

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

**Euratechnologie et les Rives de la Haute Deûle : genèse d'un projet urbain (Extrait du thème 2 : le renouvellement urbain des quartiers complexes)**

**METROPOLE LILLOISE**

**Isabelle ESTIENNE**, architecte DPLG, laboratoire LACTH (ENSAP Lille), doctorante laboratoire TVES (USTL)

**Eloise LORTHIOIS, Katharina NEFF**, étudiantes, séminaire de 5<sup>ème</sup> année « villes et territoires en mutation », 2006-2007 (ENSAP Lille)

### Septembre 2008

*Comment (re)faire la ville ? Depuis les années 1980, le concept de Ville Renouvelée oriente largement l'action publique en matière de développement urbain. Ce concept a été inventé dans la métropole lilloise et trouve ses racines à la fin des années 1970 avec l'emblématique opération roubaisienne de l'Alma-gare. Son objectif est double puisqu'il vise la transformation physique du tissu urbain, mais aussi le retour d'une dynamique économique. L'originalité de la démarche lilloise s'explique par la conjugaison entre la recherche de l'innovation, la préservation de l'héritage industriel et le souci de respecter les critères d'un développement plus durable.*

*Le présent article traite en particulier de la genèse du projet urbain d'Euratechnologie et des rives de la Haute Deûle.*



Avec le soutien de :



# EURATECHNOLOGIE ET LES RIVES DE LA HAUTE DEULE : GENÈSE D'UN PROJET URBAIN

**ISABELLE ESTIENNE**, ARCHITECTE DPLG, LACTH (ENSAP LILLE), DOCTORANTE LABORATOIRE TVES (LILLE 1)  
**ELOÏSE LORTHOIS, KATHARINA NEFF**, ETUDIANTES, SEMINAIRE DE 5<sup>E</sup> ANNEE « VILLES ET TERRITOIRES EN MUTATION », 2006-2007 (ENSAP LILLE)

## Introduction

Le nouveau schéma directeur de la métropole lilloise, dont la préparation débute en 1991, fait reposer la stratégie de développement économique sur l'aménagement de « sites à forte potentialité de développement », ou « pôles d'excellence ». Cinq sont prévus dans le schéma directeur de 2002 : Euralille, l'Union, Eurasanté, la Haute Borne et un dernier pôle à la dénomination fluctuante. Appelé tantôt « les Rives de la Haute-Deûle » (p.180), tantôt Euratechnologie (p.225), ce projet de pôle technologique s'insère dans un projet plus global de requalification urbaine des rives de la Haute Deûle. Situé entre les villes de Lille et Lomme, au point de rencontre entre les quartiers des Bois Blancs et de Canteleu à Lille, et ceux du Marais et du Mont à Camp à Lomme, le projet des Rives de la Haute-Deûle évolue considérablement entre 1999 – année des premières études – et 2006, année de l'approbation du PLU, jusqu'à se doubler. La dénomination « Rives de la Haute Deûle » est alors attribuée à une opération de renouvellement urbain et concerne une centaine d'hectares. Un pôle d'excellence, rebaptisé Euratechnologie (*Projet urbain, un nouvel art de ville*, Martine Aubry, 2005) s'y arrime. L'usine Le Blan-Lafont, réhabilitée pour l'occasion, est l'élément central de ce parc d'activités de 15 hectares dédié aux technologies de l'information et de la communication.

En réalité, le site des Rives de la Haute Deûle fait l'objet depuis déjà dix ans de nombreuses recherches et études. Suite à la fermeture de l'usine en 1983, différents acteurs se sont mobilisés seuls ou en partenariat, autour d'une succession de projets différents. Entre 1990 et 1999 (date du lancement du projet d'études *Euratechnologies et les Rives de la Haute Deûle*), diverses requalifications urbaines ont été planifiées sur le territoire. Selon les acteurs et les périmètres d'intervention, chaque projet a réinterprété le site de manière différente. Mais, aucune de ces études antérieures n'a eu de suite opérationnelle. Pourquoi le projet *Euratechnologie et les Rives de la Haute Deûle* est-il le premier à se concrétiser ? La fusion des villes de Lille et Lomme en 2000 crée des conditions nouvelles et favorise l'implication financière de la Communauté urbaine : l'impulsion nécessaire à la concrétisation des études et au passage à la phase opérationnelle est donnée. L'histoire de ce projet est donc exemplaire pour analyser les conditions nécessaires à son lancement, la formation des partenariats, l'évolution des propositions urbaines et architecturales. Entre ambitions et jeux d'acteurs, l'étude des projets antérieurs peut aider à cerner les difficultés rencontrées lors du montage de projets urbains. L'étude des partenariats mis en place et des compétences mobilisées pour chacune des études doit permettre de comprendre leur mode d'organisation et leur évolution, notamment en fonction du contexte politique. Quelles sont dans toutes ces études les idées urbaines, architecturales et paysagères qui semblent répondre le mieux aux besoins du site et à la demande le LMCU ? Les intentions urbaines exprimées au fil des plans successifs seront analysées à l'aide d'une grille d'analyse graphique et confrontées aux objectifs fixés par LMCU en 2000 (marché de définition d'Euratechnologie et Rives de la Haute Deûle).

## 1. Un secteur aux franges de la ville, délaissé par l'industrie

L'étude de ce projet urbain nécessite de considérer une zone plus large, comprise entre, d'une part, l'extrémité ouest du port de Lille et la citadelle, et, d'autre part, entre le port de Lille et les quartiers sud de Lomme et Lambersart. Le tissu urbain résulte d'un développement industriel intense au XIX<sup>e</sup> siècle, il se compose d'habitat ouvrier et d'usines en activité ou en friche. Les vastes terrains aujourd'hui abandonnés représentent un potentiel foncier important, situé au cœur de la métropole. Malgré sa proximité avec le centre de Lille, le quartier souffre de l'absence de continuité avec la ville

*intra-muros* : le canal de la Deûle à grand gabarit, la présence du port de Lille et le passage de la ceinture routière au sud, génèrent autant de coupures.

### 1.1. Historique

L'urbanisation tardive des Bois Blancs – elle démarre réellement au XIX<sup>e</sup> siècle – s'explique à la fois par la présence de sols marécageux et par la réglementation *non aedificandi* imposée au voisinage des fortifications : les premières constructions sont en bois. Si, au début du XX<sup>e</sup> siècle, presque toutes les rues des Bois Blancs sont ouvertes, le paysage est encore marqué par la présence de jardins et de cultures maraîchères parcourues de nombreux ruisseaux. Cependant, le drainage du terrain et la progression de l'industrialisation vont rapidement intensifier les constructions, réparties selon de nouveaux modes d'implantation. Les usines se développent sur de vastes surfaces, principalement sur les berges de la Deûle, tandis que la population du quartier augmente progressivement au rythme de leur installation. Le succès rencontré par ce système « habitat-travail » lui permet de se développer largement sans nécessiter l'intervention des municipalités.

