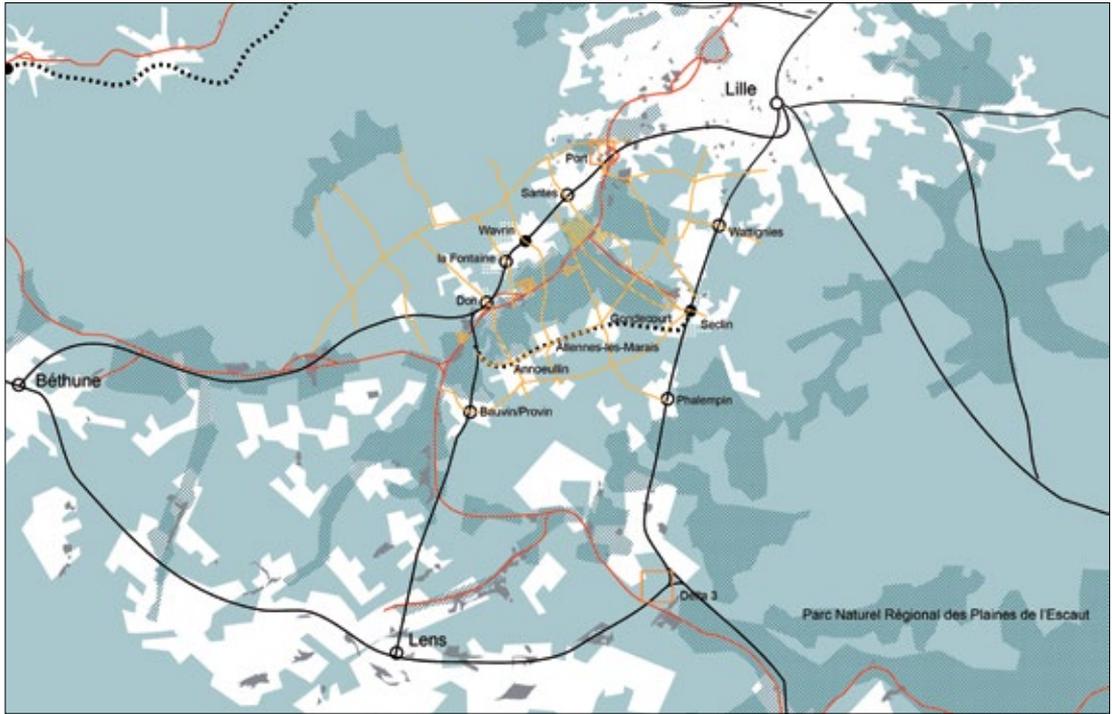
Le système de bocage le long de ces canaux doit être renforcé pour permettre la connexion du parc de la Lys au système écologique du talus des Weppes. L'ensemble contribue ainsi à l'amélioration de la biodiversité du territoire et constitue une structure accompagnant un nouveau réseau de liaisons douces.

3.3

La vallée de la haute Deûle

Studio 011
Bernardo Secchi - Paola Viganò





Le territoire se situe au sud-ouest de la métropole, de part et d'autre du canal de la Deûle, au sein d'une aire fragile de dispersion urbaine. Deux enjeux majeurs le caractérisent : la protection de l'eau et l'hybridation de la dispersion urbaine située entre le noyau central (Lille-Roubaix-Tourcoing) et le bassin minier. La mise au grand gabarit de la Deûle qui s'impose via le projet canal Seine-Nord complète la question de la cohabitation harmonieuse entre nature, production, logistique et habitat.

