

Séminaire à Lille  
14, 15 & 16 octobre 2004



Siège : Ecole Nationale Supérieure du Paysage, 6 bis rue Hardy, 78000 Versailles  
Adresse postale : 4 av. du 8 Mai, 101 Europe Résidence, 13090 Aix-en-Provence  
Tel 04 42 59 18 84 - Fax 04 42 59 18 83  
mailto : [paysagistes-conseils@wanadoo.fr](mailto:paysagistes-conseils@wanadoo.fr)  
<http://www.paysagistes-conseils.org/>



## L'INTRO DU PRÉSIDENT

---

En 2004, c'est à Lille, autour de démarches de renouvellement urbain, que les Paysagistes Conseils de l'Etat ont souhaité se retrouver pendant 3 jours lors de leur séminaire annuel.

En effet, dans le cadre de nos missions, le projet urbain et plus particulièrement la question du renouvellement urbain des quartiers, des centre-villes ou des grands ensembles, nous interpelle régulièrement. Dans ces sites en transformation, en attente, parfois en déshérence, la question paysagère et le regard du paysagiste proposent de nouvelles approches. Ils prennent en compte des territoires et une géographie, ils qualifient des pratiques et des usages, ils organisent des qualités d'espaces qui sont dans les fondements de l'espace urbain. D'où la question posée à l'origine de ce séminaire : le paysage, une attitude pour le renouvellement urbain ?

Dans la métropole lilloise, ces réflexions et ces projets de renouvellement urbain ont été mis en pratique depuis longtemps et ce, dans des configurations très différentes :

- ce sont à la fois les nouveaux projets d'Euralille pour relier ce nouveau quartier aux anciens faubourgs,
- ce sont les grandes friches industrielles de Roubaix et Tourcoing transcendées par le canal qui les traverse,
- ce sont les quartiers de Lille Sud et des Bois Blancs, dont les échelles posent la question de nouvelles formes urbaines, ainsi de leur inscription dans d'anciens faubourgs qui deviennent partie prenante des centralités de la métropole,
- c'est enfin la démarche initiée par l'agglomération de Courtrai avec Bernardo Secchi pour inscrire un développement urbain dans un territoire redécouvert.

Avec les principaux acteurs de ces projets de renouvellement urbain, nous avons vu des sites en pleine transformation, des nouveaux quartiers habités ou en cours de définition, des espaces publics qui initient de nouveaux usages, des cours d'eau et des espaces naturels qui réinvestissent la ville. Les processus sont différents, mais avec eux, nous avons confirmé ces démarches dans lequel le paysage est souvent fondateur. Ils nous ont rappelé l'exigence collective de notre société, qui attend une

qualité spatiale de nos villes et de leurs espaces publics. Nous avons partagé notre intérêt pour certaines réalisations de mises en relation des nouveaux quartiers et de leur environnement urbain et naturel.

Ce sont ces expériences et ces propos collectifs que nous avons souhaité rassembler dans ce travail pour témoigner de nos préoccupations et pour participer au débat collectif sur le renouvellement urbain. Que chacun soit remercié de son apport.

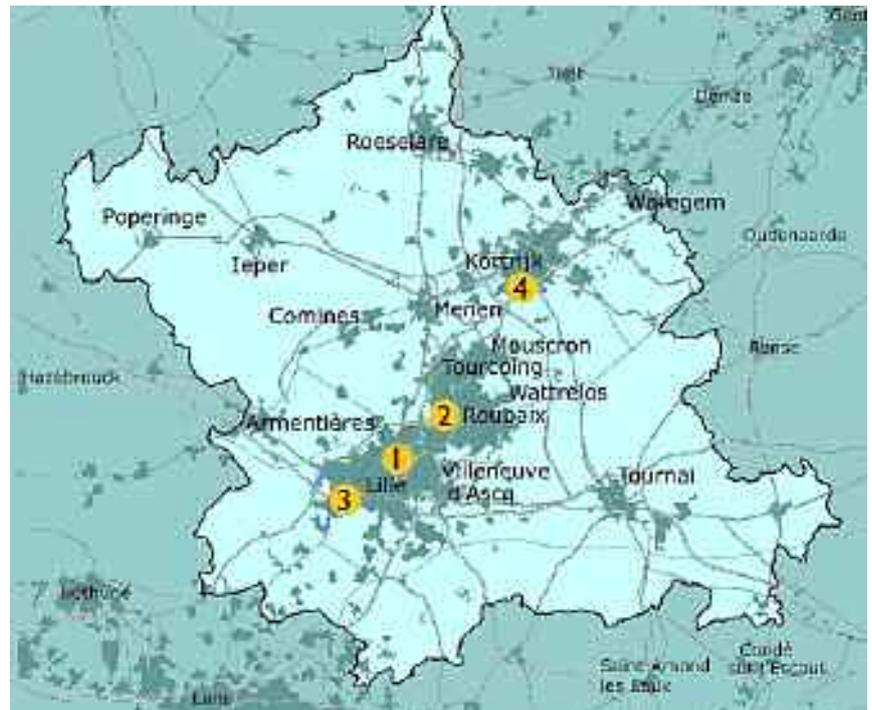
*Sylvain Flipo*

*Président de l'Association des Paysagistes Conseils de l'Etat*

## PRÉSENTATION DES VISITES

SÉMINAIRE À LILLE - 14, 15 & 16 OCTOBRE 2004

- Jeudi matin* ● LILLE ET EURALILLE  
pages 5 à 19
- Jeudi après-midi* ● LE RENOUVELLEMENT URBAIN DE ROUBAIX TOURCOING  
pages 20 à 31
- Vendredi matin* ● LILLE SUD ET LES BOIS BLANCS  
pages 32 à 43
- Vendredi après-midi* ● LE RENOUVELLEMENT URBAIN DE COURTRAI  
pages 44 à 52
- Samedi* ● LILLE, BALLADE À VÉLO  
pages 53 à 55



- 1 - Lille Euralille  
2 - Roubaix  
3 - Lille Sud et les Bois Blancs  
4 - Courtrai

4

**Jeudi matin LILLE ET EURALILLE**

Cette première matinée, consacrée à la visite de Lille et d'Euralille, commence par un accueil "petit-déjeuner" à l'Hôtel Lille Europe, bien situé avenue Le Corbusier, entre les deux gares SNCF "Lille-Flandres" et "Lille-Europe".



Dépot des bagages, thé ou café pour se retrouver tous ensemble, lecture du programme de ce séminaire ... et le discours d'accueil du président de l'association, Sylvain Flipo.

**PLAN DE LILLE ET LOCALISATION DU SITE  
D'EURALILLE**





**EXPOSITION “LILLE, MÉTROPOLE EN EUROPE”**

Cette exposition a été réalisée dans le cadre de Lille 2004 par l'Agence d'Urbanisme de Lille et installée au « 2004 », l'espace d'exposition du Centre Commercial Euralille, du 4 septembre au 28 novembre 2004. Elle nous est présentée par Mme C. Martos, de l'Agence d'Urbanisme de Lille.

*Maîtrise d'ouvrage  
Commissaire de l'exposition  
Scénographie*

*Agence du développement et d'urbanisme de Lille Métropole  
Eric Lapierre, architecte  
Stéphane Beel, architecte*







L'exposition illustre à travers un ensemble de réalisations architecturales récentes, les transformations actuelles des grandes agglomérations européennes.

L'accent y est placé sur les réalisations de la métropole lilloise, en particulier Euralille ; ces réalisations sont mises en rapport avec des exemples choisis dans d'autres villes, françaises et étrangères.



Les projets sont regroupés autour de six thèmes-clés, qui rythment l'exposition : les bâtiments culturels, les logements, les lieux de travail, les centres commerciaux, les espaces publics, les parcs urbains.



Cette présentation d'une cinquantaine de projets contemporains, aussi divers dans leur implantation que dans leur inspiration, veut également faire mieux connaître, comprendre et aimer l'architecture d'aujourd'hui.

#### LA SCÉNOGRAPHIE DE L'EXPOSITION



Elle joue avec deux séries de références : celles de l'univers de la grande distribution et celles des paysages urbains. La scénographie propose aux visiteurs d'évoluer au milieu d'allées et de rayonnages, clin d'oeil à la fonction première du lieu : le commerce. Les photos, plans, vidéos et matériaux décrivant les projets sont disposés sur des rayonnages et des panneaux, de part et d'autre de ces allées. Les projets sont regroupés par thèmes. Les visiteurs peuvent ainsi s'intéresser, en choisissant un parcours progressif ou plus aléatoire, aux différentes fonctions de la ville, ces fonctions que les habitants combinent selon leurs aspirations et leurs contraintes propres.



Les visiteurs se retrouvent aussi dans des espaces « urbains » des allées « rues » correspondant aux thèmes de l'exposition, des places. Ces espaces sont largement imbriqués et ouverts les uns sur les autres, à l'image de la configuration d'une ville. Ainsi les rues « lieux de travail » ou « logements » sont plus étroites que la rue « parcs urbains », naturellement plus ouverte et dégagée... Une place publique permet aux visiteurs de se reposer tout en découvrant des images de la métropole vue du ciel. Un belvédère leur permet de prendre du recul et d'avoir un regard global sur l'ensemble de l'exposition.



INTRODUCTION DU CATALOGUE DE L'EXPOSITION, PAR ÉRIC LAPIERRE,  
ARCHITECTE ET COMMISSAIRE DE L'EXPOSITION

« Dans un monde « globalisé », de nombreux enjeux urbains développement des infrastructures, des surfaces d'habitations et d'activités, concentration du commerce, création d'équipements culturels, constitution d'espaces naturels métropolitains, etc. – sont communs à la plupart des agglomérations en Europe, en Amérique ou en Asie.

Ces questions trouvent cependant des réponses adaptées aux différentes cultures urbaines.

L'exposition Lille, métropole en Europe rend compte de ces problèmes génériques et de leurs solutions spécifiques, en se limitant à l'Europe occidentale et en partant de l'expérience récente de la métropole lilloise, comparée, par l'exemple, à celles d'autres capitales régionales ou villes européennes.

*Centre* La ville européenne possède une conscience exacerbée de la valeur culturelle et marchande de son patrimoine historique. Nombre des premières villes touristiques du monde sont européennes. Cette conscience patrimoniale est un atout pour la qualité urbaine, mais souvent un handicap pour leur fonctionnalité : il est difficile de circuler dans les centres historiques ou d'y implanter les programmes répondant aux besoins contemporains. Les espaces centraux tendent à se spécialiser pour accueillir les logements d'une population plus aisée ainsi que les lieux de « la consommation plaisir » et de la culture, dans un cadre urbain ancien duquel les voitures sont de plus en plus exclues. L'adaptation de ces centres à la vie contemporaine est un enjeu majeur de l'urbanisme et de la production architecturale européenne d'aujourd'hui.