Avec l'industrialisation, le morcellement parcellaire des anciens terrains ruraux progresse le long de nouvelles rues. Logements ouvriers et industries dominent un paysage urbain où les commerces et équipements ne sont que faiblement représentés. Seuls les cafés et cabarets offrent un cadre pour une vie sociale hors des logements peu confortables. Le quartier est alors actif et offre un travail à chacun de ses habitants malgré sa forte densité.

À partir de la première guerre mondiale, l'urbanisation se densifie encore. Après une deuxième vague industrielle dans les années 1920-1930, la création du port de Lille et l'achèvement du canal de la Deûle en 1955 renforcent l'enclavement du quartier qui devient une île. Dans les dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, le quartier connaît une double évolution. Un premier secteur, « le Vieux Bois Blancs », se constitue du côté ouest de l'Avenue de Dunkerque et affirme son caractère « villageois ». On y trouve les friches industrielles qui accueilleront Euratechnologie, des logements sociaux (la Résidence Aviateurs), la mairie du quartier ainsi qu'une résidence pour personnes âgées (la Goélette). Un second secteur, « le Beau Quartier des Bois Blancs » (à l'est de l'avenue de Dunkerque, tout au long de l'avenue Marx-Dormoy et à proximité de l'avenue de l'Hippodrome à Lambersart, une des artères les plus chic de la métropole), connaît un développement dynamique du marché immobilier et accueille une population beaucoup plus aisée. Le déclin industriel a largement renforcé cette division. Depuis 1983, le quartier des Bois Blancs est relié au centre ville de Lille par la ligne 2 du métro (arrêt « Petite Chapelle », rebaptisé « Bois Blancs »).

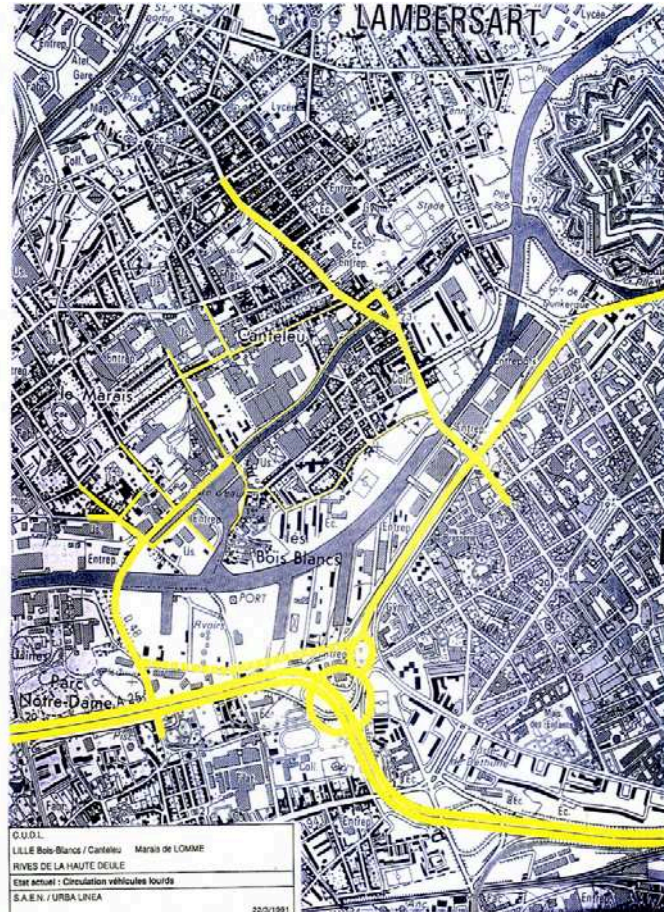
En 1988, la ville de Lille passe commande d'une étude foncière sur le site des « Rives de la Haute Deûle ». L'objectif est alors uniquement économique sans qu'aucune retombée urbaine ne soit encore envisagée. L'étude révèle 40 hectares de terrains libres, bien situés pour le développement économique, avec un potentiel supérieur sur Lomme que sur Lille. Puis, entre 1990 et 2000, de nombreuses études se succèdent avec des périmètres et des acteurs variables.

### 1.2. Diagnostic

Deux stations de métro desservent le site à environ 600 mètres au nord, sur l'avenue de Dunkerque. La ligne de métro offre un parking de rabattement en liaison directe avec la rocade nord-ouest au terminus de la ligne 2 (Saint-Philibert), une liaison directe avec les gares Lille Flandres et Lille Europe et avec le centre commercial Euralille (environ 20 minutes). Même si le centre de Lille n'est pas directement accessible, la proximité du métro est un atout pour le quartier qu'il convient de valoriser en renforçant la qualité des itinéraires piétonniers et du réseau de bus, limité actuellement à trois lignes.

Malgré ces atouts et la proximité de l'autoroute A25, la présence de grandes zones industrielles imperméables à la circulation (port de Lille, grandes parcelles industrielles), le passage du canal de la Deûle à grand gabarit et de la ceinture routière au sud, coupent le secteur de la ville *intra-muros*. S'ajoute à cela une absence de liaisons directes avec les grandes infrastructures environnantes et la présence d'un important trafic de poids lourds qui transite dans cette zone. Le site est essentiellement desservi par l'avenue de Dunkerque et l'avenue Kuhlmann. L'avenue de Dunkerque et la RD941, au sud, sont des voies urbaines combinant les fonctions de desserte, de distribution et

de transit. Le nombre élevé de feux tricolores, l'étroitesse des voies et l'absence de parcours alternatifs génèrent un trafic soutenu et des conditions de circulation problématiques. Les voies reprenant le tracé de la future VINO, bordant le site à l'ouest sont moins utilisées actuellement et plus éloignées du centre de l'agglomération.



iii. 1 : Trafic de poids lourds (Source : Urba Linéa)

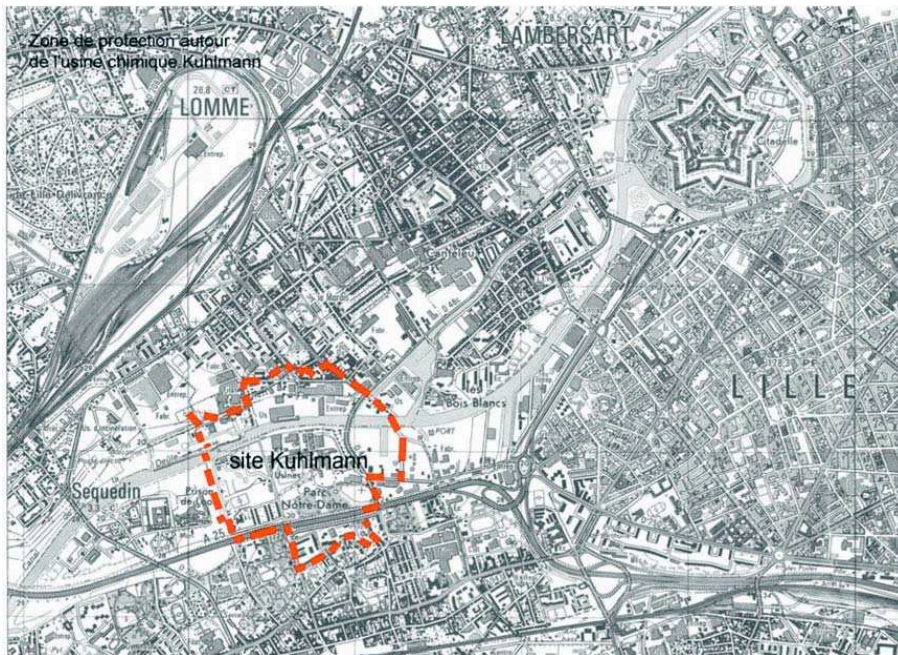
Par son histoire et sa géographie, la situation du quartier des Bois Blancs est unique. Le tissu urbain très dense hérité de l'époque industrielle est constitué d'habitat ouvrier, de bâtiments industriels – en activité ou en friche – et de commerces. Les usines et industries, notamment les « châteaux de l'industrie », dominent le paysage. Accordant une grande valeur symbolique à l'architecture, ces bâtiments expriment le pouvoir du capitalisme. L'habitat ouvrier traditionnel aligne ses petites maisons en bande le long des rues étroites ou en courées, à proximité immédiate des usines. Les grandes maisons bourgeoises se groupent le long des axes principaux, comme l'avenue de Dunkerque (dans le quartier Canteleu).

