



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

**POPSU** Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

**COLLOQUE DU 30 SEPTEMBRE 2009**

**LILLE METROPOLE**

**LABORATOIRE DU NOUVEAU URBAIN**

**RETRANSCRIPTION DES DEBATS**

**10h30 – 12h30 : De la ville renouvelée à la ville intense**



Avec le soutien de :



## *De la ville renouvelée à la ville intense*

*Animation : Catherine Martos, directrice d'études projets urbains et planification à l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole*

Cette première table ronde abordera prioritairement la question des formes spatiales, des formes physiques du renouvellement urbain dans les projets métropolitains. Les chercheurs ont dit : « Lille Métropole, laboratoire du nouveau urbain ». Nous nous interrogerons sur les caractéristiques spatiales de ce nouveau dans la forme urbaine, dans la ville en train de se faire, dans les grandes opérations emblématiques actuelles et en cours, mais aussi dans certaines opérations plus modestes qui, peut-être, n'ont pas été étudiées par les chercheurs mais qui alimentent la réflexion.

Quelque part en filigrane, on aura en tête de nourrir les réflexions du schéma de cohérence territoriale dont l'élaboration vient de commencer – nous venons de lancer la révision du schéma directeur de 2002 – et qui va poser, à son échelle, la question de la forme urbaine, la forme urbaine de demain, à horizon 2030.

« De la ville renouvelée à la ville intense », je vais revenir sur ces termes brièvement. La stratégie de la ville renouvelée a été initiée dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur, dès le début des années 90 – je vais nommer à nouveau François-Xavier Roussel, qui a élaboré ce concept à l'Agence d'urbanisme et l'a développé par la suite. Cette stratégie visait à apporter une réponse décisive à la dégradation économique, sociale, culturelle, environnementale et urbaine de certains secteurs de la métropole lilloise, c'était quelque part une géographie prioritaire. Dans le schéma directeur, cela concerne environ vingt-deux communes et autour de 4 000 hectares.

Il s'agissait, à travers cette stratégie, de tirer partie des potentiels des territoires déqualifiés, en grande partie des friches ou quartiers anciennement industriels, pour leur redonner de la valeur. Dans le schéma directeur, les indications sur la forme urbaine restent générales : traitement des coupures urbaines, mise en valeur du patrimoine, rénovation des équipements et espaces publics, reconquête des friches et leur traitement écologique, mixité des fonctions urbaines, variété typologique de l'habitat et qualité des aménagements.

La politique de la ville renouvelée a été lancée concrètement à partir des années 2000 et a permis la requalification de nombreux sites. Elle a été réaffirmée au mois de juin 2009 à travers l'adoption par la communauté urbaine d'une délibération-cadre qui a affirmé la nécessité de poursuivre et d'actualiser la géographie prioritaire de la ville renouvelée. Parallèlement, la ville intense a été portée par les élus communautaires à travers une autre délibération-cadre ; elle apparaît comme un manifeste pour une ville qui occupe mieux son espace. Cela veut dire une ville accessible par les transports en commun, une ville équipée, avec des services, une ville de la mixité fonctionnelle, une ville de la mixité sociale, une ville des espaces publics de qualité, une ville qui répond aux enjeux et défis environnementaux, qui réduit les dépenses énergétiques, les pollutions, renforce la biodiversité, optimise le traitement de l'eau et des déchets et valorise le patrimoine et le paysage. C'est une ville compacte et d'une certaine densité.

Densité, qualité, diversité typologique et sociale, mixité programmatique, prise en compte accrue de l'environnement. Comment les opérations d'urbanisme répondent à ces demandes, ou comment les ont-elles parfois anticipées, au moins partiellement ? Pour commencer, nous allons parler d'Euralille, qui a eu un rôle déterminant sur la transformation du paysage urbain métropolitain, dans le discours mais surtout dans la réalité.

Jean-Louis Subileau, quelle innovation dans la forme urbaine, ou plutôt les formes urbaines d'Euralille ? Et comment Euralille s'inscrit-il dans la démarche de la ville intense ?

**Jean-Louis Subileau, directeur général délégué de la SAEM Euralille**

Quand on m'a demandé de parler d'Euralille par rapport à ce thème de la ville intense, j'ai immédiatement pensé à ce que Rem Koolhaas a écrit et recherché à l'origine d'Euralille, à ce qu'il appelait la congestion. Entre congestion et ville intense, y a-t-il une continuité conceptuelle et pratique ; et qu'en est-il sur ce point de notre projet vingt ans après sa naissance ?

A la fin des années 80, de nombreux universitaires et chercheurs, dont plusieurs sont présents ici, ont, à la demande de Jean-Paul Baietto, contribué par beaucoup de débats à faire émerger le projet d'Euralille tel qu'il reste inscrit dans toutes les mémoires même s'il a beaucoup évolué depuis. Je voudrais d'abord saluer cette participation, qui a peut-être été moins sollicitée après mon arrivée début 1998, je les prie de m'en excuser. Ce projet faisait alors l'objet d'énormes critiques et d'un rejet quasi unanime. Il était complètement à l'arrêt et totalement incompris de la critique nationale, mais aussi par les habitants et par la plupart des élus de la métropole lilloise, sauf Pierre Mauroy. Il a fallu sauver l'opération. Et les quelques forces intellectuelles qui avaient cru que, grâce au projet Euralille d'OMA, la congestion métropolitaine allait venir d'elle-même et en quelques années comprenaient mal ce qui était arrivé à leur beau rêve et se méfiaient du nouvel intervenant « parisien » que j'étais.

En vingt ans, nous sommes passés du petit noyau originel de l'opération (les gares, le centre commercial Euralille, les deux tours de Vasconi et Porzemparc, Lille Grand Palais d'OMA) inauguré en 1994 et 1995, à un ensemble de trois ZAC (Euralille 1 et 2 et Porte de Valenciennes) qui développent de l'ordre de 900 000 m<sup>2</sup>, très mixtes, de plus en plus mixtes. Il y a un tiers d'habitat dans l'ensemble géré par la SAEM Euralille en tant que concédant de la Communauté urbaine de Lille. Ces opérations sont pour l'essentiel situées sur la ville de Lille et en moindre partie sur la ville de La Madeleine. Après Pierre Mauroy, Martine Aubry est présidente d'Euralille depuis 2007.

Quand Pierre Mauroy, Jean-Paul Baietto, Rem Koolhaas lancent cette opération, très liée au passage des TGV dans Lille, celle-ci est essentiellement présentée comme une « turbine tertiaire » qui va régénérer la métropole. Pour en avoir beaucoup parlé avec Pierre Mauroy, je pense que l'opération a répondu dans sa radicalité même (pas dans sa forme esthétique, car Pierre Mauroy aurait été choqué par l'architecture de Rem Koolhaas si, au moment du choix d'OMA, il avait su ce qu'elle était) à l'audace de la vision et de la volonté politique de l'ancien Premier ministre : réunir Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq... autour d'un grand projet urbain moteur pour en faire une métropole qui compte à l'échelle française et internationale. Il y a une adéquation parfaite entre le projet politique et le projet urbain un peu « fou » de Rem Koolhaas, sa théorie de la congestion, de la superposition des fonctions, de la ville des réseaux. Cette adéquation, extrêmement rare en vérité, explique sans doute le succès de l'opération.

C'est le fameux « saut quantique » qu'OMA veut faire faire à Lille grâce à Euralille. Rem Koolhaas est jeune à l'époque, il démarre en urbanisme opérationnel à cette échelle, et il n'est pas sûr que lui-même ne se soit pas fait beaucoup d'illusions sur sa capacité à créer la congestion par le programme et des artefacts. Lille n'est ni New York, ni Tokyo ! Euralille est plus une mise en scène de la métropolisation, une mise en scène de la ville des réseaux qu'une réelle congestion telle qu'on a pu l'attendre à l'origine. Mais l'histoire n'est pas terminée, et l'intensité va venir dans le temps long de la ville.

Il émane en effet encore de cette conception initiale du projet une énergie et un élan formidables, sur lesquels on vit toujours. Tout le monde a encore en tête les dessins anticipateurs initiaux de Rem Koolhaas. Qu'en est-il advenu ? Il en est résulté, par exemple,

cette grande machine urbaine dessinée par Jean Nouvel, dite le « Triangle des gares », que nous achevons seulement ces jours-ci. Nous avons enfin construit la cinquième tour qui a été livrée à la dernière rentrée scolaire ; l'École supérieure de commerce vient de rentrer dans son extension. J'ai demandé à Jean Nouvel de concevoir une nouvelle façade de son Triangle des gares sur le nouveau boulevard urbain, face au casino, en rive d'une voie qui était une autoroute quand Koolhaas a dessiné Euralille, et qui devient aujourd'hui un boulevard, axe de centralité future pour toute la métropole et pour notre opération.

L'intensité naît de la superposition des fonctions, de leur mixité ! Dans la ZAC Euralille, il y a une mixité totale : bureaux, commerces, logements, hôtels, résidences-services, écoles, salles de concert, de congrès et d'expositions, équipements...). Est-ce que cela suffit à créer la vie urbaine ? Peut-être pas. Pourquoi ? Principalement, à mon sens, du fait de l'importance des vides à l'intérieur de l'opération – entre autres le vide du parc Matisse en son cœur même, et celui du parc des Dondaines, voire du jardin des Géants, s'ajoutant aux emprises des voies ferrées et du boulevard périphérique, non couvert pour l'essentiel. Notre opération est pleine de vides plus ou moins animés par beau temps. L'intensité urbaine n'est pas née largement de ce fait – et de l'insuffisante densité globale de l'opération (un COS de l'ordre de 0,8 !), j'y reviendrai.

Début 1998, j'ai dit à Pierre Mauroy : « *Vous avez fait le monument, nous devons maintenant faire la ville autour.* » Ce qui avait été réalisé dans la phase héroïque initiale couvrait une très faible étendue, mais marquait tellement l'imaginaire que tout le monde pensait – et beaucoup le pensent encore aujourd'hui – qu'Euralille était fini, quand il en était à peine au quart.