*Périphérie* Aujourd'hui, la ville européenne se construit – ou se répare – surtout à la périphérie, là où les terrains sont disponibles, où la préservation historique ne pose pas question et où les voitures assurent l'essentiel de la desserte. Ces développements ne sont plus de simples banlieues, mais de véritables espaces métropolitains, plus ou moins équilibrés fonctionnellement, autonomes par rapport aux centres historiques. Cette évolution se double d'une « colonisation » des centres par programmes « périphériques », tels que les centres commerciaux ou cinémas multiplex, afin de les revitaliser. Pour être acceptés, ces

établissements font de plus en plus appel à des architectes-auteurs, ou réhabilitent des bâtiments existants.

Par ailleurs, les travaux des architectes contemporains montrent que leur univers esthétique et culturel de référence est celui de la périphérie. Formes simples, matériaux volontairement pauvres (à la fois par recherche esthétique et par souci d'économie), relation assumée aux infrastructures de transport, formes relativement peu déterminées par les fonctions, etc., témoignent de la présence de cette « culture périphérique », même dans des constructions situées dans le centre.

#### *Architecture*

Dans le vaste espace ouvert de la périphérie, les bâtiments sont d'abord vus de loin et fugitivement depuis l'intérieur des véhicules. Les principes architecturaux traditionnels, qui reposent sur la mise en oeuvre de détails perceptibles par des piétons, ne sont alors plus opératoires pour donner identité et qualité. Les bâtiments non mitoyens et simplement juxtaposés les uns aux autres de la périphérie doivent être perceptibles immédiatement, vus de loin, à travers des volumes simples et reconnaissables, et dotés de traitements de façades d'échelle appropriée. De telles constructions trouvent leur sens en elles-mêmes plutôt que par leur appartenance à un ensemble urbain plus vaste, comme c'est le cas dans la ville urbaine traditionnelle.

Cette conscience de la nécessaire qualité des objets construits a contribué à une réévaluation de l'importance du rôle de l'architecture dans les opérations urbaines. Les grandes opérations sont aujourd'hui « tirées » par un projet « locomotive » confié à un architecte de renom, ce que l'on nomme parfois « l'effet Bilbao » en référence au musée Guggenheim de Frank Ghery ; et certains quartiers nouveaux sont confiés à des architectes sélectionnés par une maîtrise d'ouvrage exigeante.

Ces quelques points caractéristiques des transformations actuelles de la ville européenne sont lisibles à Lille. La ville possède un centre ancien, progressivement restauré, largement dédié au commerce et à la culture. À proximité, Euralille, avec son centre commercial, ses bureaux et ses infrastructures offre les services et la fluidité de la ville d'aujourd'hui ; le nouveau quartier s'est affirmé par la force de son architecture contemporaine et une exigence de qualité qui constituent désormais une véritable identité locale. >>>



## VISITE DE L'ÎLOT SAINT-MAURICE

L'îlot Saint-Maurice, situé en bordure du boulevard périphérique qui traverse Euralille, est composé d'immeubles de bureaux et de logements. Le projet s'organise sous une forme de bandes orientées nord-sud, laissées libres ou construites de façon plus ou moins discontinue. L'implantation des bâtiments, leurs hauteurs et épaisseurs variables produisent une grande diversité d'espaces libres, encore renforcée par un travail sur le dénivelé du terrain et la conservation d'arbres existants.



*Maîtrise d'ouvrage*  
*Maîtrise d'Oeuvre de conception*

*Maîtrise d'Oeuvre technique*

*Programme*

*Calendrier*

*Saem Euralille.*

*Xaveer de Geyter, en association avec Lalou et Lebec, architectes, et Fabienne Fendrich, paysagiste.*

*Services techniques de Lille Métropole communauté urbaine (section grands travaux).*

*3,5 ha d'emprise foncière, 52000 m<sup>2</sup> SHON répartis entre 17000 m<sup>2</sup> de bureaux et 450 logements, dont 15 maisons individuelles en 14 implantations et 8 lots opérationnels, 15000 m<sup>2</sup> d'aménagements publics et espaces verts.*

*Consultation en 1997, programmation opérationnelle en 1998-1999, livraison 2000-2004.*





Rien n'arrête le groupe dans sa visite de l'îlot Saint-Maurice : ni le ciel gris et menaçant, ni le vent violent, ... ni les hautes et larges grilles, bien présentes dans cet espace censé être "public, fluide et poreux" ...



Le végétal et le minéral s'y confrontent et s'enrichissent l'un l'autre : à cette saison, les graminées ondulent au pied des revêtements rugueux des bâtiments, les fruits et feuilles des vieux marronniers animent les grandes dalles de béton lisse de rythmes graphiques et aléatoires. Les grands arbres conservés donnent à ce projet en cours de finition une ampleur et une échelle de jardin déjà mature.





## VISITE DE L'ÎLOT SAINT-MAURICE

L'îlot Saint-Maurice, situé en bordure du boulevard périphérique  traverse Euralille, est composé d'immeubles de bureaux et de logements. Le projet s'organise sous une forme de bandes orientées nord-sud, laissées libres ou construites de façon plus ou moins discontinue. L'implantation des bâtiments, leurs hauteurs et épaisseurs variables produisent une grande diversité d'espaces libres, encore renforcée par un travail sur le dénivelé du terrain et la conservation d'arbres existants.

FRANÇOIS LAMARRE, EXTRAIT DU MONITEUR, SPÉCIAL AMÉNAGEMENT. EDITION 2004

Le territoire d'Euralille marque une rupture avec la ville ancienne, dans le sillage du TGV. Mais les opérations d'aménagement récents visent à renouer les fils avec les quartiers voisins et notamment le tissu constitué du faubourg de Roubaix. Au premier rang le nouveau quartier Saint-Maurice, en bord de périphérique, rétablit le contact. L'opération y réalise un salutaire retour à la terre après avoir surmonté l'obstacle des voies rapides. L'aménagement retrouve le vrai sol et abaisse le plafond de ses constructions sous une toise urbaine de 28 mètres (R+8 maximum). Celle-ci constitue une révision du projet initial, étrangère au discours sur la congestion urbaine cher à Rem Koolhaas, concepteur d'Euralille à la fin des années 80. Une révision plus conciliante que déchirante : « le quartier Saint-Maurice ne prend pas le contre-pied du projet de Rem Koolhaas, mais en prolonge la réflexion » défend Jean-Louis Soubileau, directeur de la Saem Euralille, rappelant que « le quartier figure dans le périmètre de la ZAC depuis l'origine, sous la forme caricaturale et brutale, il est vrai de deux barres ». Consensuel, le projet Saint-Maurice vise à combiner un programme immobilier plutôt dense (59 000 m<sup>2</sup> shob) au capital végétal existant de la friche industrielle d'origine. Erratiquement boisée, cette emprise foncière de 3,5 ha participe de la ceinture verte des anciennes fortifications, avec pour voisin le vieux cimetière de l'est et le jardin des Dondaines. Le parti développé par l'équipe de conception constitué autour de Xaveer de Geyter consiste à remuer le moins de terre possible et à profiter de la déclivité naturelle du terrain (4 m) pour accéder aux parkings sous immeubles. Le tracé en lanières prolonge le tissu du faubourg voisin, avec la création de deux rues. Les immeubles sont



positionnés sur ces bandes parallèles en fonction des arbres existants : sur les 136 inventoriés, 80 ont été conservés et 60 replantés. De hauteurs variables, les quatorze implantations évitent tout vis-à-vis et enfermement des espaces intérieurs.

Héritant du projet à son arrivée la Saem Euralille en 1998, Jean-Louis Soubileau a eu pour principal souci de réamorcer un marché immobilier en panne depuis 6 ans. Si le parti urbanistique fut conservé dans ses grandes lignes, le programme a été entièrement repris pour introduire des bureaux dans les trois immeubles coupés nets en pignon sur le périphérique et démultiplier la maîtrise d'ouvrage en huit lots opérationnels. Le rapport au sol des immeubles et l'aménagement des espaces verts intérieurs ont fait l'objet d'un travail précis pour organiser la perméabilité du quartier. La succession des séquences paysagères induit des circulations transversales et des transparences visuelles affranchies du bâti. Les lignes sont traversées par des cheminements qui ménagent la surprise des vues des tours d'Euralille entre les immeubles. Le sol naturel est conservé dans son modelé d'origine. Les revêtements du chemin piéton varient selon les lieux et les séquences, de la maxi-dalle de béton enduit de résine, à l'opus de schiste, en passant par des caillots et des résines perméables. Une douzaine de séquences sont ainsi définies, allant du square modelé au parvis dallé, du passage sous immeuble au perron, du jardin public au verger privé. Autant d'ambiances qui captent le regard et retiennent le piéton dans un quartier situé à moins de mille mètres du centre ville.

EXTRAIT DE D'A, SUPPLÉMENT AU N° 134, JANVIER-FÉVRIER 2004

Un espace public fluide et poreux.

Le concept de l'espace public a suscité de nombreux débats : les concepteurs l'ont prévu totalement fluide, poreux. La proximité des gares et les attentes en matière de sécurité ont conduit à fermer le square de grilles. Il a fallu aussi convaincre de l'intérêt de l'enchaînement de sept à huit séquences diversifiées, à l'encontre des démarches d'homogénéité pratiquées par les villes françaises. [...] L'originalité des intentions saute aux yeux tout d'abord les façades qui bordent ces espaces publics ne sont pas des fronts bâtis, mais des jeux de tension entre volumes, qui



## PRÉSENTATION GÉNÉRALE D'EURALILLE

B. Parcolet, directeur-adjoint d'Euralille, nous présente l'ensemble du projet Euralille : les étapes, les acteurs, les projets réalisés et ceux en cours de réalisation.

La vue depuis ses bureaux situés en haut de la tour Crédit Lyonnais, au coeur d'Euralille, est imprenable sur la ville, Euralille et ses quartiers environnants. Les nuages se déchirent enfin et laissent percer le soleil par instant sur la gare TGV, le centre commercial, le parc Matisse, l'ancien cimetière de l'Est ou l'îlot Saint-Maurice.