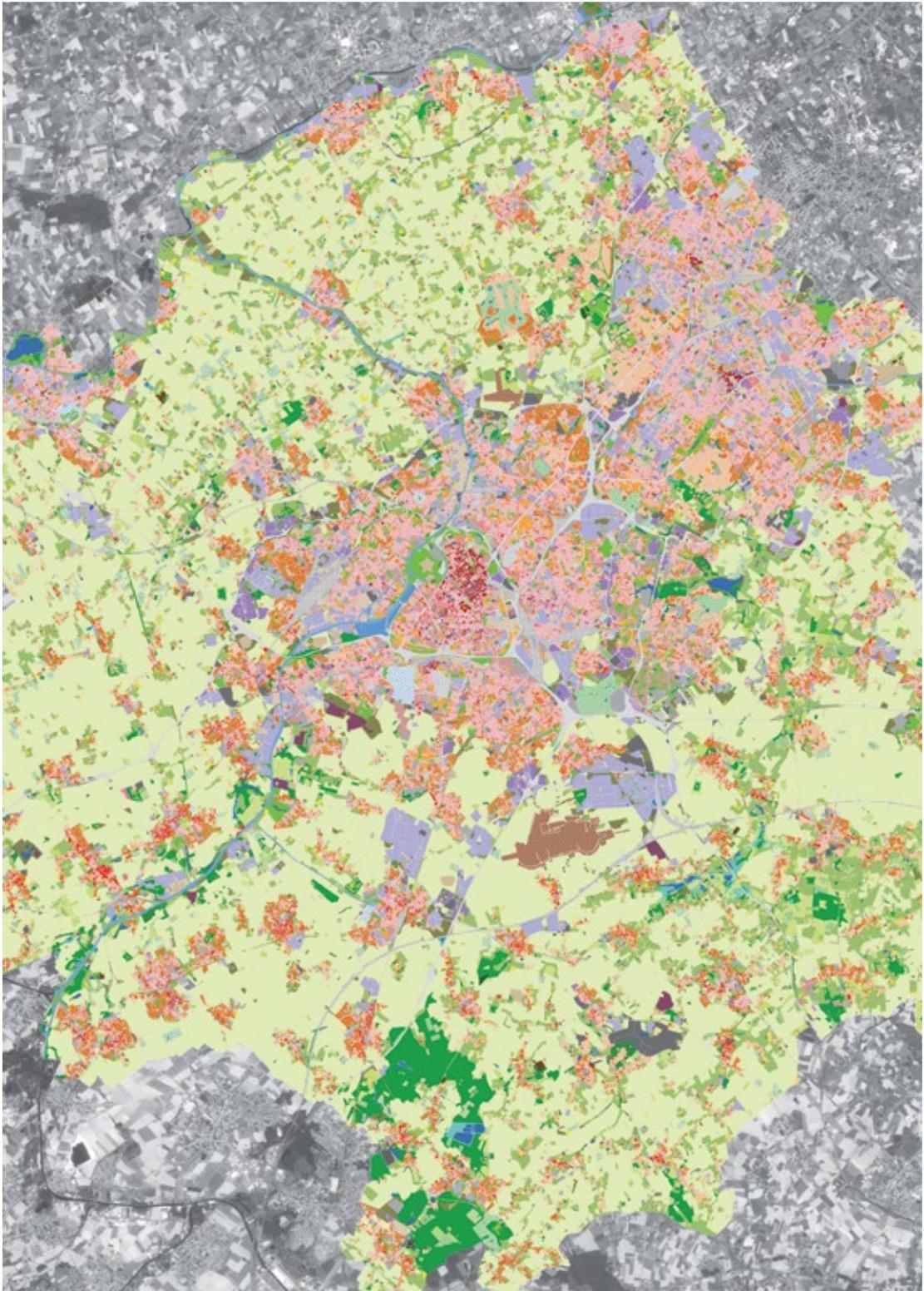
Le premier objectif est de donner au parc de la Deûle une envergure métropolitaine ce qui questionne la réorganisation de la dispersion urbaine qui l'entoure et la restructuration des centralités existantes. Une attention spécifique se porte sur les villes le long de la voie de chemin de fer qui sont amenées à concentrer plus particulièrement la croissance urbaine.

Le second objectif est d'accroître la protection des champs captants par leur intégration dans le système de bocage et l'adoption d'une stratégie de zones tampons qui contribuent à l'amélioration de la biodiversité.

La ligne TER Lille – Don – Lens - Béthune, reliant le cœur de la métropole au bassin minier et offrant un important service voyageur, est la colonne vertébrale

du territoire. Elle doit être complétée d'une nouvelle liaison de transports en commun à haut niveau de service entre le pôle d'échange de Don - Annœullin et Seclin afin d'irriguer l'ensemble du territoire.