Après la guerre, de nouvelles opérations modifient les berges du canal au sud de l'île des Bois Blancs : quelques « grands ensembles » s'intègrent alors difficilement dans le contexte urbain existant. Dans les années 1960, la construction de deux d'entre eux – la « Cité des aviateurs » au sud-est de l'îlot et un ensemble rue Marx-Dormoy – permet d'accueillir une partie des habitants de Lille Saint-Sauveur expulsés suite à la rénovation de leur quartier. En 1959, la Cité des aviateurs se compose de 6 barres orientées Est/Ouest, et s'agrémentent d'un parcours piétonnier, la Promenade du préfet. Sur deux kilomètres de long, cet écran vert isole le quartier des Bois Blancs du port de Lille et du centre ville. Depuis, les opérations de rénovation de ces HLM et leur résidentialisation ont provoqué un changement de population, notamment rue Marx Dormoy.

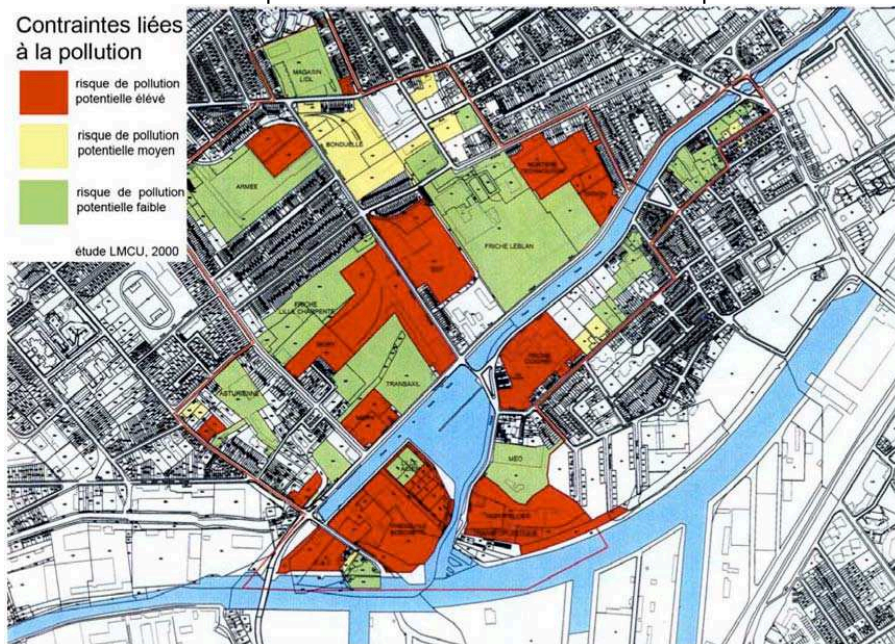
Le quartier nord de l'île, essentiellement constitué de friches industrielles, souffre d'une rupture d'échelle assez forte entre, d'une part, l'habitat formé de très petites maisons et, d'autre part, les

friches industrielles abandonnées. La fermeture de l'usine Leblan-Lafont, notamment, a laissé un grand vide dans la ville ; l'espace disponible le long des berges n'est pas exploité. À partir des années 1990, la Mairie de Lille et la communauté urbaine de Lille s'intéressent à ce potentiel foncier d'une ampleur exceptionnelle, particulièrement pour leur proximité du centre ville et leur accessibilité en métro.

Cependant, l'activité industrielle – qu'elle soit présente ou passée – génère un certain nombre de contraintes liées soit à la réglementation de sécurité – ainsi, les voies qui traversent la zone de protection définie autour de l'usine chimique Kuhlmann (ill. 2) ne peuvent pas servir d'accès principal au site Euratechnologie –, soit à la pollution qui concerne l'ensemble des sites industriels et plus de la moitié avec un risque élevé (ill. 3).



III. 2: Périmètre de protection autour du site de l'usine chimique Kuhlmann



III. 3 : Contraintes liées à la pollution du sol (Source : LMCU, août 2000)

Deux premiers projets ne voient pas le jour faute de financements : l'un apparaît dans le cadre de la candidature de Lille en 1996 pour les Jeux Olympiques de 2004, l'autre est une étude menée par l'agence Urba Linéa en 1998 sur le site de la Friche Coignet.

La présence forte de l'eau dans le quartier (bras de Canteleu, ancien canal de la Deûle, et canal à grand gabarit qui longe le port) est essentiellement perçue aujourd'hui comme un élément de coupure isolant le quartier des Bois Blancs du reste de la ville de Lille et le transformant en « arrière » de la ville. Pourtant, le tracé particulier de cette double voie d'eau qui fait des Bois Blancs une île, constitue, avec la « gare d'eau », un potentiel paysager essentiel pour le redéveloppement du secteur.

La présence de l'eau a longtemps attiré des activités liées à l'industrie et aux transports. Usines, activités portuaires et habitat ont cohabité le long du canal. Après le départ des activités, l'enjeu est de recréer une dynamique économique et spatiale, sans briser l'échelle du site et en favorisant l'esprit village. Le canal de la Haute Deûle présente un potentiel paysager majeur, si l'on parvient à minimiser ses effets de coupure pour recréer des continuités et parvenir à tisser des liens entre les quartiers.

Les grandes enclaves industrielles forment des îlots imperméables et isolent le quartier de la ville. De ce fait, les espaces publics quasi inexistantes se réduisent à quelques rues au gabarit étroit.

Pourtant, la présence de l'eau, de grands terrains vides et d'habitat à faible densité sont autant d'atouts qui ne demandent qu'à être révélés. Isolés de la ville centre par l'eau, évoluant presque hors du temps, ces quartiers possèdent une identité forte de « village », caractérisée par une convivialité reconnue, une vie associative très active et par une fréquentation forte des équipements de quartiers.