Les réalisations de la première phase :

1 - Gare, centre d'affaires et centre commercial, palais des Congrès

Les opérations en cours, d'ouest en est :

- 2 - le Romarin
- 3 - Saint-Maurice
- 4 - les Dondaines
- 5 - le boulevard urbain
- 6 - Euralille 2 (Nord-Expo)

EURALILLE, PAR ERIC LAPIERRE, EXTRAIT DU CATALOGUE D'EXPOSITION « LILLE, MÉTROPOLÉ EN EUROPE »

« Euralille est l'une des expériences d'aménagement urbain les plus originales et les plus ambitieuses menées en Europe ces dernières années. Pour développer ce nouveau quartier, autour du TGV et à proximité immédiate d'un centre historique ancien, Rem Koolhaas a proposé une conception en rupture par rapport aux conventions alors en vigueur en Europe. Les principales références des aménagements urbains étant plutôt celles de la ville traditionnelle ou moderne. Euralille est probablement le premier projet urbain planifié à avoir considéré les grands réseaux de circulation traversant son territoire, non pas comme de simples éléments fonctionnels, mais comme des éléments poétiques porteurs d'une signification positive. En prenant la ville d'aujourd'hui et ses composantes infrastructures de transport, mouvement et espaces libres comme constituants premiers du quartier, et en choisissant une architecture contemporaine exigeante, Euralille a donné à la métropole du Nord une nouvelle image forte et en a fait un des principaux foyers de l'architecture actuelle en France.

Euralille est né de l'idée, défendue par Pierre Mauroy, de faire passer par Lille la liaison TGV Paris-Londres. Lille se trouvait ainsi toute proche de Bruxelles, à une heure de Paris, à deux heures environ de Londres et d'Amsterdam, donc au coeur d'une « métropole virtuelle » de 50 millions d'habitants. Cette idée apparemment théorique et provocatrice au moment de sa formulation, n'a pas encore atteint son plein effet, mais elle se



vérifie désormais, en partie, les fins de semaines, quand flamands et britanniques se retrouvent en grands nombres dans les rues du centre-ville. Cette dimension internationale est l'une des clefs du futur développement de la métropole, qui est le principal ensemble urbain transfrontalier français.

Le projet d'aménagement, confié à la SAEM Euralille et dirigé par Jean-Paul Baietto, consistait à créer une nouvelle gare TGV à proximité immédiate du Vieux Lille, et à développer autour d'elle un puissant pôle tertiaire de bureaux et de commerces, ainsi que des programmes de logements et d'équipements ; il devait également relier ces réalisations aux réseaux de transports : boulevard périphérique et voirie locale, métro et tramway. Rem Koolhaas n'a pas cherché à « habiller » ces infrastructures par le tissu urbain traditionnel ; il a au contraire, fait reposer son projet sur l'affirmation de la présence des réseaux, source de deux décisions formelles très fortes et apparemment irrationnelles. La première décision concerne la ligne de TGV. Alors que cette dernière devait initialement passer à 8 m sous le niveau du sol, elle a été rendue visible depuis la ville et éclairée naturellement ; c'est ce qui a occasionné la création de la place inclinée François-Mitterrand et du viaduc Le Corbusier. La deuxième décision a été d'implanter des tours de bureaux dans la position la plus improbable : au-dessus de la gare TGV et de ses voies. Ainsi s'est constituée l'image de la « turbine tertiaire » - un pôle de bureaux rendus très accessibles par la convergence des réseaux de transports. De cette décision, qui visait, selon Rem Koolhaas, à « obliger les architectes à avoir de l'imagination », sont nées la tour Lille Europe (Claude Vasconi, associé à Jean-Claude Burdèse, architectes) et celle du Crédit Lyonnais (Christian de Portzamparc, architecte).

Dans les grandes opérations d'aménagements, la multiplicité des acteurs et la complexité des décisions rendent toujours difficile, pour les architectes-urbanistes, le maintien de la cohérence et de l'image d'ensemble du projet. À Euralille les choix formels retenus ont permis d'atteindre ces objectifs ; même s'ils ne permettaient pas de contrôler totalement la forme des bâtiments, et bien que seulement deux des tours initialement imaginées aient été construites, ces choix ont « cadré » définitivement le projet : le TGV participe au spectacle urbain, les tours plantées dans la gare (Jean-marie Duthilleul, architecte) et



le centre commercial (Jean Nouvel associé à Marc Paindavoine, architectes) constituent à coup sûr une présence exceptionnelle qui donne au quartier son identité et son enracinement monumental.

Euralille I était un projet de rupture. Cette position a nourri de nombreuses polémiques, en particulier chez les tenants d'une approche de l'aménagement urbain basée d'abord sur la réinterprétation des formes de la ville traditionnelle.

Au milieu des années 1990, Euralille a été frappé par la crise de l'immobilier. En 1998, Jean-Louis Soubileau a succédé à Jean-paul Baïetto, décédé. Au cours des dernières années, les réalisations se sont développées à nouveau et rapidement. L'aménagement du secteur est entré dans une nouvelle période, marquée par la volonté d'atténuer les effets de rupture, de mieux intégrer la réalité économique et sociale et de retisser les liens avec les quartiers environnants, mais en conservant l'énergie brute initiale et l'exigence de qualité architecturale. C'est ainsi qu'a été réalisés, dans Euralille I, l'îlot Saint-Maurice 3D, et la cité des affaires, et que s'engagent plusieurs programmes de bureaux dans des immeubles moins hauts (30 m environ) et en relation plus directe avec les espaces publics qui les bordent. Au sud, l'aménagement d'Euralille 2, qui a commencé avec le chantier du nouvel Hôtel de région Nord-Pas-de-Calais, sera suivi de programmes de logements et de locaux tertiaires dans le cadre très planté du « Bois Habité ».

Euralille illustre la possibilité, pour la ville européenne, d'un mode de développement fondé sur une modernité assumée et maîtrisée, plutôt que sur la reprise de références historiques. Dans cette perspective, l'accent est mis sur un des points fondamentaux de la démarche initiale : la conviction que ce projet urbain ne peut s'incarner et s'accomplir pleinement qu'en une architecture contemporaine de qualité. Cette impulsion a fait connaître la scène architecturale lilloise, influencée par la culture des Flandres autant que par la culture française. ; la métropole est ainsi l'un des foyers actifs de la qualité architecturale française contemporaine. >>>



jeudi après-midi

## LE RENOUVELLEMENT URBAIN DE ROUBAIX-TOURCOING

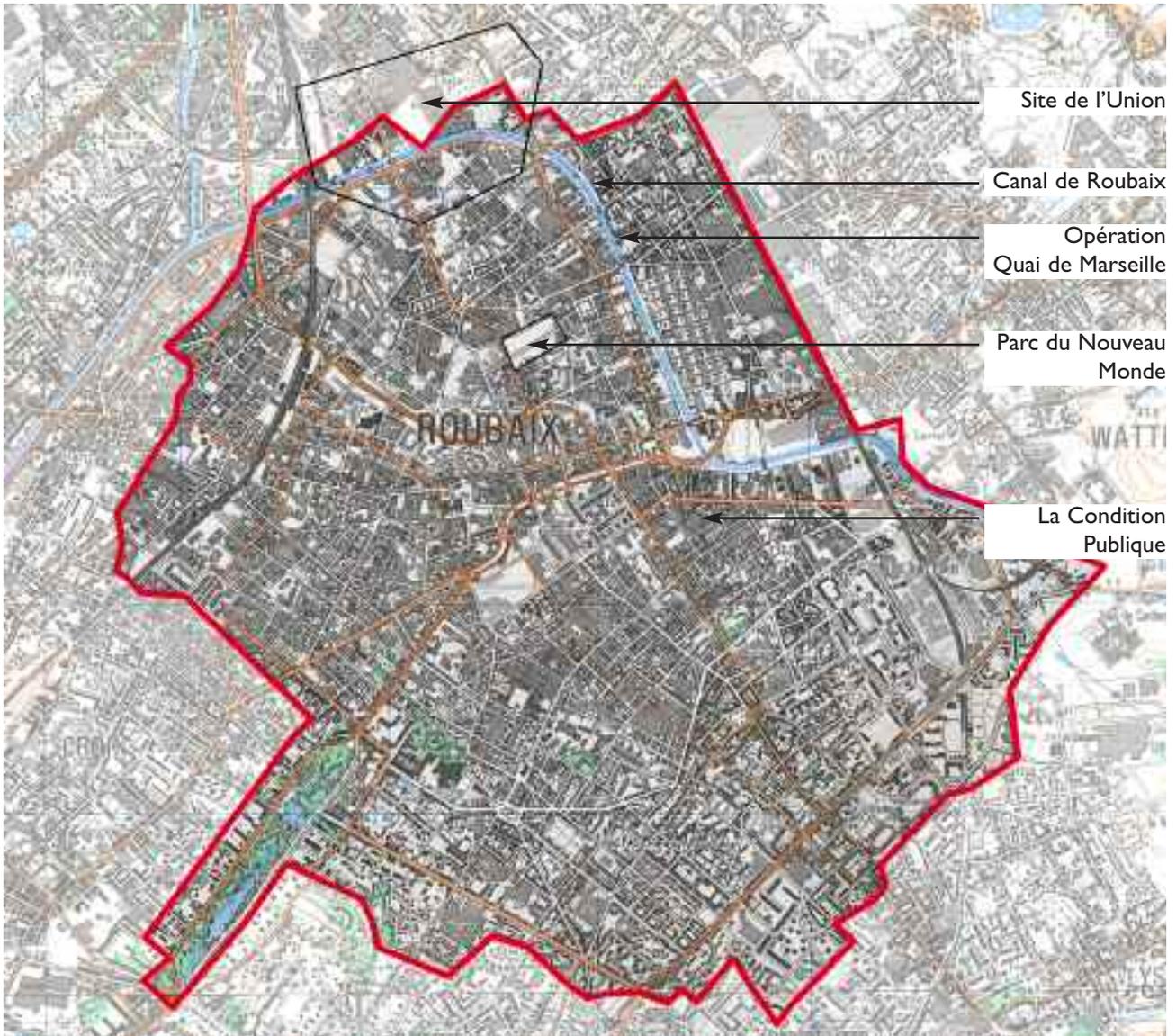
Après un rapide déjeuner à Lille, tout le monde part en bus direction Roubaix-Tourcoing.

Au cours de l'après-midi, différentes visites de sites, entre pluie et soleil,

Pour finir, une soirée-débat avant le dîner, à La Condition Publique.