À une échelle plus fine, la trame viaire qui permet actuellement de lier les villes, villages et bourgades de la dispersion urbaine doit être confortée dans son usage. Une densification prioritaire est projetée dans les secteurs de gares afin d'éviter la création d'un couloir urbain continu.



DU RISQUE DE LA VILLE DIFFUSE À L'ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE OUVERTE

Le travail de terrain a permis de mieux comprendre la dimension spatiale des enjeux qui sous-tendent l'attractivité de la métropole : le tropisme du cadre de vie, la qualification de la ville étalée, l'hybridation des usages et des espaces, le recyclage urbain, l'imbrication de la ville et de l'agriculture, les hémicycles agricoles, les figures métropolitaines, l'épine dorsale de l'agglomération centrale, les archipels périurbains, etc. De même, le travail sur ces territoires a tenu compte des enjeux généraux économiques, sociaux et de mobilité de la métropole lilloise.

Le choix des territoires d'application est issu « d'allers retours » entre l'Agence d'urbanisme, qui a soumis une base de réflexion, et chaque équipe qui a réinterprété les propositions aux grés de leurs cheminements intellectuels. La présentation très synthétique faite dans ce document des réflexions des trois équipes pourrait trahir leur valeur tant l'ensemble des travaux réalisés se caractérise par la qualité alliée au foisonnement impressionnant des propositions. Même si chaque équipe a travaillé sur des terrains distincts, à l'exception de quelques chevauchements, les territoires d'application révèlent clairement une armature fondamentale à partir de laquelle s'échafaude le dessin futur, au sens de la forme autant que du projet, de la métropole.

Structurée en trois piliers que sont l'agglomération centrale, la couronne métropolitaine et le territoire de l'eau, cette armature répond au vaste éventail d'enjeux qui caractérisent le territoire.

Tout d'abord l'agglomération centrale doit parachever l'œuvre métropolitaine initiée par le Grand boulevard en garantissant les conditions satisfaisantes de mobilité et d'accès à l'international tout le long de l'axe Lille-Roubaix-Tourcoing. Seules ces conditions permettront d'améliorer la qualité, la cohérence et la structuration des tissus de l'agglomération centrale. L'autre versant de l'action réside dans

l'obligation d'être à la hauteur de l'important potentiel en recyclage urbain qui singularise ce territoire.

La couronne métropolitaine, qui se distingue par la qualité du cadre de vie qu'elle offre, est un facteur d'attractivité puissant pour la métropole. Principalement à travers sa couronne, la métropole apparaît perméable à la nature, elle est ouverte, mais de fait, elle court le risque d'une diffusion qui s'avérerait répulsive. Préserver ces atouts et éviter la spécialisation sociale imposent d'encadrer le développement périurbain en l'articulant avec les transports en commun, principalement ferrés. Jouer le jeu de l'ouverture des tissus, c'est aussi offrir à la ville dense les mêmes qualités et la nature que les familles recherchent dans la dispersion et inversement : révéler l'urbanité dans la campagne. En ce sens, densifier la ville existante et construire une ville poreuse ne sont pas des actions contradictoires.

Enfin, le territoire de l'eau est la base d'un projet ardu. Le défi est de savoir poser les conditions qui permettent à des fonctions et des usages a priori incompatibles de s'enrichir mutuellement : le paysage, l'habitat, l'économie, l'infrastructure, la ressource eau, l'espace public, la coopération transfrontalière. L'eau devient ici un élément identitaire métropolitain.

La métropole lilloise est singulière et complexe. Sa réalité se situe au carrefour des problématiques contemporaines inhérentes à la difficile maturation du concept de projet de territoire. En cela, elle est pilote et son projet porte le syncrétisme de ce qui s'oppose trop facilement et de manière stérile : la cohérence entre les multiples pôles d'un centre, entre les espaces centraux et périphériques, entre densité et porosité, entre urbanité et naturalité ... Du risque de la ville diffuse, la métropole a l'opportunité de bénéficier de l'attractivité de la ville ouverte.

Rédaction : Mathilde Ballenghien, Valérie Bridoux, Oriol Clos, Marie Defay, Franck Lemerle, Gaël Smagghe

Conception graphique : ATELIER TÉLESCOPIQUE - 2014

Comité syndical du SCoT de Lille Métropole – 19 juin 2014

