

■ T OURCOING

I ■ OT St-Jacques
I ■ OT De Wailly
I ■ OT Leverrier

■ Colette Cerdan
Philippe Legros

Présentation

L'étude présente, nous a été confiée par la Communauté Urbaine en accord avec la commune de Tourcoing. Son objet est l'analyse du fragment urbain, constitué par trois îlots: l'îlot Saint-Jacques, l'îlot de Wailly, et l'îlot Leverrier.

Les maisons de l'îlot Saint-Jacques ont progressivement été vidées de leurs habitants et achetées par la collectivité, dans la perspective dépassée aujourd'hui, de permettre à la place le passage de la voirie de contournement du centre, et d'organiser le prolongement de la rue de Wailly.

Quel est le devenir de cet îlot? L'état médiocre du bâti actuel, effet de la politique urbaine, et sa qualité architecturale ambiguë, donnée par les événements urbains successifs, rendent difficilement plaidable la conservation de ce patrimoine. Sa place dans la structure urbaine nous aidera à choisir les formes que pourrait prendre sa reconstruction.

L'îlot de Wailly contient de larges espaces libres à restructurer, et des bâtiments à réaffecter ou à supprimer. Le statut de la rue de Wailly elle-même doit être étudié afin de permettre son redimensionnement.

La volonté d'amélioration de la circulation entre la rue de Lille et la place Roussel a donné naissance chez les responsables de l'urbanisme, à l'idée de prolonger la rue de Wailly à travers l'îlot cerné par les rues des Ursulines et Leverrier, vers la place Roussel. Le présent document est chargé de vérifier cette hypothèse.

Cet îlot contient le lycée Le Corbusier dont le projet de restructuration en cours, nécessite la réponse à ce projet de nouvelle voirie.

Le théâtre de Tourcoing appartient également à cet îlot. Il provient de la transformation d'une ancienne salle des fêtes, ce qui explique son échelle actuelle. Il est à l'écart des parties centrales de la ville, et des axes principaux du centre ville.

Quelles sont les transformations opérables dans le contexte urbain analysé.

La première partie de l'étude, générale, a pour objectif de noter les observations faites soit sur le terrain, soit sur les cartes urbaines, de l'évolution plus ou moins spontanée, ou bien dirigée de la ville, avec la perspective d'organiser à des degrés divers, les réponses aux préoccupations présentes.



Ill. 1 Des éléments de la structure ancienne

Comprendre la structure actuelle
du centre ville
Les éléments structurants,
les unités morphologiques.

Le noyau ancien

Fragment de ville qui se constitue de la Grand-Place, et de rues étroites, au tracé qui ondoit et qui s'infléchit pour y déboucher: les rues, St jacques, de Lille, et de Tournai. Dans le temps de sa croissance, des fonctions nouvelles (de transport, commerciales culturelles, etc) utilisent telle quelle la structure ancienne (bâti, parcellaire, etc) ou se superposent exactement à elle, reconstruction sur un parcellaire conservé identique, telle pour l'évolution de ces trois rues citées. Ou bien des éléments spatiaux s'organisent en rupture avec les unités morphologiques anciennes. La rue Saint-Jacques forme une ligne de rupture entre ces entités successives, cette ligne qui structurait le quartier ancien, tend à se rompre en de multiples endroits, une première fois, le percement de la rue Nationale a fait une brèche dans son tracé, d'autres projets en cours, autour de la future station de métro Colbert, envisagent la démolition de l'îlot entre la rue du Calvaire et la rue de Menin, et le devenir de l'îlot Saint-Jacques est posé. Face à lui la rue n'existe plus, des constructions se sont implantées en rupture avec le tissu ancien (caisse d'épargne). C'est pour cette raison que sa position est réellement stratégique. La façade de l'îlot constitue le front d'un alignement structuré face à l'espace désorganisé autour de la rue de la Bienfaisance. Cet îlot sertie également la rue Nationale, au moment ou elle débouche sur un espace sans "qualités".

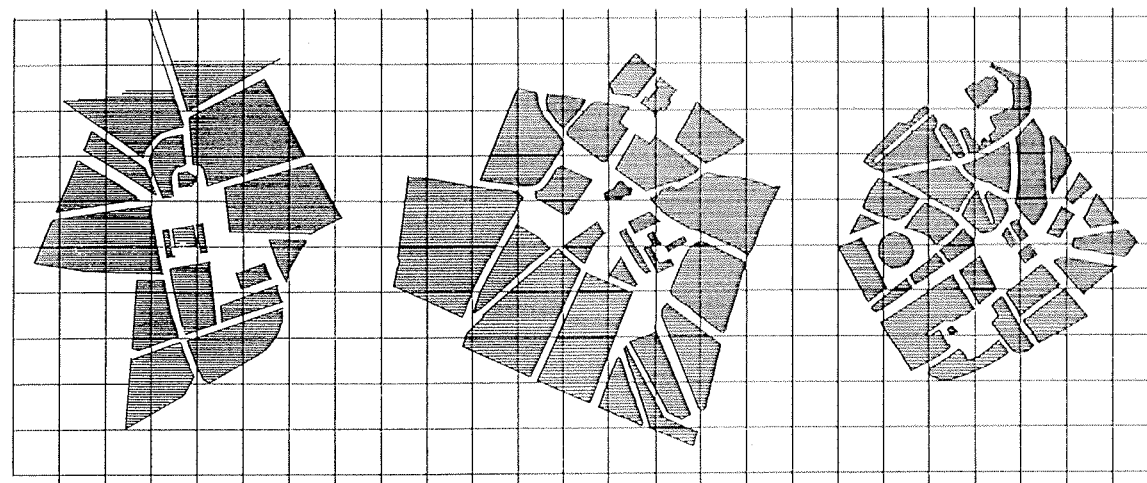
L'intégrité ("état d'une chose qui a toutes ses parties") du tracé de la rue de Lille est encore intacte.

Toute modification qui la remettrait en cause serait lourde de conséquences sur la lecture de la ville ancienne, et la préservation de la valeur du caractère de son tracé. *"Des places anciennes ou rues anciennes se sont adaptées aux nouveaux impératifs, ou aux nouvelles contraintes, les témoignages du passé de la ville n'ont pas de sens isolés les uns des autres, ils tirent leur valeur de leur intégration dans un territoire qui se constitue une sorte de mémoire de la ville, chaque trace contribue à la définition de la qualité de l'espace"* (étude J. Grislain et M Leblan).

SAUVEGARDER UN SECTEUR A TOURCOING

La structure des îlots

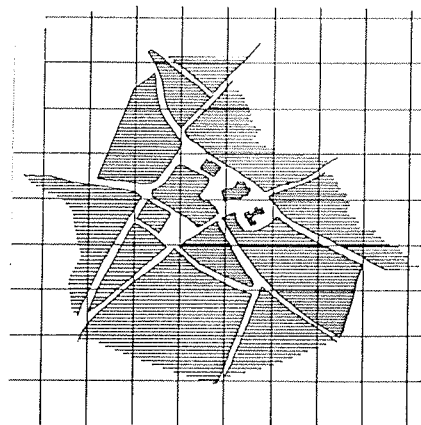
Si nous comparons à la même échelle la structure des centres de Tourcoing, Lille et Roubaix, (ill. 2) nous pouvons nous rendre compte de leur différence: taille relative de leurs îlots respectifs, et qui témoigne des différences économiques lors de leur formation, (les industries textiles occupant les îlots du centre à Tourcoing). Nous pouvons également nous rendre compte des effets de la politique de restructuration faite à l'aide de démolitions successives dans le centre de Tourcoing, qui donnent l'échelle du "vide" central.



Roubaix

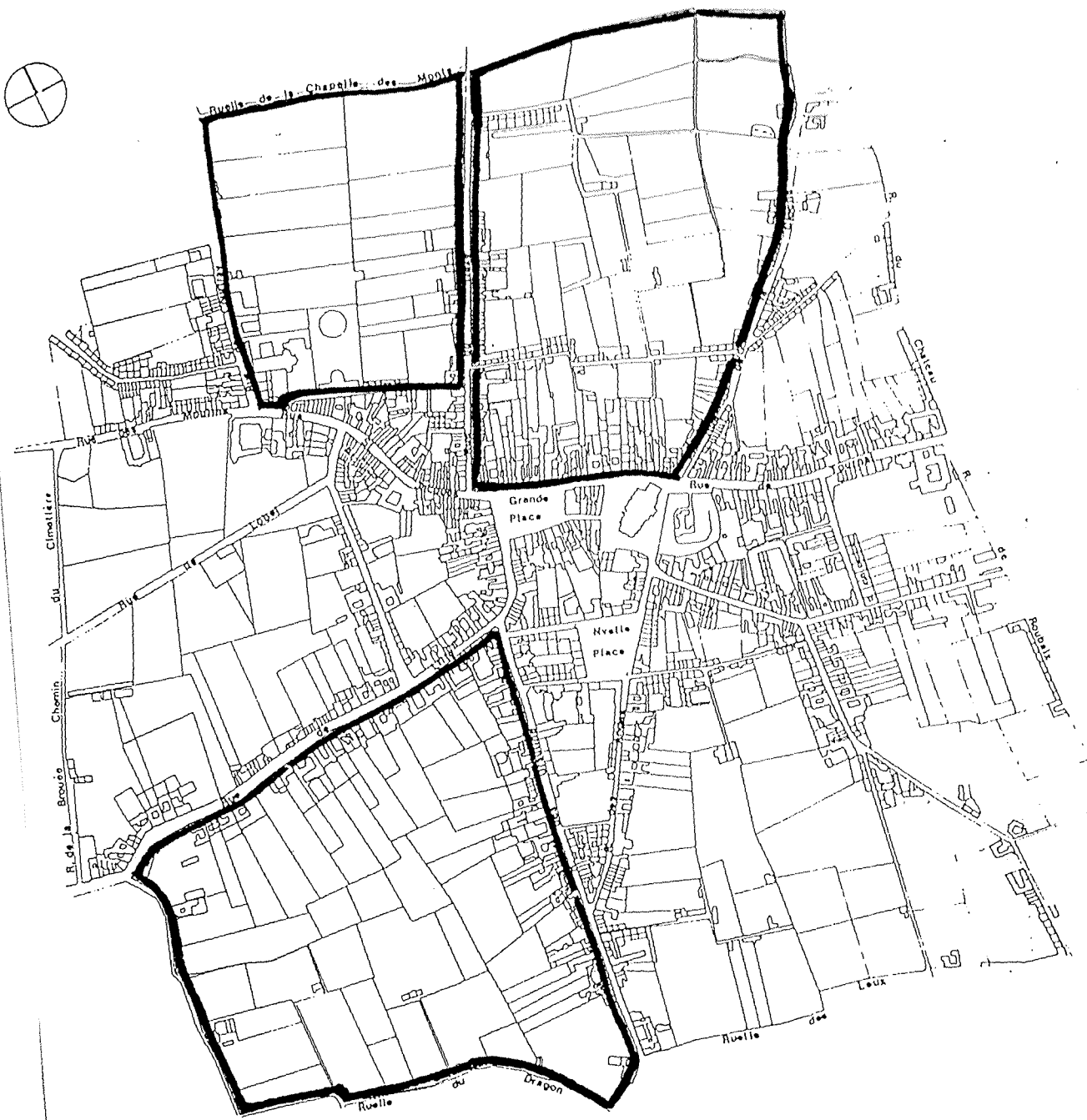
Tourcoing

Lille

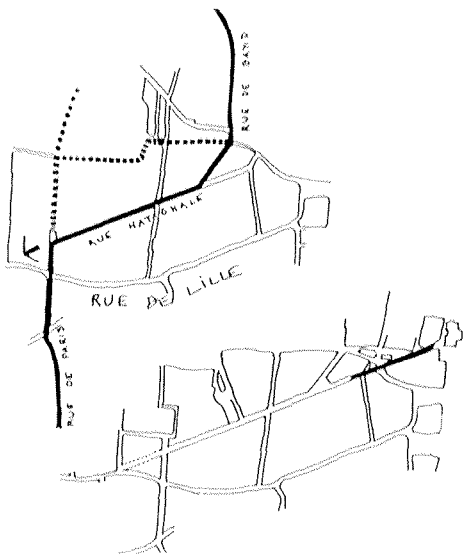
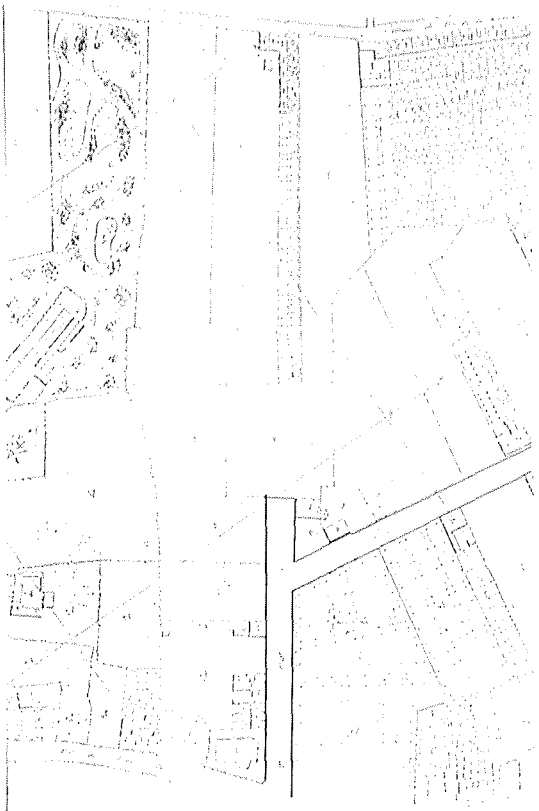


Tourcoing en 1827

III. 2 Comparatif entre trames urbaines

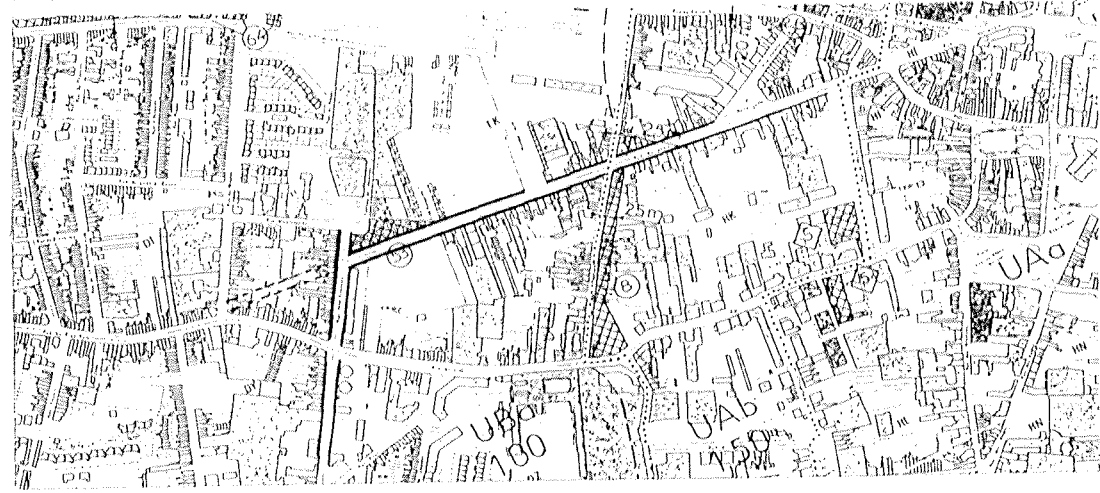


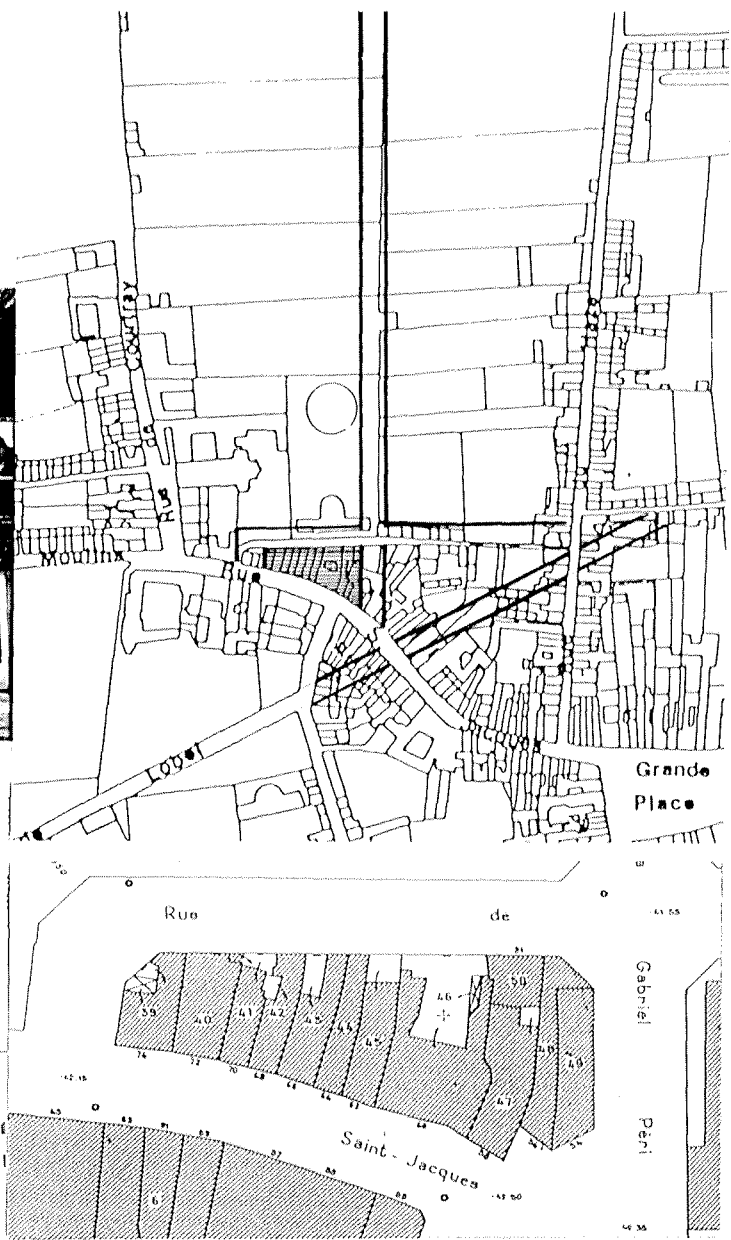
III.3 Taille des îlots en 1827



III. 5 Croisement de la rue de Lobel avec la rue de Paris en 1827

III. 6 Le devenir de la rue Nationale





rue de Lobel (provenant de la décision d'annuler la liaison Paris-Gand, en prolongeant la rue de Paris vers la rue de Gand plus directement, à travers d'autres parcelles agricoles) (ill. 5). Il n'y avait donc pas nécessité, lors de la création de la rue de Lobel, de la prolonger au-delà de la rue de Paris vers la rue de Lille. Cette décision aurait dû pourtant être prise ultérieurement, au moment de la percée de la rue Nationale, lorsque la rue de Lobel a été prolongée jusqu'à la mairie, pour éviter que son débouché, à l'autre extrémité, ne se fasse médiocrement dans la rue Froissart. Cet exemple est donné ici, pour témoigner de la nécessaire connaissance à multiple échelle, de la croissance de la ville.

APPRENDRE LE LANGAGE DE LA VILLE POUR LA FAIRE GRANDIR

Opérations antérieures de transformation ou de croissance de la ville

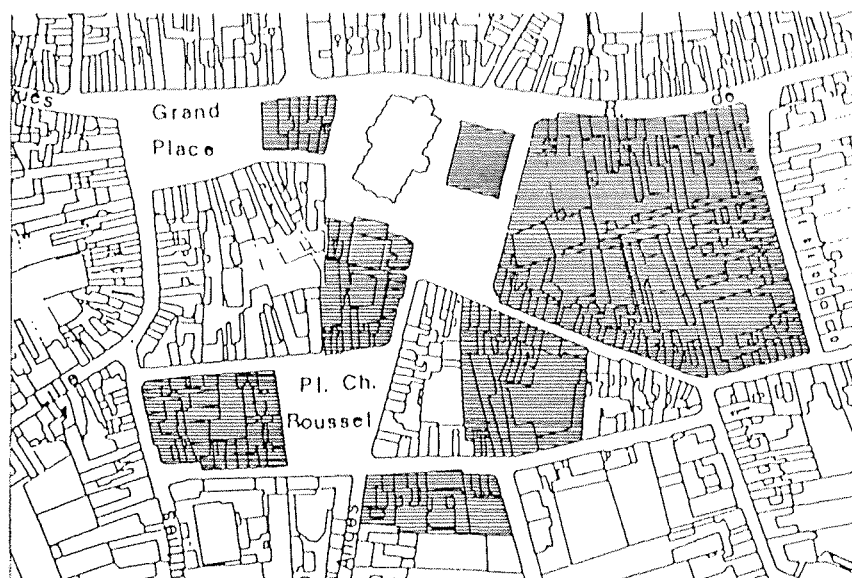
Les remarques suivantes veulent montrer, que les interventions sur la ville possèdent bien souvent les mêmes déterminants, utilisent le même type d'outils, et peuvent provoquer les mêmes effets quelques fois néfastes

Division et restructuration d'îlots de grande taille par le tracé de voies internes

Création de la rue Gabriel Péri et ses conséquences sur l'îlot de la Bienfaisance (ill. 6)

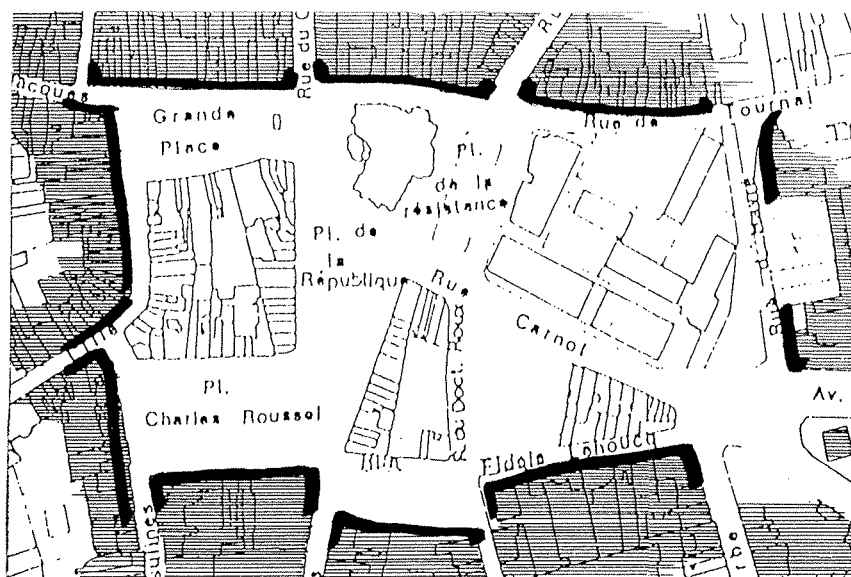
Examinons l'îlot très proche du centre, entre la rue Saint-Jacques et la rue de la Bienfaisance, son découpage remonte à la création de la rue G. Péri, le maillage de l'espace a laissé un îlot de toute petite taille, étroit, ne comprenant qu'un seul rang de maisons, qui donne à l'arrière sur des jardins

Ill. 6 La formation de l'îlot de la Bienfaisance



III. 7 Démolition successive des îlots

III. 8 La multiplication des espaces libres dans le centre



contenus par un mur de clôture médiocre, ou sur des garages, qui à terme s'ouvriront sur un nouvel axe de transit: la rue de la Bienfaisance. L'étroitesse de l'îlot lui donne peu de moyen de se restructurer. Avant que ne se reconstitue le bâti, et avant la création de nouvelles parcelles, contiguës au tissu ancien, une translation de la rue de la Bienfaisance aurait permis la reconstitution d'un îlot de plus grande taille. Actuellement cet îlot est important dans la trame structurelle de la ville, puisqu'il sert à définir la rue St-Jacques, mais sa simple orientation (vers la rue St-Jacques) le rend inadapté et incongru vis à vis des bâtiments de la rue G. Péri.