Pour avancer, il a fallu ensuite vaincre la réticence des opérateurs immobiliers, des investisseurs, le rejet par la population, apprivoiser Euralille, ou plutôt faire en sorte qu'Euralille et la ville s'apprivoisent.

Avec Isabelle Menu, qui a été pour moi une collègue extraordinaire dans toute cette aventure, nous avons décidé d'établir (enfin) un plan des espaces publics d'Euralille – ce qui n'était pas dans la stratégie ni la méthode de Koolhaas qui avait plutôt raisonné en termes de « pièces urbaines » – et d'aménager les franges, de créer des « coutures » urbaines, même si je n'aime guère ce mot. Xaveer de Geyter et Lalou/Lebecq ont conçu l'îlot Saint-Maurice, îlot mixte. J'en ai modifié un peu la programmation quand je suis arrivé en mettant des bureaux le long du boulevard périphérique, des logements à l'intérieur, avec une imbrication d'espaces publics et d'espaces libres privés. Un très grand soin a été apporté à la conception de ces espaces (préservation des arbres, de la topographie), dans une composition d'ensemble qui peut paraître rigide en plan de masses, mais qui, grâce à un jeu savant de R+4, de R+8, offre des variations d'ambiance et de lumière permanentes, des effets de surprise dans le cheminement piéton interne à l'opération. J'ai tenu, dans un plan libre et ouvert, à préserver le marquage du linéaire de la rue du Faubourg de Roubaix et de la rue Eugène Jacquet, mêlant la tradition urbaine et la totale modernité de l'écriture urbaine et architecturale. Nous voulions promouvoir une transition sans concessions.

Cette transition par rapport à la ville allait permettre à Euralille d'être progressivement « apprivoisé » par la population et les acteurs de l'immobilier et de la promotion sans avoir fait de concessions sur l'essentiel du projet. L'îlot Saint-Maurice allait nous permettre de faire admettre et mieux comprendre le projet d'ensemble. Cela a été une étape importante.

A la Madeleine, le quartier du Romarin, partie de la ZAC qui n'avait pas été traitée par OMA et qui avait fait l'objet de plans d'urbanisme successifs du cabinet Quatr'A, tous articulés sur une dalle de couverture du grand boulevard transformé en autoroute, ouvrage surélevé dénommé Agora, cela a été un peu plus difficile. Il m'a paru nécessaire de remettre les choses à plat de façon à mieux articuler ce quartier à Euralille par la conception des espaces publics et le vocabulaire architectural. Nous avons fait appel à François Grether qui a conçu un plan bi-face : une échelle métropolitaine côté grandes infrastructures et cœur d'Euralille – avec de

grands immeubles de bureaux (H. Maes, M. Macary, J.-P. Viguier, architectes), de logements (KCAP) et demain d'hôtel (R. Ricciotti) implantés librement et comme posés sur un socle pour s'isoler du système routier. De l'autre côté, une échelle plus domestique ordonnée autour d'un jardin en contact avec un lycée et avec la ville existante. C'est une transformation qui vise, par le volume et le caractère architectural fort des programmes, à donner un sentiment d'appartenance à Euralille, et qui, en même temps, présente une certaine douceur domestique. N'est-ce pas ce mariage que nous recherchons dans la ville intense ? Nous allons le tenter, à une plus grande échelle sur Euralille 2.

Euralille, c'est la reconquête des sites impossibles... Entre les voies ferrées de Flandres et le boulevard périphérique s'étendait jusqu'à ces dernières années un triangle de terrains en friches totalement coincé : le secteur Chaude Rivière. OMA y avait initialement prévu des développements considérables : quatre tours à cheval sur l'entonnement TGV. Suite à des recours d'associations, ce programme fut totalement abandonné dès le début des années 90 au profit de l'idée d'étendre le parc des Dondaines – le marché n'aurait d'ailleurs pas permis qu'il se réalise.

En 2003, avec Floris Alkemade, associé de Rem Koolhaas que j'ai fait revenir pour ne pas perdre la logique du projet, nous avons repris complètement le plan de cette opération. Nous avons prolongé l'avenue Willy Brandt et créé un nouvel accès depuis le boulevard périphérique, reconfigurant ainsi une entrée dans le centre de Lille ; nous avons joué sur les deux niveaux d'espaces publics d'Euralille, opération d'aménagement qui, sans dalle, absorbe presque naturellement d'incroyables coupures infrastructurelles. Elle crée du lien dans la ville alors même qu'elle a été longtemps ressentie comme une rupture. Et elle présente un formidable atout à l'ère du développement urbain durable : son hub de transports collectifs. Euralille est le seul endroit de la métropole où l'on vient significativement travailler en transports collectifs (trois fois plus que la moyenne !). Dans le quartier Chaude rivière, nous cherchons tout particulièrement à tirer partie de cet atout. Et nous voulons une mixité fonctionnelle avec le casino-hôtel de J.-P. Viguier, une résidence étudiante dessinée par Jean Nouvel et trois grands immeubles de bureaux (F. Leclercq, D. Perrault, B. Reichen), en attendant une future tour, mixte elle-même je l'espère...

Euralille 2 est né juste avant l'an 2000. Nous devions répondre à une demande de la Région d'implanter dans Lille son nouveau siège. Avec Pierre Mauroy, nous avons pensé que les terrains de l'ancienne Foire de Lille pouvaient l'accueillir, et que ce programme constituerait un levier de développement urbain d'un site particulièrement ingrat et inhospitalier, adossé à un très large faisceau ferroviaire et une autoroute à six ou sept voies formant une barrière infranchissable. De plus, l'emprise à transformer était elle-même morcelée en trois parties, la DDE ayant réalisé les bretelles du boulevard périphérique de manière assez terrible, en lançant de grandes saignées vers la ville – les ingénieurs des Ponts ont hélas beaucoup massacré nos villes !... Nous avons pensé que le siège de Région pourrait peut-être avaler cette grande coupure.

Vous connaissez l'histoire du « Bois Habité » conçu par TER et François Leclercq. Le projet est vraiment de créer ex nihilo le propre paysage d'un quartier où s'impose une large mixité. On a commencé à travailler sur le développement durable tel qu'on en parle aujourd'hui. Nous nous sommes protégés du bruit du boulevard périphérique par des constructions basses continues. Sur le nouveau boulevard urbain de ceinture de Lille, nous avons voulu des opérations très fortes (X'tu, D. Perrault) qui signifient la vitalité urbaine de Lille en tirant vers Lille-Sud la dynamique d'Euralille. Et, au milieu du dispositif, dans un paysage hier impossible où personne ne pouvait avoir envie d'habiter, est offert un nouveau type d'habitat urbain, dit le « Bois Habité » (on a beaucoup glosé sur ce qualificatif... maintenant repris aux quatre coins du pays).

Le paysagiste et l'architecte ont été unis dès la conception du projet et nous ont remarquablement accompagnés dans sa réalisation. Cette opération se distingue par une typologie des 800 logements très intéressante, un traitement de l'eau original avec des noues plantées... Dans le fond, c'est une sorte d'écoquartier avant la lettre, même si on ne l'a pas ainsi désigné ! Nous avons réussi, par exemple, une mixité verticale sur les grands immeubles du boulevard, très difficile à monter, l'idée étant de susciter, grâce à la densité et la mixité urbaines, une intensité de vie.

La Porte de Valenciennes est une opération qui démarre actuellement dans le prolongement d'Euralille 2. On y affirme la poursuite de la figure urbaine, dans le cadre d'un projet ANRU (démolition-reconstruction), en créant d'importants espaces publics et notamment le raccord des boulevards de ceinture de Lille et un meilleur lien entre Fives et le centre de Lille. Nous cherchons aussi à assurer une certaine continuité des réponses architecturales avec le cœur d'Euralille : de grands immeubles urbains d'aspect résolument contemporain se répondent en écho de la Porte du grand boulevard au nord à la Porte de Valenciennes au sud, sur près de cinq kilomètres dans ce qui constitue de plus en plus ce que j'ai appelé une « vallée » de grands équipements métropolitains.

La question que je poserai pour terminer est celle de la construction d'Euralille sur Euralille. Aujourd'hui, je pense qu'Euralille n'est pas assez dense, n'a pas atteint la masse critique. Je crois qu'il y a devant nous une troisième vie d'Euralille qui sera aussi ambitieuse que les deux premières. La coupure du périphérique est une saignée qui n'a pas de sens ! J'ai fait réaliser une étude qui montre que l'on peut construire 300 000 m<sup>2</sup> sur Euralille. Les programmera-t-on ? Ce sont des questions difficiles qui relèvent d'arbitrages métropolitains, car le rythme annuel de commercialisation de programmes neufs n'est pas très élevé, même dans cette grande métropole. Sur les vingt ans d'Euralille, on a vendu en moyenne 35 000 m<sup>2</sup> par an : 15 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 150-200 logements.

Il y a des choix stratégiques à faire, et c'est en cela que le débat sur la ville intense est passionnant. Je plaide vraiment pour que l'on considère qu'Euralille n'est pas fini. Si l'on veut qu'il y ait de l'animation, de la vie, il faut construire Euralille sur Euralille.

### **Catherine Martos**

Franck Vermandel, peux-tu réagir sur les propos de Jean-Louis Subileau et développer ta vision sur les grandes différences formelles entre Euralille 1 et Euralille 2 ?

### **Frank Vermandel, laboratoire LACTH, ENSAP de Lille**

Jean-Louis Subileau, vous avez présenté le projet initial d'Euralille 1 et la continuité qui s'est mise en place avec Euralille 2, et la manière dont Euralille 2 a contribué à parachever les objectifs qui étaient présents avec Euralille 1, l'Ilot Saint-Maurice étant assez significatif puisqu'il était déjà présent dans les premières esquisses d'OMA-Rem Koolhaas en 1989.