## PLAN DE ROUBAIX-TOURCOING



Visite  
de site



## LE CANAL DE ROUBAIX, VU DE HAUT

Depuis le toit de l'immeuble Mercure, la vue sur la ville de Roubaix-Tourcoing s'étend au loin, sous un ciel chargé de pluie.

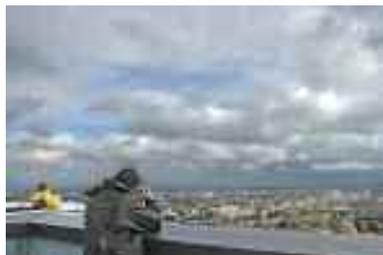
Nos guides, M. Morin, directeur des Services Techniques et Mme Lamarche, de la direction Habitat-peuplement, tous deux à la ville de Roubaix, nous présentent les récents projets d'aménagement de la ville et plus particulièrement celui du canal de Roubaix et ses abords plantés.



ROUBAIX, MISER POUR GAGNER  
EXTRAIT DE PROJET URBAIN N°20, MAI 2000.

« Longtemps symbole de la crise industrielle, Roubaix change d'image grâce à une stratégie de projets. [...] Avec 100 000 habitants sur 1300 ha, Roubaix est une ville moyenne dense, née de l'industrie textile et extrêmement marquée par elle car l'habitat s'est glissé dans les interstices laissés libres par les usines. Ville textile, donc ville d'immigration, ayant attiré Belges, Polonais, Italiens, Portugais puis après le traité de Rome, des Français originaires du Maghreb. La deuxième commune de la métropole lilloise est dans la situation originale de vivre les difficultés sociales d'un grand ensemble dans un tissu ancien. Autre paradoxe : cette cité industrielle riche en emplois est en butte à un très lourd chômage. [...]

Depuis 1999, le vent tourne, avec l'arrivée du métro, le succès d'un centre de magasins d'usine, la baisse du chômage des



jeunes, la création d'emplois dans la zone franche, une redynamisation économique et culturelle. [...]

René Vandierrendonck, maire de Roubaix parlant de Christian Devillers, lauréat du concours international d'urbanisme pour le Canal de Roubaix :

« Il a vu le canal comme une épine dorsale de tout un territoire intercommunal et nous a mené dans une logique d'agglomération. Pour la reconquête de ce canal, qui traverse des quartiers relevant en majorité de la politique de la Ville, nous avons pu lancer un projet de reconquête urbaine. »



CANAL DE ROUBAIX : UN PLAN DE RÉFÉRENCE POUR RÉINTRODUIRE DE LA VALEUR. PAR CHRISTIAN DEVILLERS  
EXTRAIT DE PROJET URBAIN N°20, MAI 2000.

« Pour sortir de l'exclusion sociale et provoquer un processus de développement urbain, le projet pour le canal et les plans de référence - déclinés dans chaque quartier - proposent un travail de requalification en profondeur.

À la suite d'un concours international lancé en 1993 par l'Agence d'urbanisme de Lille Métropole sur le canal de Roubaix, notre travail comprend plusieurs phases. D'abord l'exécution du projet de concours, puis une commande de la Ville, qui nous a demandé un plan de référence. [...]

Le plan de référence exprime une pensée, une volonté. À sa suite, des choses ont été réalisées. Certaines propositions préexistaient, nous les avons assemblées, à la demande des services, des gens de terrain. C'est cela, un projet urbain, non



une oeuvre mais un agencement spatial qui permet aux différents partenaires, acteurs urbains, occupants, ayants droit, d'y trouver leur place malgré des intérêts parfois contradictoires. Ensuite, beaucoup de choses sont remises en question, évoluent... Nous avons accompagné un mouvement commencé avant nous et qui a continué après nous. L'animation et la pédagogie font partie de notre travail et nous constatons qu'une bonne idée, ancrée dans la réalité, tient dans le temps.

Dans ce plan de référence qui porte essentiellement sur Roubaix et Tourcoing, il n'était pas question de remettre en cause l'acquis de la politique d'action urbaine, très active à Roubaix, créatrice d'emplois et d'accompagnement social. Nous avons proposé d'y ajouter une action sur l'espace public, afin d'encourager l'investissement privé nécessaire pour requalifier la ville et sortir de l'exclusion sociale. Paradoxalement, cet urbanisme consiste à faire monter les prix, à réintroduire de la valeur pour que redémarre un processus de développement urbain. Par la suite, le Grand projet urbain a repris le périmètre défini par notre étude et nombre de ses propositions. Les quatre axes d'action sur l'espace public sont le canal, les grandes infrastructures, les parcs et l'aménagement des quartiers.

1. Grand Place, hôtel de Ville
2. Site Casino-Gerec
3. Mc Arthur Glen
4. La Condition Publique
5. Pont du Sartel
6. Parc du Nouveau Monde
7. Parc et site de l'Union
8. La redoute
9. Pôle d'enseignement
10. Musée d'Art et industrie textile
11. Gare
12. Usine Roussel
13. Rue de l'Épeule
14. Parc du Brondeloire
15. Parc Barbieux



*Un canal urbain pour régénérer  
en profondeur les territoires*

Le canal de Roubaix est un espace géographique, pas une limite administrative. C'était un arrière de la ville destiné à desservir les usines ; il fait 17 km de long, de la Deule à la Belgique et traverse six communes. Quand les usines ont fermé, il s'est trouvé environné de friches, qui sont l'espace du projet puisque notre proposition vise à requalifier en profondeur ces territoires.

Menacé de disparaître au profit d'une voie rapide, à l'époque du concours il ne paraissait pas possible de remettre le canal en navigation. Nous avons donc proposé de conserver les écluses en l'état mais de réaménager les berges en promenades urbaines accessibles à tous et contribuant à l'amélioration des quartiers traversés. Le canal a été en grande partie replanté, réaménagé, devenant un espace public de qualité. Bonne nouvelle, Voies navigables de France consacrera 250 millions à reconstruire les écluses et les berges, proposant même qu'un projet urbain accompagne cette action. Ce qui paraissait utopique il y a quelques années est devenu réalité. >>



Visite  
de site



## LE PARC DU NOUVEAU MONDE

Ce parc de 4 hectares, réalisé en 2000 sur une ancienne friche industrielle, participe au renouveau du quartier de l'Hommelet. L'urbanisme de "forts" du quartier de l'Hommelet présente une densité et une homogénéité qui laisse peu de place au paysage et à l'espace ouvert. Le canal, le cimetière, le jardin du couvent de la Visitation, le boulevard de Strasbourg et la place de la Nation constituent à la fois les principaux éléments de vocabulaire paysager historique du quartier, des repères et points singuliers en même temps que des modèles et les germes d'un nouvel urbanisme.

Paradoxalement, les groupes de collectifs récents présentent eux aussi végétation, profondeur de champ et points de repère dans le quartier de l'Hommelet.

*Maîtrise d'Ouvrage*  
*Surface*  
*Coût des travaux*  
*Date de réalisation*  
*Maîtrise d'Oeuvre*

*Ville de Roubaix*  
*4,4 hectares*  
*3,05 M HT*  
*Achévé en septembre 2000*  
*Agence Laverne, Paysagiste - Lévy, Architectes - Sétu, BET*



Aujourd'hui, les modifications profondes de l'activité économique et du tissu social et urbain des quartiers abandonnent des friches industrielles qui, comme pour la friche Phildar, offrent un vide physique dans le quartier à la mesure du vide social qu'a représenté leur disparition après qu'elles en aient été le coeur actif.

Ainsi, la friche Phildar offre aujourd'hui au quartier une profondeur de temps et une profondeur de champ, qui doivent être les deux principaux moteurs du projet urbain du quartier et de l'aménagement de son parc central.

27





Conférence  
Débat

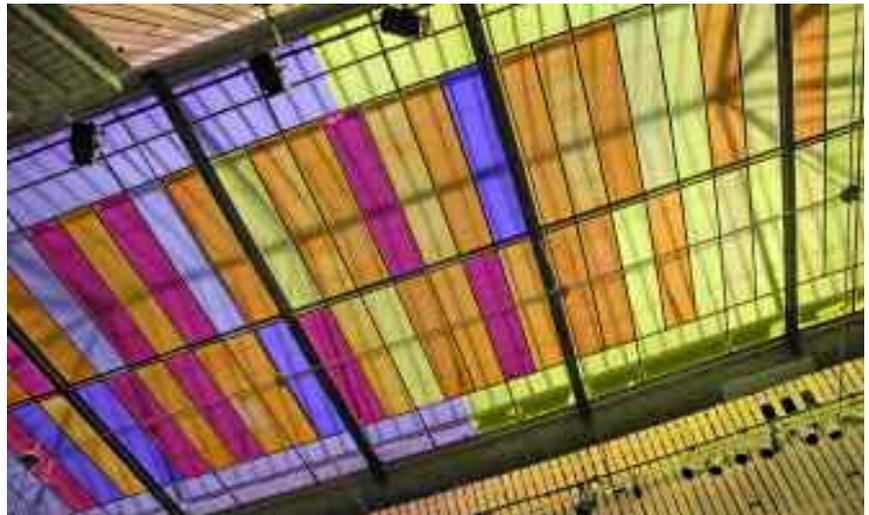
*Intervenants*

## SOIRÉE À LA CONDITION PUBLIQUE

Conférence et débat autour du thème de “paysage, paysagistes et renouvellement urbain”, puis apéritif et dîner ...  
Une belle soirée passée sous la grande verrière colorée de la Condition Publique, Maison Folie de Roubaix

*M. David, directeur de la VREC à la Ville de Roubaix*  
*N. Starkman, directeur de l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole*  
*J.-L. Subileau, Directeur de la SAEM Euralille*  
*M. Badaroux, Directeur de la SEM Ville Renouvelée*

L'enregistrement du débat ayant été malheureusement défectueux, il ne reste plus de trace pour le restituer ici ...





EXTRAIT DU SITE <[HTTP://WWW.LACONDITIONPUBLIQUE.COM/](http://www.laconditionpublique.com/)>



« Le très vaste bâtiment de la Condition Publique a été construit en 1902 par l'architecte roubaisien Alfred Bouvy. Il a eu pour mission pendant 70 ans, de 1902 à 1972, de contrôler et certifier la qualité de différentes matières textiles avant leur vente, essentiellement la laine, le coton et la soie.