D'autre part les rues de la Bienfaisance et Saint-Jacques se tangentent, rendant complexe la séparation des flux automobile rue de la Bienfaisance, et piéton rue St-Jacques et l'aménagement d'un "parvis" à leur rencontre.

La situation est d'autant plus précaire que tout autour de cet îlot le bâti ancien se dégrade vers la rue de Gand. Faute d'avoir eu à temps une politique urbaine cohérente, il semble qu'il ne reste plus qu'une solution, c'est de faire disparaître petit à petit tous les îlots qui constituent la rue Saint-Jacques et toutes traces du bâti ancien.

Opération de désobstruction du centre, formation des places actuelles

Mise en scène des monuments

A partir du XIX^{ème} siècle, l'intervention sur l'espace se fait par le contrôle des effets perspectifs, par le tracé d'axes de monument à monument. Par ailleurs, les équipements publics sont mis en valeur par leur isolement et le retrait du bâti qui les entoure, la relation nécessaire entre ces espaces, qui cernent les monuments, provoque une réaction en chaîne, et la

laissant un espace qui devient la place de la République (ill. 7).

La Place de la République

La démolition du château, puis des halles qui l'ont remplacé, puis la reconstruction, en recul, d'immeubles face à l'église a donné lieu à l'espace appelé place de la Résistance. L'aménagement actuel paysager de cet espace laisse à penser que l'on cherche à occuper l'espace vacant et retrouver la structure

initiale, puisque les objets mis en place tendent à occuper l'espace de la même manière qu'à l'origine et reconstituer l'alignement perdu entre la rue de la Cloche et la rue des Anges.

La place non encore dénommée

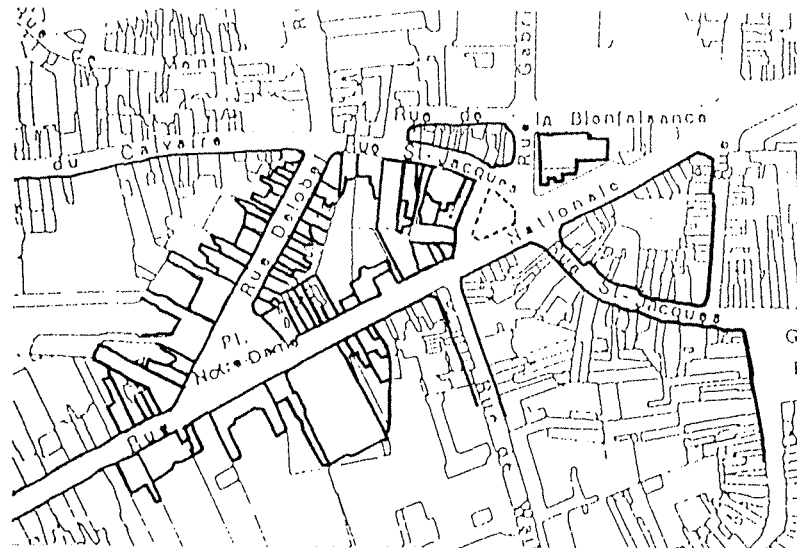
Actuellement elle est le résultat de l'éventration d'un îlot entre les rues Carnot et du Docteur Roux, dont la clôture aujourd'hui est inachevée. Ces démolitions fragilisent le seul îlot qui soit, et qui "flotte" entre ce lieu et la place Roussel (ill. 8). On peut constater ici l'incidence, et les "trous" dans le tissu que provoque le projet de création d'une ligne de métro et de ses stations. Est-ce un opérateur positif d'assainissement de la ville, ou est-ce un opérateur de rénovation puissant et non consciencieux?

Future "place Colbert": nouvel enjeu.

Autour de l'une des stations de métro, sera créée une place (qu'on préfère appelé parvis pour qualifier différemment le nouvel espace issu de démolitions) à la rencontre de la rue de la Bienfaisance, servant au trafic automobile, et de la rue Saint-Jacques piétonne (ill. 10). Si privilégiant les règles de circulation, il fallait démolir l'îlot, entre la rue du Calvaire et la rue de Menin, afin d'améliorer le trafic provenant de



III. 10 Future place de la station Colbert
 III. 11 Similitude entre la place Notre-Dame et l'espace autour de l'îlot St-Jacques



la rue de la Bienfaisance, et si aucune proposition de reconstruction en accord avec la structure du tissu n'avait lieu, alors se préparait encore des implantations de bâti au hasard des espaces libérés.

Place Notre Dame

Cet exemple est intéressant à citer parce que l'espace en cause est comparable en taille et même en situation (sur la rue Nationale), à l'espace qui englobe l'îlot St-jacques (ill. 11). La place Notre-Dame résulte de la démolition de maisons qui formait l'angle aigu entre la rue Nationale et la rue Delobel, afin de permettre une meilleure fluidité de la circulation entre ces deux rues. Cette prise en compte partielle des contraintes nuit à la qualification des espaces. Lieu trop petit, qui ne peut servir de place, parce que simple terre plein qui tient lieu de guide à la rotation des voitures, le piéton cerné ne peut en disposer tranquillement. (L'aménagement insignifiant met en jeu avec un humour grinçant trois cabines téléphoniques et trois bouleaux réunis par un muret). L'affectation dérisoire de cet espace est d'autant plus sensible que l'église Notre-Dame désaxée par rapport à cet espace, sur la rue Nationale, n'a pas de parvis, aucun recul ne peut lui être offert sur cette rue, dont le trottoir même est très étroit.

Malgré tout, c'est un espace bien qualifié par ses façades, depuis la démolition de l'angle, une troisième façade de qualité a pu se reconstituer. L'autre élément positif qui se greffe à celui-là, c'est la mise en valeur par le recul permis, de la façade de l'étude notariale à côté de l'église Notre Dame

"Quartier" de la Mairie

Cet exemple est cité (ill. 12) pour illustrer la quantité nécessaire de terrains à affecter, dans ce cas bien précis, aux opérations de structuration du tissu:



Ill. 12 Implantation de la mairie au milieu d'un grand îlot redécoupé par la trame viaire

quantité qui puisse permettre aux îlots de se refermer, et qui puisse permettre la rencontre des rues et la formation d'angles construits. L'implantation de la mairie s'est faite un peu à l'écart de la place du centre ancien, il s'est tissé un réseau de rues dont le monument était le point de convergence.

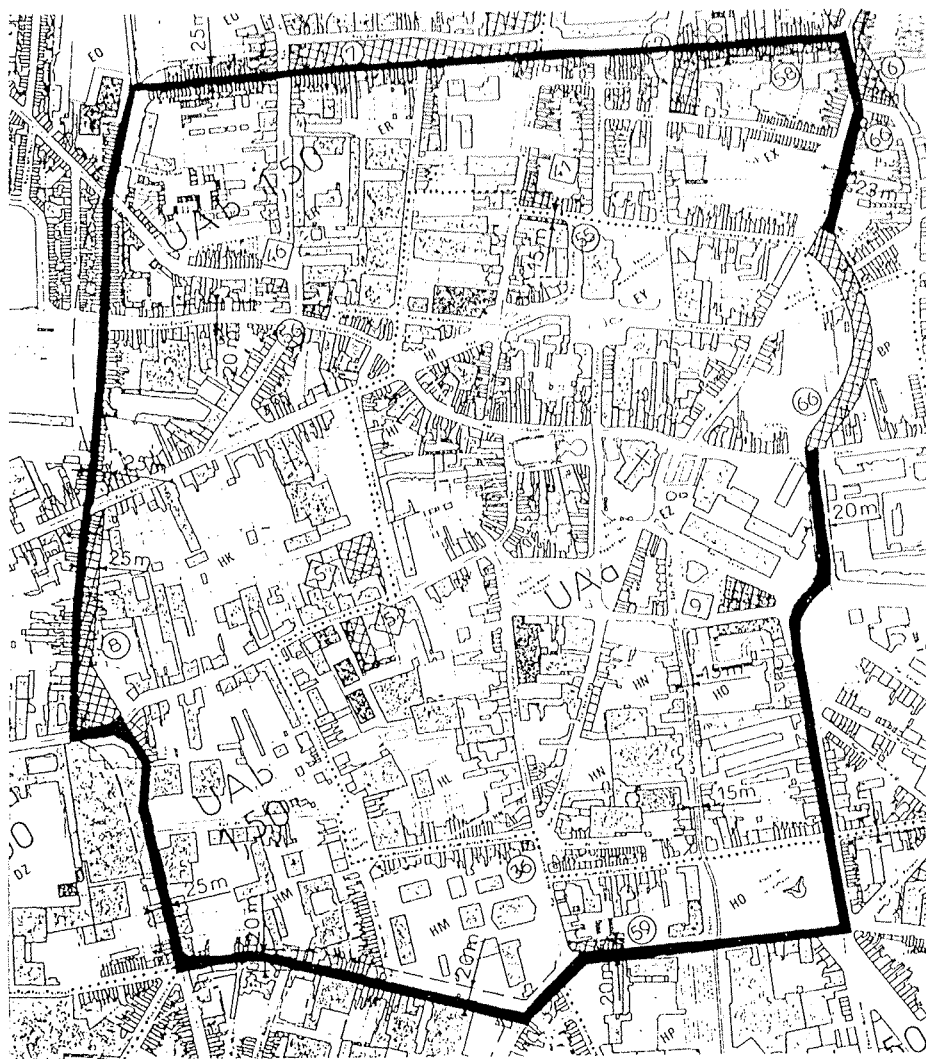
UNE PLACE NE SE FAIT PAS AVEC UN ESPACE LIBRE C'EST LE BATI QUI LIBERE LA PLACE

Les rues

Formes, dimensions et fonctionnement.

Comparaison entre les schémas de circulation dans les centres-villes de Tourcoing et de Lille

A Tourcoing s'il existe un disfonctionnement de la circulation automobile, c'est qu'il résulte de la création de larges espaces au centre, alors que le réseau de voies anciennes qui y converge, est étroit et sinueux. Lille, est touchée par la même situation, mais il semble que les solutions techniques de circulation adoptées, comme l'établissement de sens uniques ou de sens interdits, soit plus souvent utilisées. Pourtant la solution ambiguë adoptée pour la circulation automobile sur la Grand-Place de Lille illustre bien la difficulté de résoudre les problèmes de circulation en centre ville, la voie automobile suit un tracé à double courbure à travers le large espace attribué aux piétons. La place n'a pu totalement être livrée aux piétons, car la politique qui consistait à contourner le centre par la mise en place d'une voie, entraînait trop de destruction dans les quartiers les plus anciens de Lille (percée de la Treille imaginée à une certaine époque).



III. 13 Voie de contournement du centre



Ill. 14 Plan d'extension de l'architecte Greber
 Proposition pour un prolongement de la
 rue Leverrier
 Percée de la rue Nationale plus ambitieuse

A Tourcoing, un projet de contournement du centre existe, le schéma initial de la Communauté Urbaine (quelques fois remis en cause: pour tendre à le rapprocher des places centrales, "préparation" de la rue de Wailly), prévoit d'emprunter les rues Verte, Hentgès, Dewyn, des Poutrains, du Dragon, d'Austerlitz, Sasselange, Salembier, du Château (ill. 13). La densité plus faible, le maillage des rues moins serré à Tourcoing, la qualité du bâti peuvent justifier le choix d'un tel projet. Mais ce dernier entraîne des destructions massive des îlots, et on ne sait si un plan d'urbanisme de restructuration a été mis en place avant de telles opérations.

Plans d'extension de Tourcoing. Premier plan d'extension, étudié par l'architecte Greber en 1921

Percée d'une rue face à la rue Leverrier

La création d'une place desservie en croix par quatre rues au coeur de l'îlot situé au sud de la rue de Lille, s'accompagnait du prolongement de la nouvelle rue Leverrier, à travers un autre îlot cadré par la rue de Wailly, puis vers la périphérie (ill. 14). La réalisation de ce projet était de nature à empêcher le surdéveloppement injustifié de la rue de Wailly (quatre voies pour une liaison entre la rue Nationale étroite, à deux voies, et la rue de Lille encore plus étroite), et permettre la restructuration de cet îlot ainsi divisé. De même ce nouvel axe croisant la percée de la rue Nationale aurait permis par son intermédiaire, le rattachement de la place du théâtre au centre ville.

Sur ce même document on peut constater, par intérêt historique, que le parti de prolonger la percée de la rue Nationale jusqu'à la rue de Lille avait été suggéré en 1921.

Nous allons maintenant tâcher d'approfondir l'étude, et à partir des quelques préceptes posés, davantage cerner le sujet. Le devenir de l'îlot Saint-Jacques? nous rangeant aux conclusions d'une expertise, celle-ci réalisée à l'initiative de la Communauté Urbaine et qui préconise la démolition du bâti, nous allons procéder à une analyse plus fine du site, en vue de sa recomposition.

La question de l'aménagement de la rue de Wailly, large avenue sans correspondance avec sa fonction, et la question de l'utilisation des parcelles la bordant est posée.

En dernier lieu, le projet de restructuration de "l'îlot Le Corbusier", face à la rue de Wailly et la question de la circulation en centre ville, de la rue de Lille vers la place Roussel, donnent matière à réflexion. Faut-il imaginer d'autres cheminements routiers, ou peut-on trouver des solutions pour aménager les déséquilibres?

L'ouverture sur l'espace public de la ville des deux grands îlots centraux en question est elle possible?

Etant donné la proximité du centre, toute restructuration d'îlots peut-elle se faire à l'aide de bâtiments d'intérêt public ou d'espaces publics appropriables par l'ensemble de la population? Peut-on *"améliorer le pôle de communication des quartiers centraux par diverses interventions d'urbanisme interstitiel en réorganisant et en enrichissant le tissu urbain, en définissant de nouvelles articulations de l'espace bâti?"*

Avant de répondre à ces questions nous commençons l'étude par l'îlot Saint-Jacques, dont l'échelle et la situation permettent de limiter les données à appréhender, et les solutions envisageables.



Ilot quai du Wault

1 2
3 4

Ilot rue Solférino

1
2 3



I ■ ILOT St-Jacques

Avant d'entamer la description de l'îlot, rappelons les quelques données mises en relief par l'étude urbaine. L'occupation faite par l'îlot, et sa matérialité dans l'espace urbain doivent être préservées, même si les maisons qui le forment sont détruites.

CONSERVER LA FORME URBAINE DE L'ILOT

Comparons cet îlot avec des îlots de taille semblable

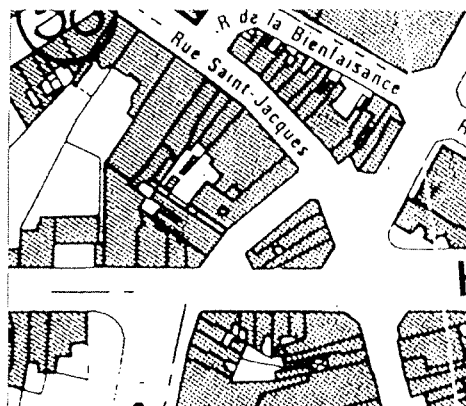
Peu d'exemples existent car ces îlots sont toujours le résultat d'opérations urbaines de grande envergure: ouverture de rues etc. Ce ne sont jamais des îlots originels

Quai du Wault à Lille

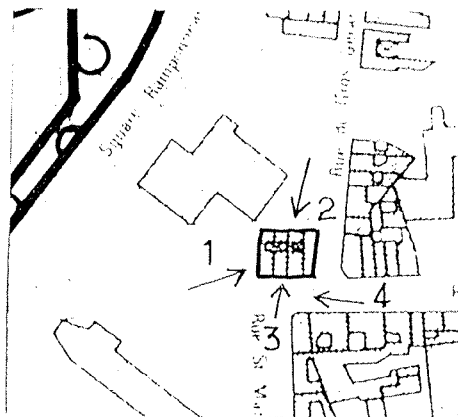
Malgré son état tronqué, cassé pour la construction d'un immeuble d'habitation, son maintien est indispensable: il dessine jusqu'au bout la rue de la Barre, une des plus anciennes rues de Lille, c'est de surcroît un fragment de l'angle de l'îlot, qui définit donc la rencontre de rues, il permet au tissu ancien de rester cohérent dans cette zone de fracture entre la ville ancienne et ses éléments de croissance, (similitude de situation avec l'îlot St-Jacques).

Rue Solférino à Lille

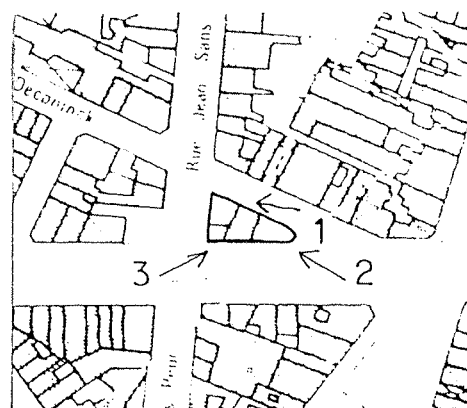
La forme et la taille de l'îlot sont la conséquence de la percée de la rue Solférino, c'est le résidu d'un îlot de plus grande taille. Sa forme triangulaire lui donne deux façades "avant" sur deux rues, mais la troisième est une façade arrière. L'îlot ne peut se retourner



III. 15 Comparaison de l'îlot
St.Jacques avec des îlots
de mêmes dimensions



Quai du Wault
Rue Solférino



complètement, à cause du rapport entre sa taille et la hauteur des bâtiments qui le constituent. De forme triangulaire, l'îlot Saint-Jacques offre lui ses trois façades, à l'avant, deux sont anciennes, sur la rue Saint-Jacques et sur la rue de Wailly, la troisième sur la rue Nationale s'est réorganisée après sa création.

Sa logique parcellaire

Le tracé des rues guide l'orientation des parcelles. Le parcellaire rue Nationale, s'est réorganisé perpendiculairement à elle après sa création (ill. 16). Le parcellaire plus ancien de l'îlot Saint-Jacques, s'oriente principalement vers cette rue Saint-Jacques, avec des adaptations du parcellaire aux angles disposés sur la rue Nationale. Faut-il garder les traces du découpage parcellaire originel? Le parcellaire ancien orienté vers la rue Saint-Jacques, n'a pu être remanié que très ponctuellement lors de la création de la rue Nationale (ill. 17). La reconstruction de l'îlot ne pourrait que remettre en cause le parcellaire initial pour l'adapter, plus d'un siècle et demi après, à sa situation urbaine. Si le bâti se partageait l'existence de plusieurs "lots", le tracé de leurs limites, pourrait répondre à l'importance relative des rues qui entourent l'îlot, et s'adapter mieux à la forme triangulaire de l'îlot.

NE PAS RESPECTER LA FORME PARCELLAIRE DE L'ÎLOT

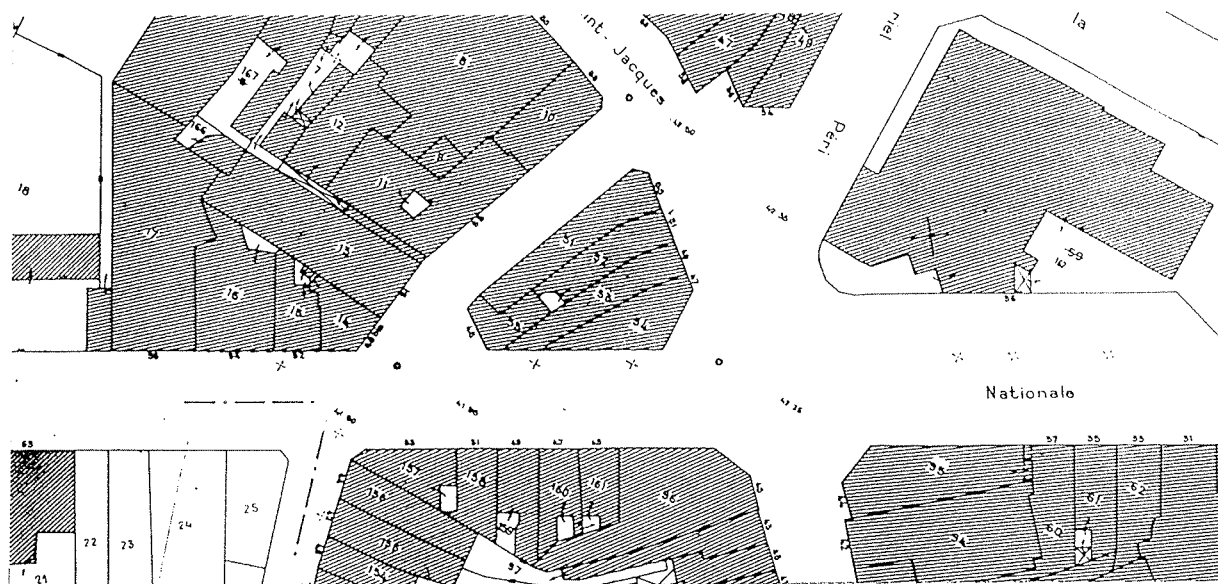
Contours extérieurs.

Ses angles

L'angle de rues principal, donné par la configuration de l'îlot, dans la hiérarchie de la structure urbaine, c'est celui de la rue Saint-Jacques et de la rue



Ill. 16 Découpage de l'îlot Saint-Jacques lors de la percée de la rue Nationale
Ill. 17 Le parcellaire actuel



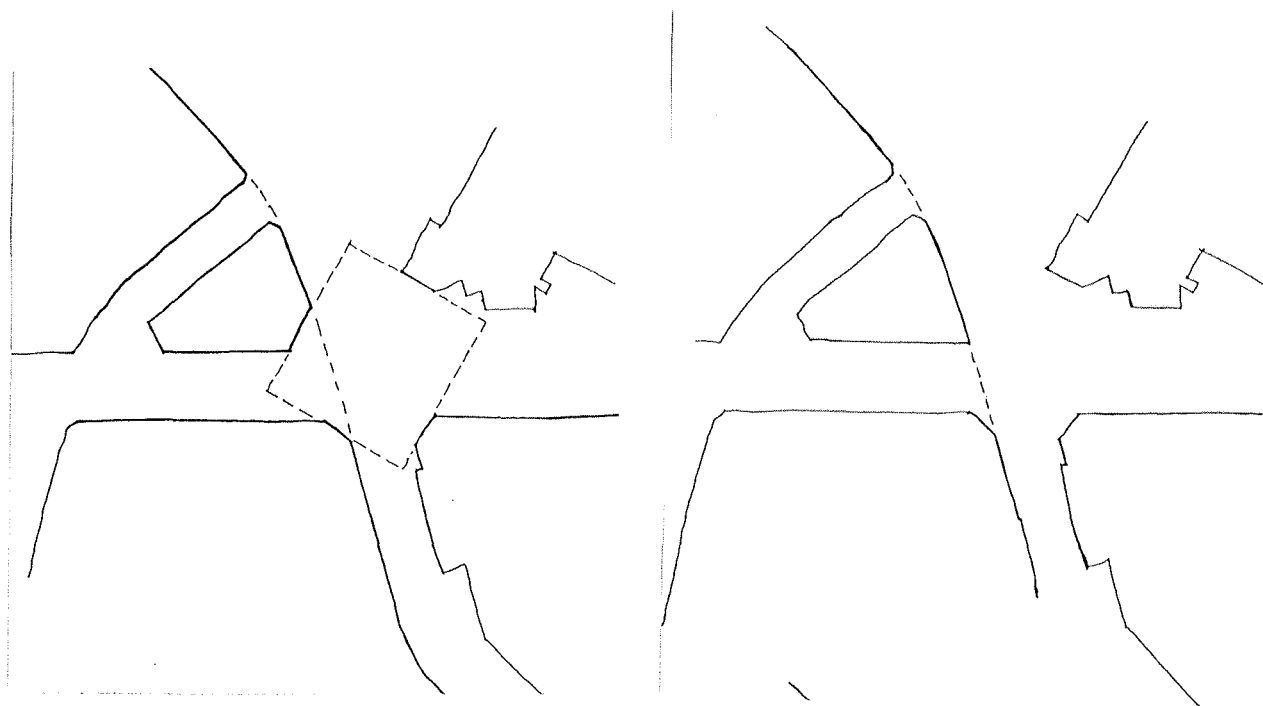
Nationale (ill. 18). Face au vide qui entoure le bâtiment de la Caisse d'Epargne, il marque d'un côté le vrai départ de la rue Nationale depuis le centre, il peut donner lieu à un marquage particulier. Le pan coupé existant est visible de très loin dans la rue Nationale. De surcroît il est le vis-à-vis d'angles de l'autre côté de la rue Nationale systématiquement à pans coupés, et fortement marqués.