### **1.3. L'évolution de la réglementation urbaine**

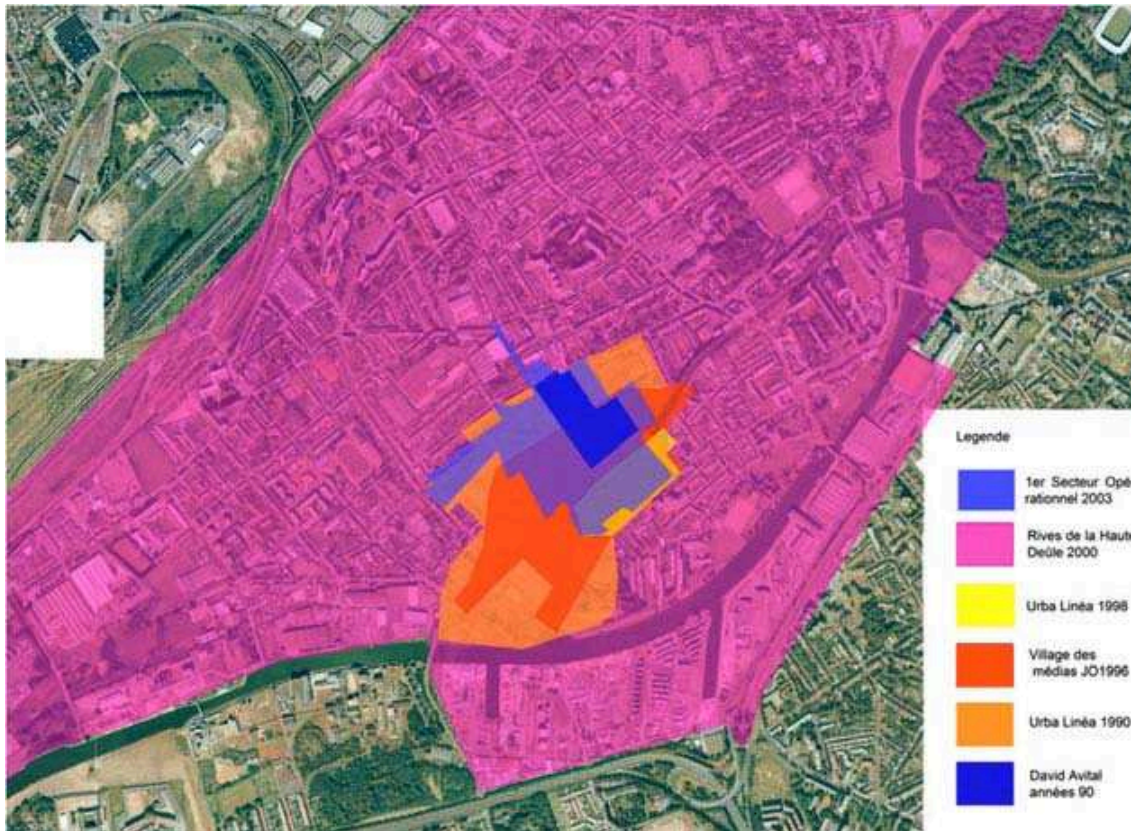
En 1990, l'histoire industrielle du site est clairement lisible dans le POS. La volonté est de maintenir, privilégier et même de renforcer la vocation industrielle et artisanale du périmètre de la ZAC « Les Rives de la Haute Deûle ». Avec le développement de l'industrie, une zone d'activité s'est créée le long du canal de la Deûle que la communauté urbaine souhaite maintenir.

En 1998, le POS est soumis aux changements sur le territoire de la ville de Lille. Celle-ci décide alors de reconquérir la zone pour l'habitat alors que la ville voisine de Lomme n'a pas encore décidé de reconquérir les terrains autour du canal de la Haute Deûle. La limite entre les communes de Lille et Lomme trace une frontière nette entre les zones industrielles et résidentielles.

En 2006, le PLU prévoit l'aménagement de la ZAC « Rives de la Haute Deûle », dont le périmètre englobe des terrains situés sur les villes de Lille et de Lomme. Le programme intègre des logements, des activités économiques, des équipements et des espaces publics. Ainsi, la ZAC repousse la zone industrielle à l'Ouest et modifie le PLU le long de la Haute Deûle.

## 2. Évolution des partenariats

Le site des Rives de la Haute Deûle a fait l'objet de nombreuses recherches et études. Depuis la fermeture de l'usine en 1983, différents acteurs se sont mobilisés seuls ou en partenariat, autour de différents projets. Quelles compétences ont été mobilisées ? Quel a été leur rôle dans l'évolution des mentalités ? Comme le montre la carte, leur périmètre s'est élargi, au fil des études.



ill. 4 : Les périmètres des études effectuées entre 1990 et 2005

En 1988, la ville de Lille commande à la Société d'Aménagement et d'Équipement du Nord (SAEN), SEM départementale, une étude foncière sur le site des Rives de la Haute Deûle. Les conclusions révèlent la présence à proximité de la voie d'eau de 40 hectares de friches, inégalement réparties sur les communes de Lille et Lomme, ce qui représente un potentiel particulièrement intéressant pour le développement économique. L'intérêt commun des deux communes pour le secteur reste essentiellement économique pendant cette première phase sans envisager encore de transformation du tissu urbain.

Entre 1988 et 1990, Rémi Quenon et Bruno Ferracci travaillent pour la SAEN. Celle-ci, dont l'actionnaire principal est le Conseil Général, possède un champ de compétence élargi et peut traiter des sujets urbains complexes. Au sein de l'équipe de direction des études, Rémi Quenon est l'architecte responsable des projets des Rives de la Haute Deûle. En Octobre 1990, Rémi Quenon et Bruno Ferracci quittent la SAEN pour créer leur agence d'architecture et d'urbanisme, Urba Linéa. Entre octobre 1990 et mai 1992, l'agence Urba Linéa est sollicitée à plusieurs reprises par la SAEN à propos du site. Après la fermeture de la SAEN entre 1992 et 1994, l'agence Urba Linéa poursuit sa réflexion mandatée cette fois par la SORELI.

La SAEN, qui n'est pas maître d'ouvrage, est chargée d'effectuer une étude de faisabilité sur le site. Sans attendre l'énoncé d'une commande précise sur le territoire d'étude, elle entreprend les premières acquisitions foncières : elle cherche ainsi, dans une optique stratégique, à préserver son « influence » par rapport à la SAEM Euralille. Jusqu'en 1992, la SAEN poursuit sa politique foncière en ayant recours à des investisseurs privés (banques...), sans faire appel aux collectivités publiques. Pourtant, la Communauté urbaine prouve son intérêt pour les friches industrielles avec un premier

article publié en 1990. Mais l'ensemble de ses efforts politiques et financiers se porte alors sur le grand projet urbain Euralille qui débute.

En mars 1991, la SAEN commande un dossier d'intention urbaine à Urba Linéa. La SAEN fait appel à trois partenaires choisis : SARI-SEERI (Paris), SEDAF (Local), LMH (bailleur social), qui proposent chacun un programme et un plan masse correspondant aux intentions lancées par Urba Linéa. La communauté Urbaine, les villes de Lille et Lomme, sont incluses dans les discussions mais n'ont pas de titre de compétence. Le chef d'orchestre reste la SAEN qui garde contact avec ses anciens architectes urbanistes (Urba Linéa) pour monter son propre projet. Le schéma entre partenaires publics et privés est plus complexe.