Inscrit depuis 1998 à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, il est un des premiers édifices à structure de béton, entièrement recouvert de toits en terrasses et dont la clé de voûte est une rue couverte de 140 mètres. Situé au coeur du quartier du Pile, c'est une pièce majeure du patrimoine industriel de Roubaix.

Transformé en Maison-Folie dans le cadre de Lille 2004, il accueille désormais salles de spectacles et d'expositions, ateliers de production, café-restaurant, librairie, etc. La réhabilitation réalisée par Patrick Bouchain, architecte, a soigneusement restitué son toit-terrasse planté, initialement destiné à maintenir l'hygrométrie, où poussent des essences exotiques arrivées avec les ballots de laine de sa première activité.



ENTRETIEN AVEC PATRICK BOUCHAIN, ARCHITECTE

*Quelle est l'idée directrice qui a guidé les transformations de la Condition Publique ?*

Il y en a 3 : tout d'abord, faire en sorte qu'on ne perçoive pas d'une part un endroit de loisir et un endroit de labeur, mais que partout à la Condition Publique, on sente un lieu de production, de travail.

Ensuite, faire de la Condition Publique un morceau de ville vécu de l'intérieur, un abri, une parcelle de confort.

La troisième idée force, c'est de faire entrer la lumière. La Condition Publique est un ancien lieu de stockage d'où cette volonté : ramener la lumière dans ce lieu, et en ramenant la lumière, ramener la vie...





*Quelles matières, quels éléments vont faire revivre la Condition Publique ?*

La brique, la laine, le bois et les plantes :

La brique n'est pas qu'un matériau du Nord, il est mondial, fédérateur d'une culture internationale : quand il n'y a pas de granit, il y a de la terre qu'on fait cuire... on trouve des briques de Toulouse à Roubaix, au Pérou comme en France. En utilisant la brique, ce n'est pas tant le modèle flamand qu'on privilégie, que celui de l'homme qui construit.

Ici, le 1% culturel obligatoire à consacrer dans chaque chantier est orienté vers la terre : 3 artistes ont pour commande de montrer comment l'homme a transformé par le feu un matériau de base comme la terre.

La laine, elle, est le symbole à la fois de l'essor et de la richesse de Roubaix, mais aussi des difficultés économiques liées à son départ. Dans le restaurant, des créateurs sont en charge de montrer l'expression de cette richesse roubaisienne.

En troisième lieu, le bois : dans le Nord, on en trouve peu dans les constructions or, toutes les mines de charbon en utilisaient pour se conforter ! On en fait une utilisation éphémère dans les chantiers, mais jamais un usage noble, qui perdure. C'est pourquoi, outre la volonté d'intégrer un maximum de matériaux recyclables, on a souhaité utiliser du bois, notamment pour conforter le bâtiment, là où il n'était pas assez solide.

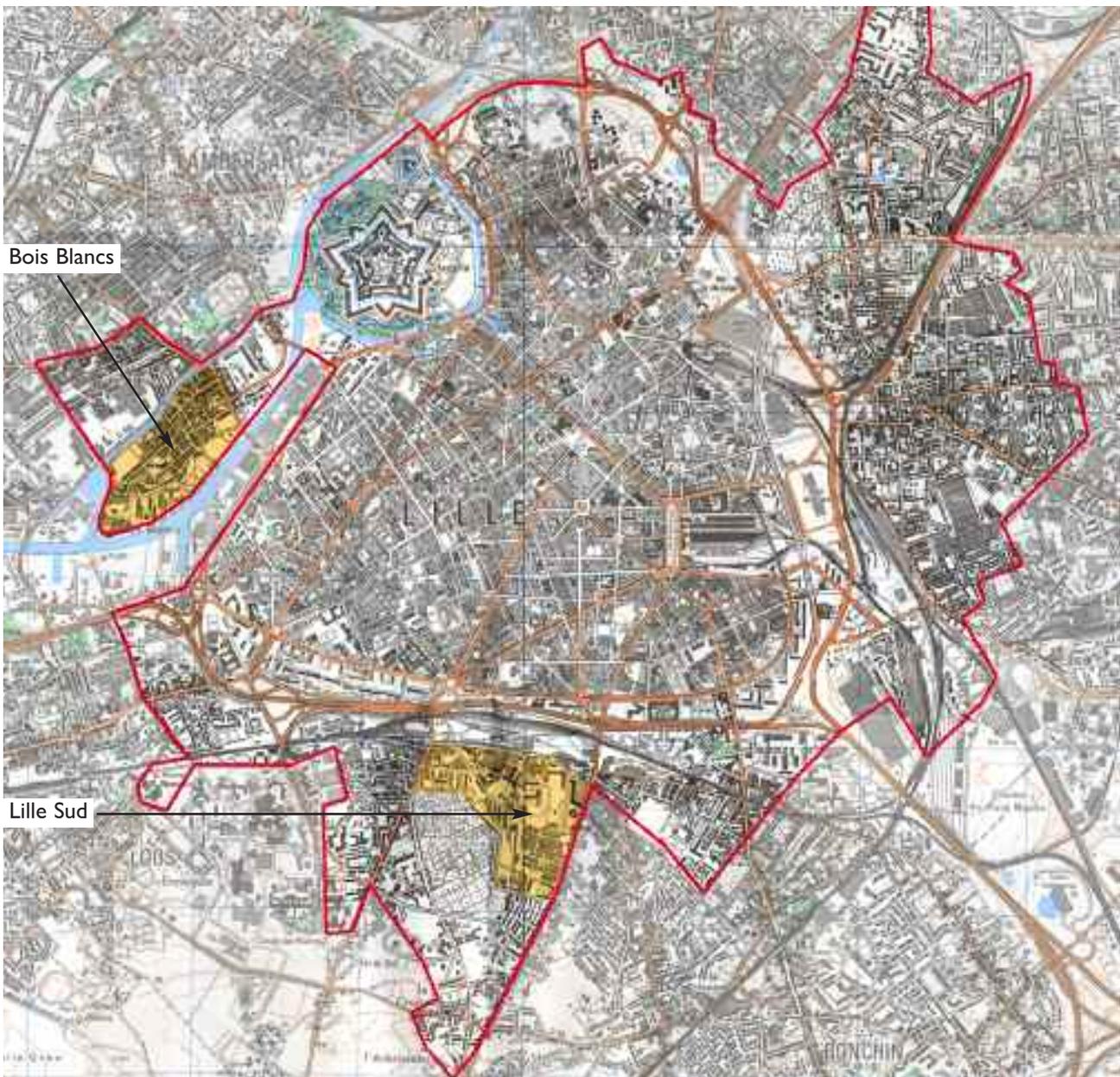
Enfin, les plantes : d'habitude, les usines ont des toits en pente pour mieux laisser entrer la lumière. Or, au conditionnement la lumière était bannie d'où ces toits plats recouverts au départ de gravier. La poussière urbaine, la poussière industrielle sont venues encombrer le gravier, piéger l'humidité, puis les graines. Un humus s'est développé, les pourrissements successifs ont créé la terre tout compte fait assez vite, en 60 ans... des plantes se sont développées sans apport de terre, et ont formé une végétation libre, inventoriée par Lilana Motta, botaniste et plasticienne. Une nature atrophiée, mais une nature quand même, qui a repris ses droits sur l'industrie. >>>



Vendredi matin

## LILLE SUD ET LES BOIS BLANCS

La frange Sud de la ville de Lille fait actuellement l'objet de nombreuses études urbaines et de projets d'aménagement, la plupart portées par la SORELI, SEM de la ville de Lille. Ces quartiers sont séparés de Lille-Centre par le boulevard périphérique et sont inscrits depuis 20 ans au rang des quartiers de la politique de la ville. La SORELI a lancé plusieurs études de définition et marchés de maîtrise d'oeuvre.





Visite  
de site

## PARC DES SPORTS DE LA GLISSE

Il s'agit d'un projet de parc sportif, construit sur d'anciens délaissés SNCF, et terminé en juin 2004. Il doit participer à la revitalisation de ces quartiers Sud. La priorité est donnée aux sports de la glisse : skates, rollers, vélos, etc.

Mme Claire Bruhat, de la Soreli, nous a présenté ce parc.

*Maîtrise d'Ouvrage déléguée  
Paysagistes*

*SEM SORELI  
Gilles Vexlard et Laurence Vacherot, Latitude Nord*







Visite  
de site

## JARDIN DE LA MAISON-FOLIE DU COLYSÉE

Devant la Maison-Folie du Colysée, à Lambersart, dessiné par l'architecte lillois Pierre-Louis Carlier, les paysagistes Gilles Vexlard et Laurence Vacherot (Latitude Nord), ont conçu un vaste jardin qui s'étend de l'avenue Pasteur aux berges de la Deûle.

*Maîtrise d'Ouvrage déléguée*  
*Paysagistes*  
*Architecte*

*SEM SORELI*  
*Gilles Vexlard, Laurence Vacherot, Latitude Nord*  
*Pierre-Louis Carlier*



Un premier secteur, appelé le "Jardin Mosaïque", est clos par une haie et traversé d'une large allée dallée. Comme inspiré par les photos aériennes de Yann Arthus Bertrand, c'est un patchwork de petites parcelles de fleurs et de plantes vivaces qui se transforme au fil des saisons.

Il sert d'accès à la plaine et au "Jardin Humide" situé légèrement en contrebas. D'inspiration asiatique, ce jardin décline une





végétation aquatique grâce à la proximité de l'eau dans le sous-sol. Différents canaux et bassins rectangulaires structurent l'espace et jouent du relief et des niveaux du terrain.