Le projet de reconstruction de l'îlot peut conserver la même configuration qui de part et d'autre de la rue Nationale organise un espace carré pour la traversée piétonne de la rue Nationale, ou au contraire conforter le tracé de la rue Saint-jacques et prolonger la façade de l'îlot sur cette rue jusqu'à la rue Nationale (ill. 18).

Le deuxième angle de l'îlot sur la rue Nationale n'est pas dans le même rapport à la ville, il s'intègre linéairement dans la façade de la rue, bien que son vis à vis, de l'autre côté de la rue de Wailly, l'angle ouvert qu'offre le retournement de la rue Nationale vers la courbe de la rue de Wailly, interrompt quelque peu le plan de façade de la rue Nationale.

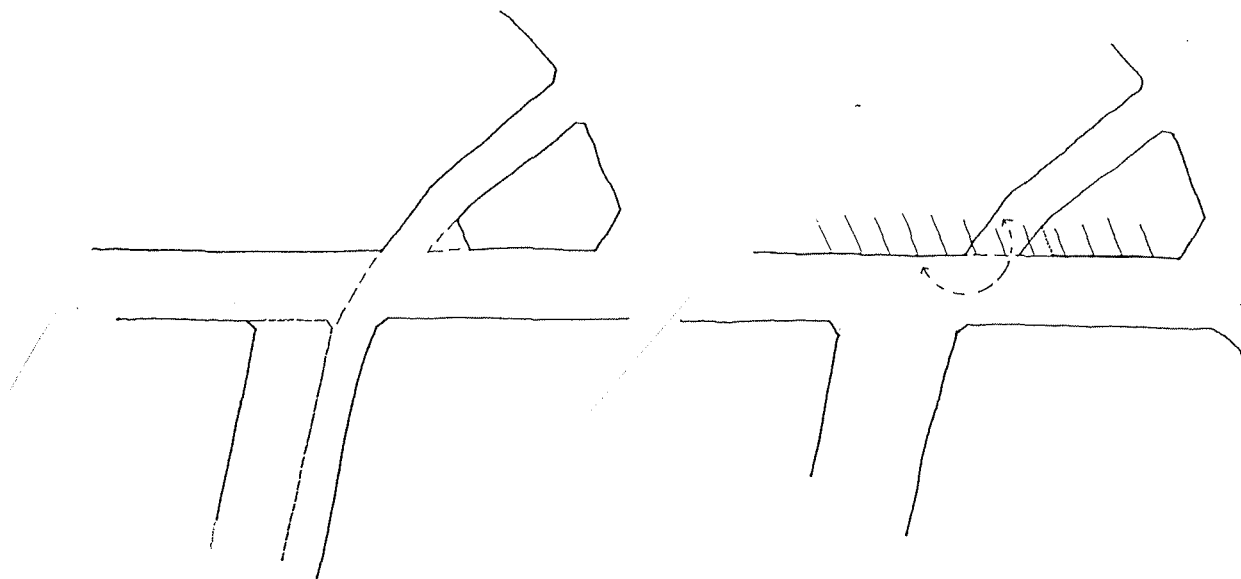
Le pan coupé actuel accentue évidemment cette ouverture. La forme du pan coupé ne doit pas être là obligatoirement respectée. Dans un secteur piétonnier, bâtir des immeubles à pans coupés aux angles des rues pour améliorer la fluidité de la circulation n'est pas de rigueur, sauf à conserver ce vocabulaire à des fins publicitaires pour la mise en valeur de façades commerciales par leur orientation face aux rues existantes.

**SE POSER LA QUESTION DE
LA CONFIGURATION DES
ANGLES DE L'ÎLOT**



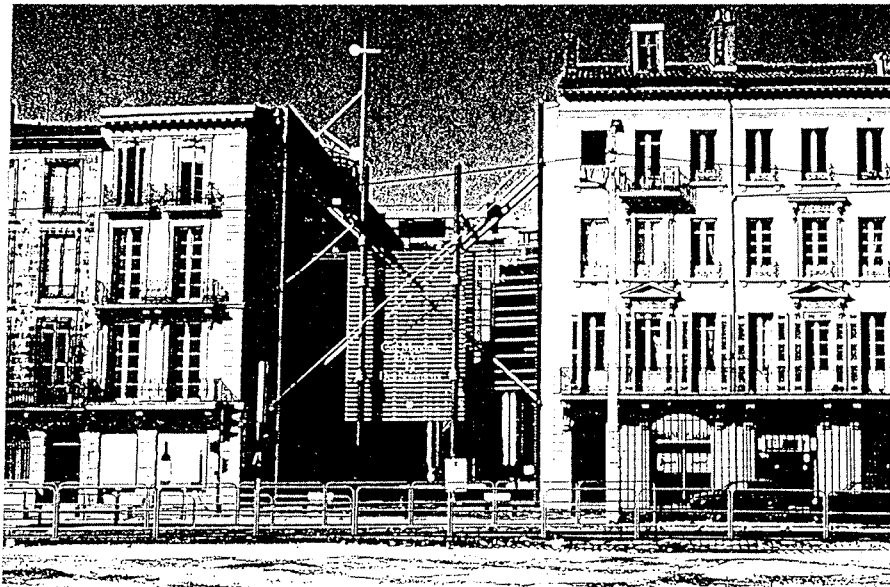
III. 18 Choix d'un traitement de l'angle principal de l'îlot

III. 19 L'angle avec la rue de Wailly



Echelle . qualification du lieu

III. 20 Formation d'un nouvel îlot dans une certaine logique urbaine
 III. 21 Exemple à bordeaux d'un élément de liaison entre façades

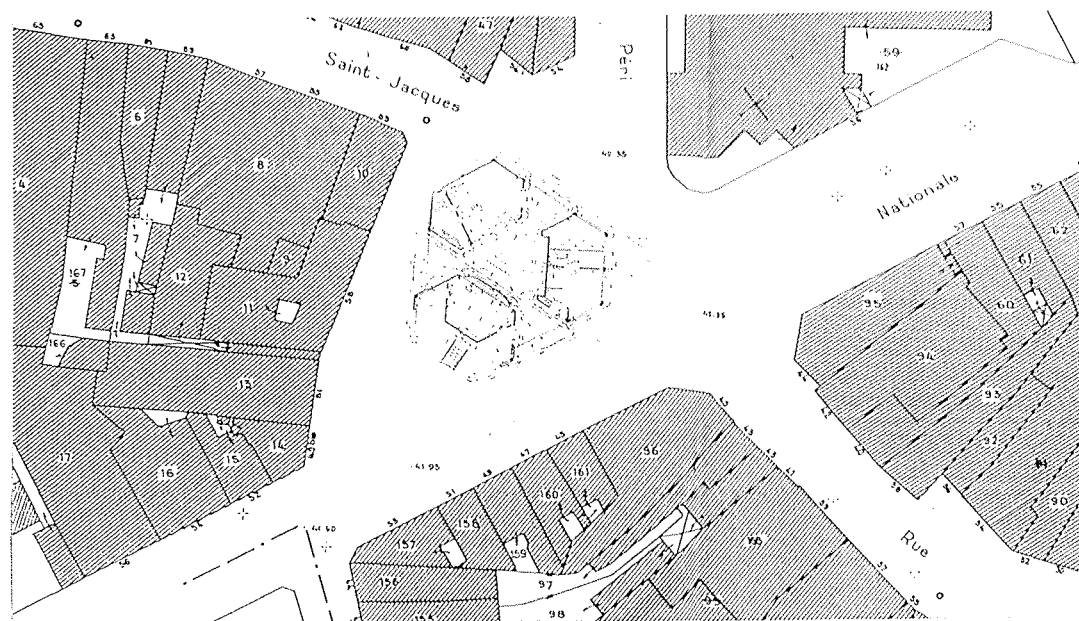


C'est parce que d'une part, le fragment de la rue de Wailly qui rencontre la rue Saint-Jacques, est un peu à l'écart de la trame viaire primaire, transformé d'ailleurs en voie piétonne, que d'autre part la percée de la rue Nationale a détaché l'îlot Saint-Jacques de son îlot d'origine, devenu ainsi d'une très petite taille, et parce que la donnée urbaine fondamentale à respecter, est le maintien du front qui constituent les îlots de la rue Saint-Jacques, que l'envie naît de rattacher d'une manière ou d'une autre ce morceau d'îlot à l'îlot contigu, de l'autre côté de la rue de Wailly. (ill. 20)

Un passage couvert, ou une galerie desservant les commerces et les entrées d'habitations pourrait être aménagé et rattacher les deux îlots. Cette idée semble d'autant plus défendable, que le rapport entre les deux tronçons de la rue de Wailly, devenu disproportionné, lors de l'élargissement de l'un des deux, crée un espace difficilement appréhensible. Si la réalisation de la galerie s'avérait trop coûteuse, ou que les riverains refusent un tel ouvrage, il pourrait être remplacé par un simple motif de liaison des façades entre les deux îlots, rue Saint-Jacques et rue Nationale (ill. 21).

Si une idée de ce genre était retenue, une grande transparence de la galerie ou du motif d'entrée du passage serait obligatoire, pour préserver la qualité urbaine signalée plus haut du retournement de la rue Nationale vers la rue de Wailly.

DEUXIEME LIBERTE DANS
 LA RECOMPOSITION
 URBAINE
 LE RATTACHEMENT DE
 L'ILOT

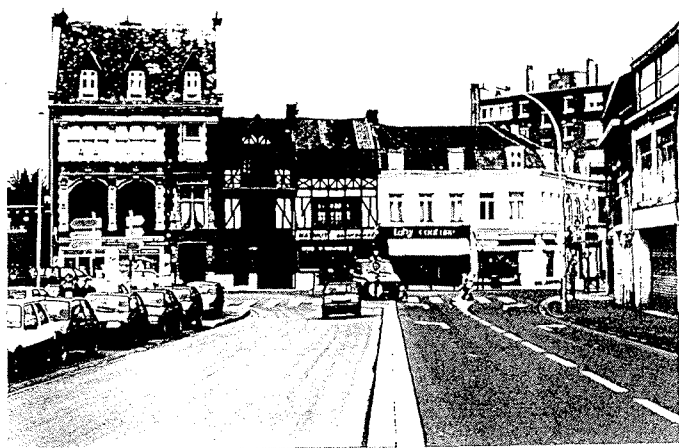


III. 22 Mise en place d'un objet indépendant de la forme urbaine

Nous pouvons nous obliger à envisager une solution radicalement différente pour l'aménagement de ce lieu libéré de son bâti, celle d'occuper le centre de l'espace par un objet homogène identique sur ses trois faces: par exemple (ill. 22), hypothèse d'école, implanter le bâtiment triangulaire abritant la station d'autobus, construit rue de Chanzy, dont les dimensions d'ailleurs conviendraient à celles du vide laissé par la démolition du petit îlot. Nous pouvons nous rendre compte des défauts d'une telle variante qui rend prédominant l'objet, sur l'environnement, les façades et les espaces des rues qui l'entourent.

Par l'importance de la situation de l'îlot dans la ville, une solution qui réussira à multiplier les références: l'échelle de la rue Saint-Jacques (peau de chagrin se rétrécissant à partir de la rue du Calvaire), la variété des rues pour qui l'îlot est au croisement, sera préférable à la création d'un objet donnant forme à un rond-point homogène.

L'îlot Saint-Jacques dans la rue Nationale



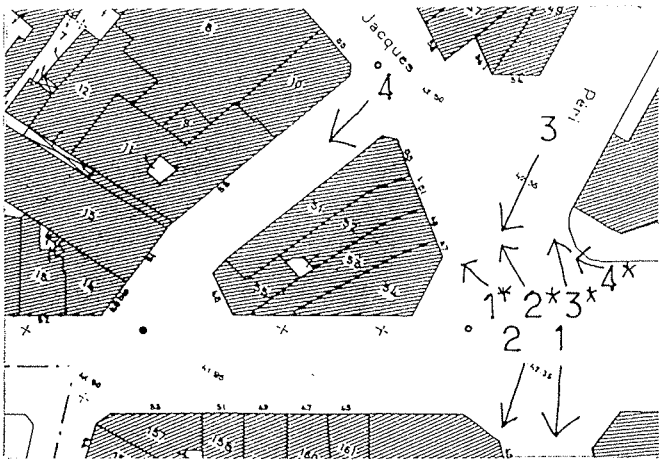


Gabarit général à R1+combles, avec quelques bâtiments saillants: la maison de l'architecte Maillard photos 1 et 1*, la caisse d'épargne photo 3, le silot photo 6. Notons face à l'îlot Saint Jacques l'existence d'un rang de maisons photos 3* et 4*

1*
2* 3* 4*

L'espace piétonnier autour de l'îlot Saint-Jacques





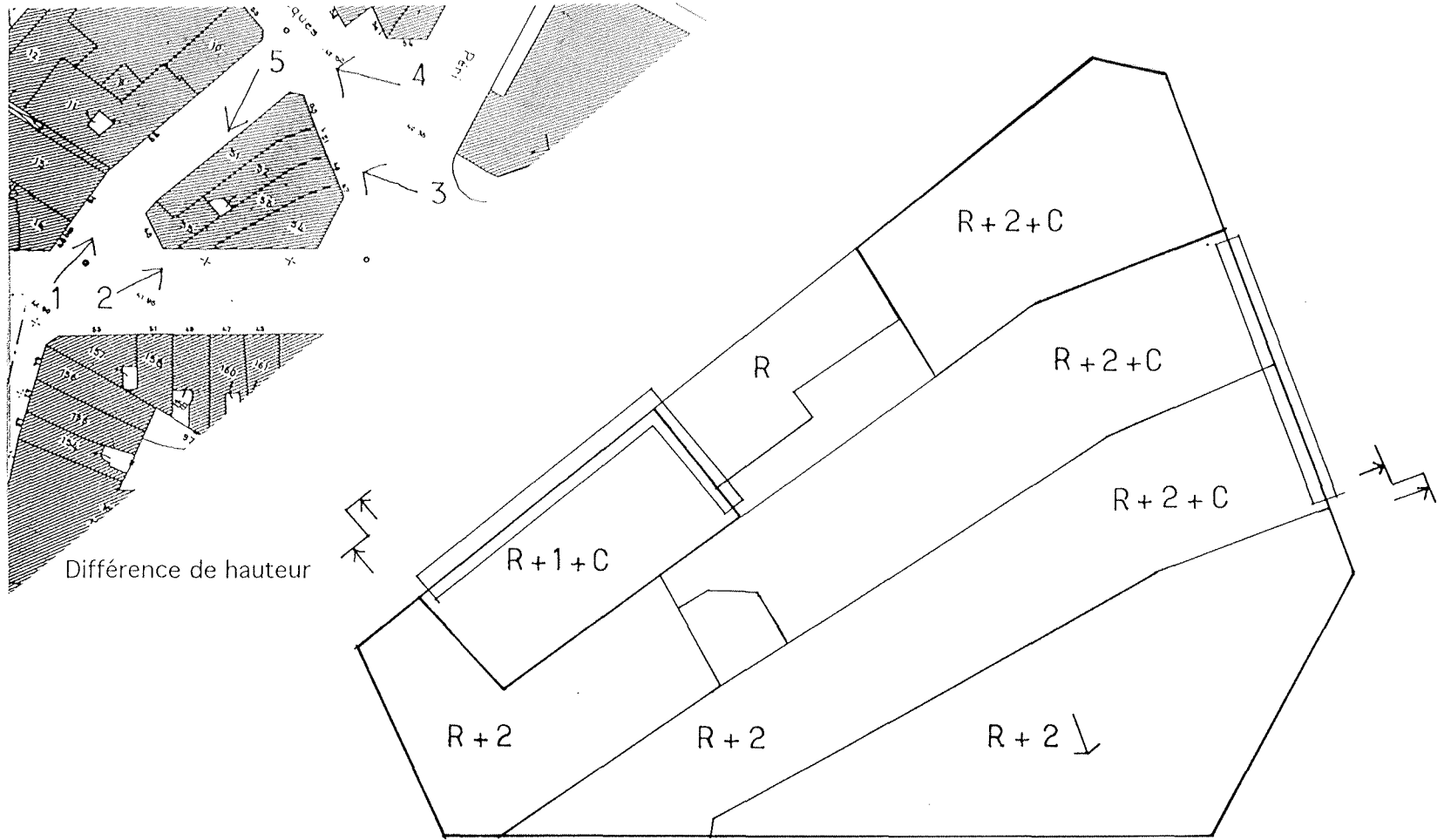
L'espace piétonnier est largement ouvert de part et d'autre de la rue Nationale entre la rue Saint-Jacques et la rue du Haze photos 1 3 4*. Ses formes sont déchiquetées autour du débouché de la rue Gabriel Péri dans la rue Saint-Jacques photo 3. La rue de Wailly, espace resserré et peu fréquenté photo 4.

1*. 2*. 3*
4

Gabarit de l'îlot Saint-Jacques



1. 2
3. 4. 5



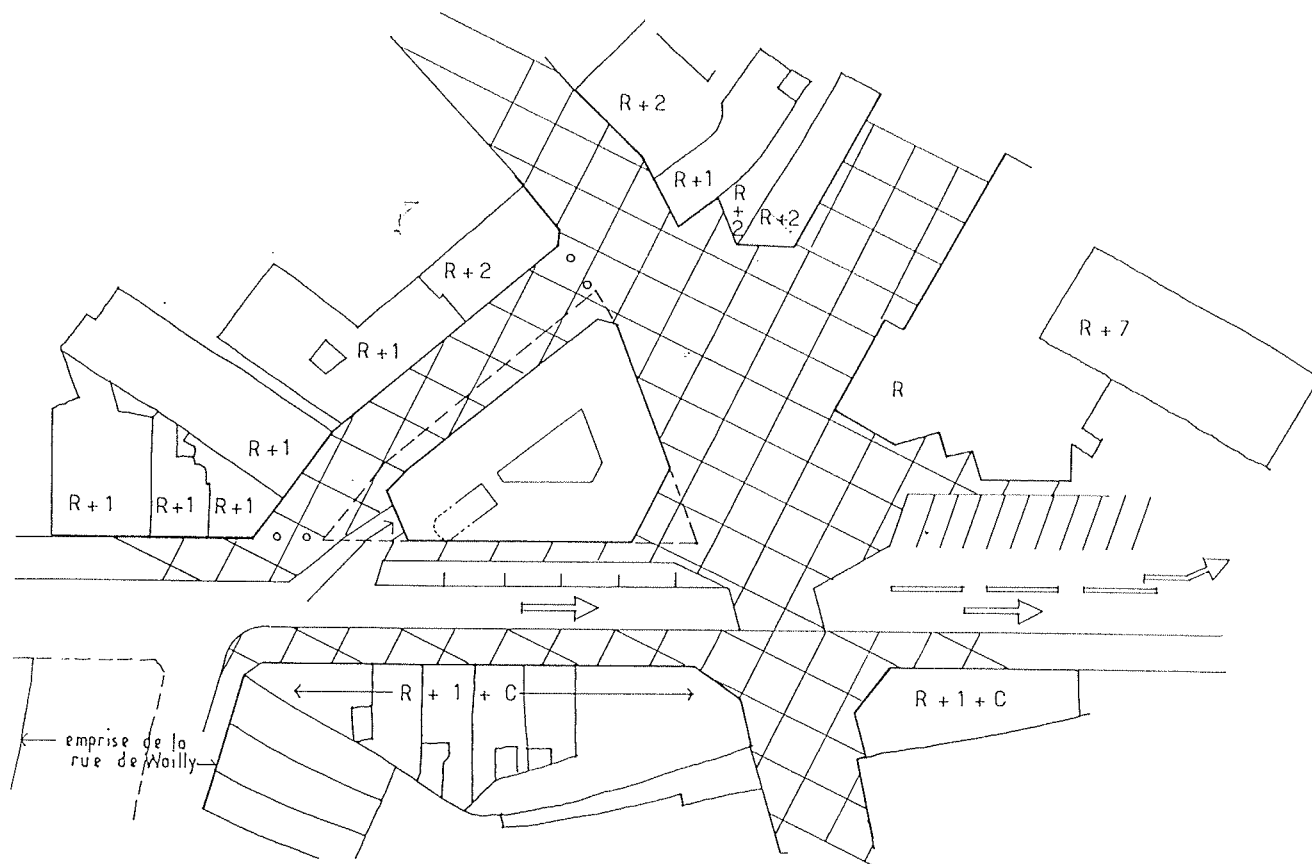
Les façades qui sont antérieures à la percée de la rue Nationale sont encadrées par un rectangle

↓
 ↓
 Différence de hauteur du bâti

Remise ou non en cause des limites extérieures de l'îlot

L'îlot est sur deux de ses faces, limité par le secteur piétonnier, celui-ci très large sur la rue Saint-Jacques, ne peut être remis à l'échelle par le débordement de l'îlot sur le domaine public, car la façade de l'îlot de ce côté-ci doit rester dans l'alignement de la rue.

Par contre sur la rue de Wailly, on pourrait imaginer un déplacement de la façade pour diminuer la largeur du passage, en rapport avec le projet de galerie ou de raccordement des façades (en pointillé sur le schéma), et puisque le flux de piétons est beaucoup moins dense de ce côté-ci de l'îlot. Les propositions suivantes, qui illustrent les capacités du site, respecteront l'emprise publique actuelle et ne prendront pas en compte l'augmentation de surface que procureraient le déplacement de l'alignement sur la rue de Wailly et la suppression des angles aux pans coupés sur la rue Nationale.



III. 23 Plan masse avec emprise actuelle de l'îlot Saint-Jacques et évolution possible de ses limites extérieures dans le projet. Figuration du secteur piétonnier et de la circulation automobile.