En 1989, l'Usine Leblanc Lafont ferme ses portes après avoir vainement tenté de diversifier ses activités. Depuis 1984, David Avital, fondateur de l'entreprise Nord Tertiaire et pionnier des opérations de transformation de friches industrielles dans l'agglomération, habite le donjon de l'ancienne filature désaffectée, où il a installé le siège de sa société, Nord tertiaire. Le potentiel de ce château de l'industrie l'intéresse et le pousse à élaborer un montage financier en vue de l'acquisition du donjon.

En 1993, il repense l'ensemble du territoire, propose d'accéder au quartier en « Vaporetto », de lancer une ligne RER jusqu'à la

Bassée en édifiant un pont continu à partir des Bois Blancs ! Ses projets pour l'usine Leblanc ne manquent pas : hôtel de région, Aéronef, Hard-Rock Café, centre de loisirs et d'escalades... Il achète une part des immeubles proches de l'usine et une partie des terrains environnants l'usine. Mais les dossiers de permis de construire n'aboutissent pas, « bloqués », selon lui, par les services municipaux. Les promoteurs lâchent alors le projet, provoquant ainsi la faillite de l'entreprise Nord Tertiaire.

En 1992, l'équilibre politique du Conseil général du Nord est bouleversé. Ce changement politique accélère la tendance à créer des SEM plus spécifiques et plus locales. « Chaque élu voulait son propre outil technique » (Rémy Quenon, Urbalinéa). La SAEN perd ses principaux appuis politiques et coule petit à petit entre 1992 et 1994. La visite du site par Pierre Mauroy révèle l'intérêt croissant du monde politique pour les enjeux urbains du secteur. A cette période, la communauté urbaine achète le site et les terrains environnants, sans avoir de projet précis. Grâce à cette vente, la SAEN peut rembourser les banques. Depuis 1994, LMCU supporte le foncier des Rives de la Haute Deûle.

### 1996 : Jeux Olympiques



### 1998 : Friche Coignet



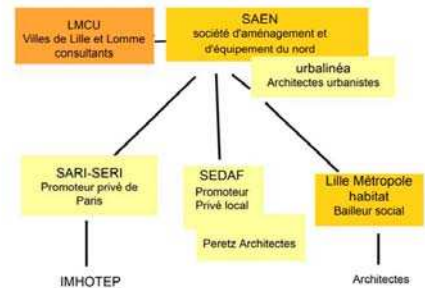
En 1996, l'agence Urba Linéa est appelée par l'ADULM dans le cadre de la candidature de Lille pour les Jeux Olympiques 2004 : il s'agit d'implanter une partie du village des médias sur le terrain des Rives de la Haute Deûle. Dans un délai d'un mois, l'agence Urba Linéa propose un programme fondé sur les études effectuées pour la SAEN entre 1988 et 1992. Le plan-masse reprend les mêmes principes d'implantation, sur un programme uniquement de logements. La candidature de Lille n'est pas retenue, mais LMCU reste propriétaire des terrains des Rives de la Haute Deûle.

En 1998, la demande n'est plus communautaire, mais émane, *via* la SORELI, de la mairie de Lille. La commande qui est faite, toujours à Urba Linéa, porte, cette fois, sur la seule friche Coignet qui semble la plus opérationnelle et la mieux située face à la démesure du site des Rives de la Haute Deûle. Les propositions faites par l'agence Urba Linéa alimentent les discussions autour de la traversée piétonne de l'îlot, de la façon de bâtir et du rapport aux berges, mais elles n'aboutissent pas à un projet.

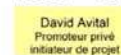
### 1990 - 1994 : SAEN



### 1991 - 1995 : URBALINEA

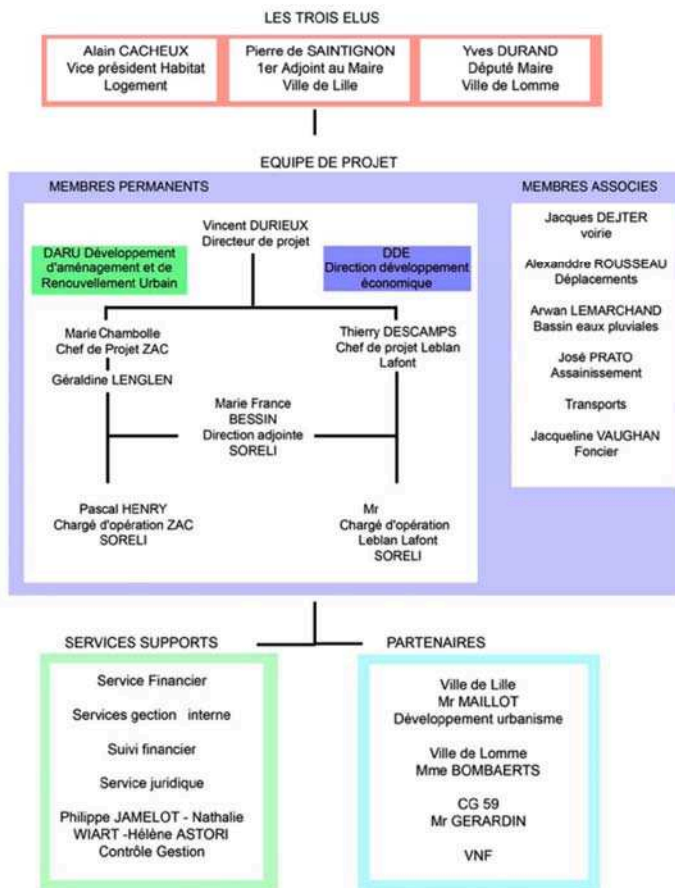
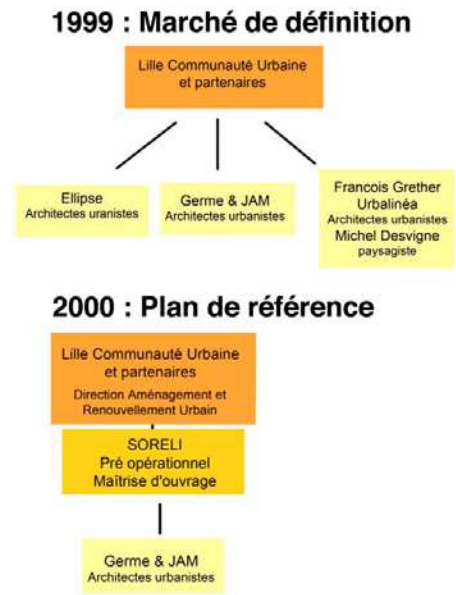