Conférence  
Débat

*Maîtrise d'Ouvrage déléguée  
Architectes Urbanistes*

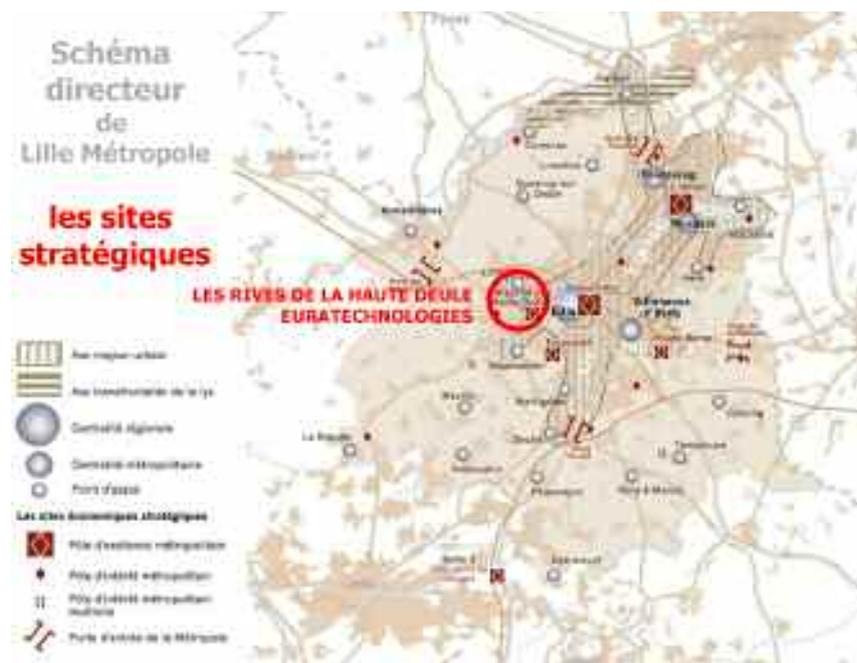
## QUARTIER DES BOIS BLANCS

Situé sur les rives de la Haute Deûle, sur un quartier sud de Lille, EuraTechnologies est un parc d'activités et des opérations d'habitat. Cet ambitieux projet urbain comprend la réhabilitation des usines Le Blan et Lafont, et le réaménagement de 100 Ha d'anciennes friches industrielles.

*SEM SORELI  
Germe et Jam*

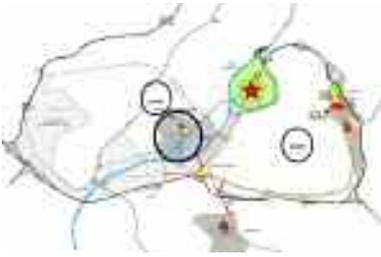


Après une présentation du projet "EuraTechnologies" par M.-F. Bessin (SORELI), Fabienne Duez (Directrice de la SORELI) et Thierry Ménager (DDE) ont débattu sur la position particulière du paysagiste dans ces projets de renouvellement urbain.



« Le projet s'inscrit dans le cadre du schéma directeur qui situent des sites d'ambition métropolitaine en terme de développement économique avec EuraLille, Image Union, Villeneuve d'Asq et EuraTechnologies. Ces projets d'inscrivent dans une réflexion sur le territoire de l'agglomération, avec des espaces dédiés et organisés par rapport au développement économique de territoire.

Le territoire plus proche du projet rassemble des éléments



économiques existants comme les rives de la Haute Deûle, le Château Le Blan Lafont, l'ensemble du territoire économique qui borde ce projet, Lille intra-muros, la citadelle, l'ensemble des grands pôles économiques et commerciaux, le port fluvial de Lille...

Il s'agit de réorganiser et mettre en lien l'ensemble de ce territoire au delà des grandes infrastructures.



A travers le projet EuraTechnologies, on vise à créer un espèce de tête de pont de l'ouest de l'agglomération pour arriver sur l'intra-muros et les grands projets lillois. Tout en étant au-delà de l'intra-muros, ce projet reste dans une grande proximité avec le centre de Lille.



100 ha de friches industrielles, un vaste territoire à restructurer et réorganiser, avec une 1ère phase de 25 ha.



L'usine Le Blan Lafont au cœur du grand projet économique dont la réhabilitation commence début 2005.



Les atouts du site : la présence de l'eau et des bateaux.



Le quartier : l'intérêt de ces maisons du nord, de ce territoire quand même très constitué (quand il n'y a pas de friches !).



L'objectif qu'on se donne au travers de ce projet est de mettre en relation les différents quartiers autour du bâtiment Le Blan Lafont qui sera le cœur du projet économique EuraTechnologies.



Vue du projet de restructuration et de renouvellement urbain des rives de la Haute Deule de l'équipe Germe et JAM.

Dans le cadre de ses réflexions, la communauté urbaine a engagé en 2000 une étude pour la restructuration de ce quartier sous la forme de marché de définition simultané avec trois équipes. À l'issue des marchés de définition, les élus ont retenu le projet de l'équipe Germe et JAM à l'unanimité.

Les propositions qui les ont séduits sont les propositions de maillage, l'intervention sur la création de l'ensemble de ces liens à travers la prolongation ou la recréation des voies existantes pour bien innover l'ensemble des friches, qui étaient des grands no man's land infranchissables, et de bien gérer le lien entre les quartiers, et essayer de rapprocher le quartier du Marais qui est un quartier très confiné à l'ouest du projet sur le cœur de Lille.

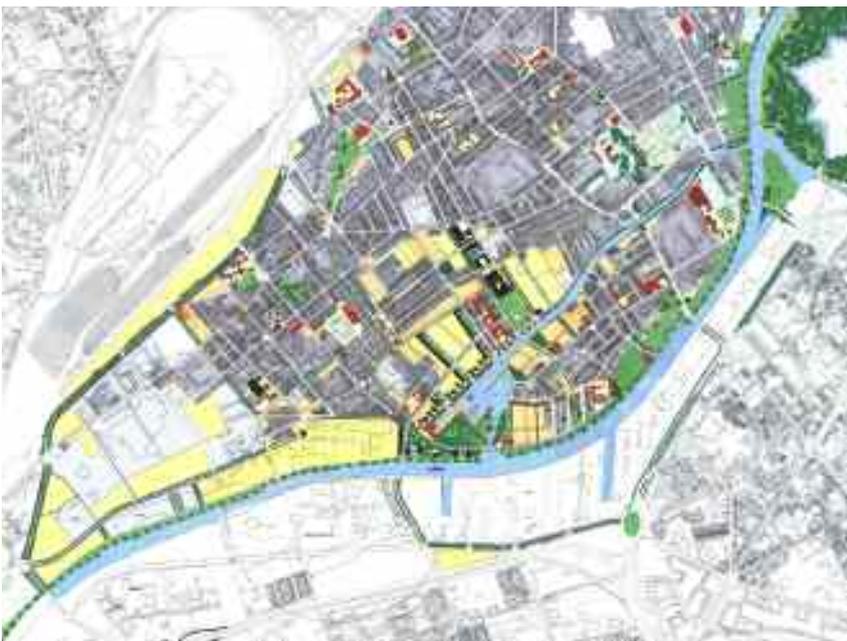


Accessibilité et proximité du métro.

Un ensemble de voies nouvelles sont créées. Un axe nord-sud, axe principal du projet, met en relation les quartiers de Bois Blancs et du Marais de Lhomme, et permet aussi de créer les accessibilités autour du projet économique.

Les pôles d'habitats sont privilégiés, les pôles d'emplois qui se développent dans un premier temps autour de l'usine textile réhabilitée et transformée, et à terme sur d'autres friches à reconquérir progressivement. Enfin, des objectifs de commerces et d'équipements.

Rappel des éléments de programme :



- Un travail sur 100 ha,
- La thématique d'une ville jardin,
- La réalisation de 170 000 m<sup>2</sup> de SHON de logements, soit plus de 4000 nouveaux habitants,
- La création d'un pôle économique de 150 000 m<sup>2</sup> de SHON, soit environ 3 300 nouveaux emplois.



Une première phase opérationnelle en 2004 – 2012 sur un secteur de 25ha centré sur un premier cercle. Elle offre de l'accueil d'activités et d'habitats.



Des images du projet proposées par Germe et JAM pour illustrer le concept de la ville-jardin, montrant les morphologies visées pour l'habitat et pour l'activité et l'organisation de l'espace public planté



Valorisation de la voie d'eau et le traitement des bords de canaux.

Des espaces tertiaires ouverts sur les quais.

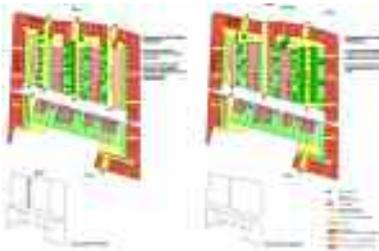




Une mixité de l'habitat.



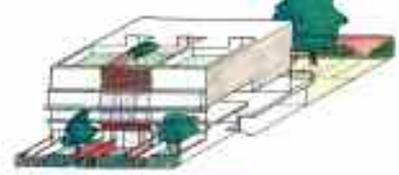
Des principes morphologiques et typologiques de l'habitat.



L'habitat collectif



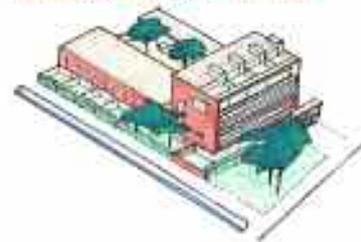
La Maison superposée en rangée



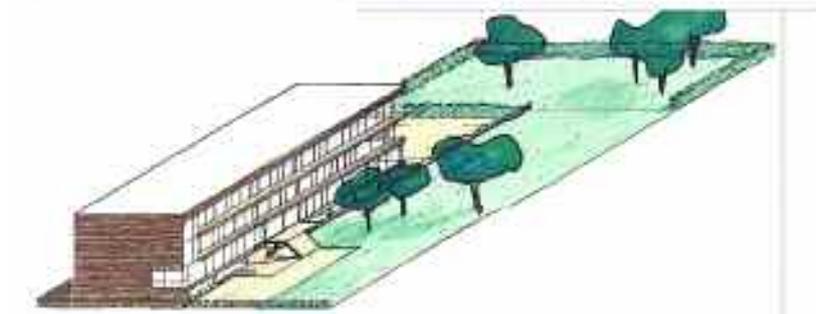
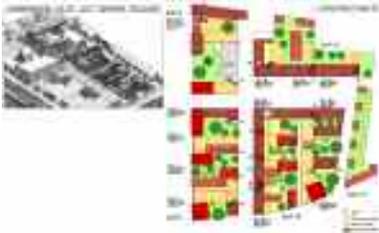
La Maison superposée



La combinaison petit collectif / maisons en rangée



Des principes morphologiques et typologiques des programmes tertiaires.



Le Blan Lafont est le cœur du projet économique. Le choix du concepteur a été fait sous la forme d'un marché de définition simultané avec trois équipes. À l'issue de cette consultation, c'est le projet de Vincent Brossy et Y. Icart qui a été retenu par la Ville, maître d'ouvrage de ce projet.