Vous présentez l'ensemble avec une relative homogénéité mais, finalement, il y a aussi de grandes distinctions entre Euralille 1 et 2. J'aimerais que vous puissiez développer les distinctions entre les deux, à la fois en termes de stratégie économique et politique mais aussi sur le plan des choix urbains qui ont été faits. En effet, lorsqu'il a fallu entamer Euralille 2 en 1999, sur quatre équipes retenues, le choix s'est porté sur le projet de Dusapin-Leclercq. Il serait intéressant que vous reveniez sur cet épisode en nous expliquant pour quelles raisons ce projet a été choisi et les autres rejetés, alors qu'il me semble que, par exemple, le projet de Mateo-Colominas reprenait d'une certaine manière l'idée de la grande échelle, de l'échelle de visibilité de la métropolisation qui était précisément mise en exergue avec Euralille 1.

## **Jean-Louis Subileau**

Je parle de continuité parce que domine à mon sens cette idée d'énergie qui se poursuit. Je pense qu'un projet a sa logique et que l'on doit mener la logique d'un projet jusqu'au bout. La force du projet de Koolhaas était d'être ouvert. C'était sa force mais aussi sa faiblesse (transitoire ?) parce que le système de grandes pièces urbaines laisse des vides excessifs et peu hospitaliers (surtout dans une agglomération assez distendue où il y a beaucoup de vent) et parce qu'il ne facilite pas la lisibilité des espaces publics. Mais il nous donne aussi une capacité de réintervention et d'invention formidable. Chez OMA, je le vois sur d'autres projets, il y a une très forte mobilité de conception qui n'est pas dans la tradition française.

Le concours d'Euralille 2 a été un moment de choix d'urbanisme décisif. Le projet de Mateo, davantage en résonance avec l'Euralille d'OMA que celui de François Leclercq et TER, avait notre préférence « formelle » dans l'absolu, en tout cas la mienne. Mais, à l'époque, les tours d'Euralille étaient vides, personne ne voulait aller dans les tours ! Si je retiens en 2000 un projet qui propose trois tours le long du périphérique, bien sûr c'est plus métropolitain, c'est beau et poétique, mais je ne pourrai pas le vendre ! Le projet de François Leclercq était de très grande qualité et il répondait à une toute autre démarche, une volonté de privilégier les usages, d'aller de loin (Euralille 1) en proche (Euralille2). Et nous ressentions le besoin d'articuler des échelles, car un projet urbain d'envergure réussi croise dans un lieu intense les échelles internationale, nationale, d'agglomération et domestique.

C'est ce que j'ai essayé de faire depuis douze ans, avec Pierre Mauroy puis Martine Aubry qui a présidé tous les jurys d'Euralille 2. Beaucoup d'infléchissements sont venus d'elle ; elle a notamment demandé une introduction de logements sociaux importante, une plus grande prise en compte du développement durable, et une préoccupation sociale plus affirmée, notamment dans le projet de la Porte de Valenciennes. Cependant domine plutôt, je crois, une sorte de continuum d'énergie et de volonté. Euralille, c'est une stratégie urbaine claire des élus, portée sur la longue durée, qui se croise bien avec celles des aménageurs et des acteurs économiques. Ce qui permet de mobiliser des concepteurs et des promoteurs très ouverts, de créer une sorte de « culture de projet euralillienne ».

## **Catherine Martos**

Nous allons maintenant passer au site de l'Union, un des pôles d'excellence du schéma directeur, qui est situé en territoire ville renouvelée. Le plan directeur du site de l'Union de l'Agence Reichen & Robert a été retenu en 2004 à l'issue d'une démarche d'étude de définition. Le cahier des charges remis aux équipes, réalisé entre autres par l'Agence d'urbanisme, mettait l'accent sur la nécessité d'une programmation urbaine multifonctionnelle et non pas sur un programme uniquement économique, comme cela pouvait être demandé à l'époque par certains élus ou techniciens.

Au-delà des activités économiques qui vont être développées, le pôle textile innovant ou le pôle image, il y avait un parc et l'on proposait de construire 350 logements. Cette demande de mixité fonctionnelle, peut-être modérée, s'est renforcée dans les réponses à la consultation, et en particulier dans le projet lauréat. Elle existe encore plus dans le projet actuel, qui a évolué par rapport au schéma d'aménagement initial.

Je vais demander à Claire Schorter quelle est l'évolution du projet dans sa forme et sa programmation urbaine, ce qui est resté invariant et ce qui a évolué.

**Claire Schorter, architecte-urbaniste, Agence Reichen et Robert & Associés, chef de projet de l'Union**

Ce projet continue sa route depuis 2003-2004. Beaucoup de choses ont changé depuis, l'époque d'abord (les nouveaux enjeux économiques et environnementaux), puis nous avons également changé dans notre rapport à la façon de faire la ville.

En 2004, le site de l'Union focalisait des envies, des énergies, mais comme il n'y avait pas le portage nécessaire pour développer le projet, cela a pris un petit peu de temps. Nous sommes sur un site d'environ 80 hectares qui comporte un certain nombre de châteaux de l'industrie, dont celui de Vanhoutryve sur lequel travaille l'architecte-urbaniste Pierre Bernard, qui est en train d'être transformé en pôle d'excellence image, et celui de La Tossée qui ne faisait pas partie à l'origine du plan directeur et a été réintégré par la suite dans le projet.

Par rapport à la posture de la « table rase » qui était une donnée d'entrée du projet au moment de l'étude de définition, on porte aujourd'hui une attention un peu plus particulière au patrimoine et à l'histoire économique et sociale du site. Au patrimoine des châteaux de l'industrie, donc patrimoine majeur, mais aussi au patrimoine plus populaire, comme par exemple les maisons de la rue Stephenson.

Le rapport à la densité est une autre évolution. Nous sommes sur une contradiction depuis l'origine puisqu'on affiche à la fois une zone franche pour le développement d'activités économiques et un double pôle d'excellence, image et textile. Cette contradiction est gérée par des programmes divers (ville des petits investissements et programmes majeurs) qui proposent différents modes d'intervention dans cette ville multiple. Ce sont des modes d'intervention urbains, alors qu'aujourd'hui on parle plus de familles, qui permettent de réunir dans un même secteur différentes façons de vivre la ville. On avait la couture urbaine autour du petit quartier Alma-Saint-Joseph situé à Roubaix, on ne l'avait pas encore à Stephenson parce qu'il était à l'origine prévu de raser les maisons. On avait identifié des secteurs de protection historique et des secteurs de plan masse qui étaient des zones où l'on pouvait dessiner la ville de façon un peu plus détaillée pour assurer une mixité de logements et d'activités. On avait proposé des typologies alternatives, notamment sur ce qu'on a appelé la plaque, pour unifier, dans un secteur très rapproché, activités industrielles, petit tertiaire et logements. Puis des grands équipements, des grands adossements, des grandes adresses et des architectures emblématiques.

Enfin, au niveau de la superposition des valeurs et des équilibres, les choses n'ont pas tellement évolué. On voit aujourd'hui que l'Union a besoin d'allier plusieurs façons de faire la ville – Bernard Reichen parle de « la ville des petits investissements » –, c'est-à-dire la ville de l'emploi local, la ville de l'habitat local et puis, également, la ville qui va permettre de faire rayonner l'Union et d'attirer sur ce territoire (plutôt les grands investissements immobiliers). Relier tout cela représente le défi majeur de ce projet.

Nous nous sommes amusés à identifier sept familles qui sont présentes sur le site. Même si c'est un peu restrictif, cela permet de comprendre à quel point ce site, même s'il est en partie vide, concentre un certain nombre de besoins et d'envies.

1. « *Proximité populaire* ». On peut citer dans cette famille le travail de Patrick Bouchain et de son équipe sur l'îlot Stephenson. Grâce à l'association « Rase pas mon quartier », l'îlot a été sauvé in extremis des démolitions. Il fait l'objet aujourd'hui d'un travail de réhabilitation avec les habitants et d'innovation par rapport à la façon de construire le logement social avec eux et de leur permettre d'accéder à leur logement progressivement. L'enjeu est aussi de travailler avec les habitants actuels pour certes les conforter dans leur habitat et leur façon de vivre ce quartier mais aussi pour voir comment on peut accueillir à terme les nouveaux habitants.



2. « *Nouvelle offre résidentielle* ». Ce sont les nouveaux habitants. Il va falloir faire venir toutes sortes de gens à cet endroit-là puisqu'il y aura un équilibre entre logement social, logement en accession, etc., et articuler ces formes urbaines – qui sont encore des « sucres » car nous en sommes encore à l'urbanisme – avec les formes existantes, les volumétries et les modes de vie des maisons tourquennoises ainsi qu'avec un grand parc et la présence d'activités tertiaires et industrielles. Nous travaillons sur un minimum de connexions routières et un maximum de connexions douces entre le parc et les logements.

3. « *Recherche-Innovation* ». L'Union est un pôle d'excellence textile, magnifié par le CETI qui est en cours de construction, très beau projet des architectes Saison-Menu, puis un pôle d'excellence image avec l'Ilot Vanhoutryve et le travail de Pierre Bernard et Didier Debarge.

4. « *Industrie et Artisanat* ». La question de l'emploi sur ces friches textiles c'est l'emploi local, celui des personnes qui habitent sur place. Il y a la ville des petits investissements, pouvoir accueillir des activités industrielles et artisanales qui ne sont pas forcément du grand tertiaire. La Tossée joue ce rôle-là, notamment avec un certain nombre de conservations de bâtiments et de constructions de bâtiments neufs.

5. « *Culture Patrimoine et Réemploi* ». L'emploi c'est aussi le réemploi, à La Tossée on joue beaucoup sur ces mots-là. Le réemploi et la conservation du patrimoine, qu'il soit majeur ou mineur, sont aujourd'hui des questions importantes sur le quartier. Au bord de la future rue de l'Union devait être rasé un petit café tenu par un vieux monsieur qui nous a dit que ce bâtiment serait son tombeau... Nous ne l'avons pas rasé et avons fait un projet autour de lui pour l'intégrer sur le site. Nous avons travaillé sur les espaces publics autour de ce petit café pour y greffer la Maison de l'Union, et sur les bassins de rétention des eaux pluviales qui vont venir border le canal. C'est une petite anecdote mais c'est aussi avec ça que l'on refait le projet tous les jours pour travailler sur cette dimension-là.