Partage fonctionnel de l'îlot

Stationnements

L'un des problèmes à résoudre est de trouver le nombre de stationnements nécessaire et obligatoire selon les dispositions du P.O.S

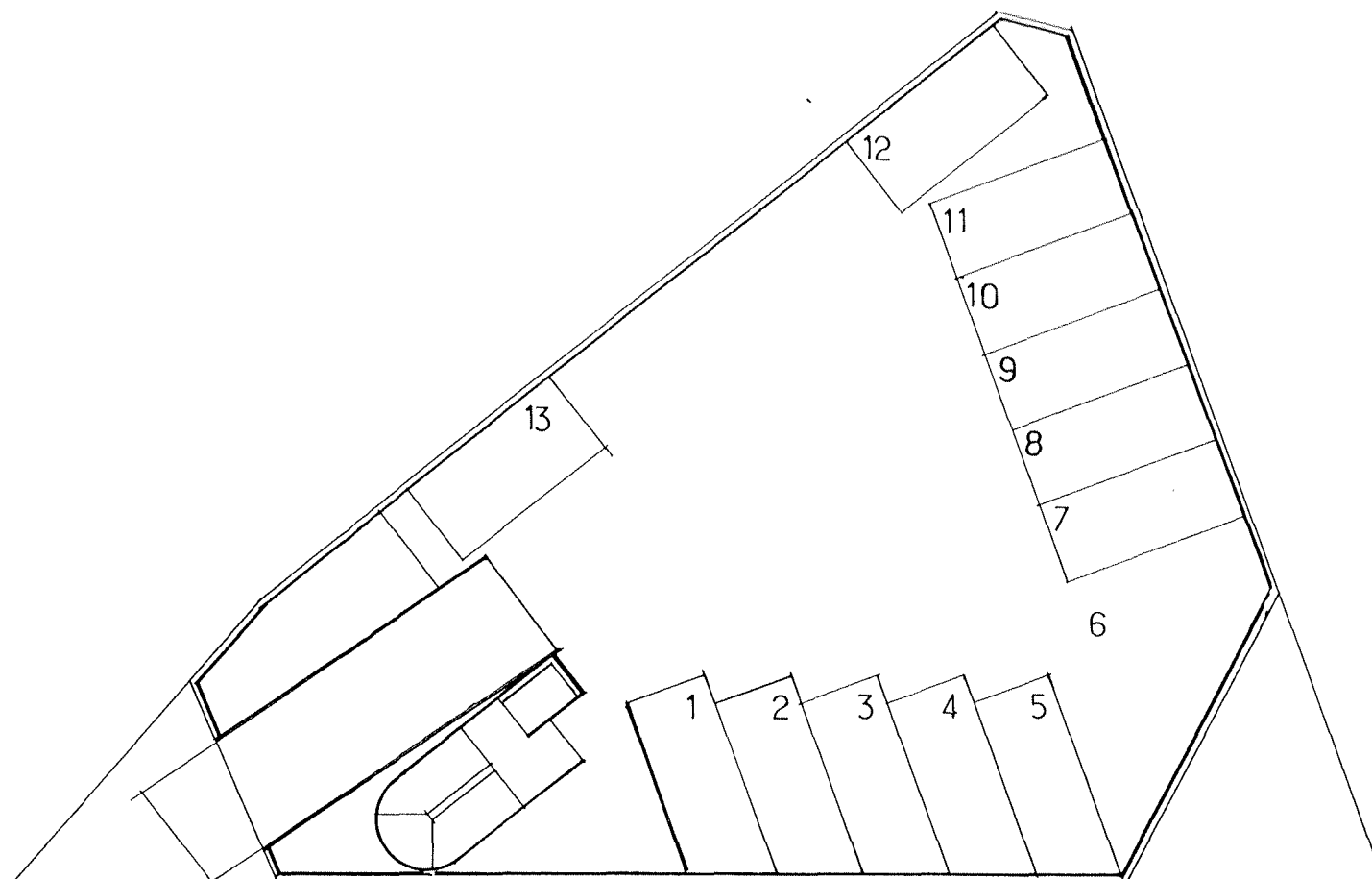
- 1 place pour 60 m² de S.H.O.N de locaux abritant des services
- 1 place par logements

La création d'un sous-sol pour le stationnement est obligatoire, il n'est pas pensable de réserver la surface de rez de chaussée à autre chose qu'à des commerces ou éventuellement certains services.

L'entrée de ce parking pourrait se faire à partir de la rue Nationale; fonctionnellement, c'est la solution

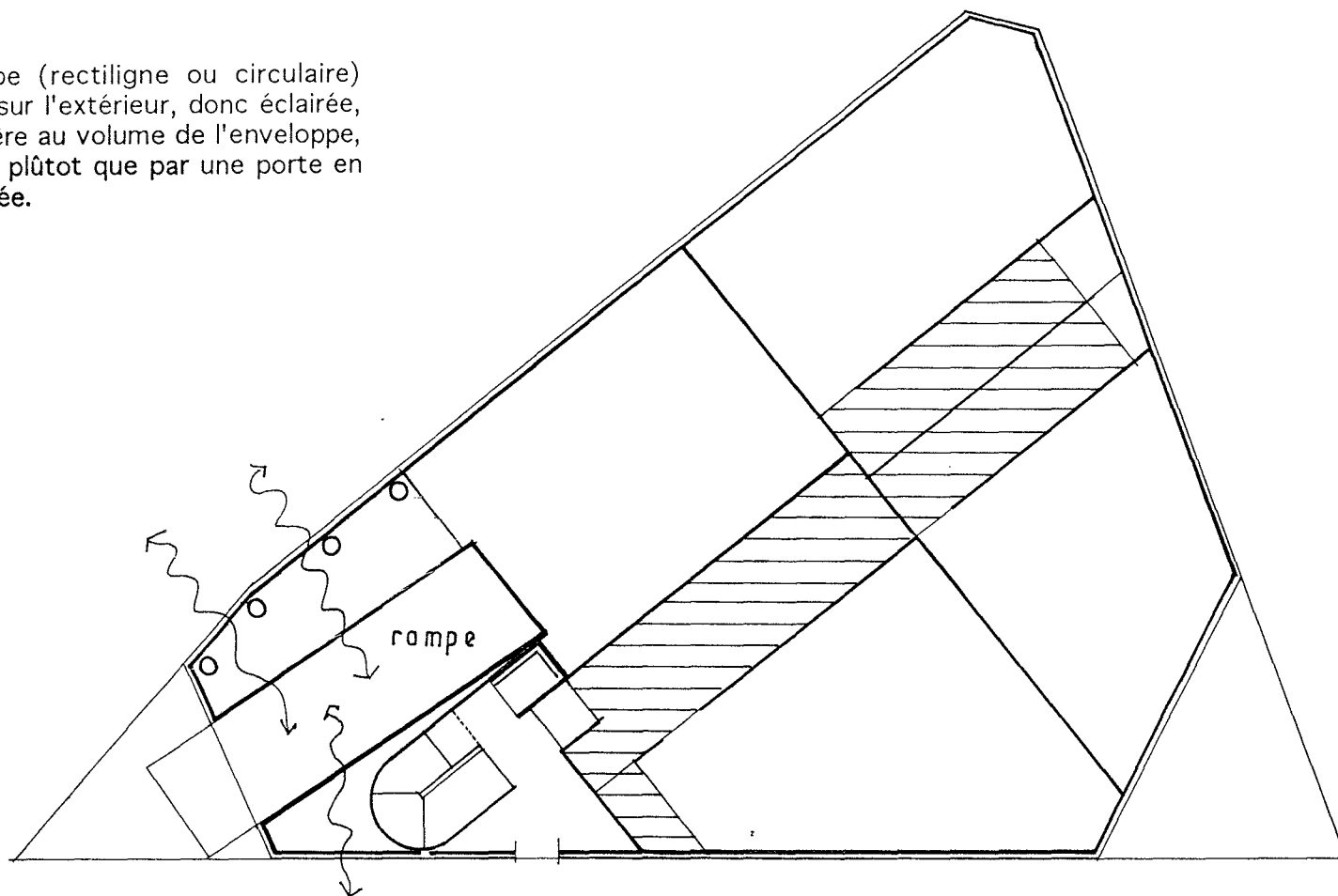
qui apparemment permet d'organiser le plus de places de stationnements, qui permet de ne pas empiéter sur le domaine piétonnier, et qui assure également un accès facile à partir du sens unique à cette hauteur de la rue Nationale.

Cette même idée semble porteuse de réponses architecturales intéressantes, qui pourraient traiter conjointement le "porche" de la rue de Wailly et celui de l'accès à l'intérieur de l'îlot, et permettre aussi un jeu de décalage dans la hauteur entre une forme qui respecterait l'alignement actuel et une qui le transgresserait.

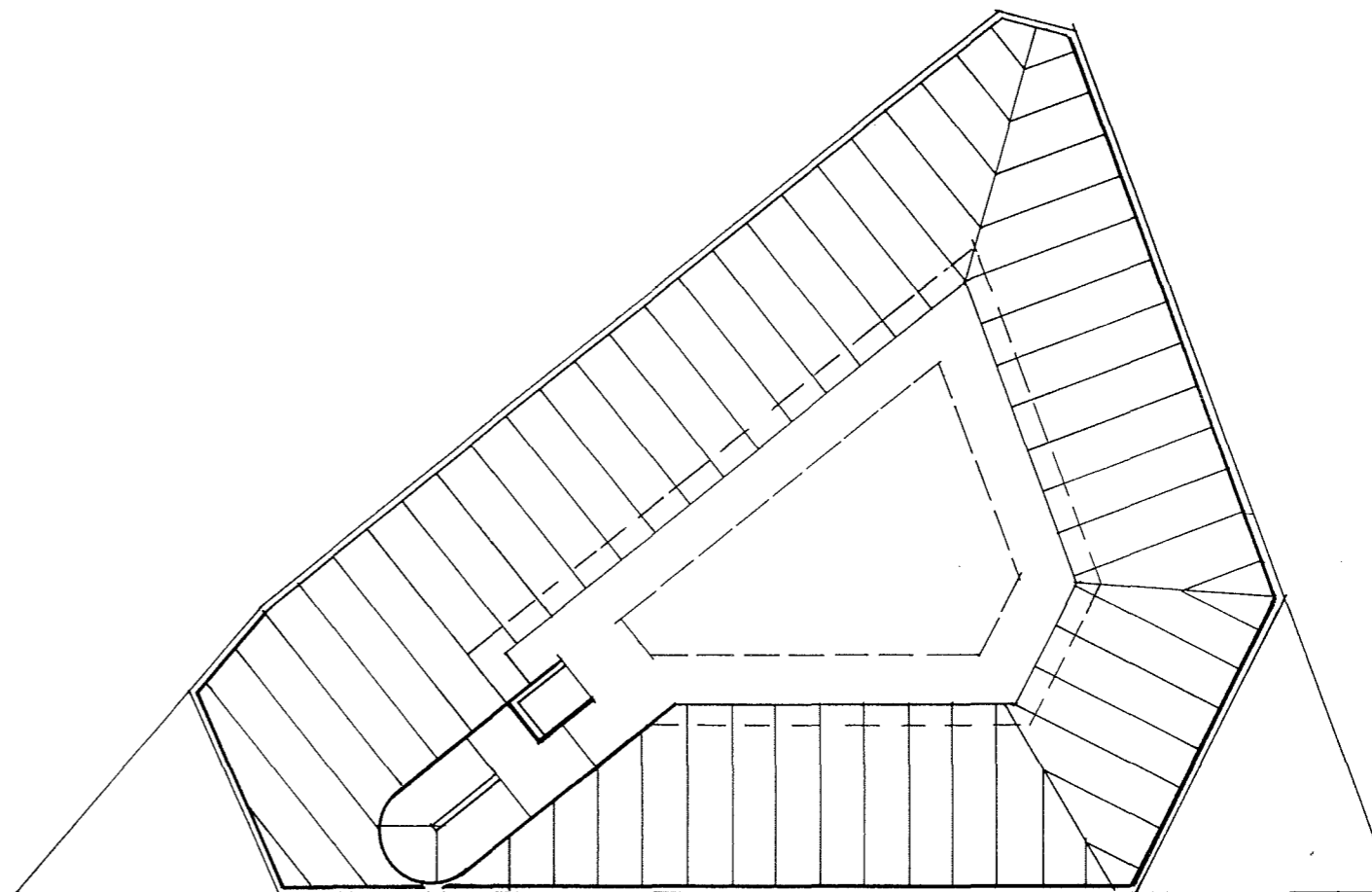


Plan du sous-sol	
Surface hors-oeuvre brute	440,00
Murs de façade	28,00
Circulations verticales	22,00
Rampe	32,00
Locaux divers	32,05
Surface utile	325,95
Surface hors-oeuvre nette	408,00
Rapport SHOB/S utile	1,35
Nombre de places	13

Traitement de la rampe (rectiligne ou circulaire) dans un espace ouvert sur l'extérieur, donc éclairée, appartenant à part entière au volume de l'enveloppe, et fermée par une grille plutôt que par une porte en façade du rez-de-chaussée.



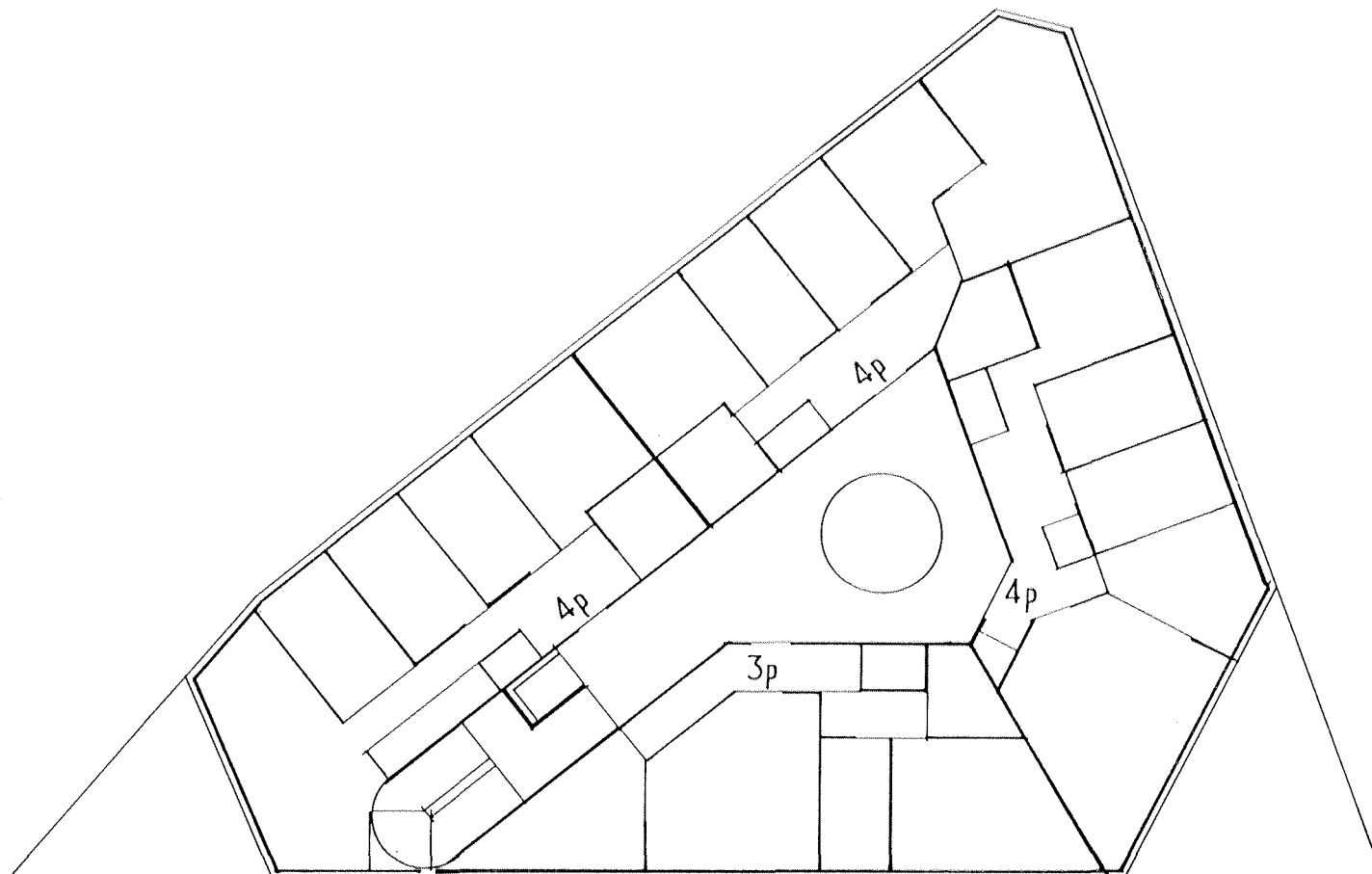
Plan du rez-de-chaussée	
Hypothèse: programme de commerces	
Surface hors-oeuvre brute	440,00
Murs de façade	28,00
Hall et circulations verticales	30,00
Surface de la rampe	32,00
Surfaces commerciales y compris réserves	378,00
Surface utile	378,00
Surface hors-oeuvre nette	400,00
Rapport SHOB/S utile	1,16
Nombre de stationnements à prévoir	6,67



Plan de l'étage

Hypothèse: programme de bureaux

Surface hors-oeuvre brute	440,00
Murs de façade	28,00
Circulations verticales	22,00
Surfaces bureaux	291,00
Epaisseur des bureaux	4,60
Cloisonnement	15,00
Couloir de circulation	55,00
Zone centrale	45,00
Surface utile	321,00
Surface hors-oeuvre nette	440,00
Rapport SHOB/S utile	1,37
Nombre de stationnements	7,33



Plan de l'étage

Hypothèse: programme de logements

Surface hors-oeuvre brute 440,00

Murs de façade 28,00

Circulations verticales 22,00

Surfaces logements 331,00

Cloisonnement 15,00

Vide central 60,00

Surface habitable 331,00

Surface hors-oeuvre nette 440,00

Rapport SHOB/S habitable 1,33

Nombre de stationnements 4

Récapitulation des surfaces

13 places de stationnements sont disponibles au sous-sol.

780 m² de S.H.O.N sont constructibles selon les règles du P.O.S en fonction des places de stationnements disponibles.

La capacité du terrain permet la construction de 440 m² de S.H.O.B au sol, le coefficient de 1,50, au mieux de 1,80, permet la construction de $440 \times 1,80 = 792$ m² de S.H.O.N

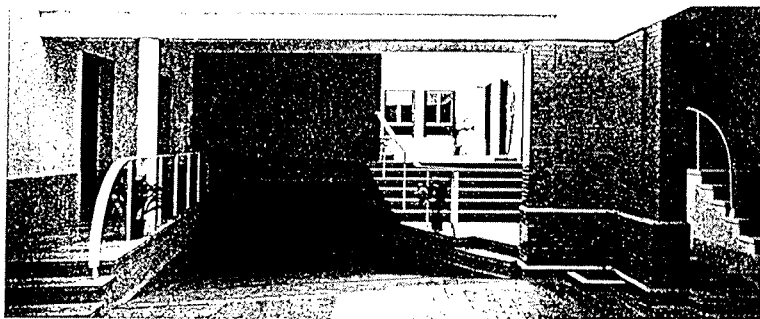
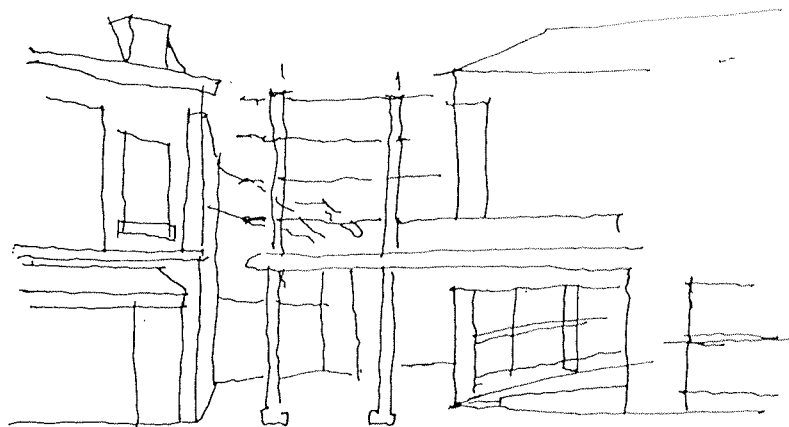
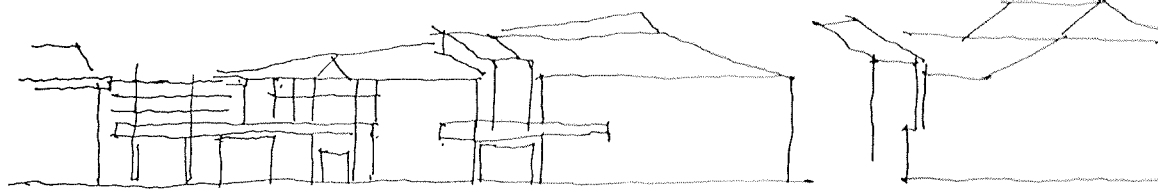
	S.H.O.N	S.U	S. hab	Stat.
SS	0	326		13
Rez	400	378		7
R1	440	321	331	4 ou 7
TOT	840	1025	1035	11 ou 14

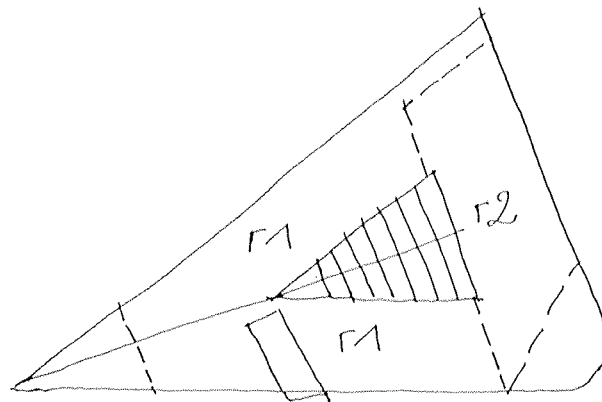
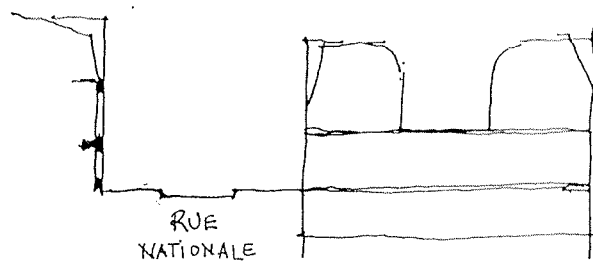
Si l'on applique directement la réglementation, il faut tirer la conclusion que l'îlot est reconstructible avec un étage seulement, et sans combles.

La surface hors-oeuvre nette autorisée (soit 782 m² en fonction du nombre de stationnements possible, ou 792 m² par rapport au coefficient d'occupation du sol), sinon serait dépassée.

Le projet à concevoir pourrait bénéficier d'un retrait de surfaces hors-oeuvre en envisageant la solution représentée par le plan d'étage, et comprenant un vide central à déduire.