Vue de la façade sud dessinée par Vincent Brossy, avec la reconstruction sur le donjon du toit tel qu'il était avant qu'il ne brûle en 1997 ou 98. Le travail de l'architecte repose sur :

- la préservation de ce bâtiment de la fin du XIXème siècle,
- donner une écriture contemporaine du XXIème siècle pour annoncer les nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Ce projet est un volonté économique de faire EuraTechnologies. Pour que ça fonctionne, il faut une annonce claire des pouvoirs publics, qui se fait à travers leurs investissements dans Le Blan Lafont. Ils donnent ainsi à la fois la garantie du dispositif d'amorçage, et les éléments qui permettent le développement dans le contenu programmatique de Le Blan Lafont. Ce sont les ingrédients fondamentaux qui vont permettre à la «mayonnaise» de prendre et s'étendre. C'est l'enjeu et l'investissement fort des collectivités publics. Les partenaires financiers sont l'Europe, l'État, la Région, le Département, la Ville de Lille, Maîtrise d'Ouvrage communautaire.



En fait, il y a deux usines, L'usine Le Blan devant et derrière la cheminée, l'usine Lafont. Le projet articule fonctionnellement les deux usines par la création d'un atrium de 2000 m<sup>2</sup>. Cet atrium est le lieu de distribution du projet qui offre un programme public de 8000 m<sup>2</sup> et tertiaire de 12000m<sup>2</sup>.



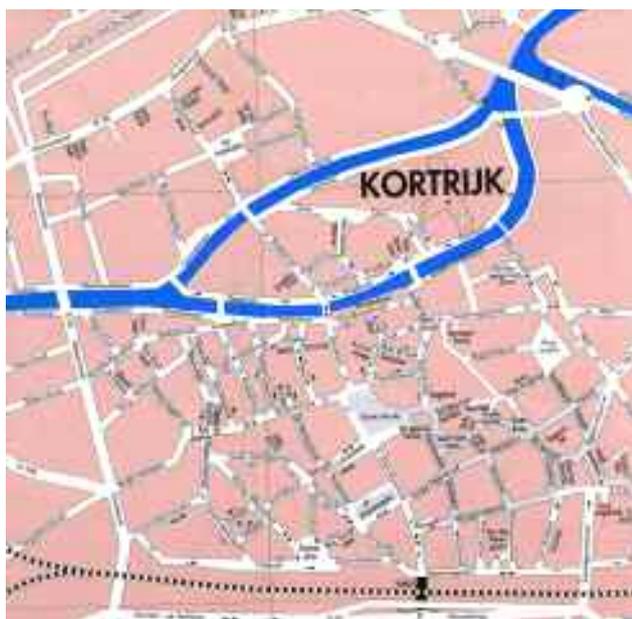
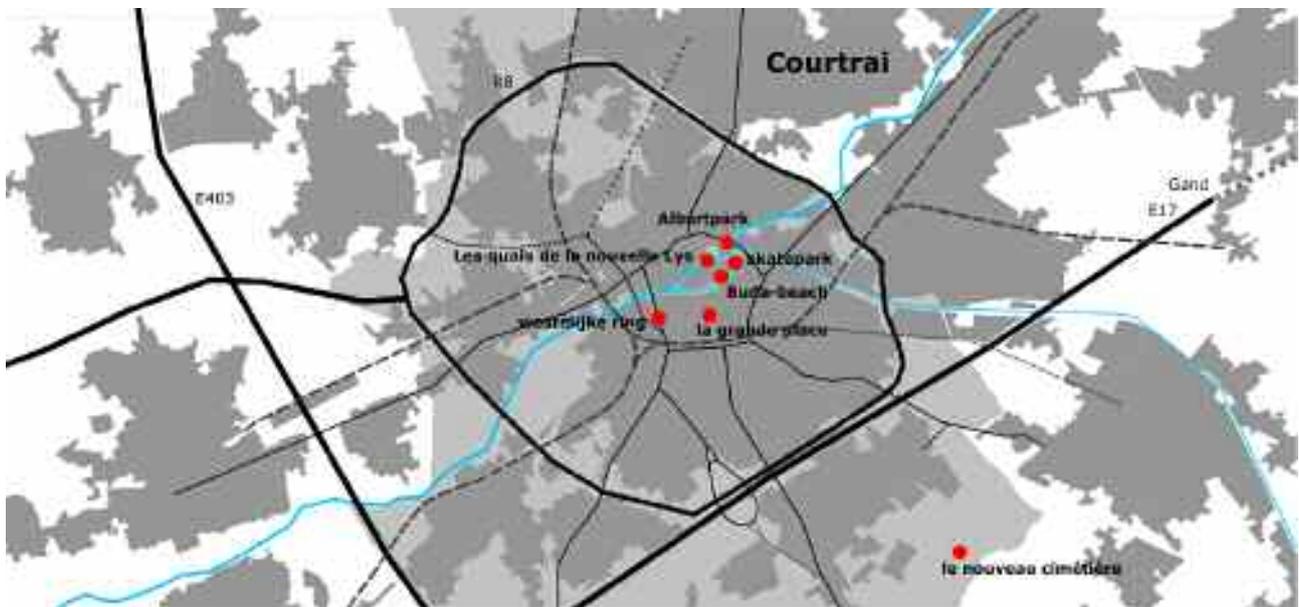
Dans cet atrium, on voit la conservation et le traitement des briques existantes. Cet énorme espace pourra accueillir de l'événementiel économique, technique ou culturel. Pour offrir un confort actuel, l'architecte évite le milieu des grands plateaux de l'ancienne usine, de telle sorte qu'on retrouve de part et d'autre des trames classiques de tertiaire offrant à ceux qui y travailleront un confort d'usage avec la lumière directe de jour. Les ingrédients du projet Le Blan Lafont reposent sur un fort investissement public avec la création de locaux serveurs mis à disposition, de studios numériques, de salles de conférences, d'auditorium, de lieux de documentation spécifique NTIC, de salles de réunion, d'une offre de services immatériels, d'un incubateur d'entreprises, d'une offre tertiaire traditionnels. >>



Vendredi après-midi

**LE RENOUVELLEMENT URBAIN DE COURTRAI (BELGIQUE)**

Courtrai, ou Kortrijk, ville belge limitrophe de la frontière, fait partie du “Grand Lille”. De nombreux partenariats avec Lille ont été créés. A la suite d’un concours d’urbanisme lancé en 1990, elle a fait l’objet d’un très important travail d’aménagement urbain, avec B. Secchi et J. Farrando. Plusieurs opérations sont intéressantes.





Visite  
de site

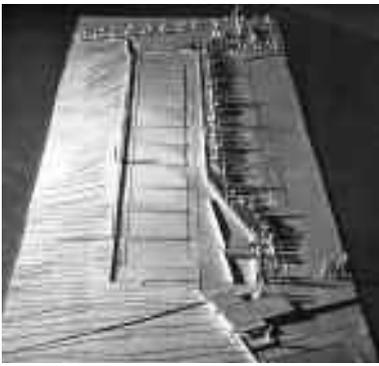
## LE NOUVEAU CIMETIÈRE DE HOOG KORTRIJK

Le cimetière de Hoog Kortrijk est une intervention minimaliste de Bernardo Secchi.

Il utilise la pente naturelle et douce du terrain pour installer une succession des terrasses engazonnées, qui s'ouvrent sur le paysage agricole vallonné.

Maîtrise d'Ouvrage  
Maîtrise d'Oeuvre

LEIEDAL, Intercommunale de Courtai  
Bernardo Secchi, urbaniste, P.Vigano, Filip Cnockaert







Conférence  
Débat



Visite  
de site

## LA RECONQUÊTE DES BERGES DE LA LYS

Karel Debaere nous a présenté au cours d'un diaporama bien illustré, les projets d'aménagement urbains de Courtrai, avant d'aller les voir à pied, sur site : les rues et places du centre ville, les berges de la Lys, le parc Albert, et le tunnel Doorniksestraat.



COURTRAI, UNE POLITIQUE AMBITIEUSE POUR STRUCTURER LA VILLE.  
PAR KAREL DEBAERE, DIRECTEUR DE LEIEDAL, INTERCOMMUNALE DE COURTRAI, ET FRANS VAN DEN BOSSCHE, INGÉNIEUR EN CHEF, VILLE DE COURTRAI.



« L'évolution des espaces publics belges est similaire à celle des espaces publics français. La notion d'espace public n'a été mise en évidence que très récemment. L'urbanisme fonctionnaliste des années 50 voulait organiser la ville en différentes parties : l'habitation, le travail, la récréation, séparés de la circulation, qui sert d'élément de liaison. Dans cette perspective, les espaces publics sont devenus des espaces complètement banals, privés de toute signification sociale. À partir des années 70, la rue est redécouverte. Jusqu'à la moitié des années 70, les rues et les places sont considérées comme des espaces techniques, prioritairement dédiés aux voitures. On se rend compte alors que le développement effréné de la circulation automobile présente des inconvénients, notamment une augmentation



effrayante du nombre d'accidents. À la demande des habitants, des aménagements de sécurité sont réalisés pour pallier les dangers engendrés par cette suprématie. La notion de partage des espaces fait alors son apparition, d'abord aux Pays-Bas avec les « woonerfs » (cours urbaines), puis les « zones trente » s'étendent aux pays voisins. La voiture ne domine plus mais prend une place plus mesurée et doit d'adapter à cet environnement. Ce n'est finalement que depuis dix ans que les espaces publics ont pris une autre dimension, à une autre échelle, et sont utilisés comme des éléments structurants de la ville. La recherche de cohésion entre formes urbaines et structure du réseau d'espaces publics s'affirme dans de nombreux projets.

La nouvelle mise en évidence de l'espace public ne signifie pas qu'il existe un accord sur son évolution. Une divergence est née des évolutions urbaines des dernières années, donnant naissance à trois principaux courants : l'un rejette l'idée de l'utilité de l'espace public par négation du fonctionnalisme précédent, l'autre plaide pour la réhabilitation d'anciens modèles urbains, le troisième leur préfère un développement contemporain de l'espace public, un espace public comme l'instrument de structuration et de développement de la ville.

La politique de la ville de Courtrai en matière d'espaces publics a débuté il y a quinze ans par la volonté de réduire l'impact du stationnement en centre-ville. En 1990, le lancement d'un concours d'urbanisme sur la partie sud de Courtrai est

l'occasion d'étendre la réflexion générale sur la structure de la ville et le rôle des espaces publics à cet égard. Bernardo Secchi, architecte urbaniste italien,



analyse la structure existante et démontre que le modèle radioconcentrique n'est plus en mesure de répondre à une croissance structurée de la ville. Il propose une nouvelle lecture du territoire communal correspondant à la structure morphologique orthogonale de la ville et à la présence dans la ville de plusieurs centres avec des caractéristiques propres. Ces



différents centres sont reliés par un axe central, un axe majeur orienté Nord-Sud, qui permet de relier plusieurs centres et noyaux urbains, et de structurer l'agglomération. Ces noyaux périphériques concentrent de nouvelles fonctions importantes que l'axe Nord-Sud doit relier, notamment en constituant l'axe majeur des transports collectifs.