6. « *Tertiaire supérieur* ». Ce sont des grands ensembles immobiliers. Il n'y a pas de mineur et de majeur mais il est très important de concilier sur l'Union petits et plus gros investissements. Nous avons réservé un site depuis le début du projet comme étant « les bijoux de famille », site desservi à la fois par la voie ferrée – on espère prochainement une gare – et la voie rapide urbaine en face de la tour Mercure, puis il y a la vision sur le canal, donc une adresse majeure sur le site. Nous nous disions que s'il devait un jour y avoir un siège social sur l'Union, ce serait là qu'il viendrait.

7. « *Consommation image de marque* ». Jean-Louis Subileau a parlé de projet ouvert. En 2004, nous n'avions pas le choix, il fallait rester ouverts, sinon on ne faisait rien. Nous le sommes restés à tel point qu'aujourd'hui le siège de la marque Kipsta souhaite s'implanter sur la friche Terken. On se bat, et on est en train de réussir, pour leur faire conserver un maximum de bâtiments, sinon tous, pour redonner vie à ce site.

Bien sûr, entre le travail avec les habitants de Patrick Bouchain et la logique d'entreprise Kipsta Decathlon, il y a un grand écart... Nous essayons de relier tout ça pour que toutes ces familles puissent vivre la ville à l'Union ensemble, même si cela se fait dans des pratiques et des temps qui ne sont pas toujours concomitants. Comment ? En travaillant sur la mobilité (vélo, mutualisation de la voiture), sur la réservation d'emprise pour un TCSP que l'on espère voir à terme pour relier le métro au boulevard des Couteaux, sur la proximité avec des lieux (salons de ville customisés par les habitants) où toutes ces sept familles pourront venir se retrouver. Le réseau c'est bien sûr aussi toutes les associations qui travaillent sur le site.

Nous travaillons également sur les espaces verts, le patrimoine naturel, qui est très présent à l'Union et a de surcroît repris ses droits sur les friches. Nous réfléchissons à la façon de le conserver et de travailler avec, de créer des liens à la fois pour avoir envie de se promener et d'habiter. Nous travaillons sur des corridors boisés qui font des liens entre les villes, pour les habitants mais aussi pour les autres espèces qui font la biodiversité. Il y a également un travail sur l'eau, qui est aussi un parcours, qui dès l'origine a eu toute son importance dans l'Union

puisque le parcours de l'eau sera lisible à travers des noues et un travail sur le paysage très fort avec les eaux de ruissellement.

J'attache une grande importance au dessin des espaces publics. La rue, aujourd'hui c'est la voiture, mais on ne sait pas demain ce que sera la voiture, si elle sera propre ou va disparaître. Le dessin de la rue, s'il se résume à la chaussée pour l'automobile, cela devient à notre avis un peu triste. Nous travaillons sur des plates-formes que nous essayons d'équilibrer entre plates-formes voitures et plates-formes piétons-cycles. Nous mettons l'arbre au milieu, ce qui ne se fait généralement pas. En l'éloignant des façades, nous lui donnons toute son ampleur. C'est aussi une question de partage de l'espace public pour le rendre à terme plus mutable.

### **Catherine Martos**

Philippe Louguet, qui va nous présenter le point de vue du chercheur, est également, il me semble important de le dire, habitant et militant de Roubaix. En quoi la ville de Roubaix est-elle exemplaire de ce laboratoire urbain qu'est devenue la métropole lilloise ? Et en quoi le rôle du projet urbain est-il d'envisager la complexité ?

### **Philippe Louguet, *enseignant-chercheur***

Ce n'est jamais très facile de comprendre ce qu'est la complexité. Ce qui m'intéresse c'est de faire le lien entre mon travail de recherche sur la question des modèles et, évidemment, une situation précise. Edgar Morin dit que la complexité c'est le monde de liens qu'il y a à l'intérieur d'un système, plus il y a de liens, plus le système est complexe. On en a eu une illustration à travers l'exemple de l'Union où, par rapport à un travail d'urbanisme initial un peu « table rase » qui pouvait sembler un peu curieux, finalement l'opération se complexifie par le nombre de liens qui se créent.

Puis, beaucoup de questions tournent autour de ça, il y a le lien entre la culture et l'économie. Il y a eu un débat dans les années 60 sur l'idée qu'il pouvait y avoir une orientation tertiaire qui pouvait se prendre pour Lille, orientation qui imposait de faire une ville agréable pour attirer les cadres, donc développer le champ culturel. Sur cette base-là avait été créé un dispositif assez intéressant au tournant des années 70-80 qui était l'Opéra du Nord à Lille, les Ballets du Nord à Roubaix et l'Atelier Lyrique à Tourcoing. L'Opéra du Nord a disparu pour les raisons que l'on connaît mais l'objectif était bien celui-là. On peut donc dire, finalement, que le champ culturel est un fil conducteur assez important dans la question de l'économie. J'insiste là-dessus parce que c'est aussi ce qui fait découvrir la question de la complexité et je ne voudrais pas que l'on simplifie les discours en opposant la culture à l'économie parce que, dès l'origine, elles étaient associées.

Pour ce qui est de la question du laboratoire urbain, ce qui m'a intéressé concernant Roubaix c'était d'interroger la question des modèles, c'est-à-dire deux concepts qui ont émergé pour le premier dans les années 80, qui est le concept de projet urbain, le deuxième au début des années 90 qui est le concept de ville renouvelée.

Le projet urbain, pour les gens qui s'intéressent à la ville visible, la ville physique, on pouvait penser que c'était un problème de projet physique. Il y a eu beaucoup de malentendus sur ce terme et j'ai essayé de comprendre ce qu'il pouvait recouvrir. Dans une certaine mesure, il se dissocie de l'urbanisme, qui était un concept réglementaire qui s'appuyait très largement sur les procédures de gestion des territoires et les procédures de « table rase », d'une manière générale, à travers les programmes de rénovation urbaine. Il me semblait que Roubaix était un lieu intéressant pour interroger cette notion de projet urbain, tout simplement parce que si l'on parle de mutation sans croissance, là on pourrait presque parler de mutation en décroissance, en tout cas pour une certaine période : Roubaix a perdu 20 000 habitants en pratiquement vingt-cinq ans, ce qui correspond à pratiquement 20 % de la population.

Cette situation de crise aiguë oblige à interroger les choses un peu différemment. A un certain moment, j'ai dit que la crise rend intelligent, ce qui voulait dire que le passage de l'urbanisme au projet urbain peut être interprété comme le passage d'une époque où le rôle de l'urbanisme est de juguler les énergies sur la ville – c'est ce qui se passe dans les années 60 à Roubaix avec les programmes de rénovation urbaine qui étaient une manière de juguler les énergies très puissantes de l'industrie qui avaient « dévoré » tout le territoire et laissé très peu de place à d'autres activités, même si elles les portaient – à une époque où l'on essaie d'en retrouver. Il y a là quelque chose de très fondamental.

Le clivage se situe là, dans cette volonté de retrouver des énergies et de faire porter par la ville physique, cette ville visible, l'énergie elle-même. On compte sur la ville, dans sa caractéristique physique, pour faire revenir les énergies sur les territoires. C'est pour cela que l'on parle de projets et de stratégies urbaines parce que cette dimension stratégique n'existe pas du tout dans les périodes antécédentes. Au début des années 70, quand on fait de l'urbanisme, on ne fait pas de la stratégie, on fait de la régulation des énergies finalement. A Roubaix, cela s'est manifesté par un certain nombre d'exceptions : le centre-ville qui est mis en zone franche pour faire revenir de l'activité, et le programme ANRU sur le quartier ancien, ce qui veut dire que l'on va faire de la rénovation urbaine. Ce terme de rénovation urbaine me rappelle des choses assez terribles, il faut bien le dire, donc je m'interroge, je ne suis pas sûr que ce soit un très bon terme. En tout cas, cela me semble poser une question très fondamentale, qui est de savoir si l'on va vraiment faire de la rénovation urbaine. Le maire de Roubaix annonçait à l'époque qu'elle porterait sur 50 % de la ville, la moitié de la population, est-ce que c'est vraiment ça qui va se produire ? C'est une vraie question.

Je conclus cette question en parlant de l'impureté dont je ferai un peu l'éloge car, pour moi, une ville de la mixité n'est pas une ville entièrement propre. Je ferai l'éloge de l'impureté et prononcerai mon amour des monstres, pour reprendre les termes de Jean-Louis Subileau. Je pense qu'il y a une grosse différence entre se « cogner » à la complexité urbaine dans sa verticalité et essayer de comprendre comment on peut monter des opérations complexes et avoir une exigence très forte vis-à-vis de cette question, et faire un urbanisme horizontal relativement placide qui, pour moi, ne traite pas la question. C'est une interpellation qui doit être très forte. J'ai le souvenir de Nicole Haumont qui, à la fin des années 70, avait écrit un article dans *Le Monde*, qui m'avait beaucoup marqué, dans lequel elle disait qu'il faut sauvegarder des taudis. Cela peut sembler provoquant mais cela ne l'est pas du tout, cela veut dire que la mixité cela ne peut pas être une ville totalement pure.

Et cette impureté, elle doit tout traverser, elle doit traverser les disciplines pour que l'on arrive à travailler ensemble pour traverser nos contextes disciplinaires – nous sommes assez bons là-dedans ici, peut-être parce nous manquons un peu de fermeté disciplinaire... C'est important de faire de la recherche impure et c'est en cela que je salue ce programme qui nous amène à réfléchir autrement, évidemment en gardant par-derrrière nous notre travail théorique, notre travail disciplinaire, qui est fondamental parce que, sinon, nous ne sommes plus chercheurs. Cette impureté doit traverser la recherche comme elle doit traverser la ville. Il n'y a pas d'un côté la ville, l'objet tel qu'il doit se construire, et puis nous-mêmes tels que nous sommes dans notre fonctionnement quotidien. Les catégories qui font fonctionner nos raisonnements et notre travail commun, ce sont aussi les catégories qui traversent la ville.

Quand on fait de l'urbanisme de la « table rase », c'est tout simplement parce que l'on a envie d'être très purs, et je dirais la même chose de l'architecture qui, je l'espère, sera de plus en plus impure parce que c'est sa seule manière d'être possible dans un monde de la complexité. C'est pour cela que je continue à saluer néanmoins Rem Koolhaas, même si je suis d'accord en partie avec Jean-Louis Subileau.