Le site dans lequel s'inscrit le projet se compose majoritairement de bâti à R+1, bâtir à cette hauteur est donc envisageable sur la rue Nationale et surtout sur la rue de Wailly. La hauteur générale des étages anciens, agrandie par les toits à la Mansart verticaux, doit permettre même de construire les bâtiments nouveaux avec des hauteurs hors norme d'étages,



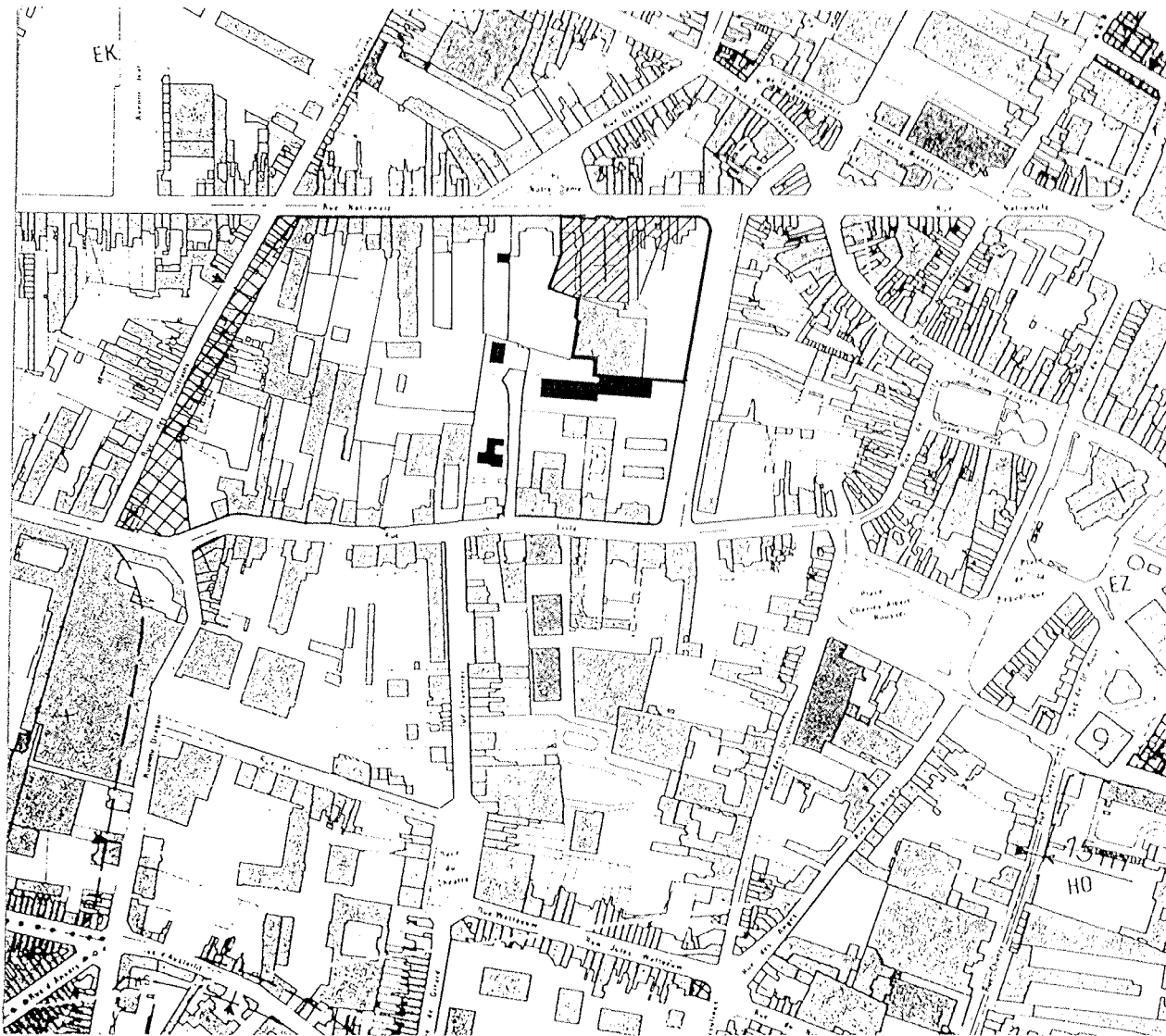


qualité appréciable pour la construction de commerces et de bureaux.

Rue Saint-Jacques, par contre il paraît plus difficile de maintenir une hauteur d'étage unique à seule fin de respecter les contraintes réglementaires, à cause d'une part, des dimensions vastes de l'espace piétonnier, et d'autre part du rapport d'échelle qu'aurait ce bâti vis-à-vis des constructions de la rue Nationale dans la partie qui mène à la mairie, et également vis à vis des quelques bâtiments de plus grande hauteur, à l'entrée de la rue Saint-Jacques, au niveau de l'îlot de la Bienfaisance.



I ■LOT De Wailly



III. 24 Situation de l'îlot de Wailly dans le contexte urbain

La situation actuelle de désorganisation de cet îlot, éventré sur la rue de Wailly, provient de l'utilisation faite des terrains laissés vacants, après la démolition d'un vaste bâtiment industriel, qui jouxtait l'église Notre-Dame. Sur ces terrains libérés, un promoteur a construit une résidence privée, agrandie à rez-de-chaussée d'une grande surface commerciale, accompagnée sur la rue d'un parc de stationnements. Aucune contrainte n'a été prise en compte pour organiser l'espace public, et l'espace de la rue. Par ailleurs le centre de cet îlot, est occupé par un lotissement "exotique" de quatre maisons résidentielles. (voir photos p36)

Sur la rue de Wailly, l'îlot ouvert, laisse voir son espace interne. Faut-il redonner à cet ensemble son caractère privatif comme tout îlot au dix-neuvième siècle, et le refermer en lui restituant sa façade à l'alignement de la rue?

Ou bien faut-il profiter de ces espaces vacants pour organiser un espace public ouvert sur la rue, et qui soit le parvis du futur équipement? Profiter du projet de transformation de l'église en auditorium pour commencer une rue d'accès au monument, et qui à longue échéance, traverserait l'îlot (III. 26 p37)?

L'étude urbaine nous a montré de façon sommaire comment se faisait l'évolution de la ville: par une densification de ses îlots, ou leur découpage dans une opération de maillage plus étroit (III. 4 p4). A long terme la restructuration de l'îlot de Wailly devra se faire. Dès les premières interventions sur le site, il faudrait envisager les phases de son évolution future. Si l'îlot était maintenant refermé, ne bloquerait-on pas, ou ne rendrait-on pas trop difficile des transformations ultérieures (rappelons nous du tracé

inachevé de la rue Nationale ill.6 p5, et de l'encombrement de l'îlot de Wailly par les maisons résidentielles)?

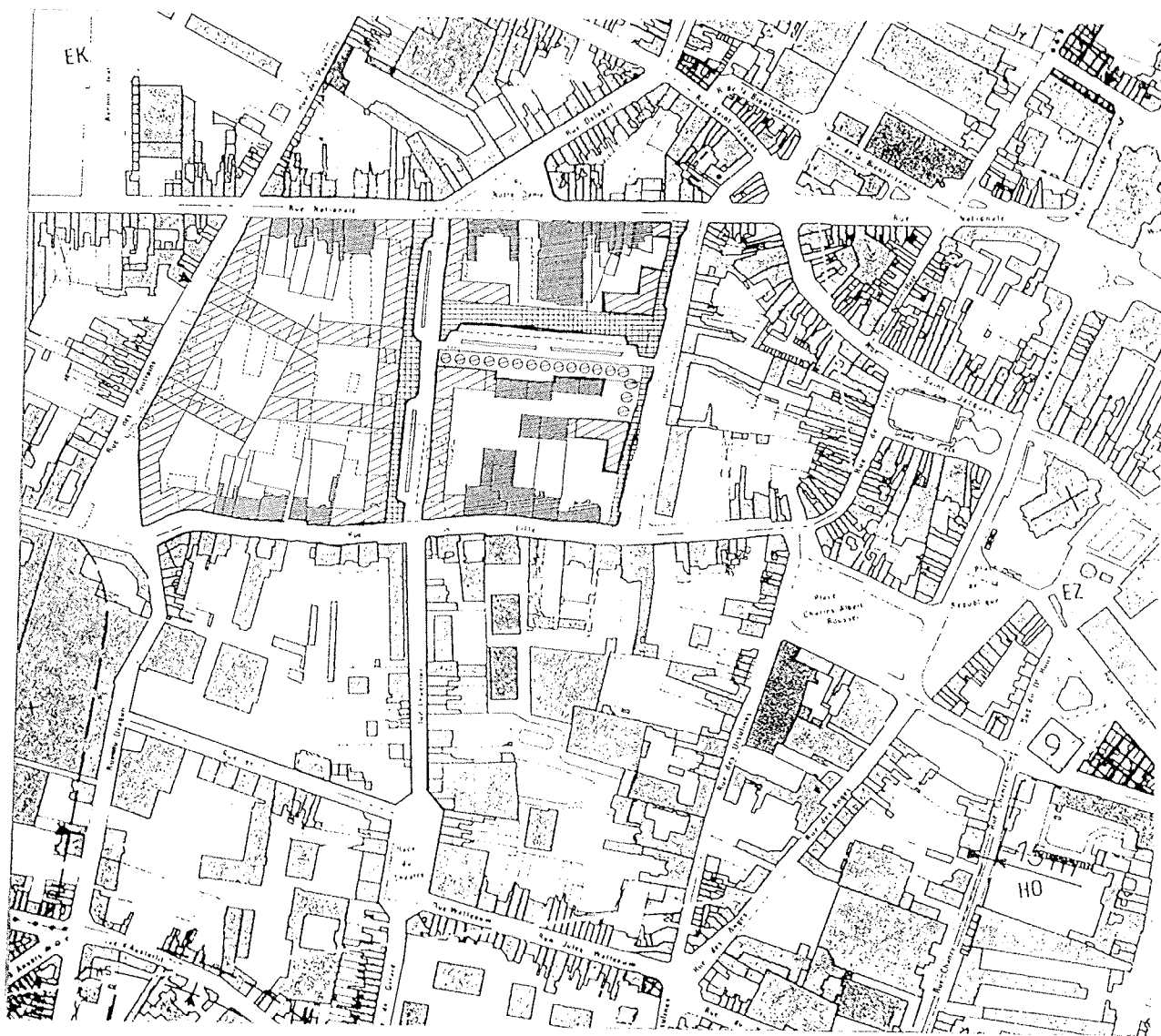
Peut-on planifier aujourd'hui la densification de l'îlot, qui s'effectuerait à partir de son découpage par la création de voies secondaires? L'avantage de cette démarche, c'est qu'en "forçant" le caractère public du lieu, par l'organisation d'un espace desservant entres autres le nouvel équipement public, on modifie le caractère actuellement privatif de l'îlot, lié à l'existence de l'immeuble de logements et des maisons résidentielles en son centre. Dès maintenant, on pourrait à partir de la parcelle à aménager sur la rue de Wailly intégrer la possibilité d'un accès futur vers l'espace interne de l'îlot.

MENER UNE REFLEXION SUR LA VILLE A PLUSIEURS ECHELLES

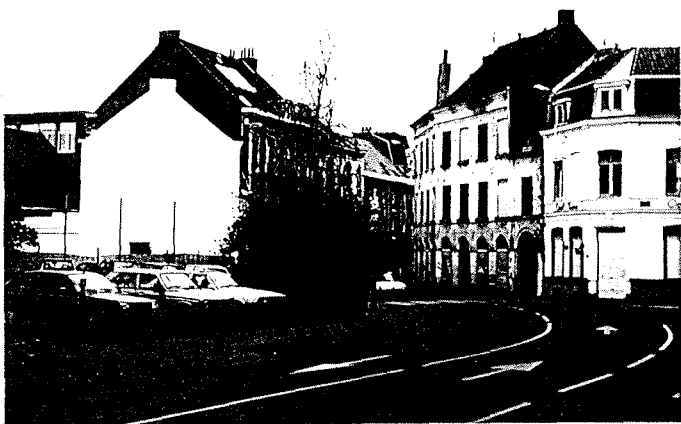
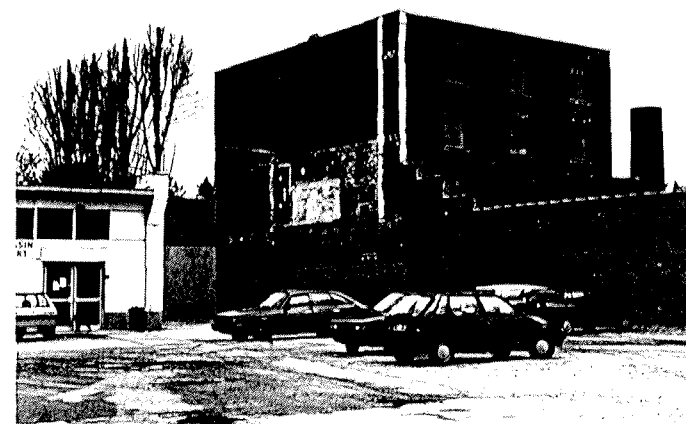
Situation urbaine de l'îlot de Wailly

Elargissement de la rue des Poutrains (voir photos p35)

Il est d'autant plus important de travailler à grande échelle sur la recomposition de l'îlot "Notre-Dame", que des démolitions importantes sont prévues par le plan d'occupation des sols, sur la façade ouest de l'îlot, pour l'élargissement de la rue des Poutrains. Cette rue fait partie de l'anneau de contournement du centre (voir ill. 13 p11). De même l'angle entre la rue des Poutrains et la rue de Lille, est à constituer, les terrains sont pour le moment une réserve sur même plan, pour l'aménagement du carrefour. Les démolitions sur la façade de la rue des Poutrains seront forcément suivies d'un remaniement des parcelles internes à l'îlot, très peu contruites dans cette partie là ou occupées par des restes de bâtiments industriels.vétustes.

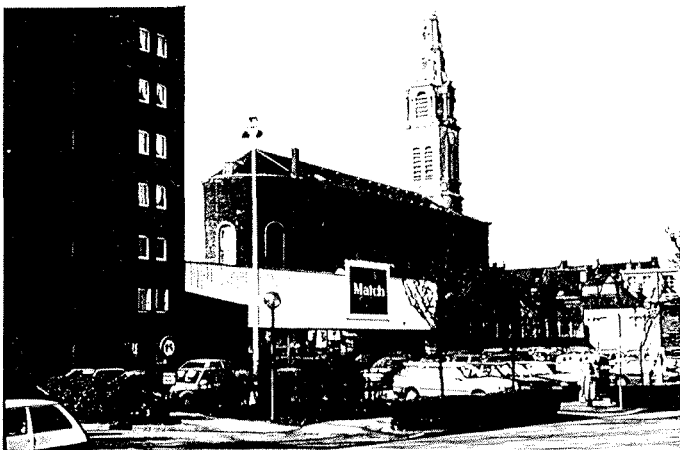


III 25: Restructuration de l'îlot à long terme.



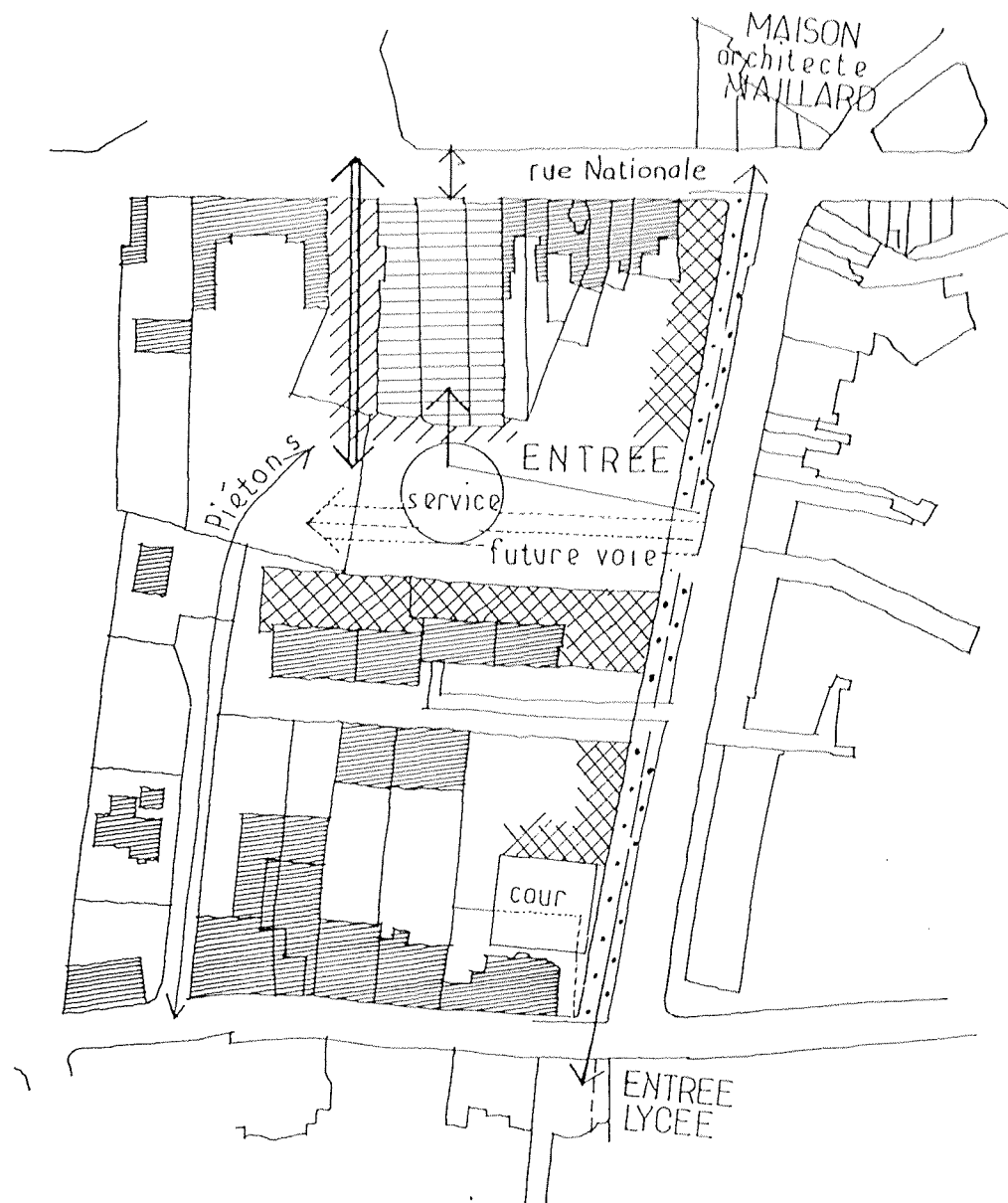
1. 2. 3
4. 5

La rue des Poutrains et son angle avec la rue de Lille



1. 2. 3
4. 5

Occupation du centre de l'îlot



III. 26: principe d'organisation des parcelles bordant la rue de Wailly.

Prolongement de la rue Leverrier

Sur le plan d'extension de l'architecte Greber de 1921 présenté dans l'étude urbaine (III. 14 p12), figure le percement d'une rue qui prolongeait la rue Leverrier au-delà de la rue Nationale. Cette rue permettait la traversée de la partie centrale de la ville, la restructuration du grand îlot de Wailly, et le rattachement de la place du théâtre aux voies principales d'accès au centre ville.

Cette hypothèse urbaine peut-elle de nouveau être à l'ordre du jour? A défaut de pouvoir être réalisée aujourd'hui à cause du verrou que sont les propriétés privées, peut-elle orienter l'aménagement des parcelles libres actuelles?

Aménagement des parcelles libérées de l'îlot de Wailly. Mise en scène d'un nouvel équipement.

Projet de réhabilitation de l'église Notre-Dame

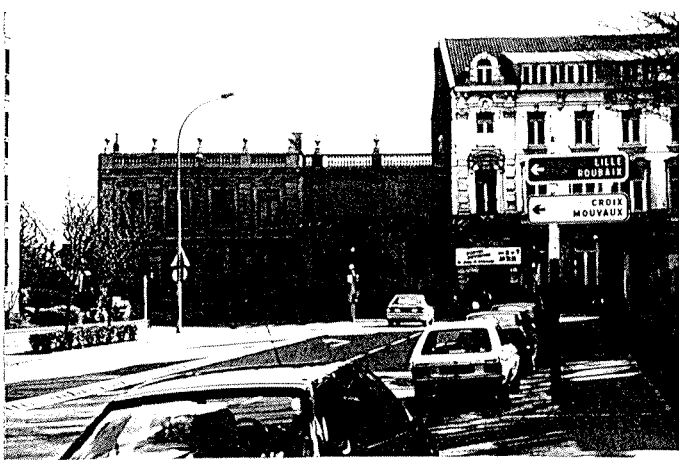
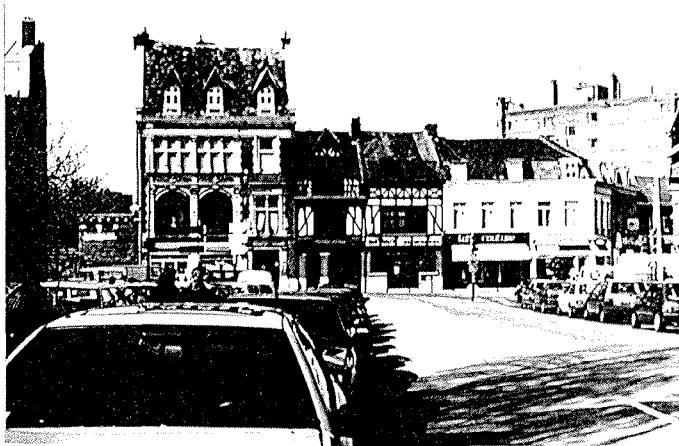
La commune de Tourcoing envisage de désaffecter cette église, afin d'en remplacer sa fonction présente par celle d'un auditorium. Le bâtiment aura-t-il une surface suffisante pour accueillir l'équipement futur, ou ce dernier devra-t-il se développer dans des locaux annexes à l'église?

Même si les surfaces du nouvel établissement devraient pouvoir s'inscrire à l'intérieur de l'église, il serait préférable de trouver un dispositif d'entrée et de cheminement vers l'équipement, sur la rue de Wailly, qui serait plus commode que celui existant actuellement pour l'église, sur la rue Nationale, rue et trottoirs très étroits. D'autre part il faudrait sans doute lui trouver un accès de service et disposer d'une aire de stationnement à l'intérieur de l'îlot.



1. 2
3. 4

Etat actuel de l'îlot éventré et la rue de Wailly



A
B

Les façades rue de Lille et rue Nationale, face à la rue de Wailly

L'église se compose de deux éléments: la façade avant, architecturée sur la rue Nationale en pierre ou brique enduite, surmontée de son clocher, élément très fort de la destination actuelle du bâtiment; et la construction proprement dite, le corps du bâtiment en brique qui s'étend à l'intérieur de l'îlot sans ornement, à l'origine caché par les maisons délimitant l'ancien îlot. La gageure aujourd'hui est le traitement extérieur de ce grand volume, et la fabrication d'une nouvelle façade "avant sur l'arrière" d'un nouveau "monument" laïque, avec une entrée principale sur l'espace public.

Capacités du terrain

(cf tableau p41)

Aménagement de la parcelle

Diverses solutions existent, selon que l'on se préoccupe ou non dès aujourd'hui de l'évolution de l'îlot à long terme.

Pour l'heure la surface de stationnements d'accompagnement de la restructuration de l'église, augmentée de celle liée à l'implantation de nouveaux bâtiments sur la parcelle, limite les typologies d'immeubles à pouvoir être représentées sur le terrain.