### 1993 - 1995 : David AVITAL



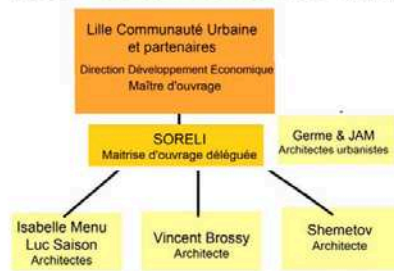


En 1999, LMCU lance un marché de définition intitulé : « Réflexion sur la programmation et sur la traduction formelle pour le terrain des rives de la haute Deûle ». Trois équipes sont convoquées : Urba Linéa (Lille), Germe & JAM (Paris) et Ellipse (Paris). L'équipe Urba Linéa s'associe pour l'occasion avec l'urbaniste François Grether et le paysagiste Michel Desvigne. En octobre 2000, le jury du concours, composé de LMCU et des villes de Lille et Lomme, retient comme architectes urbanistes l'équipe Germe & JAM de Paris, composée de Patrick Germe et de Philippe Chavannes de l'agence JAM. La réflexion de l'équipe a porté sur les accès, les typologies et le paysage avec des réponses convaincantes : création d'un pont au niveau du port, requalification de la LINO, maillage du tissu urbain ; réinterprétation de l'habitat lillois ; aménagement des espaces publics et d'un réseau de canaux. L'enjeu de ce territoire qui symbolise l'union des villes de Lille et Lomme devient majeur. En 2000, LMCU confie deux missions à la SORELI : un mandat d'études pré-opérationnelles et la maîtrise d'ouvrage. Le mandat d'étude pré-opérationnelle comprend le montage financier, les études de sol et le montage de procédures ; il inclut la création d'une ZAC. La deuxième mission de la SORELI est celle d'aménageur. Entre 2004 et 2012, les 25 hectares du premier secteur opérationnel devraient être aménagés. Pour mieux faire avancer le projet, LMCU met en place différentes équipes de travail. L'organigramme ci-dessous décrit les relations entre LMCU, les villes de Lille et Lomme, la SORELI et les partenaires.



L'équipe de Patrick Germe et Philippe Chavannes de JAM travaille avec Marie Chambolle (LMCU) et Marie-France Bessin (SORELI). La communication entre les différents acteurs est excellente et permet de réunir fréquemment les comités techniques. Le travail de Germe & JAM se fait en deux phases : la production d'un plan de référence sur environ 100 ha et une étude pré-opérationnelle du premier secteur. Celle-ci comprend le traitement des espaces publics, l'assainissement des terrains (VRD, traitement de l'eau), la rédaction du dossier réglementaire de ZAC et des cahiers des charges pour chaque lot. L'idée initiale d'un pont, pour relier l'échangeur lillois avec l'usine Le Blan Lafont en traversant le port, est momentanément abandonnée pour des raisons essentiellement politiques : il semble difficile de faire admettre aux habitants le passage d'une route à haute fréquentation à travers ce quartier résidentiel. L'agence est sélectionnée pour sa volonté de valoriser le territoire et de définir une structure urbaine originale et évolutive.

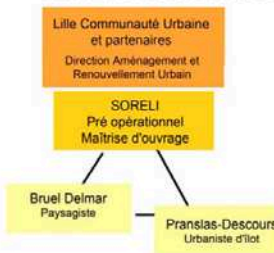
### 2002 - 2003 : Concours usine



### 2003 : Concours paysage



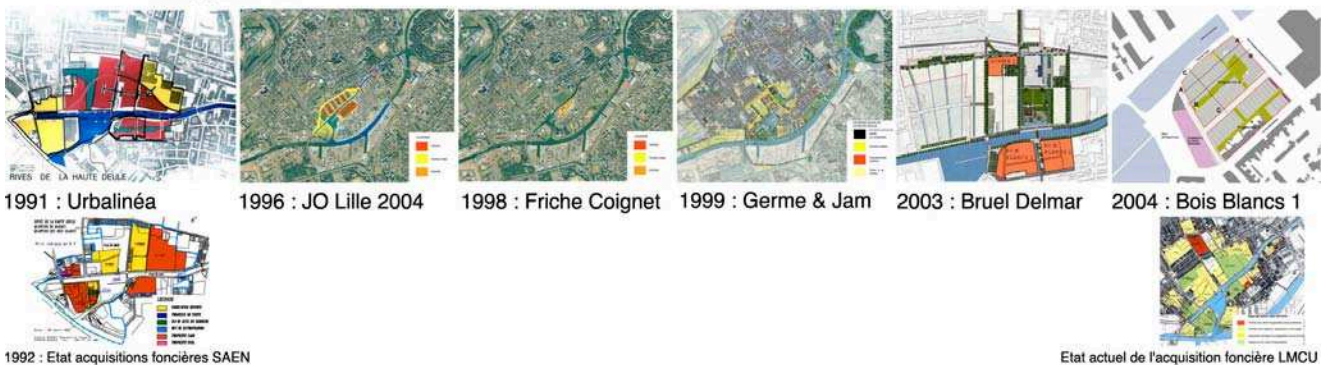
### 2004 : Concours urbaniste



En 2002-2003, le concours pour la reconversion de l'usine Le Blan Lafont est lancé. Les trois équipes retenues sont : Chemetov, Vincent Brossy, Isabelle Menu et Luc Saison. Le jury, constitué de la SORELI et des représentants du secteur économique de LMCU, désigne Vincent Brossy comme maître d'oeuvre. Le 19 décembre 2003, une délibération de LMCU approuve la modification du POS sur Lille et Lomme pour l'opération « Rives de la Haute Deûle », en vue d'intégrer la ZAC du premier secteur opérationnel dans le document d'urbanisme.

En 2003, Fabienne Duwez, qui s'occupait auparavant d'EuraSanté, prend la direction de la SORELI. Elle lance un concours complémentaire pour pallier l'absence de paysagiste dans l'équipe de maîtrise d'oeuvre du projet urbain des Rives de la Haute Deûle. Conseillés à la SORELI par l'équipe Germe & JAM, les paysagistes Anne-Sylvie Bruel et Christophe Delmar, dont l'agence parisienne a été fondée en 1989, gagnent le concours et travaillent en collaboration avec les architectes urbanistes sur le programme. Ils ont une mission de valorisation des espaces publics du quartier, ainsi qu'une mission de conseil pour les concours lancés sur chacun des îlots. Ils étaient présents, à ce titre, au concours pour la réhabilitation de l'usine Leblan Lafont.

Les relations entre la SORELI et l'agence de paysage Bruel Delmar s'intensifient, l'équipe de Germe & JAM ne trouve plus sa place dans les négociations. La SORELI lance un concours pour choisir un urbaniste d'îlot. L'équipe Germe & JAM répond, mais n'est pas retenue au profit d'un architecte urbaniste (parisien), conseillé par Bruel Delmar : Jean-Pierre Pranslas-Descours. À partir de ce moment, l'équipe Germe & JAM n'a plus de rôle dans l'aménagement du terrain et son contrat avec la SORELI est rompu.