## **Catherine Martos**

Tourcoing, ce sont des opérations de renouvellement urbain dans des quartiers industriels comme Flocon Branche-Porte, Botanique, Virolais, Croix Rouge, mais aussi l'opération de l'hyper-centre de Tourcoing. Au-delà des grands projets, Jean Badaroux nous parlera d'un projet de reconquête de friches industrielles qui est celui du site Rhodia à Marquette et Saint-André.

### **Jean Badaroux, directeur général de la SEM Ville Renouvelée**

Je voudrais essayer, dans mon exposé, de faire un éloge du débat. C'est important, quand on est opérateur, d'être dans un contexte de débat, la pratique du management du projet urbain se nourrit nécessairement d'un échange tel que celui qui peut être installé par le POPSU.

Je vais prendre quelques exemples qui s'inscrivent dans un passage de relais ou dans une mutation entre ces deux concepts que sont la ville renouvelée et la ville intense, qui apparaissent voisins ou en continuité. Mais si l'on en a deux, j'imagine que c'est parce que l'on essaie de dire deux moments différents de la volonté publique d'agir sur le territoire métropolitain.

Le concept de la ville renouvelée a eu une réalité opérationnelle, tangible, au cours des dernières années. Le moteur est premièrement celui de la solidarité sur le territoire métropolitain, avec quand même en premier lieu une question de « gros sous ». Le renouvellement urbain c'est d'abord un effort de mobilisation de fonds publics, donc de solidarité, en faveur d'un certain nombre de territoires sur lesquels il y avait des besoins qui étaient parfois abyssaux. C'est ensuite l'aspect de traitement convergent des problèmes qui sont d'abord ceux de la ville, pour éviter une espèce de segmentation d'interventions qui éclaterait les interventions et les intervenants. On sait que quand on les éclate, on a vite fait de les opposer, d'une certaine manière.

Cela a produit des effets relativement spectaculaires à travers les projets d'aménagement, les projets architecturaux et leur contenu, mais quand on regarde on se dit quand même que l'on a fait largement un travail de mise à niveau sur ces territoires à travers cette politique du renouvellement urbain. Si l'on prend le premier objectif de l'opération de l'hyper-centre de Tourcoing, c'est finalement lui donner des éléments qui sont cohérents avec la taille de la ville. Une analyse montrait que la taille du tissu commercial de Tourcoing n'était pas cohérente avec une taille de 100 000 habitants. L'objectif n'est pas de passer à quelque chose d'extraordinaire mais juste de revenir à cette logique de cohérence par rapport à la taille de la ville.

Je vais maintenant vous donner quelques illustrations du contenu de l'opération. Premièrement, l'introduction de Tourcoing-les-Bains qui est un centre nautique, une des plus grandes piscines au nord de Paris. Doit-on s'étonner qu'une ville de 100 000 habitants ait une piscine ? Il y a un effort théorique sur le positionnement de la piscine, sur le contenu même du complexe, mais on voit bien que l'on est dans un effet certes ambitieux mais de remise à niveau. Même chose en ce qui concerne la réorganisation du pôle d'échange où il y a un travail complet de refonte, coûteux, faisant appel à la solidarité, mais qui n'est jamais là aussi qu'une réorganisation d'un acquis avec l'arrivée du tramway et du métro. Enfin, sur le centre commercial, le cinéma et le parking, on voit cette volonté forte à travers la politique de la ville renouvelée de remettre ce qui n'aurait jamais dû disparaître.

Dans le projet de l'hyper-centre, l'idée qui n'apparaît pas forcément naturelle et est un peu polémique est de dire qu'il doit y avoir un prolongement à cet effort de mise à niveau qui est la réintroduction d'activités tertiaires. Est-ce qu'une ville de 100 000 habitants est une ville au plein sens du terme dans sa diversité, dans sa complexité, si l'on n'introduit pas au cœur même de la ville les activités tertiaires de services qui font la vie en ville ? L'idée de passer d'un seul coup d'une reconquête des services nécessaires qui avaient disparu, étaient mal en

point ou en taille insuffisante, à la réintroduction d'un élément de prospérité à travers des réflexions sur quelle filière vient s'insérer dans ce tissu urbain, le travail sur le design qui s'amorce à l'initiative de la Communauté urbaine, en quoi ceci peut être un élément qualifiant d'un nouvel espace d'activités ? Et comment y aura-t-il néanmoins une place pour cet espace d'activités, au contexte même de cette opération de renouvellement urbain de cœur de ville qu'est l'hyper-centre de Tourcoing, alors même que l'on en produit de très vastes et très ambitieux à L'Union ? Cela me paraît une question qui, d'une certaine manière, vient se surajouter ou complexifier le débat sur le renouvellement urbain.

En quoi sommes-nous dans un contexte où les échanges tels que ceux que l'on peut avoir aujourd'hui, tout ce qui conduit à la production d'une stratégie, d'une affirmation de choix politiques, peuvent agir aussi sur un renouvellement du jeu d'acteurs et un positionnement des acteurs de façon un peu différente et contribuant à la mise en œuvre des objectifs de la ville intense ? Didier Paris évoquait cette question de l'imprégnation des acteurs sur les sujets qui sont en débat, en soulignant la densité des acteurs sur le territoire métropolitain. Je ne suis pas reconnu pour être le chantre de la libre production des projets, les vertus du marché en matière d'adaptation ou de prise en compte des objectifs généraux, ça reste quand même relatif. Pour autant, je pense aussi qu'une approche totalement dirigiste qui fixerait la totalité des détails des projets trouve vite également sa limite.

A travers cette logique du débat, il y a la question de comment les acteurs se mettent en situation de prendre des initiatives, ou sont mis à travers un débat en situation de le faire, initiatives qui vont dans le sens des objectifs politiques qui peuvent être affirmés, sans que l'on soit dans une situation où l'organisation serait descendante d'une autorité politique qui, d'une certaine manière, imposerait. On doit être dans un système un peu itératif.

Je vais illustrer mes propos par l'exemple de Rhodia. Quand Rhodia décide de fermer les sites de production sur Marquette, Saint-André et La Madeleine en partie, on se retrouve avec une immense friche industrielle qui est quasiment au contact de Lille d'un côté et quasiment au contact de la rocade d'un autre côté. Il y a une première étape qui est celle du plan de composition, étude commandée par la Communauté urbaine de Lille, qui essaie de juxtaposer un certain nombre de fonctions : un parc, une station d'épuration, puis des fonctions activités économiques. On est, d'une certaine manière, dans une certaine logique de zoning. Puis, à partir de là, Rhodia découpe le projet en sous-ensembles et cherche des acquéreurs. Un acquéreur se présente auprès de Rhodia et, puisque c'est à vocation économique, développe un projet qu'il va essayer, en toute logique, de rendre dans les meilleures conditions de rentabilité. Cela donne un grand projet qui est de part tertiaire. Sauf que, entre-temps, et là je reviens sur le débat, un certain nombre d'analyses sont conduites au niveau de la métropole lilloise montrant qu'on est à la fois sur une inflation tertiaire et sur une distorsion au niveau de la répartition territoriale de cette offre tertiaire.

C'est comme cela que l'on passe d'un projet de zoning à un projet hyper spécialisé et, de ce projet hyper spécialisé, on passe à une espèce de reprise en compte des éléments mis au débat sur l'excès d'offre tertiaire sur le territoire métropolitain. Sur la nécessité d'introduire des éléments d'intensité dans le projet, pas uniquement de densité mais de qualité, le débat se recompose un peu naturellement dans un jeu d'acteurs, dans un dialogue entre acteurs, en remettant en situation le territoire dont il est question par rapport à d'autres enjeux comme l'Union, Euratechnologies ou Euralille. Se bâtit non pas un projet isolé répondant à de purs critères de rentabilité, mais un projet qui trouve sa rentabilité et qui s'inscrit dans ce schéma global, notamment autour de l'eau, où l'on arrive à recomposer un système à une échelle plus vaste, mais surtout à rentrer dans un projet qui intègre les éléments de mixité : on retrouve non plus uniquement un zoning activités mais des éléments d'habitat et d'activités.

## **Catherine Martos**

Jean-Charles Lefèvre est connu comme un promoteur qui prend des risques et qui est intéressé par l'innovation. Ce n'est pas un promoteur plan-plan... Je lui demanderai quel est son avis sur la question de la ville plus compacte, plus dense, plus mixte, à travers des opérations concrètes, en particulier l'opération Maisons de ville. Puis, concernant la question de la mixité fonctionnelle dont on parle beaucoup, je voudrais qu'il exprime son point de vue sur l'échelle de cette mixité.

### **Jean-Charles Lefèvre, *promoteur-constructeur***

J'ai été élu vingt-quatre ans et ai participé aux débats sur la « ville renouvelée » et la « révision du schéma directeur de la Métropole Lilloise ». J'ai ensuite participé activement à la présentation de la métropole lilloise aux Jeux Olympiques de 2004, etc. J'ai donc été confronté à toute cette complexité, vous l'avez baptisée empirique, elle l'est par moment, elle est probablement beaucoup plus intelligente à d'autres.

Ayant eu la chance d'être président de la Fédération des promoteurs-constructeurs du Nord-Pas-de-Calais dans les années 2000, comme l'a dit Catherine, je ne suis pas un promoteur « plan-plan ». Dans ce contexte de ville renouvelée, j'ai fortement incité mes confrères, cela n'a pas été facile, à être des acteurs de ce renouvellement urbain en proposant une nouvelle stratégie de développement qu'est « la Maison de ville ». Elle n'est pas du tout étrangère au contexte métropolitain puisqu'on en réalisait déjà il y a un siècle, et peut-être beaucoup plus belles que celles que l'on fait aujourd'hui. Il n'empêche que cette typologie d'habitat a été complètement rayée de la carte pendant une trentaine d'années.