Hypothèse d'un bâtiment en front à rue, qui referme l'îlot

L'inconvénient d'une telle solution, est que l'équipement public qui remplacera l'église, caché par la nouvelle construction en front à rue, restera à l'arrière plan sur la rue de Wailly, et devra donc garder son fonctionnement actuel: c'est-à-dire sa seule entrée sur la rue Nationale. L'autre inconvénient de cette fermeture de l'îlot sur la rue de Wailly, est de

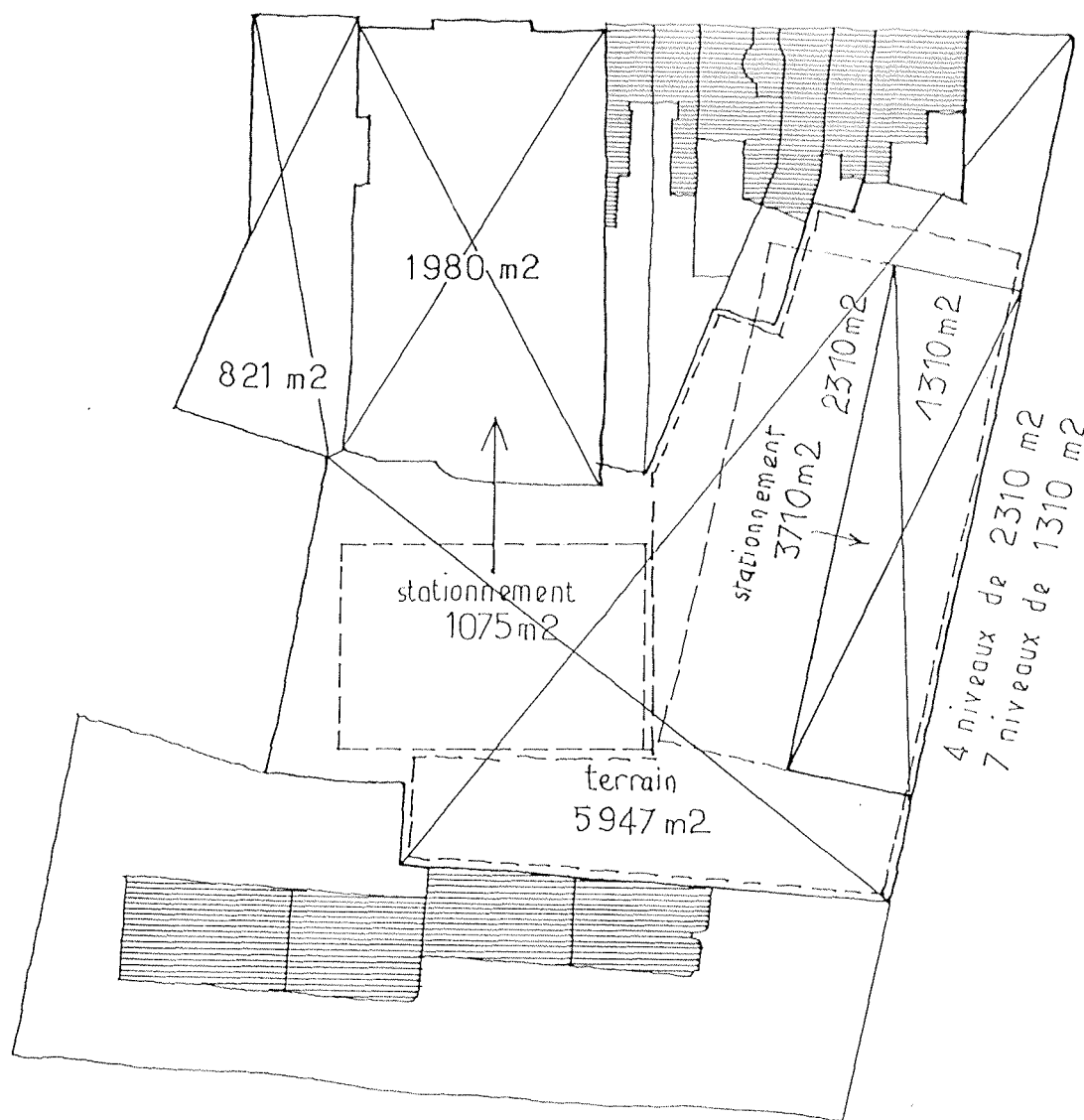


Schéma avec indication des surfaces



Schéma avec bâtiment en front à rue

Surface du terrain (zone UBa cos = 1,50)	5947
S.H.O.B de l'église	1980
S.H.O.B. parcelle voisine de l'église	821
Total	2801
Hypothèse de S.H.O.N.	2600
Nombre de stationnements demandé par le POS (1 place pour 60 m ² de S.H.O.N d'équip.services)	43
Surf. à attribuer au stationnement de l'auditorium	1075
Surface du terrain disponible (5947-1075)	4872
S.H.O.N constructible selon le Pos = 5947x1,50	8921
Nombre de stationnements nécessaires	149
Surface du stationnement	3717
Surface constructible au sol (5947-1075-3717)	1155
Si une part de stationnements se trouve sous la construction, celle ci peut avoir une emprise maximale de 1155+1155 (partie de stationnement sous la construction)	2310
Nombre de niveaux (8921/2310)	4
Profondeur du bâtiment avec intégration de PK	17
Linéaire du bâtiment	77

Bâtiment sur le front à rue de la parcelle	
Emprise de la construction en front à rue	1714
Hypothèse de S.H.O.N.	1550
Stationnement dans la construction	65
Hypothèse pour un nombre de trames/logements	10
Surface de stationnements extérieurs	1265
Nombre de stationnements (1265/25)	51
Nombre total de stationnements	116

Création d'un espace public ouvert sur la rue de Wailly	
Emprise de la construction	1113
Hypothèse de S.H.O.N.	1000
Stationnement dans la construction	40
Hypothèse pour un nombre de trames/logements	4
Surface de stationnement pour l'équipement	1950
Nombre de stationnements (1950/25)	78

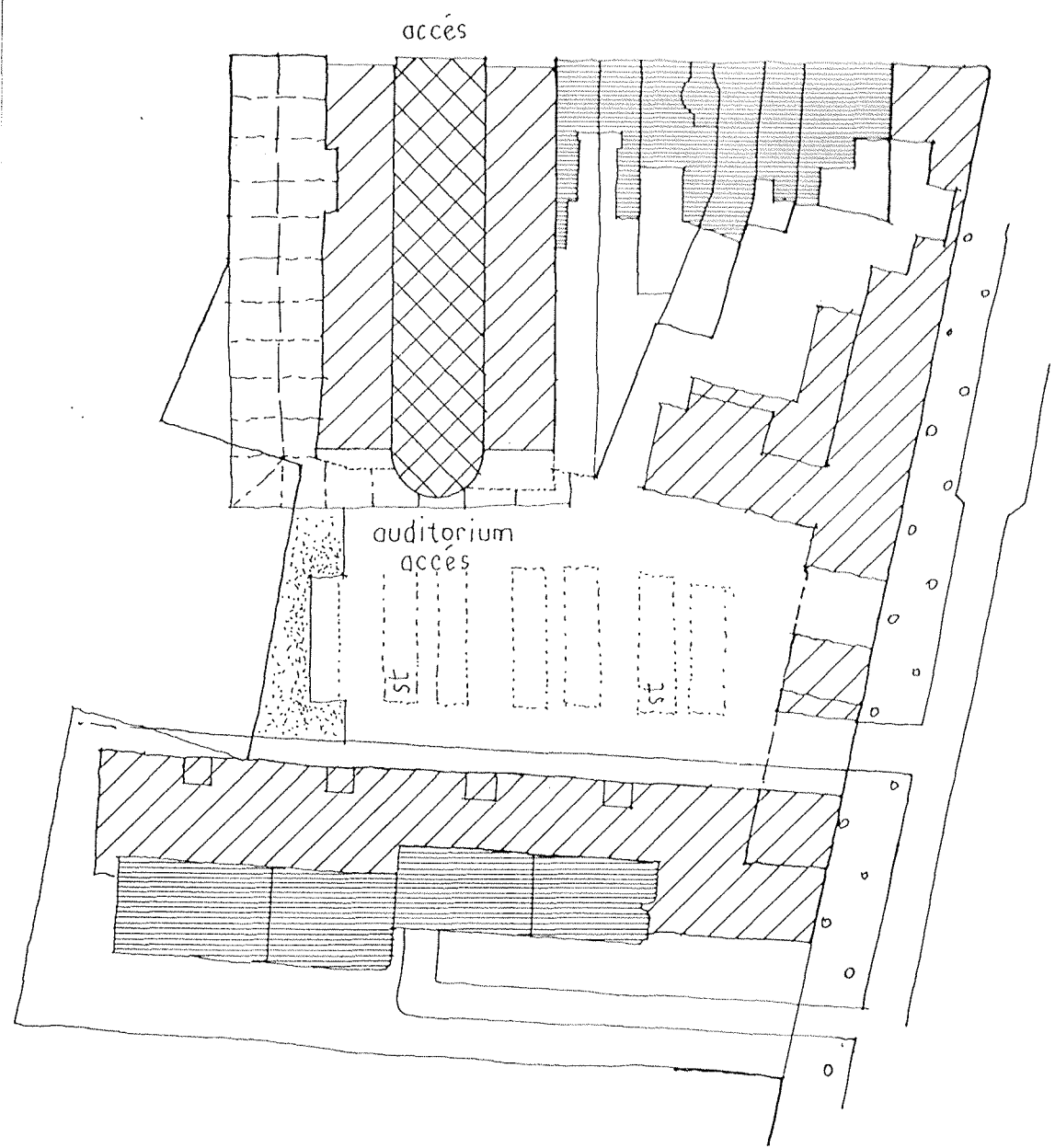


Schéma de la solution qui ménage l'entrée dans l'îlot

se priver de l'éventuelle possibilité de restructuration de l'îlot à partir d'une rue naissant de la rue de Wailly.

Hypothèse d'un bâtiment qui organiserait une entrée de rue dans l'îlot

L'implantation de nouveaux bâtiments pour la reconstitution de l'alignement sur la rue de Wailly, devrait laisser découvrir l'auditorium à partir de cette rue.

La construction pourrait former un angle par le retournement du bâti vers l'intérieur de l'îlot, avec en attendu la fabrication d'une entrée vers l'espace interne de l'îlot, et la fermeture des espaces privatifs à l'arrière des maisons de la rue Nationale.

Le nouvel équipement deviendrait l'une des façades de cet espace public créé se développant sur la rue de Wailly réaménagée (cf chapitre suivant). A long terme cet espace pourrait devenir le départ d'une esplanade bordant logements ou équipements.

Le projet de constitution d'une nouvelle façade à l'arrière de l'église et la mise en oeuvre d'un bâtiment qui protégerait le caractère privé des parcelles mitoyennes à l'église, ne seraient pas suffisants pour qualifier cet espace devenu majeur, à cause de la présence de l'immeuble de logements à l'architecture non faite pour lui servir de cadre.

L'immeuble de huit étages offre une façade austère faite de petites fenêtres éclairant les pièces de service orientées vers le Nord (photo1 p38). L'implantation d'un bâtiment qui pourrait servir de masque à cet immeuble est impossible (espace aux dimensions insuffisantes entre l'immeuble et l'église), par contre l'idée actuelle d'un bâtiment à rez-de-chaussée abritant commerces ou services pourrait être conservée, si l'on modifiait son orientation. Ce "rajout" pourrait se retourner sur la rue de Wailly. (voir schéma)



Parcelle proche de l'angle avec la rue de Lille



Il faut, pour reformer la rue de Wailly un bâtiment qui soit le résultat de diverses options: la volonté de créer un alignement sur la rue, prolongé si possible devant le bâtiment de huit étages, de permettre la vue et l'entrée vers l'auditorium, et de réserver la possibilité d'un aménagement ultérieur d'une rue vers l'intérieur de l'îlot.

Secondairement cette emprise publique aurait l'avantage de donner un débouché à la voie intérieure privée qui mène actuellement à deux seules maisons individuelles, et qui pourrait ainsi devenir un cheminement piéton d'accès au nouvel équipement, qui pourrait se prolonger le long du futur équipement, latéralement à l'église vers la rue Nationale (ill. 26 p37)

Aménagement de la parcelle occupée actuellement par les deux bâtiments préfabriqués du lycée le corbusier

Contigüe à cette parcelle, celle de l'angle entre la rue de Wailly et la rue de Lille est occupée par une grande maison de maître légèrement en retrait de la rue de Wailly. L'architecture, dont la composition des trois façades visibles de cette maison correspondent bien à la situation urbaine de cette demeure, qui n'offre pas de mitoyenneté. Aussi le projet à définir pour la parcelle libérée, pourra jouer de cette situation et délimiter par sa position et sa propre architecture une petite cour urbaine. (voir ill. 26 p37)

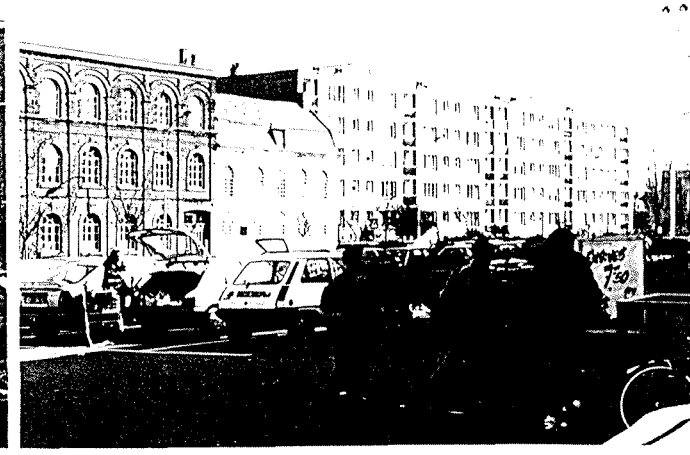
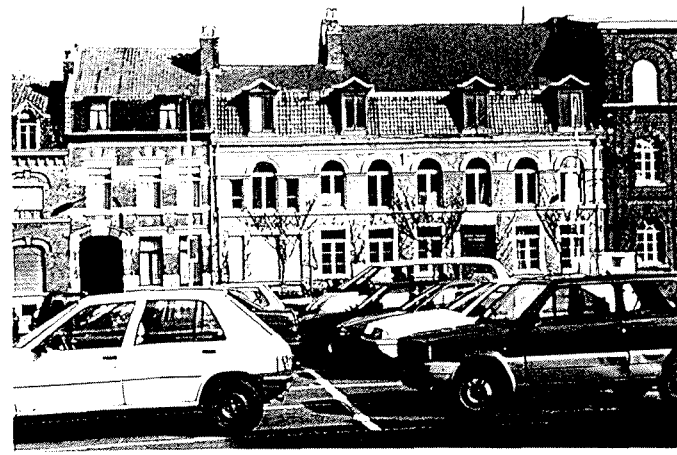
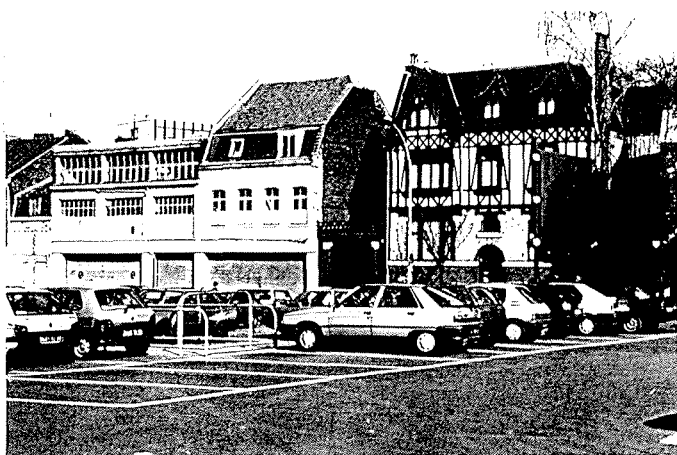
Gabarit de la rue de Wailly

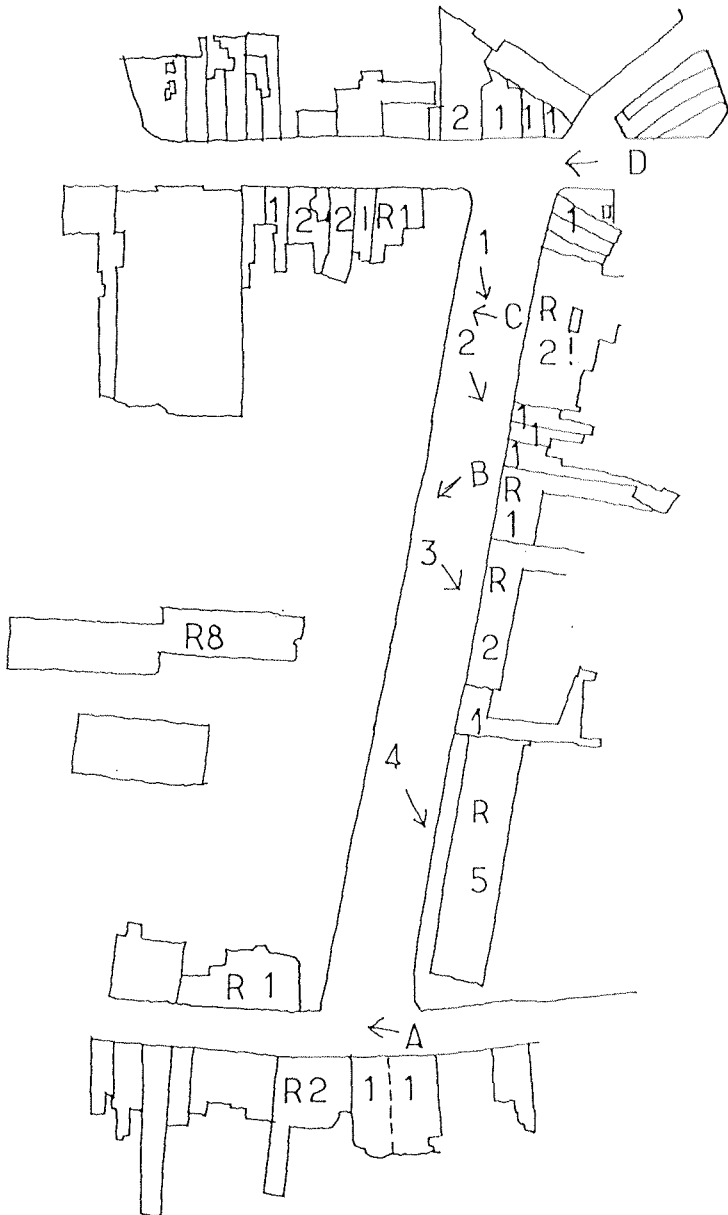


La rue se constitue par un alignement bâti sur un seul côté. Le front bâti lui-même est relativement disparate, formé de maisons dans la partie centrale, de style varié, de bâtiments industriels latéraux, et d'un bâtiment dans un rapport le plus contrasté au reste à l'angle de la rue de Lille, une barre de 5 étages en faible recul de la rue (photo4 p45).

De l'autre côté de la rue, les vides dominant; l'angle avec la rue de Lille, nous l'avons vu juste précédemment, est constitué par cette grande maison, pivot de l'angle urbain (photoA p45). Au milieu est implanté l'immeuble de 8 étages qui contraint l'aménagement de la rue (photoB p45), et sur la rue Nationale, nous trouvons les maisons qui subsistent après la démolition de l'angle nécessitée par l'élargissement de la rue de Wailly, mitoyennes de l'église notre-Dame (photoD p45). Les bâtiments à construire devront concilier ces échelles variées et de nature différente.

1
1. 2. 3





A. B
C. D

Requalification de l'espace-rue, celui de la rue de Wailly

Formation (percée début XVIII siècle)

La rue de Wailly est depuis la création de la rue Nationale coupée en deux, le tronçon qui la raccorde à la rue Saint-Jacques est devenu piéton vers la rue Gabriel Péri décalée, puisque mal commode à la circulation. De plus les deux carrefours de la rue de Wailly et de la rue Nationale sur la rue Saint-Jacques étaient trop proches.

Dimensions et fonctionnement

La rue de Wailly était comprise dans le projet de tracé revu de l'anneau qui encerclait le centre ville et à ce titre, avait été élargie à quatre voies. Ce projet n'a pas eu de suite, réclamant trop de démolitions en centre ville. La rue de Wailly tronçon solitaire de cette couronne, paraît maintenant hors de proportions.

Actuellement la rue de Wailly a une largeur de 20 m comprenant deux fois deux voies, séparées par une ligne de plots de béton, et une voie de stationnements. Sa largeur paraît d'autant plus imposante et superflue, que son tronçon est court, et interrompu par deux voies relativement étroites. Cette propriété d'ailleurs pourrait guider l'aménagement de ce lieu, en le traitant de manière, à en faire un lieu à l'écart des rues rencontrées (la rue Nationale et la rue de Lille), ces dernières demeurant elles, des voies de transit.

Si la largeur de la rue de Wailly est trop grande aujourd'hui dans le contexte urbain, faut-il pour autant maintenant réduire sa dimension? N'est-il pas mieux de préserver sa largeur et de diminuer le nombre des voies au profit de trottoirs élargis. La

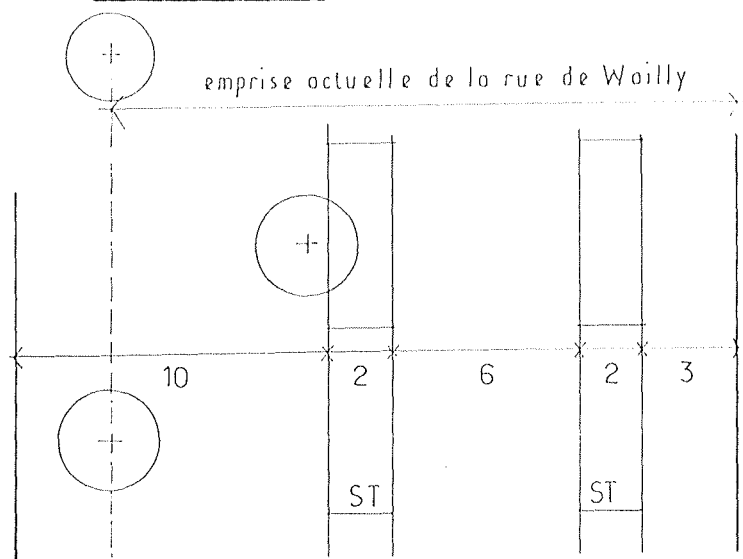


création de l'espace public sur la rue de Wailly, devant le futur auditorium peut être le prétexte à l'installation d'un mail latéral planté d'une double rangée d'arbres qui réduira l'échelle du "trou" que crée la percée de la rue dans le tissu urbain. (Ill. 26 p37)



La qualité de ce mail serait également d'être orienté vers l'entrée actuelle du lycée (donnée qui pourrait être une contrainte à respecter pour le futur projet de restructuration du lycée), à l'autre extrémité le mail serait dans la perspective des façades des maisons conçues par l'architecte Maillard (façades ouvragées dominées pour l'une d'entre elles, par l'emploi du matériau bois: vis-à-vis intéressant du lycée professionnel où domine l'enseignement de la menuiserie)

Le mail pourrait devenir à l'intérieur de la cour de récréation du lycée et de l'îlot, jardin libre.