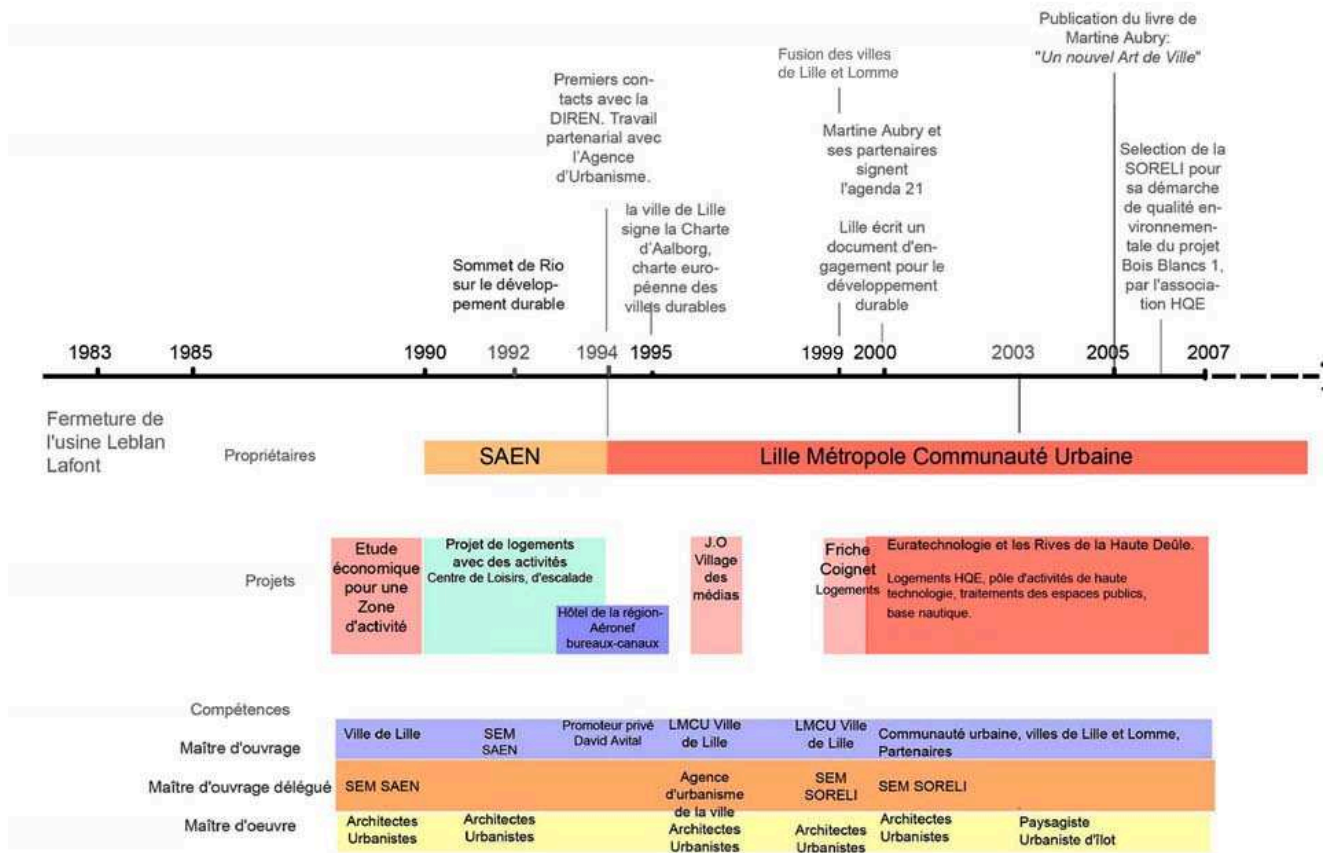


#### III. 5 : Evolution des acquisitions foncières et des propositions urbaines de 1991 à 2006

De 1988 à 2000, les projets se succèdent sur le site (ill. 2), apportant à chaque fois un partenariat, des idées et un périmètre, sensiblement différents. Cette accumulation de projets reflète l'intérêt suscité par le secteur depuis la fermeture de l'usine. La SAEN mène sa politique foncière persuadée du potentiel du site. LMCU rachète ensuite le foncier, convaincue que le site peut accueillir un projet exceptionnel et unique.

Malgré cet engouement, la succession des études (ill. 3) montre bien le temps préalablement nécessaire avant le démarrage du projet. Différents facteurs expliquent ce retard : l'absence de priorité politique face aux autres grands projets métropolitains (Euralille, le stade, Euralille 2 et 3, Fives Cail...), la faiblesse des financements, le manque de pérennité des partenariats... Ces projets étaient-ils prématurés ? Jusqu'en 1999, les systèmes d'acteurs sont trop faibles pour pousser le projet à la réalisation, aucun discours politique n'accompagne les ambitions.

En 1999, la communauté urbaine de Lille, les villes de Lille et Lomme, la SORELI et leurs partenaires élaborent ensemble un projet de grande envergure : le site doit accueillir un des cinq pôles de haute technologie prévu par le schéma de développement et d'urbanisme. Le projet s'inscrit désormais dans une stratégie métropolitaine. Plus fort et plus ambitieux, le discours politique peut rassembler davantage de partenaires, de moyens financiers et une bonne équipe de concepteurs.

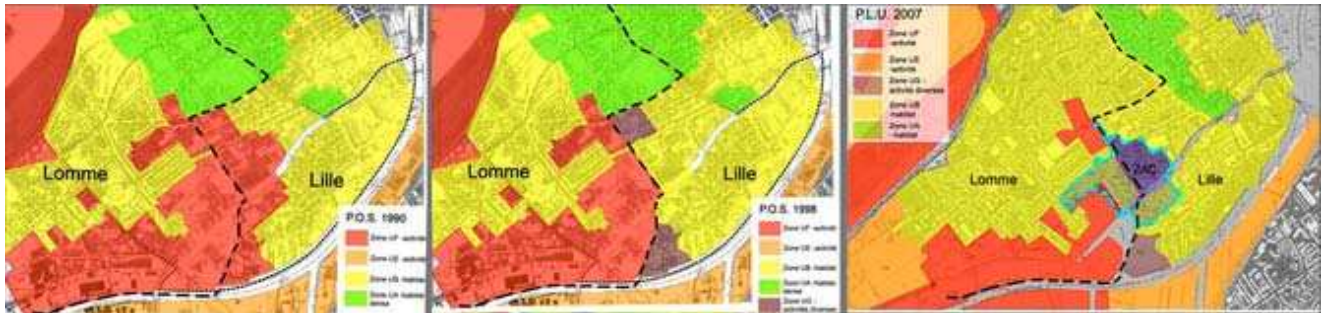


ill. 6 : Chronologie des études depuis la fermeture de l'usine Leblan Lafont en 1983

En s'engageant en faveur d'un développement plus durable, LMCU et les communes de Lille et Lomme essaient de tendre vers un idéal d'organisation : la création d'une équipe pluridisciplinaire, des évaluations régulières, des partenariats dans tous les domaines. Ce fonctionnement multiplie les niveaux décisionnels. L'organigramme décisionnel mis en place entre LMCU, les villes et la SORELI (voir plus haut) montre le nombre de plus en plus grand d'acteurs et de partenaires et les liens complexes qu'ils entretiennent entre eux. L'outil est imposant, il nécessite pour chaque décision un grand nombre de procédures administratives. Ce processus administratif complexe contribue à ralentir le projet.