Grâce à l'Agence d'urbanisme, la ville de Lille et la Communauté urbaine, nous avons pu développer deux opérations expérimentales extrêmement intéressantes à Lille et à Tourcoing. L'une d'entre elles a été une opération où le problème de la densité a été le problème majeur de l'origine des échanges. Nous étions habitués à réaliser des lotissements, plutôt en périphérie urbaine parce que c'est plus facile, parce qu'avec de la terre agricole – on réalise des routes, des parcelles, et en avant ! –, avec des densités qui ne dépassent jamais vingt-cinq maisons à l'hectare.

Et puis, avec le renouvellement de la ville sur la ville, nous devons impérativement passer par une nouvelle stratégie commerciale, aussi parce que le territoire métropolitain le permettait. Celui-ci renferme de nombreux sites industriels de petite taille, qui nous permettaient d'intervenir. Cela a fait l'objet d'un énorme débat sur la densité. Nous avons beaucoup travaillé avec Catherine Martos, avec Nathan Starkman, avec les villes, pour admettre qu'il fallait redensifier avec une nouvelle typologie de maisons étroites, comportant des étages mais intégrant toutes les fonctionnalités nécessaires (garage, etc.).

Pour ce faire, nous avons lancé un concours à l'échelle européenne auprès de soixante-dix architectes, géré par les promoteurs en accompagnement de l'Agence d'urbanisme, dans le cadre d'un partenariat public-privé parce que le renouvellement urbain ne peut être engendré que par ce type de partenariat. Les problèmes économiques, notamment les problèmes de pollution, de voisinage, de structure du terrain, nous entraînent à des surcoûts qui ne sont pas admissibles pour répondre à un marché. Car notre vocation à nous, promoteurs-constructeurs, est certes de faire preuve de beaucoup d'innovation mais, en même temps, de répondre à un marché.

Après l'établissement d'une charte comportementale, entre le politique et l'économique que nous représentons, après la définition maximale de prix de vente (toutes ces maisons ont été vendues à des particuliers) et une première intégration de la mixité sociale à hauteur d'environ 30 % que nous avait demandé la Communauté urbaine déjà en 2002, bien avant les obligations d'aujourd'hui, ce partenariat s'est concrétisé – d'une manière plus ou moins facile

selon les sites – par la réalisation de cinquante-sept maisons à Lille et cinquante maisons à Tourcoing.

A Lille, l'implantation d'une grande place publique faisait partie d'une réflexion urbaine au niveau d'un îlot, au niveau d'un quartier. Si l'on intègre cette place dans l'opération, place financée par le public, nous atteignons une densité de cinquante-sept maisons à l'hectare, alors que si nous recentrons sur l'aspect construit de 6 800 m<sup>2</sup>, avec des rues intérieures piétonnes, des terrains appropriés à chacune des maisons, nous atteignons une densité de quatre-vingt-quatre maisons à l'hectare. Le plafonnement des coûts de vente à 170 000 euros TTC a bien sûr été une donnée fondamentale, avec l'exercice d'une opération innovante en termes de réalisation de travaux car, contrairement à ce que l'on imaginait, on ne construisait pas ces maisons les unes à côté des autres mais on construisait un véritable immeuble collectif horizontal. Cela a engendré d'énormes difficultés de chantier que l'on n'avait pas du tout prévues.

Ce sont des maisons de ville sur rue, avec le garage au niveau de la rue, deux étages et un petit jardin intérieur accessible par le garage et le premier étage qui sert de cuisine et d'accueil. La trame, très étroite, est celle de la maison de ville comme on l'apprécie dans le Nord. Les typologies sont de type 4 et type 5.

Pour la deuxième opération à Tourcoing, les élus n'avaient pas souhaité cette forte densité mais plutôt le réaménagement d'un ensemble urbain difficile ; nous avons vécu des moments pénibles sur le chantier qui était un site sensible, mais nous sommes arrivés à trouver des solutions, notamment grâce à Michel-François Delannoy, maire de la ville, qui nous a vraiment beaucoup apporté dans ce développement.

Les architectes de la réalisation lilloise sont Jean-Claude Donnadiou et Eric Bouillaud, deux très jeunes architectes. Nous avons lancé ce concours européen, rémunéré par les promoteurs, auprès de jeunes architectes qui avaient moins de sept années d'expérience. Les Architectes Philippe Dubus et Paris Valencia, qui ont travaillé sur Euralille également, ont ensemble remporté le concours de Tourcoing.

J'en arrive à la mixité. Nous avons été lauréats d'un concours avec L'Architecte Luc Delemazure sur le renouvellement de la centralité de Fives, un quartier délabré avec des difficultés sociales. Nous avons participé au réaménagement global de la place par la construction de logements collectifs, avec une particularité sur les terrasses, des « maisons sur le toit », qui ont été, à l'époque, d'une commercialité extraordinaire. Nous avons pu développer des typologies de logement du type 2 au type 6, avec une première introduction de mixité programmatique, de mixité sociale, de mixité fonctionnelle : le fameux rez-de-chaussée commercial surplombé soit par des logements, soit par des bureaux.

La tâche n'est pas aisée quant à la mixité fonctionnelle au niveau d'un immeuble parce que les règlements de sécurité et la conception nous contraignent trop souvent à limiter l'ambition, ou la complexité financière est telle que l'objet n'est plus réalisable. Beaucoup de réflexions ont été menées par les promoteurs privés sur le fait qu'il peut y avoir des mixités fonctionnelles au sein d'un même immeuble mais à condition qu'elles soient en cohérence, c'est-à-dire que les nuisances apportées, les unes par rapport aux autres, ne soient pas déterminantes. Les problèmes d'accessibilité à l'immeuble et les fonctionnalités par rapport à des problèmes très quotidiens, comme par exemple le ramassage des ordures, font qu'on est obligé d'appréhender cette complexité d'une manière très pragmatique.

Un autre exemple fut la réalisation d'un immeuble sur le boulevard Carnot, le long du parc Matisse. Il est rarement cité, mais peut-être est-ce parce que le bâtiment ne s'inscrit pas dans un reflet architectural de notoriété internationale... N'empêche que je suis très fier d'avoir participé à sa réalisation. Nous avons des contraintes de mixité fonctionnelle que nous avait imposées à l'époque Jean-Paul Baietto, Directeur général d'Euralille, avec du commerce et des activités en rez-de-chaussée, des parkings que l'on ne pouvait pas créer en sous-sol à

cause des fortifications Vauban. Au rez-de-chaussée, des espaces très vitrés servent d'accueil à des sociétés, puis deux étages de parkings qui offrent le privilège pour les habitants d'avoir de vrais parkings éclairés et sûrs, enfin six niveaux de logements donnant sur le parc Matisse et l'enceinte Vauban.

Cet immeuble et les immeubles adjacents sont très recherchés par les Lillois du fait de leur situation proche du centre-ville. C'est là le bon usage de la mixité fonctionnelle à l'échelon de l'immeuble, lorsque celui-ci se trouve dans un quartier où il se passe beaucoup de choses.

Enfin, la réhabilitation du site SI-Energie. Nous avons eu la chance de bénéficier de la loi de 2005 qui permet aux promoteurs privés de se doter de structures d'aménagement. Elles ne viennent pas en concurrence directe avec les SEM de la métropole lilloise mais nous permettent de nous écarter de temps à autre de notre métier habituel, qui est purement la construction d'immeubles dans des îlots prédestinés que l'on nous propose à la réalisation et au montage, et d'avoir une réflexion plus large.

C'est un site purement industriel, pollué pour partie, dont on a beaucoup parlé et dans lequel étaient fabriquées des chaudières industrielles. Ce sont de grandes halles industrielles absolument fantastiques, dotées de merveilleuses structures métalliques des différentes époques de développement de cette entreprise, intégrant des ponts roulants. Le cahier des charges a été proposé à un concours, et notre société privée a été retenue avec deux ateliers d'architectes métropolitains qui sont « 9.81 » et Jérôme de Alzua.

Le cahier des charges nous imposait la création d'emplois, la conservation d'un certain nombre de bâtiments proprement dits industriels, au nord, et l'intégration de cet îlot dans la ville car on est en plein centre-ville ; on jouxte véritablement des quartiers historiques et un quartier en rénovation urbaine qui venait d'être démoli pour en faire un quartier résidentiel. Les bâtiments industriels voisins en activité et les futurs bâtiments apportent quelques nuisances liées à des problèmes d'approvisionnement, de logistique urbaine. C'est une question qui fait débat.

Cette rénovation urbaine génère de la déconstruction, de la démolition, de la récupération avec le moins d'intervention possible au niveau des dallages béton armé pour éviter de retrouver des problèmes liés à la pollution industrielle, y compris dans la création des voiries urbaines.

Un autre problème est l'accessibilité aux transports en commun, et là nous réfléchissons beaucoup, sous la houlette d'Eric Quiquet, vice-président de LMCU, pour faire en sorte que les déplacements urbains évitent au maximum la circulation en centre-ville liée au développement de ces activités économiques. La mixité fonctionnelle est exacerbée. Les bâtiments vont être dédiés à l'écoconstruction.

Sur la partie centrale, nous allons déconstruire la totalité des bâtiments en gardant quelques éléments de charpente métallique qui liaisonnent les différents immeubles. Ce sont des immeubles d'activités conçus sur les principes de développement durable. Notre engagement est d'en faire un îlot de très haute performance énergétique.

Multiplicité fonctionnelle, accompagnée d'un parking silo, contraire aux habitudes des promoteurs qui proposent souvent, dans les zones difficiles, des parkings aériens.

Enfin, dans les parties inférieures et « Est » de l'opération, activités en rez-de-chaussée, avec l'introduction de quelques commerces de proximité ou des show-rooms liés à l'écoconstruction, aux PME et à l'artisanat, qui nous ont déjà fait savoir leur intérêt, surmonté de deux cents logements, intégrant la mixité sociale. C'était l'une des contraintes de l'opération liée à la Communauté urbaine, là encore en partenariat public-privé.