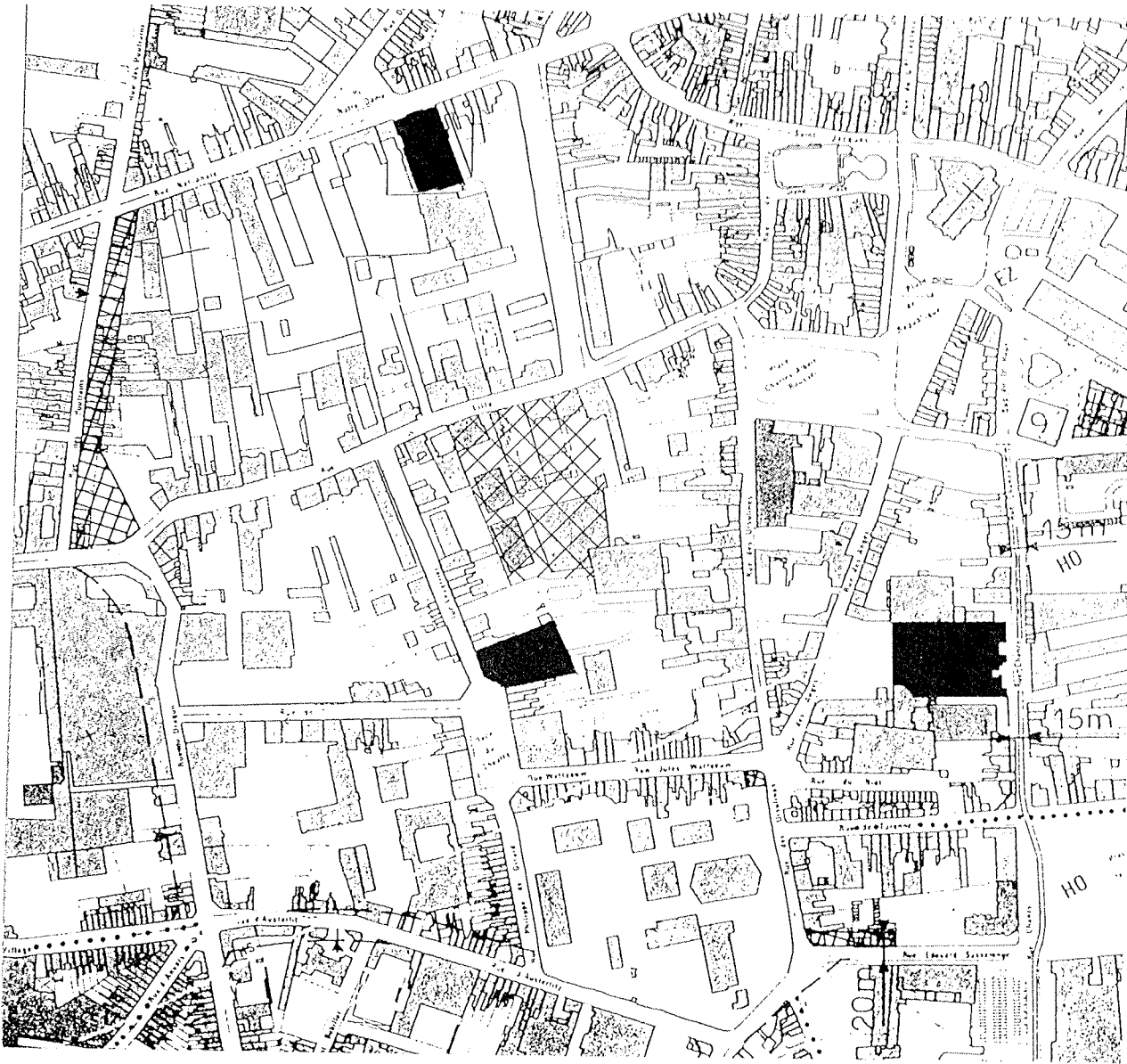
I ■ ILOT Leverrier

Introduction

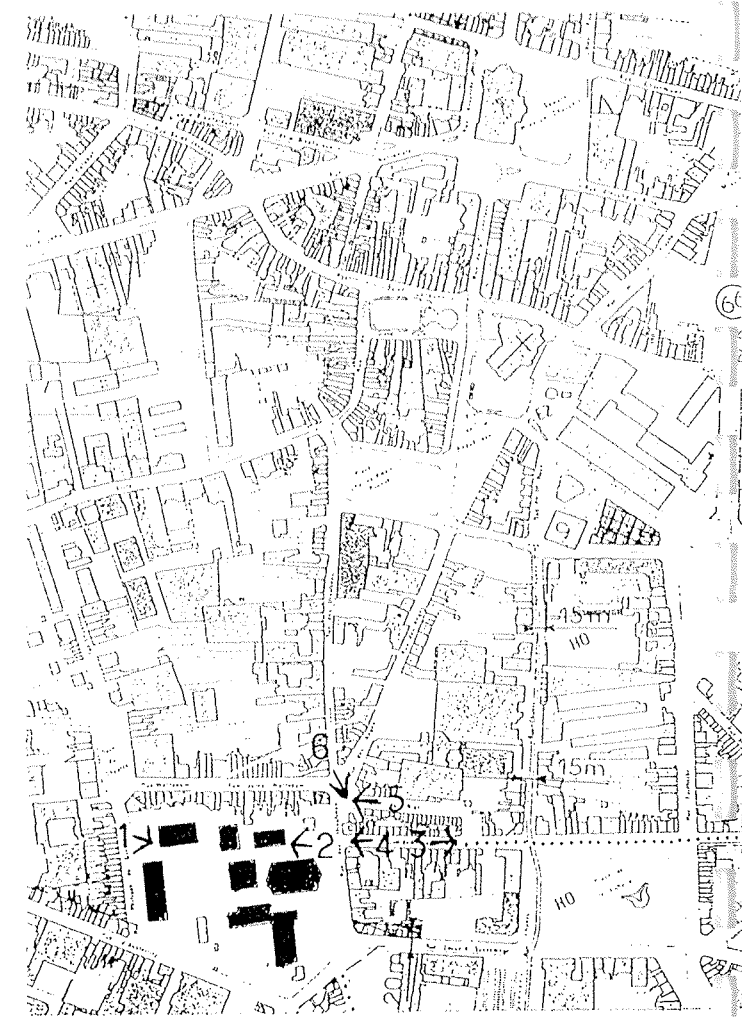
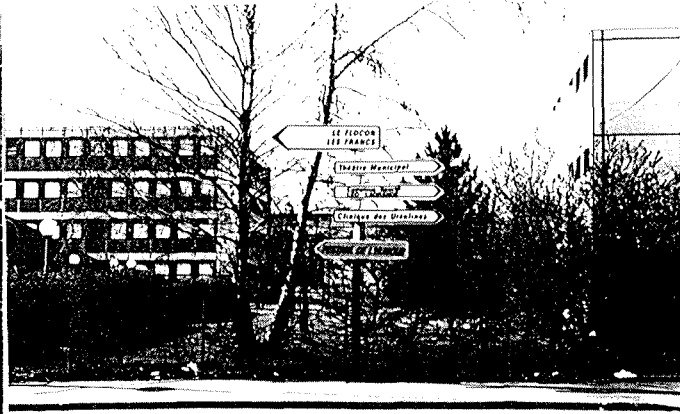
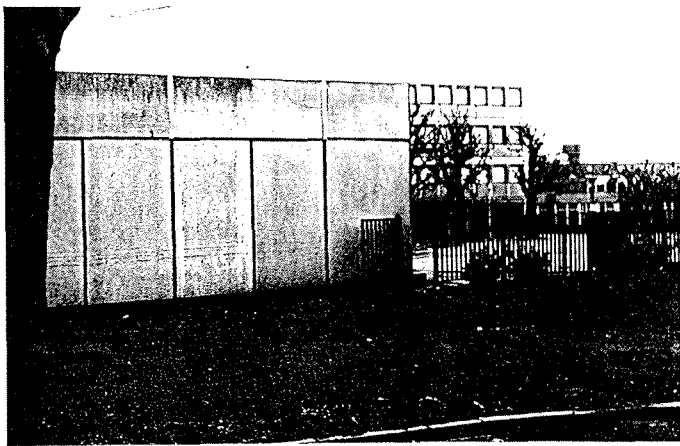
Comment aménager l'îlot Leverrier, restructurer à l'intérieur le lycée professionnel, peut-être ouvrir l'îlot sur la ville, et présager pour sa restructuration, du développement du quartier, qui verrait la transformation éventuelle d'autres îlots, et des espaces publics proches. Que donnerait une analyse prospective de l'organisation du tracé des voies? Il s'agit ici, comme pour l'îlot de Wailly de pouvoir mener une action urbaine à court terme, en tâchant de ne pas contraindre ou empêcher des choix ultérieurs d'une politique urbaine à plus grande échelle?

L'îlot Leverrier contient le théâtre de la ville, ouvert sur la place Leverrier. Doit-on prévoir l'extension de cet équipement, ou son intégration dans un centre théâtral plus grand? (imaginer même, sa démolition et son remplacement, sur une parcelle plus vaste, par un autre théâtre). Comment améliorer les relations de cet équipement à la ville, par l'intermédiaire d'une relation meilleure de la place Leverrier avec les autres points centraux de la ville? La première analyse d'un site plus vaste englobant l'îlot Leverrier peut conduire à déceler quelques perspectives d'évolution générale du quartier.

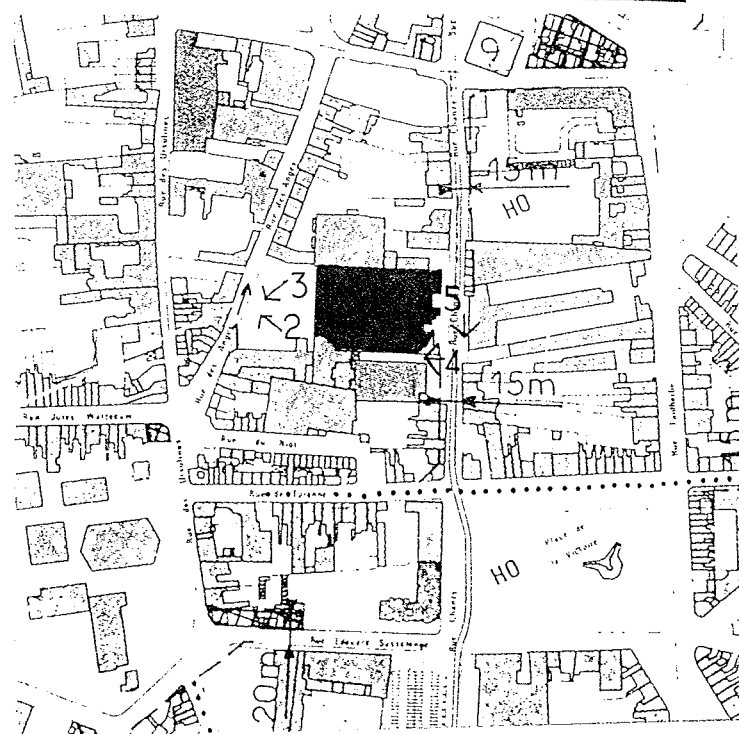
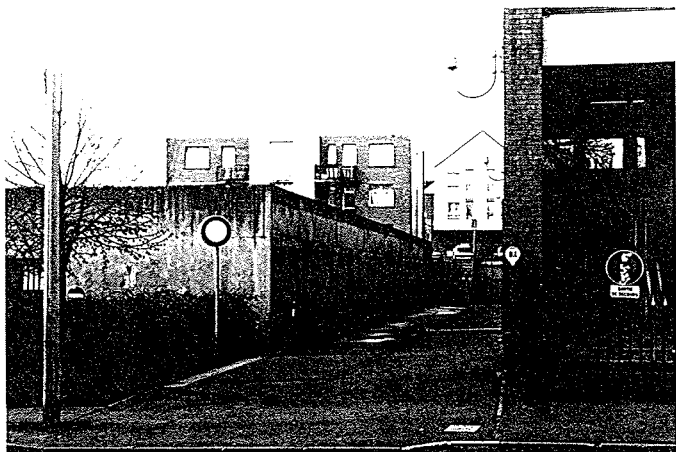
Examinons la structure de l'îlot limitrophe situé au sud de l'îlot Leverrier. Seule la rue Watteuw est constituée d'un bâti aligné, l'îlot ne s'est pas refermé. Les terrains libérés par la démolition de l'église Notre-Dame des Anges ont été parsemés d'un lot de bâtiments scolaires et sportifs (photos 1,2,4 p49). Les plus proches des parcelles de la rue Watteuw sont maintenant désaffectés. Les entrées de ces



III. 27 Situation urbaine de l'îlot



1. 2
3. 4
5. 6. Au sud de l'îlot, perspectives rue de Turenne.

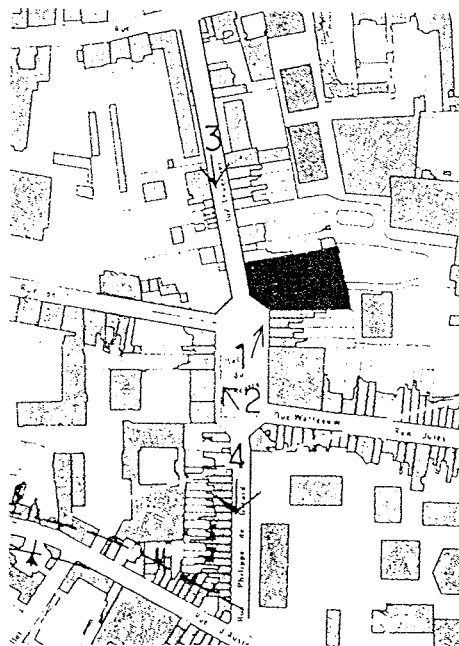


1. 2. 3
4. 5

La salle de Chanzy dans le tissu urbain



1. La place Leverrier
- 2
3. 4

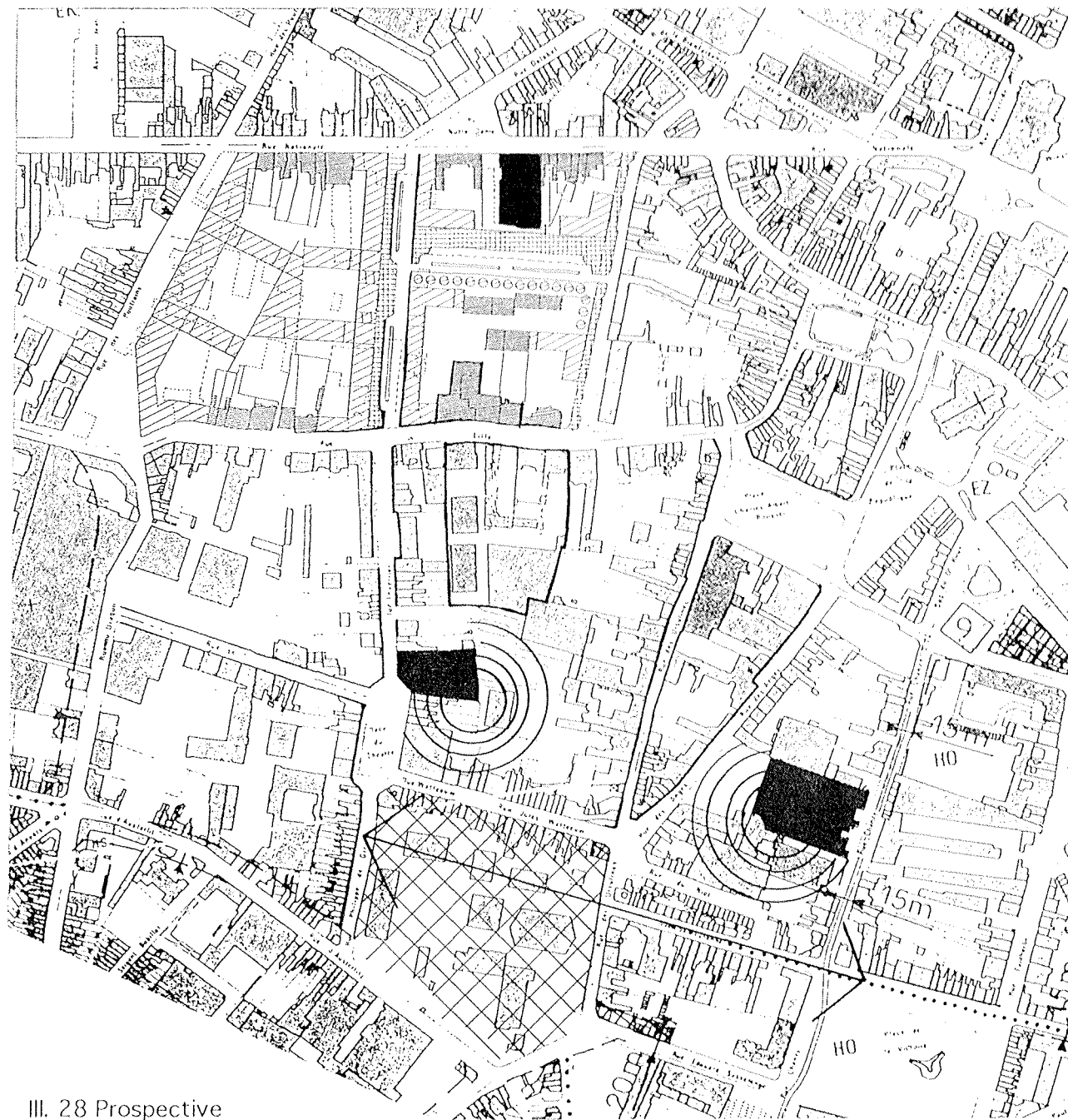


équipements se font sur la rue d'Austerlitz. Ces bâtiments médiocres forment, pour l'un, la rue Philippe de Girard, rue dans la perspective de la rue Leverrier et du théâtre (photo4 p51), une autre construction se trouve dans la perspective de la rue de Turenne, axe de liaison vers la place des Victoires. (photo4 p49)

La place Leverrier est restée un espace mal défini par les architectures qui la composent. Seuls deux ensembles de maisons sans doutes lotis au XIX siècle, sont à l'échelle du lieu. Le théâtre, nous l'avons déjà noté, se trouve être dans un état d'anonymat vis à vis de la ville, et même de la place, diminué qu'il est, par l'importance prise par le logement du concierge. La réorganisation structurelle de l'ancien grand îlot rural, lors de la création de la place Leverrier, n'a pas été suivie par un aménagement urbain dirigé.

La structure de la ville ancienne est encore contenue dans le tracé et la forme, des rues des Ursulines et des Anges, attachées au noyau ancien de la vieille ville. Les îlots bordés par ces rues n'ont pas subi de gros remaniement, sauf pour l'inclusion du centre sportif Léo Lagrange: l'îlot situé entre la rue des Anges et la rue de Chanzy contient aujourd'hui une énorme salle publique dont l'accès se fait en surplomb et en retrait de la rue des Anges (photos p50). Cet équipement présente rue de Chanzy sa façade arrière aveugle, un "délaisé", que prolonge un triste silot de voitures. Un programme de logements de la même époque de la construction de la salle "Chanzy" jouxte l'équipement. Cet ensemble se trouve coincé par l'ancien bâti hérité de la période industrielle, autour de la rue du Niot, fait d'entrepôts et de petites maisons ouvrières. Zone qui devrait subir une reconversion.

Cette politique de restructuration est importante à suivre, étant donné la proximité de la place des Victoires, importante dans la symbolique et le



Ill. 28 Prospective

Axe entre la place des Victoires et la place Leverrier

Axe entre la place Leverrier et la place Notre-Dame

fonctionnement urbain, puisqu'elle est le carrefour d'entrée et de sortie de la ville. Ce lieu devrait être le point de départ de transformations plus profondes de ce fragment de ville ancienne. Est-il utopique de projeter une liaison urbaine entre ce carrefour et la place Leverrier agrandie et réaménagée, au sud de la partie structurée et finie de la ville? Ce projet compléterait celui du prolongement de la rue Leverrier à travers l'îlot de Wailly vers la rue Nationale, et créerait une sorte d'esplanade culturelle de la ville. (voir ill. 28 p52)

Pour l'heure, il est simplement important de comprendre le rapport des deux équipements cités, le théâtre et la salle Léo Lagrange, avec leur cadre urbain, et d'envisager leur amélioration.

Le court terme: le problème de la circulation entre la rue de Lille et la place Roussel.

Pour le moment, un des termes de l'enjeu de l'étude lancée par la mairie de Tourcoing et la communauté urbaine, se trouve être la question immédiate de l'amélioration de la circulation dans le centre ville et particulièrement entre la rue de Lille et la place Roussel. Si nous regardons le plan actuel de la circulation automobile de la partie ouest du centre, nous observons un mouvement centrifuge vers le centre, par les rue Nationale et rue de Lille, et un mouvement centripète vers la périphérie par la rue de la Bienfaisance qui rejoint la rue Nationale, et par la rue de Lille (ill. 33 p55). Deux flux de voitures se croisent dans le goulot d'étranglement que constitue la rencontre de la rue de Lille avec la place Roussel. Le secteur piétonnier forme à la fois une entité indépendante du domaine automobile et une barrière au bouclage de la circulation entre la rue de Lille et la rue de la Bienfaisance.

La rue de Lille étroite, décrit une large courbe vers la Grande-Place, dans le virage croise la rue des

Ursulines et surtout s'ouvre sur l'espace très proche, ou se croisent les deux flux circulant autour de la place Roussel. La circulation y est donc mal commode.

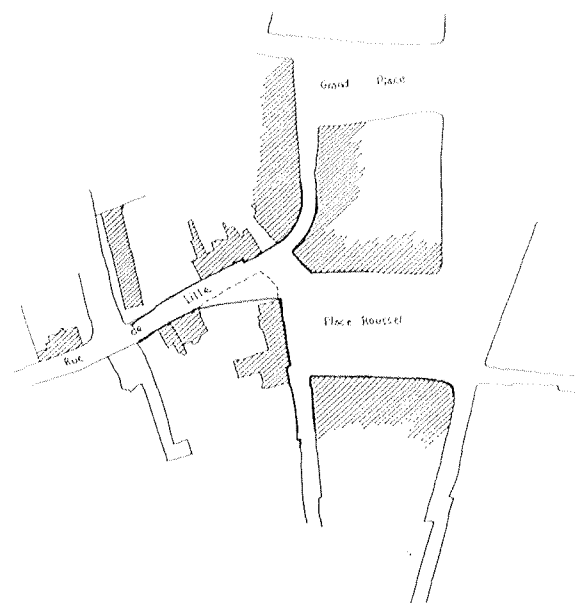
Etude des différentes solutions proposées

Modification de l'alignement de la rue de Lille.