En devenant l'axe de développement structurant de la ville, L'axe Nord-Sud requiert une nouvelle forme, claire, qui s'attache en particulier à faire valoir la prédominance des transports collectifs sur la circulation automobile, ralentie. Sur cette base, des projets d'espaces publics sont étudiés pour donner réalité à la continuité de l'axe. En 1991, l'atelier Urban Design réunit un collègue d'architectes autour de Bernardo Secchi et Jordi Ferrando, architecte espagnol, pour définir une forme d'ensemble cohérente à l'axe Nord-Sud, et pour relier les différents centres, nés à différentes périodes, de formes et de constructions différentes. En 1994, suite à cet atelier, le réaménagement d'une première partie de l'axe, en centre-ville, est confié à Jordi Ferrando, en collaboration avec les services techniques de la ville. Le projet, très sobre, établit des principes d'aménagement et de traitement du sol qui structurent et donnent à voir cet axe: un partage équitable (50/50) entre les espaces de circulation et les espaces piétonniers, une continuité spatiale très nette à travers une continuité stricte des bordures, une sobriété des matériaux qui n'attire pas l'attention sur la voirie et des unités d'éclairage. Ces principes servent désormais pour un réaménagement complet de l'axe en plusieurs phases.



Parallèlement, Jordi Ferrando et les services techniques ont travaillé sur un autre plan de réaménagement des rues commerçantes piétonnes. Ce plan a permis d'établir des principes généraux pour une partie importante de la ville. Il a également été l'occasion de travailler sur la manière de faire, sur la technique et sur les détails. >>





LA LYS URBAINE, D'UN PROJET D'INFRASTRUCTURE À UN PROJET D'ESPACE PUBLIC, TEXTE DE KAREL DEBAERE, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'INTERCOMMUNALE LEIEDAL

« La rivière Lys traverse le centre-ville de Courtrai par deux fois : le bras Sud correspond à l'ancien cours de la rivière, le bras Nord est aujourd'hui utilisé pour la navigation commerciale. Toutefois pour permettre l'accès aux barges de grand tonnage, le bras doit être élargi et le cours de la Lys rectifié. En effet, la hauteur des ponts, la largeur du cours d'eau et l'amplitude des virages sont insuffisantes. Depuis trente ans, les solutions techniques se succèdent pour ce projet gigantesque qui devrait totalement changer le visage de cette partie de la ville. Le danger d'une intervention purement fonctionnelle a suscité la collaboration entre l'Intercommunale LEIEDAL, la ville de Courtrai et les voies navigables belges pour lancer une véritable étude d'urbanisme et non une mission ponctuelle d'embellissement des berges et des ouvrages d'art préalablement conçus par les ingénieurs des voies navigables.



L'étude urbanistique a donc repris le projet d'élargissement en étudiant le tracé du cours d'eau, la situation et la forme des ponts, les communications entre les deux rives, les nouveaux espaces publics et la réhabilitation de blocs d'habitations. Cette étude a permis de dégager des principes fondamentaux pour recréer ou conserver la Lys urbaine. Le choix des rives continues, peu élevées, réservées aux piétons et aux cyclistes permet de restaurer le contact entre l'eau et la ville. Chaque entité urbaine, chaque rive possède des caractéristiques particulières à bien identifier, notamment pour conserver le caractère très urbain de la rive sud. La transition entre centre-ville et grand paysage de la Lys se concrétise par la création de deux grands parcs, deux grands espaces publics. Les liaisons piétonnes et cyclistes sont mises en avant par l'accentuation des itinéraires existants et la recherche de nouvelles liaisons nord-sud, impliquant la création de nouveaux ponts.





Le réaménagement de la Lys impose d'exproprier un minimum de propriétés, l'étude urbaine va plus loin en acquérant de nouveaux espaces favorisant l'insertion des nouveaux aménagements.



L'un des espaces les plus touchés par cette restructuration est le Parc Albert. Ce parc annonce l'entrée de la Lys dans la ville et confronte la ville bâtie au paysage « naturel ». Or le projet d'infrastructure initial y créait un noeud de circulation au détriment du parc existant. L'étude urbaine a dénoncé cette approche routière et proposé la construction d'un grand pont assorti de grands giratoires à chaque extrémité pour simplifier l'écoulement du trafic, et faire du parc Albert, un espace public participant pleinement à la vie urbaine. Sur ce projet, le gain en lisibilité a aussi eu pour conséquence une diminution du coût des infrastructures. Cependant, encore aujourd'hui, la réalisation est un combat permanent avec les voies navigables pour préserver la qualité du détail. Le plus important, malgré les difficultés rencontrées durant ce projet, c'est d'avoir réussi à transformer un projet d'infrastructure en un projet d'espace public, un projet de requalification d'une partie de la ville. La ville tout entière va y gagner. >>>





LE TUNNEL DOORNIKSESTRAAT, PAR LE CABINET PLANNING

« Le tunnel est un obstacle à la circulation des piétons et des cyclistes. Il ne comporte pas de piste cyclable car l'ingénieur en chef qui dirigeait, dans les années soixante, les travaux avait convaincu l'administration communale de Courtrai que la bicyclette aurait disparu dans dix ans. Or, aujourd'hui, plus de vingt ans après, la bicyclette reste un mode de déplacement qui reste d'actualité.

Pour redonner l'accès à ces usagers, le projet a consisté à surélever les espaces qui leur sont attribués, par rapport au niveau de la circulation routière. La sécurité des piétons va être améliorée par des itinéraires linéaires avec une bonne lisibilité au lieu des passages courbes existants. L'ambiance du tunnel est égayée par des jeux de lumières colorées provenant des murs.»



Après cette longue journée, chacun se réchauffe au restaurant "le Magnum" avant de rentrer dormir à Lille.

Samedi matin

**BALLADE EN VÉLO DANS LILLE**



Sur les 80 paysagistes-conseils présents les 2 premiers jours du séminaire, il en restait encore une bonne moitié, rejointe par quelques paysagistes locaux, heureux de retrouver leurs confrères et consoeurs. Tous étaient prêts à affronter les pavés à vélo dans le grand froid, mais sous le soleil de Lille.





Connaissant la chaleur lilloise, la visite s'est déroulée de façon très décontractée et joyeuse, suivant un parcours intra-muros sur les aménagements récents, liés pour la plupart à l'année culturelle de 2004 :

D'abord, la découverte de la maison folie de Moulines avec une exposition en prime sur la jeune architecture.



Ensuite, la visite du jardin de l'association des AJONCS (association des jardins ouverts mais néanmoins clos), suivie d'un exposé mémorable dans la maison folie de Wazemmes sur des bottes de foin des sculptures de vent de l'atelier "Les Éoliens" et du paysagiste Rémi DUTHOIT.

Quelques aménagements récents d'espaces publics ont complété ce parcours :

Le Quai du Wault (B. Fortier), JB Lebas ( West 8 ) ; une ancienne voie sur berge transformée en promenade sur quai, le fruiticetum, et les logements maisons de ville (P.Thomas).





Et pour finir par un déjeuner dans les caves du vieux Lille avec un Potschje flesch. Cette sortie conviviale a permis sans trop de complications logistiques, chacun pouvant rentrer à sa guise, de clore agréablement ces journées.



## CRÉDITS

---

APCE	Edition du document, Paris 2005
<i>Florence Morisot</i>	Conception et mise en page du document Photographie de couverture p. 2 à p. 37 - photographies p. 45 et 46 - photographies
<i>Empreinte</i>	p. 4, p. 27 et p. 44 - cartes, plans et photo aérienne p. 6, p. 21 et p. 32 - cartes avec fond IGN
<i>Le Moniteur, éd. 2004</i>	p. 12 - coupe et plan
<i>Projet urbain - Mai 200, n°20</i>	p. 17 et p. 25 - plans
<i>La SORELI - Germ et Jam</i>	p. 37 à p. 43 - plans, photographies et illustrations
<i>M. Debaere, Directeur Intercommunalité de Leiedal</i>	p. 45 - maquette et plan p. 47 - photos aérienne et N&B p. 48 - illustrations 1, 2 et 5 colonne gauche, et colonne droite p. 49 - carte p. 50 - carte et illustrations 1, 2 et 3 colonne gauche p. 51 - plan et photo aérienne 1 et 2 colonne gauche
<i>Benoist Garnero et Claire Laubie Paysagistes conseils</i>	p. 47 - photo 2 colonne gauche p. 48 - photo 3 colonne gauche p. 49 - photo 3 colonne gauche, et photo 1 colonne droite p. 50 - photos 4 et 5 colonne gauche p. 51 - photos 4 et 5 colonne gauche, et colonnes milieu et droite p. 52 - photos 1 et 3 colonne gauche, et photo 1 colonne milieu p. 53 - photo 5 colonne gauche p. 54 - photos 2 et 4 col. gauche, 1 et 2 col. milieu, et 2 col. droite p. 55 - photos 1 et 5 col. gauche, photo col. milieu, et 2 col. droite
<i>Catherine Brunet Paysagiste conseil</i>	p. 48 - photo 4 colonne gauche p. 49 - photos 1 et 2 colonne gauche, et photo 1 colonne milieu p. 50 - photo 1 colonne droite p. 52 - photo 4 colonne gauche p. 53 - photo 3 colonne gauche p. 55 - photos 2 et 3 colonne gauche, et photo 1 colonne droite

<i>Thierry Louf</i> <i>Paysagiste conseil</i>	p. 51 - photo 3 colonne gauche p. 52 - photo 2 colonne gauche, et photo 1 colonne droite
<i>Pascale Gaucher</i> <i>Paysagiste conseil</i>	p. 52 - photo 2 colonne milieu, et photo 2 colonne droite p. 53 - photos 1 et 2 colonne gauche, et photo 1 colonne droite p. 54 - photo 3 colonne gauche, et photo 1 colonne droite
<i>Annick Jung-Chapel</i> <i>Paysagiste conseil</i>	p. 53 - photo 4 colonne gauche
<i>Aline Le Cœur</i> <i>Paysagiste conseil</i>	p. 53 - photo 2 colonne droite p. 54 - photo 1 colonne gauche p. 55 - photo 4 colonne gauche