La plupart des opérations que je vous ai présentées ont fait l'objet d'un accompagnement financier pour la partie « aménagement ». Dans cette dernière opération, le foncier est gratuit, les routes et les aménagements extérieurs seront réalisés avec notre concept mais en collaboration avec les services techniques de la Communauté urbaine, qui intervient



financièrement. Nous sommes engagés sur des niveaux de loyers et de prix de vente inscrits dans le marché. Pour le logement : de la mixité sociale mêlant du PLAI, du PLUS, de la primo-accession, du Pass-foncier, de l'accession sociale, de l'accession libre, avec des prix ne dépassant pas 2 600 euros TTC du m<sup>2</sup> pour l'accession privée.

Tout cela correspond à un engagement à la fois d'aménageur, de promoteur-constructeur, d'acteur du renouvellement urbain.

### **Catherine Martos**

Quelle vision de l'évolution des formes urbaines, aussi bien dans les grands projets lillois que dans les interventions dans les quartiers complexes ? Quelle prise en compte de l'héritage de la ville industrielle ? Quelle innovation dans la forme urbaine ? C'est sur les exemples du projet des Rives de la Haute Deûle, dans le quartier des Bois Blancs et de celui du site de Fives Cail Babcock, d'une part, et sur la récente démarche Lille 3000 d'autre part que Stanislas Dendiével va appuyer ses propos.

### **Stanislas Dendiével, *urbaniste à Lille Métropole Communauté urbaine, élu lillois***

Je vais introduire le propos en réponse aux interrogations de Catherine Martos et à travers la question que nous nous posons, élus, autour de Martine Aubry qui est maire de Lille et présidente de la Communauté urbaine, question centrale qui anime, guide et irrigue les travaux de ce séminaire, à savoir quelle est la ville du XXI<sup>e</sup> siècle que nous voulons construire.

Nous avons été engagés dans un processus, c'était l'objet de cette table ronde, autour de la ville intense. J'aurais tendance à dire, en clin d'œil à François-Xavier Roussel, que cette ville intense, après la ville renouvelée, est peut-être une ville renouvelable. C'est là toute la question du recyclage des territoires urbains, de la remise en scène des friches. Est-ce que ce n'est pas à travers le recyclage que l'on peut organiser cette ville du XXI<sup>e</sup> siècle et la révélation des sites qu'il permet ?

Cette question doit complètement prendre en compte la problématique sociale en se projetant à l'échelle d'une génération : nous sommes en 2030, les moins de 20 ans ne sont pas nés et les plus de 80 ans seront probablement aussi nombreux que les moins de 20 ans. Quelle ville construire par rapport à ces évolutions démographiques, par rapport aussi sans doute à une intégration de ces populations, et aussi peut-être à un mouvement de retour en ville auquel on a peu assisté mais qui peut-être constituera l'une des grandes interrogations que nous aurons à avoir. C'est ce débat qui irriguera notamment l'élaboration du schéma de cohérence territoriale.

Défi social, défi générationnel, défi écologique, c'est la ville de l'après-Kyoto, de l'après-Copenhague. J'ai tendance à dire qu'il faut nous interroger, avec des évolutions extrêmement importantes notamment dans le domaine énergétique, sur la ville que nous bâtissons. C'est la ville de l'après-voiture, en tout cas ce sera la ville de l'après-pétrole, de cela nous sommes convaincus. C'est toute une réflexion sur les modes de déplacement qu'il nous faut intégrer.

Euralille a été un moment extrêmement fort de retournement dans la façon dont on a pensé le rapport du territoire à la ville, la dimension métropolitaine, la dimension de l'intégration urbaine. A partir de cette réflexion, dans le cadre du livre *Le projet urbain de Lille* écrit par Martine Aubry, nous avons bâti une stratégie à l'échelle de la ville de Lille qui vise à dire que, après la reconquête du centre ancien, du vieux Lille, après l'événement urbain représenté par Euralille, il y a la nécessité aujourd'hui de réinvestir ces territoires de sites mutables répartis dans les différents quartiers. La stratégie repose sur deux principes : y amener des fonctions d'excellence – ce sera Euratechnologies dans le quartier des Rives de la Haute Deûle, ce seront des fonctions d'excellence dans le domaine du sport ou de la mode dans le quartier de Lille-Sud, ce seront des fonctions liées au tourisme dans le quartier de la Porte de

Valenciennes – et les combiner avec une réponse très concrète à la situation urbaine, à savoir la réalisation d'opérations qui permettent de créer des logements, de créer une mixité fonctionnelle, sociale, générationnelle, puis, c'est en débat, construire l'immobilier de la mixité fonctionnelle, générationnelle et sociale.

Le quartier des Rives de la Haute Deûle se compose de grandes pièces urbaines délaissées, de verdure ou industrielles, qui sont l'héritage d'un grand complexe industriel textile en bord de Deûle. Nous avons voulu en faire un pôle d'excellence dans l'accueil des nouvelles technologies et redonner un avenir économique à un lieu qui fut un haut lieu d'histoire économique. Le bâtiment Leblan Lafont, qui est aujourd'hui la locomotive d'Euratechnologies qui se développe maintenant à travers des programmes d'habitat et de bureaux dans une démarche d'écoquartier assez poussée, accueille aujourd'hui 800 emplois, cinquante entreprises, dont des grands noms. Il donne le ton de la reconquête d'un territoire à vaste échelle : c'est 25 hectares dans un premier temps, c'est 100 hectares de reconquête urbaine dans le site. Les Rives de la Haute Deûle c'est la reconquête de la ville vers l'eau, c'est introduire à côté d'activités économiques métropolitaines de la douceur et une reconquête du paysage urbain, des espaces publics qui ont pour fonction de rendre à ces territoires une attractivité résidentielle.

Le deuxième site, Fives Cail Babcock, est un site dans lequel nous avons maîtrisé le foncier très récemment. On y trouve l'ancienne usine de Fives Cail, qui était l'un des fleurons de l'industrie mécanique de Lille Métropole, fleuron également par rapport à l'histoire ouvrière de la métropole puisque c'est l'un des ouvriers de cette usine qui a composé la musique du plus grand tube mondial qui est l'Internationale... C'est un lieu de mémoire extrêmement fort. Nous sommes dans des figures qui sont assez proches de ce que l'on peut trouver dans certaines villes du nord de l'Angleterre. C'est une pièce de 16 hectares extrêmement intéressante et très bien reliée au cœur de la ville.

Nous cherchons à monter un projet un peu original, à savoir que nous ne rasons aucune halle sans nous poser la question de savoir pourquoi on la rase, c'est l'un des premiers principes de ce projet. Nous envisageons de créer un parc en réseau qui va relier les deux parties du quartier. L'organisation de la forme urbaine industrielle est très fonctionnelle pour développer un projet d'aménagement et organiser son phasage. Le site accueillera des nouveaux programmes de logements, de nouveaux équipements publics comme la Bourse du Travail, des équipements de niveau métropolitain comme le futur Lycée hôtelier international de Lille-Nord-Pas-de-Calais. A côté de ces fonctions, il s'agit également de créer un quartier qui soit intégré dans la ville, un véritable morceau de ville qui aille le plus loin possible. On veut, dans ce quartier, penser véritablement à l'échelle d'une génération par les modes de vie que l'on va y introduire, l'art de vivre que l'on souhaiterait y impulser, avec des combinaisons assez complexes de fonctions organisées à travers les immeubles mais aussi à travers la qualité de ce qui sera produit dans cet espace.

C'est un quartier sans voitures, elles sont parkées dans une halle retransformée en parking silo. C'est aussi la possibilité d'utiliser les halles pour en faire des passages publics le long desquels se trouveront des fonctions économiques ou culturelles autour du design. Une partie des halles est maintenue, une autre partie est détruite pour y mettre des programmes de logements.

En conclusion, je voudrais revenir sur ce qui n'a pas pu être étudié dans le Laboratoire du renouveau urbain. Nous avons eu un grand moment de réflexion, en juin dernier, sur le devenir de nos derniers grands sites mutables en friche dans le cœur de Lille, à savoir la Gare Saint-Sauveur, le port de Lille et Les Bois Blancs. Chacun fait 20 hectares et est extrêmement bien desservi par rapport aux transports en commun existants, aux possibilités de mutation de ces transports en commun dans le cadre d'un maillage et un réseau renforcé qui s'inscrit dans le schéma métropolitain.

Les élus ont voulu impulser une démarche novatrice autour d'un groupe d'acteurs que nous avons dénommé « Hype ». Il y a eu des débats, des expositions, dont notamment un débat extrêmement intéressant avec des universitaires, des experts, des urbanistes et des architectes sur les figures de la ville durable, sur la prise en compte des seniors dans les quartiers que nous aménageons ou encore sur les formes de la ville dense.

Dans cette dynamique que nous avons lancée avec Ville 3000, nous avons fait l'exercice de donner carte blanche, pour les trois sites, à trois équipes pour qu'elles nous donnent leur regard. Rien n'était écrit dans le cahier des charges, si ce n'est les intentions politiques de la ville du XXI<sup>e</sup> siècle que nous voulons construire. C'est démarche se décline à travers la réflexion sur le schéma de cohérence territoriale de la métropole lilloise car, suite au travail des trois équipes, ce sont des questions métropolitaines qui sont apparues. C'est une démarche qui nous interroge sur la façon d'organiser et de renouveler profondément la production architecturale pour répondre aux grands enjeux sociétaux qui nous attendent.

La première carte blanche a été la révélation d'Euralille mais dans un ring, Euraring, imaginé par l'équipe néerlandaise KCAP, avec toute une réflexion physique sur ce territoire des fortifications, territoire que les élus avaient mis en valeur mais sans le développer de cette façon dans le cadre du projet urbain de Lille. Un Euraring qui se décline en un Intraring avec un potentiel de reconquête des cinq boulevards qui forment le cœur dense de la ville de Lille.

L'équipe nous a présenté quatre scénarios pour le site de la Gare Saint-Sauveur : construire très dense sur un très grand parc, quitte à « exploser » le parc Jean-Baptiste Lebas actuel pour le réintégrer dans quelque chose de plus important ; positionner, dans le cadre d'espaces libres relativement confortables qui occuperaient plus de 70 % de la surface au sol, des bâtiments un peu posés comme des objets ; un scénario très urbain, néo-haussmannien ; enfin, un dernier scénario d'organisation en lames. Nous n'avons bien sûr pas encore choisi, ce sont des pistes de travail qui permettent d'éclairer la décision des élus.