Une des propositions, ancienne qui avait été matérialisée sur un document d'étude de la communauté urbaine, était de créer un nouvel alignement à l'angle de la rue de Lille et de la place Roussel, pour faciliter la rotation des véhicules (ill.29). Cette mesure paraît très ponctuelle, à l'évidence peu à l'échelle des règlements de circulation à opérer en centre ville. Cette intervention n'est pas de nature par exemple, à résoudre le devenir de ce même flux d'automobiles dans la rue très étroite des Ursulines

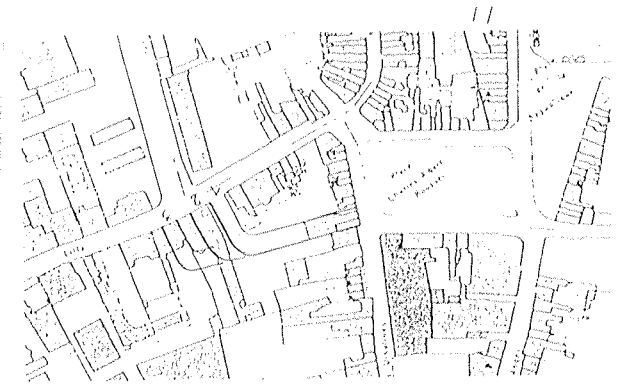
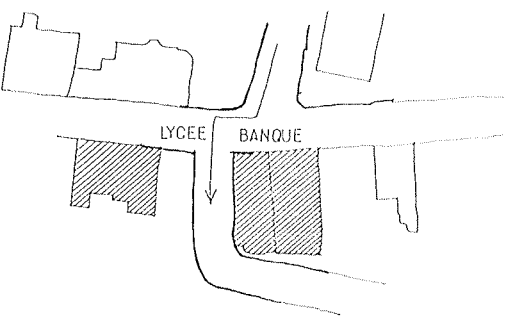
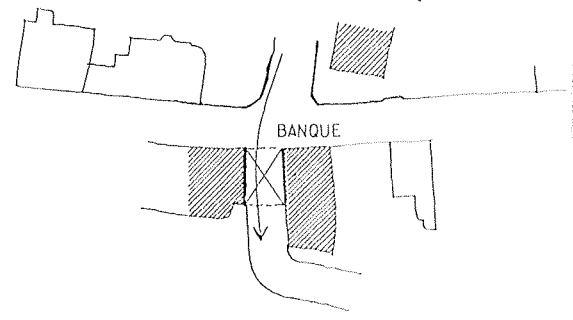
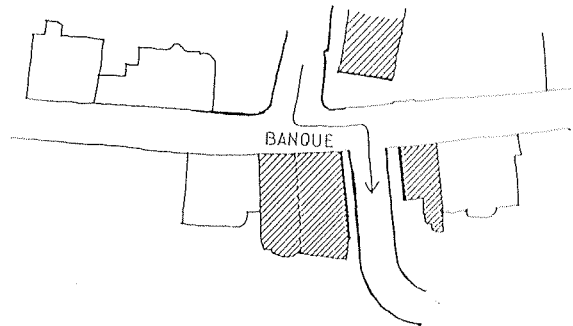
L'inconvénient présenté par cette reprise de l'alignement, (ill. 29) est que cette opération dénoue le tracé pittoresque de la rue de Lille et à très proche distance de la Grand-Place, elle interrompt le tracé de "qualité" de la grande courbe, de la rue de Lille à la rue Saint-Jacques, en passant devant l'une des façades de la Grand-Place, l'un des derniers témoignages de la ville ancienne. Ce parcours d'ailleurs, a été mise en valeur récemment, par la création du secteur piétonnier, et l'aménagement de la Grand-Place (cheminement piéton en surplomb par rapport à la partie centrale de la place, réservée au stationnement). De plus, la reconstitution du front bâti serait difficile, et demanderait certainement plus de démolitions encore que celle présentées en plan, pour opérer les coutures avec le bâti préservé.

La démolition de cet angle, en provoquant une large ouverture sur la place Roussel, transformerait du même coup, à partir de la rue de Lille, le statut

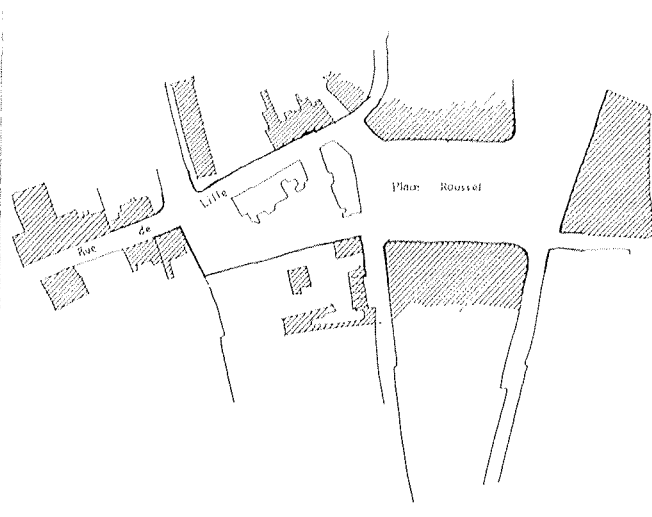


III. 29 Rectification de l'alignement

- 1
- 2
- 3 Entre la rue de Lille et la place Roussel



III. 30 Les trois solutions de pénétration dans l'îlot
 III. 31 A terme le dessin de la nouvelle place Roussel

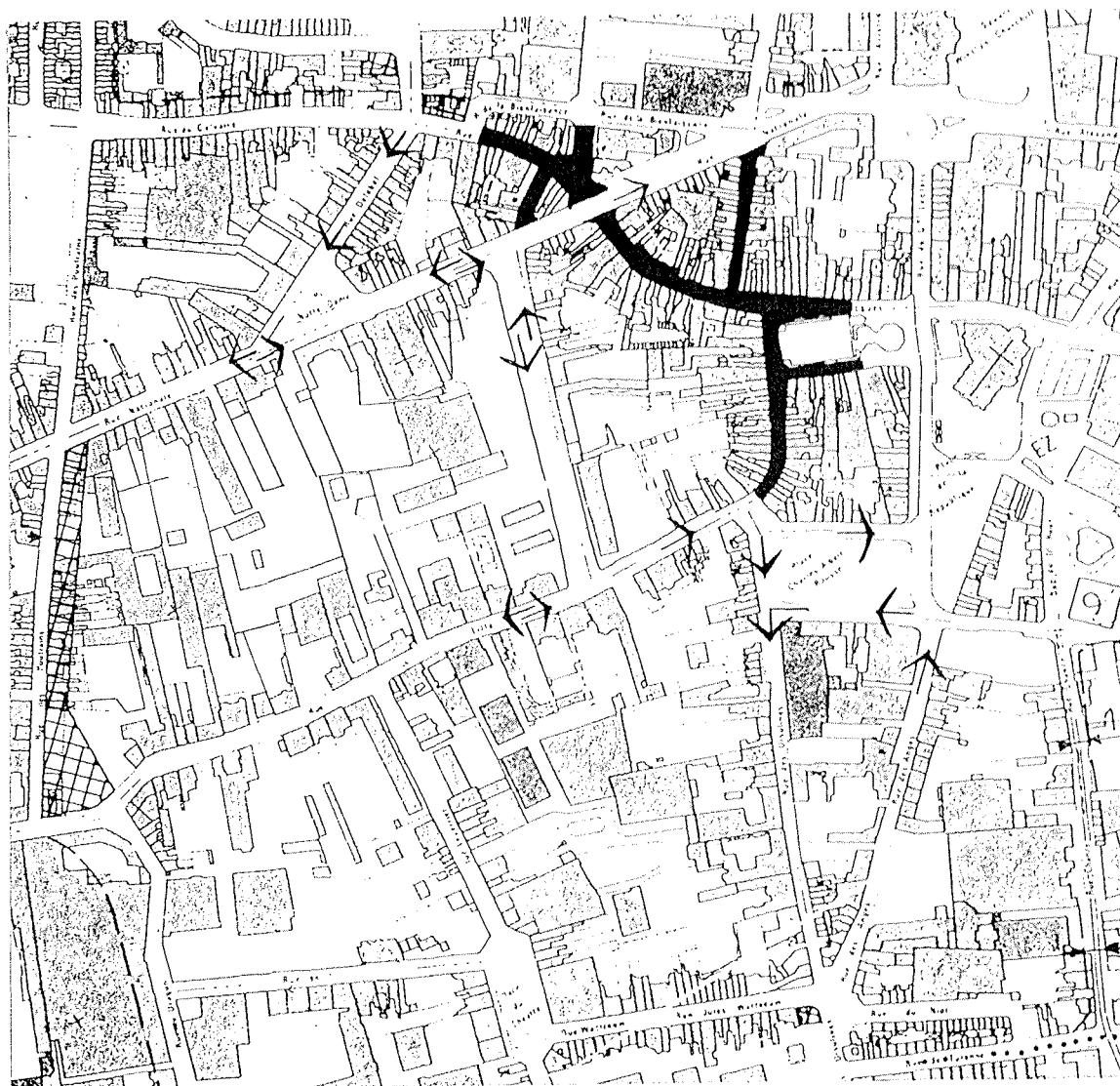


hiérarchique entre la Grand-Place et la place Roussel, et rendrait confuse la lecture du centre. D'autre part la place Roussel, qui ne cesse de grandir au fil des siècles ne ferait qu'accentuer la difficulté de l'appropriation publique de cet espace. Par ailleurs, ne faut-il pas encore attendre avant toute démolition supplémentaire dans le centre ville, de vérifier les effets sur la densité automobile en centre ville, que produira le projet de contournement de ce centre réalisé?

Etude de la proposition du prolongement ponctuel de la rue de Wailly à travers l'îlot Leverrier, pour rejoindre la place Roussel.

A l'initiative de la mairie qui voudrait voir vérifier par l'étude urbaine lancée, l'idée d'un prolongement de la rue de Wailly à travers l'îlot Leverrier, idée qui est née sans doute avec le projet en cours de restructuration du lycée le Corbusier, nous allons analyser les termes de cette proposition.

Il semble que la solution de prolonger la rue de Wailly à travers une partie de l'îlot pour rejoindre la place Roussel, à angle droit, ne résoudra pas le problème de la circulation automobile entre la rue de Lille et la place Roussel (ill. 30). Si la percée s'effectue à la hauteur de la parcelle du parking de la banque, le parcours automobile comportera deux virages successifs à angle droit, la nouvelle rue en plein centre ville commencera entre deux pignons aveugles, face à un autre pignon aveugle du bâtiment collectif. L'ouverture de l'îlot créée à la hauteur du porche de la banque, paraît totalement irréaliste, et manquer d'échelle, car même dans le prolongement direct de la rue de Wailly, elle serait trop étroite, et trop proche du pignon du lycée, pour qu'il soit permis de traiter les nouveaux angles de rues, et le retournement futur des parcelles vers cette nouvelle voie. Si c'est la parcelle du lycée qui sert à la percée,



III. 32

Proposition d'un sens unique vers la place Roussel
En noir, le secteur piétonnier

nous retrouvons les mêmes inconvénients que pour l'organisation du passage au niveau du parking de la banque.

De toutes façons chaque solution présente le même virage à angle droit, à l'intérieur même de l'îlot, sur une distance très courte, non propice à la fluidité de la circulation automobile.

L'autre effet négatif que présente cette solution du découpage de l'îlot Leverrier, est qu'à terme, ce que nous avons décrit à propos de l'îlot rue de la Bienfaisance, se vérifierait très vite ici (ill.6 p6). Le nouvel îlot, dont la forme procéderait d'un découpage "serré" du tissu urbain, serait trop étroit pour que se reconstitue une clôture face à l'espace public de la rue, il présenterait donc sur l'une de ses façades, l'arrière des parcelles (ill. 31 P54). A long terme, cet îlot serait voué à la démolition, dégageant un espace vide dont les qualités seraient à définir "après coup", et agrandissant sans fin la place Roussel. (revoir à ce sujet, les illustrations 7 et 8 page7 de l'étude urbaine, sur la formation des espaces libres du centre à la suite de la création ou l'élargissement de rues).

SAUVEGARDER LES TRACES
PRESERVER L'HERITAGE
DES ESPACES DE QUALITE

NE PAS REPRODUIRE DES
BRECHES IRREPARABLES
INJUSTIFIEES

Afin de préserver les dernières formes anciennes, n'est-il pas plus simple de trouver un aménagement différent de l'actuel, des flux de circulation. Il semble maintenant impossible de remettre en cause le statut piétonnier de la partie de rue qui débouche Grand-Place. Par contre, un réaménagement des sens de

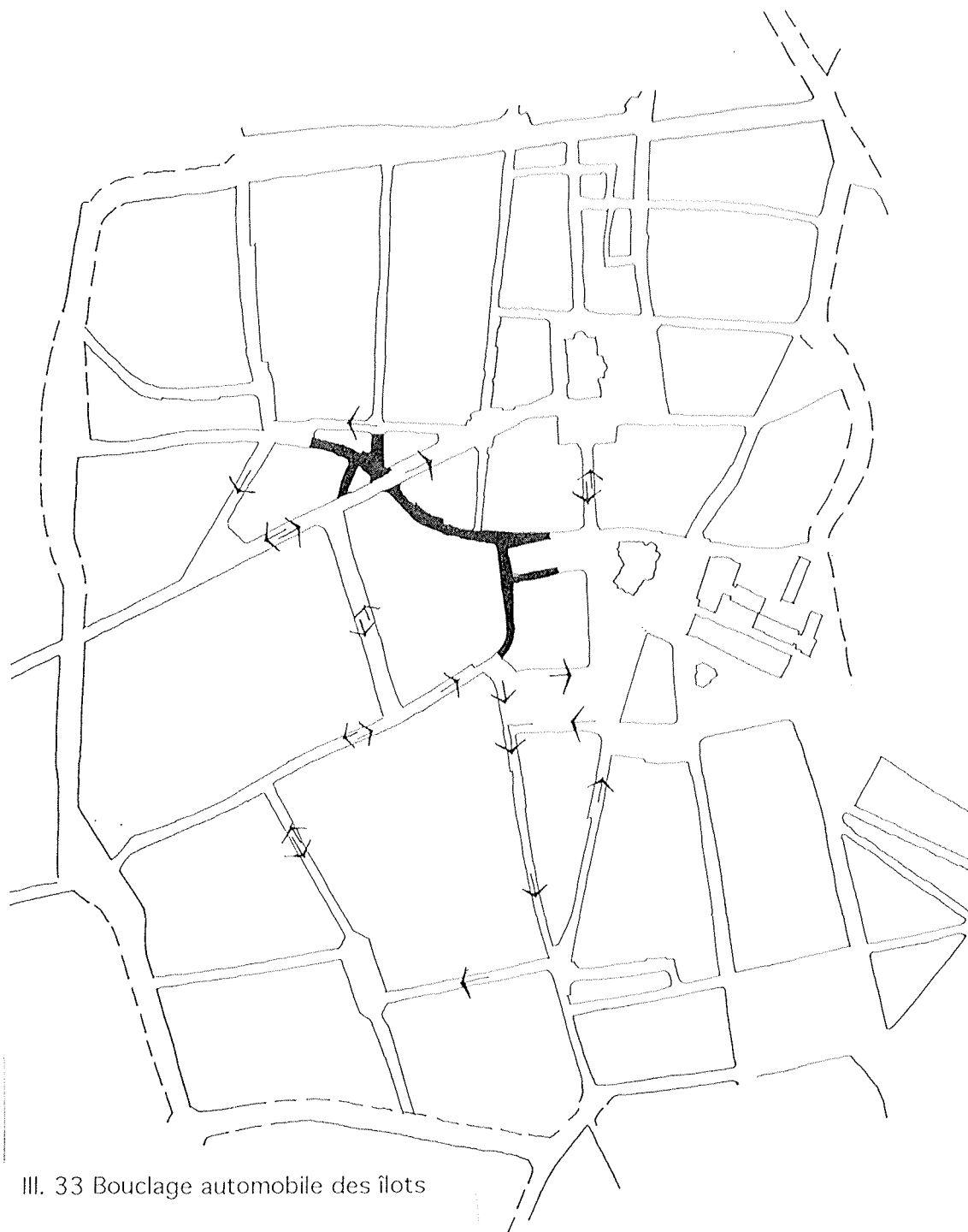
circulation serait susceptible d'améliorer la circulation dans le coude que forme la rue de Lille, avec la création d'un seul sens de circulation vers la place Roussel (ill. 32). Le bouclage ou le retour vers la rue de Lille s'organiserait par les rues Watteuw et Leverrier. L'intérêt supplémentaire d'un seul sens de circulation sur la place Roussel, c'est que l'étroite rue des Ursulines assurait elle aussi, un trafic moins important.

Restructuration interne de l'îlot

L'îlot Leverrier est comme l'îlot de Wailly un îlot de grande taille, que l'on pourrait envisager de rediviser par une voie qui le traverse de part en part, si sa situation dans la structure urbaine le justifiait. Nous avons constaté précédemment que la rue de Wailly était une voie secondaire, une liaison simple entre deux voies de transit. Sa grande largeur, issue d'une volonté de planification périmée, ne correspond donc pas à sa place hiérarchique dans la structure viaire. Le prolongement de cette rue à travers l'îlot Leverrier n'a donc a priori pas de justification. C'est plutôt la rue de Lille qui draine localement le flux d'automobiles le plus important.

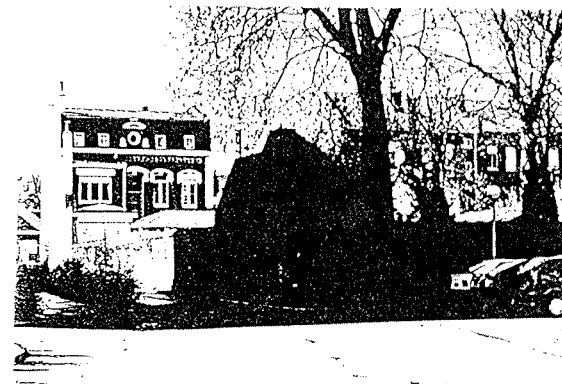
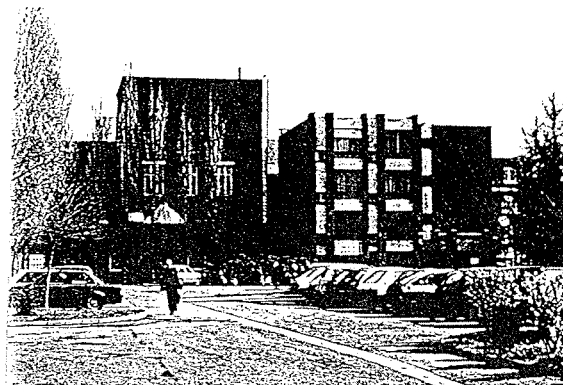
D'autre part, si l'îlot de Wailly contient un espace interne démesurément grand, à n'être qu'occupé étrangement dans cette partie de la ville, seulement par un bâti privé de type résidentiel, l'îlot Le Corbusier lui, contient des équipements publics dont la seule restructuration, justifierait la surface à leur affecter à l'intérieur de l'îlot, pour éventuellement une addition de bâti et pour le stationnement.

Si l'idée d'une telle rue en prolongement de la rue de Wailly, gardait sa crédibilité auprès des décideurs, l'entrée de la rue de Wailly dans l'îlot devrait se faire largement sur la rue de Lille, entraînant la démolition de la banque, et de la maison qui contient l'entrée du

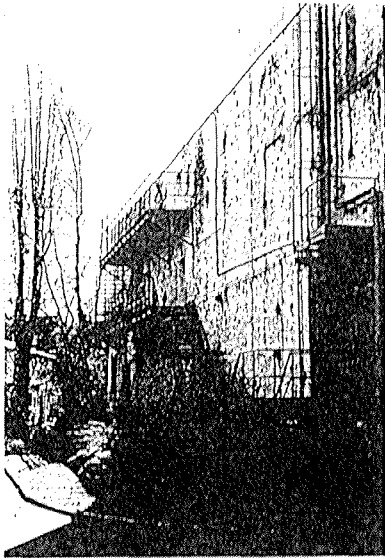
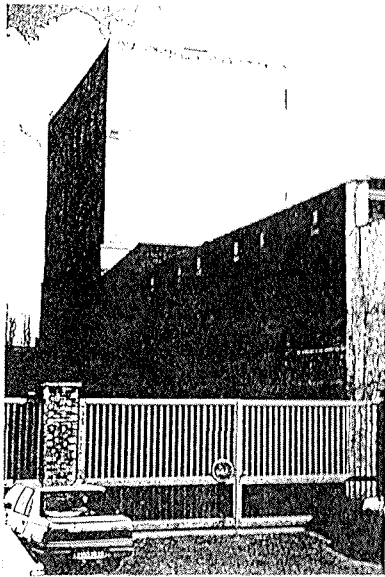


III. 33 Bouclage automobile des îlots

L'espace intérieur de l'îlot



- 1. 2
- 3. 4
- 6



A
B





II. 34 Surface de l'espace intérieur de l'îlot

urbaine: permettre la formation des angles bâtis, éviter que les pignons restent apparents aux angles de rue, et permettre le retournement des parcelles sur la nouvelle voie.

Si l'on accorde de la valeur aux quelques perspectives de développement urbain évoquées en préalable à l'étude sur l'îlot Leverrier, et que l'on croit à un pôle de développement entre la place de la Victoire et la place Leverrier, et à un autre de la place Leverrier jusqu'à la rue Nationale, et cela même à échéance lointaine, il serait néfaste de doubler cet axe futur, par un autre traversant l'îlot Leverrier. En outre cette traversée empêcherait la restructuration "idéale" du lycée, et supprimerait les projets d'idéalisation du théâtre, qui grâce à la nouvelle position qu'il pourrait acquérir par rapport à la place des Victoires, deviendrait un des symboles de la représentation de la ville de Tourcoing vis-à-vis des autres villes. Par la place du théâtre sur le nouvel axe proposé, sa relation au centre de la ville serait d'une manière résolue. Le théâtre pourrait devenir le moteur du développement d'un nouveau quartier.

L'espace interne de l'îlot

Le vide interne de l'îlot est vaste mais cependant, difficile à bâtir. Il constitue une bande étroite du côté de la rue de Lille, bordée par le lycée et les parcelles de la rue des Ursulines. Il est plus large au centre de l'îlot, mais cerné de murs aveugles, ceux du théâtre et des ateliers du lycée.

Seuls les bâtiments qui seraient construits sur la parcelle de la clinique des Ursulines (dans le cas d'une démolition des bâtiments existants) pourrait avoir un développement à partir de la rue des Ursulines vers l'espace intérieur de l'îlot, avec une bonne orientation ouest.



Il. 35 Proposition pour un aménagement de l'îlot

Si l'on ne peut densifier l'espace interne de l'îlot, par contre on peut organiser un parc de stationnement nécessaire pour les équipements du théâtre et du lycée, et utile pour les diverses fonctions commerciales du centre. La situation de l'îlot contiguë aux îlots du centre permet d'organiser une traversée piétonne facile, entre la rue de Lille et la rue Leverrier, qui soit agrémentée de plantations, cette promenade "verte" pourrait "s'épaissir" avec les jardins publics ou privés des maisons qui la bordent.

Les entrées d'accès vers le parc de stationnement dans l'îlot pourraient se faire, rue de Lille sur la parcelle du parking; en effet les entrées de véhicules sont ponctuelles, sauf les soirées de représentation au théâtre. Le problème de tracé de la voie pour la circulation automobile, trouvé contraignant pour la liaison "de Wailly-place Roussel" évoqué plus haut n'a pas la même importance ici. Sur la rue Leverrier, l'entrée dans l'îlot pourrait se faire sur la parcelle libre, la plus éloignée du théâtre, pour réserver celle qui lui est contiguë, à une extension de l'entrée du théâtre possible sur l'arrière, pour l'accès du public arrivant en voiture.

Le statut de la voirie qui traverse l'îlot, qui est celui d'une voie d'accès à un stationnement, doit s'accompagner de mesures le confortant. Les entrées ne doivent pas demeurer aussi larges qu'elles le sont, ainsi une construction sur ces parcelles pourraient en réduire le passage (éventuellement l'utilisation de porches est possible). En front à rue de l'îlot toutes les autres parcelles libres peuvent être reconstruites, et doivent être reconstruites, la rue des Ursulines étant trop étroite pour ménager un troisième accès vers l'intérieur.

Une question préalable à l'utilisation du parc de stationnement à poser, est celle de la communication ou non des deux zones de parking. Faut-t'il réserver

un nombre de places à l'exclusivité du théâtre, un autre nombre pour les besoins du lycée et un nombre de places libres. Sans doute que l'utilisation la plus souple de ces stationnements est préférable, et l'ouverture entre ces espaces nécessaire, même si le traitement paysager qualifie des sous-espaces, comme la "pergola": perspective du cheminement piétonnier, et dans l'axe de l'entrée d'ilot côté théâtre.

La zone minérale à l'arrière du théâtre quant à elle pourra être utilisée pour l'accès de service du théâtre même , et pour celui éventuellement des ateliers du lycée.