L'équipe Obras, deuxième carte blanche, propose de réfléchir sur des enjeux posés aujourd'hui : la ville-nature, qui peut être merveilleuse ou terriblement ennuyeuse ; la ville dense, qui peut être fantastique mais aussi épuisante, angoissante même. A partir de ce raisonnement, ils ont mené une réflexion sur le repositionnement de nos sites et territoires à l'échelle des grands paysages. Ce qui est intéressant dans leur travail sur le site du port de Lille, c'est la grande place du vide qui révélerait, peut-être un peu plus qu'aujourd'hui, la qualité du site. Se pose la question pour l'élu de la gestion du vide et ce rapport entre le vide et le plein dans ces territoires mutables.

L'équipe d'AUC, pour la dernière carte blanche, repositionne, par rapport à Euralille, au site de Fives Cail et l'actuel site des Rives de la Haute Deûle, les deux emprises du port de Lille et de Saint-Sauveur, avec une réflexion sur le devenir du site intermédiaire entre la gare de Lille-Flandres et le site actuel de Saint-Sauveur qui accueille la Cité administrative. Celle-ci a connu toute une série d'étapes de construction mais sans réel plan d'urbanisme. C'est une juxtaposition d'architectures dont il faut conserver une partie, selon moi, parce que cela représente des moments et des temps de la production de la métropole.

Cette équipe repose la question de la réutilisation du patrimoine existant. Il y a un potentiel de choses intéressantes face à la Deûle, avec l'immeuble-ville. Sera-t-on l'imaginer ? Veut-on tout simplement de cela ? C'est un point d'interrogation. En tout cas, cela nous questionne aussi sur la façon dont nous voulons vivre en ville demain. A Saint-Sauveur, deux tours seraient l'unique urbanisation de ce quartier de 25 hectares. En attendant le projet de la gare de Saint-Sauveur, nous avons créé un lieu un peu inédit où les familles croisent les visiteurs de grandes expositions d'art contemporain. Les cafetiers du quartier se sont réunis en association pour faire vivre un lieu avec un bar et de la petite restauration et un partenariat a été fait avec des entreprises privées, notamment pour animer les activités sportives. Ce lieu, qui n'existait pas il y a encore un an, est devenu le nouveau lieu à la mode à Lille... Il a été

souhaité et travaillé par Martine Aubry dans le cadre de la programmation Lille 3000. Aujourd'hui, cela nous interpelle aussi sur le temps de l'attente du projet.

## **Débat avec la salle**

### *De la salle*

Un des leitmotifs que j'ai entendu ce matin c'est : pas de table rase, on reconstruit la ville sur la ville. Pourtant, j'ai le sentiment qu'il y a eu un élément dont on a fait table rase, c'est la place des habitants.

### **Stanislas Dendiével**

Les habitants sont complètement au centre de tous nos projets. Par exemple, dans le quartier des Rives de la Haute Deûle, un atelier urbain de proximité, organisé à l'initiative de la ville, a été monté. Tous les habitants ont pu venir s'exprimer et échanger sur la production du projet. Nous avons également dans la ville de Lille et à l'échelle des communes associées des conseils de quartier. Un énorme travail est fait avec les habitants par rapport à toutes les étapes de la transformation. Par exemple, dans le cadre de la rénovation d'Euratechnologies, les visites du site sont faites par d'anciens salariés de l'usine textile.

C'est vrai que quand de grands projets arrivent dans un quartier, on peut craindre que ce soit l'ovni qui débarque au milieu d'un tissu qui vivotait, mal en général, on est dans des quartiers qui connaissent des difficultés sociales. Mais il y a vraiment une volonté d'être au plus près des attentes de la population, y compris dans la programmation des logements que nous faisons. Jean-Louis Subileau nous a dit que les élus lui ont imposé de faire 30 % de logements sociaux. A Lys-lez-Lannoy, Jean-Charles Lefèvre nous a également dit qu'il avait dû intégrer du PLUS et du PLAI et combiner toute une programmation pour pouvoir répondre à l'attente sociale. Nous sommes très vigilants à ce que cela puisse répondre très concrètement aux besoins des habitants des quartiers considérés, tout en introduisant une nouvelle population dans cet esprit d'organiser la mixité.

Autour des halles qui ont été réhabilitées à Saint-Sauveur dans le cadre d'un projet culturel et familial, il y a un comité de pilotage avec un collectif d'associations, en lien avec le conseil de quartier, et toute la programmation de Saint-Sauveur se fait en liaison avec ce collectif d'associations qui nous font des propositions.

### **Catherine Martos**

On peut dire qu'il y a depuis une petite dizaine d'années une grande évolution des pratiques et des modes de faire des grandes villes de la métropole, qui s'appuient sur de nouvelles méthodes de travail avec les habitants. Il y a également une attention nouvelle et renouvelée vis-à-vis du patrimoine.

### *De la salle*

Jean-Louis Subileau semble regretter que le COS d'Euralille ne soit pas plus élevé. Qu'est-ce qui s'est opposé à un projet plus dense ?

### **Jean-Louis Subileau**

Il y a la perception d'un projet, et puis il y a la réalité. Le projet d'Euralille est perçu comme très dense par les Lillois alors qu'il ne l'est pas en réalité. C'est peut-être lié aux formes ou à quelques difficultés fonctionnelles nées du projet d'origine qui sont difficiles à corriger, sauf à faire de grands investissements, ce que je vais proposer aux élus parce qu'on peut largement densifier Euralille. Le problème, après, est plus celui de la stratégie territoriale d'ensemble, il

y a des choix difficiles à faire. La question de la densité est à discuter vraiment avec la population parce que ce sont les modes de vie qui doivent changer.

La ville intense est peut-être contradictoire avec la ville de la mixité généralisée. Toutes ces valeurs extraordinaires qui sont celles de notre vulgate urbaine aujourd'hui posent toutes, dans la conception physique, dans le partage de l'espace et par rapport au montage économique, des questions de choix en permanence. C'est ça la beauté du métier d'aménageur, d'urbaniste et surtout d'élus. Ces choix, il faut que l'on arrive à mieux les faire comprendre à la population pour qu'il y ait un réel débat. La densité, je pense qu'on peut l'accroître beaucoup sans accroître le sentiment de densité. Je suis persuadé que si l'on couvre le périurbain devant Euralille et que l'on fait une place sur ce périurbain et une place devant la gare, cela aura l'air moins dense qu'aujourd'hui. Après, ce sont des choix stratégiques à l'échelle d'une agglomération ou d'une ville.

### ***De la salle***

Stanislas Dendiéval a parlé d'un lycée hôtelier. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui réceptionne toutes les demandes de ce que l'on pourrait appeler ces établissements moteurs qui accueillent à chaque fois deux cents ou trois cents élèves, de surcroît avec l'hôtellerie qui booste un peu les projets urbains ?

### **Stanislas Dendiéval**

Nous avons aujourd'hui une cellule qui est organisée à l'échelle de la Communauté urbaine de Lille, au plus haut niveau politique. Dès lors que se pose la question d'un équipement qui a un certain rayonnement, cette cellule en débat de façon à ce que l'équilibre de la répartition entre les divers équipements puisse être organisé, même s'il ne s'agit pas, pour reprendre l'exemple du lycée hôtelier, d'une compétence de la Communauté urbaine. Il y a une certaine maturité des élus qui gouvernent la métropole pour travailler de façon coordonnée sur ce type de sujet. Cette coordination existe également dans le domaine de l'espace naturel métropolitain ou pour la mise en œuvre du Plan bleu de la métropole, qui est un axe fort de la stratégie de reconquête urbaine.

### ***De la salle***

Je crois avoir compris qu'il y a un chargé d'opération d'Euralille qui est en contact ou même dédié à la SEM Ville Renouvelée pour que les prospects nationaux qui arrivent soient éventuellement orientés sur la ville renouvelée. Comment cela se passe ?

### **Claire Schorter**

Je trouve que l'union entre ces deux SEM sur l'Union est très riche. On est d'un côté sur la ville renouvelée, la ville des petits investissements, l'emploi local, le renouvellement et, d'un autre côté, avec Euralille, le rayonnement, faire venir des gens. On a besoin de ces deux compétences : on a besoin de rayonner pour faire venir et, en même temps, on a besoin d'être ancré dans le territoire pour offrir aux gens du logement et de l'emploi local. Le travail des deux SEM est essentiel et, nous, dans notre travail d'urbanistes, nous essayons de jongler avec ces deux aspects en laissant ouvert le champ aux grands prospects qui peuvent être renvoyés par Euralille et en travaillant jour après jour et pied à pied avec de petites entreprises locales pour les réintégrer dans des tissus un peu plus complexes comme celui de La Tossée.

### **Philippe Louguet**

Nous n'avons pas assez parlé de la temporalité. Il y a eu toute une période pendant laquelle Roubaix et Tourcoing étaient en opposition par rapport à Lille ; il y a eu des moments

extrêmement tendus, en particulier au début de la Communauté urbaine, avant le « Pacte des grands maires » (maires des grandes communes de la métropole).

Cette métropole a trois grandes particularités. La première c'est que c'est d'origine une métropole tripolaire, Lille n'a jamais existé sans Roubaix et Tourcoing, dès le Moyen Age. Le deuxième c'est que c'est une métropole très étendue. On est donc toujours dans des tensions assez délicates : met-on le paquet sur Euralille ou travaille-t-on sur un autre périmètre ? Je crois que c'est ce que sous-entendait Jean-Louis Subileau tout à l'heure. Dans la période antécédente, c'est-à-dire il y a vingt ans, Roubaix, plus que Tourcoing, a développé une stratégie complexe, ouverte, dans laquelle l'Etat a été très présent. Roubaix a cherché l'appui de l'Etat à un moment où elle n'avait pas forcément l'appui de la Communauté urbaine : la voie urbaine met très longtemps à se produire, le métro arrive très tard, en 1999. Et même si l'histoire change, on est quand même encore dans une temporalité longue de l'urbanisme. Il me semble très important de comprendre comment ces différentes stratégies vont glisser sur des strates successives entre l'Etat, la Région et la ville.