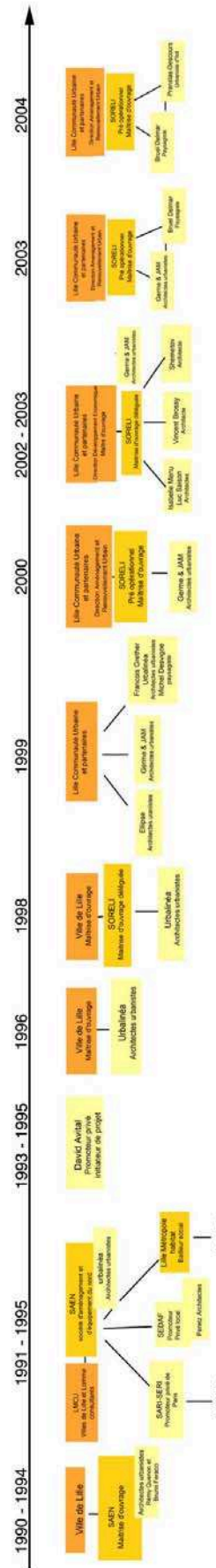
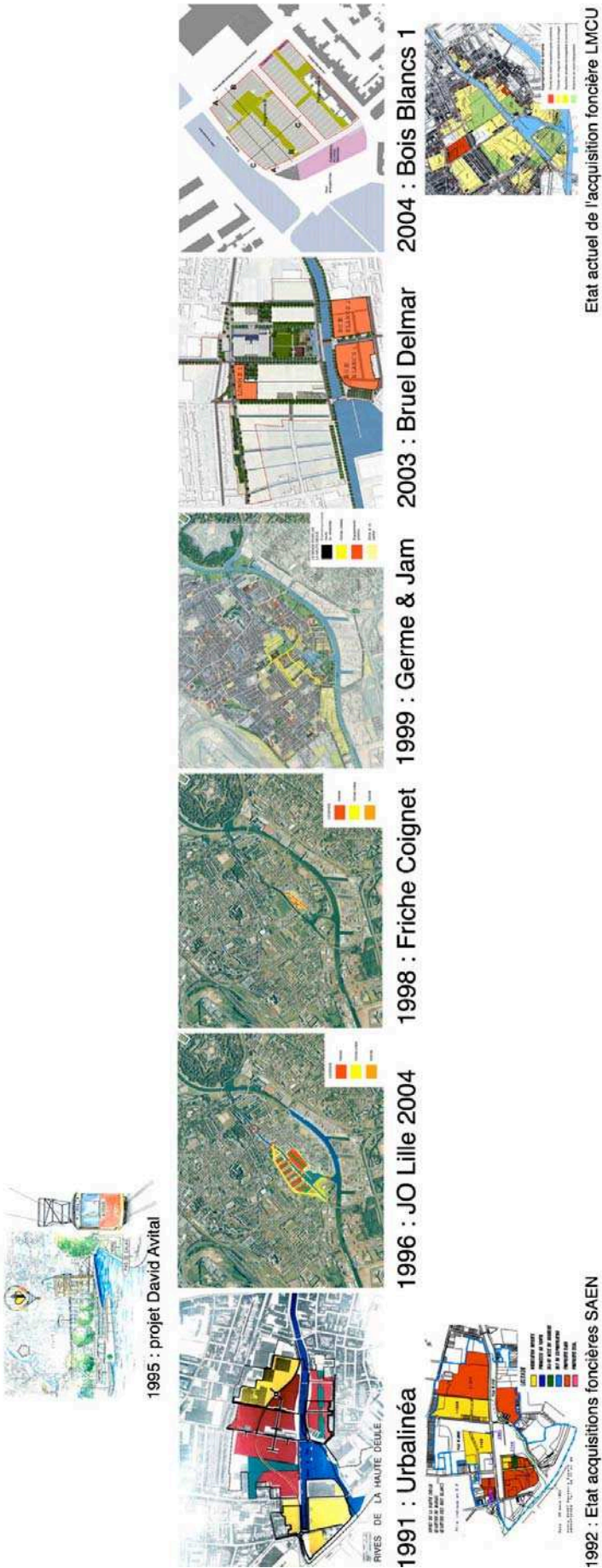
L'évolution du POS/PLU (ill. 4) révèle les différences d'intérêts sur le territoire de la Haute Deûle. En 1990, alors que le déclin des industries est encore en cours, le statut industriel de la zone n'est pas remis en question. Huit ans plus tard, la ville de Lille a adapté son POS à la possibilité de reconquérir les terrains des anciennes usines pour l'habitat. La divergence d'intentions des villes de Lille et

Lomme se manifeste sur le plan : la rupture des zones du POS à la limite de leur territoire est nettement lisible. En 2007, les villes de Lille et Lomme travaillent de concert, principalement *via* la communauté urbaine. Elles ont su coordonner leurs intentions et le PLU affiche désormais cette stratégie commune d'utilisation des terrains disponibles. La création d'une ZAC (Zone d'aménagement concerté) sur le terrain de Lille et Lomme montre la préoccupation de la Communauté Urbaine pour le site.



ill. 7 : Evolution du POS et du PLU sur le secteur (1990, 1998, 2007)

Propriétaire des terrains depuis 1994, LMCU supporte à ce titre des frais considérables compte tenu de leur étendue. Mais, en l'absence d'exploitation, elle ne peut en tirer aucun bénéfice. Trois études ont été menées depuis 1994 par des équipes formées d'architectes, ingénieurs, urbanistes, économistes. Leur analyse montre que les enjeux principaux du site sont restés les mêmes : permettre l'accès au site, développer l'activité économique, proposer une nouvelle offre résidentielle, mettre en valeur l'eau et développer parallèlement les loisirs nautiques, valoriser enfin le cadre de vie par le traitement des espaces publics et l'aménagement de promenades le long de la Deûle. La répétition des propos témoigne parfois d'un manque de communication entre les concepteurs lors du passage d'un projet à l'autre. Néanmoins, comme le montre le schéma de la page suivante, l'agence Urba Linéa a conservé la mémoire des projets malgré le changement de maîtres d'ouvrages (SAEN, Ville de Lille puis LMCU), assurant un moment une certaine continuité entre eux. Par la suite, LMCU a commandé de nouvelles études pour rédiger le marché de définition : plus de 6 dossiers d'études ont été produits depuis 1994.



iii. : Chronologie des études et des partenariats de 1990 à 2004

## 2.1. La prise en compte d'un nouvel objectif : le développement durable

Sous le mandat de Pierre Mauroy, la ville de Lille connaît une transformation culturelle et territoriale. Les deux candidatures successives de la ville pour les Jeux Olympiques de 2004, puis comme Capitale Européenne de la Culture en 2004, lui donnent une ambition internationale nouvelle. La création d'une agence d'urbanisme est un atout supplémentaire : c'est un outil au service des acteurs qui les guide dans le choix des orientations d'aménagement et dans leur mise en œuvre.

Parallèlement, la ville de Lille s'engage, à partir de 1994, en faveur du développement durable. Première prise de conscience internationale en faveur de ce mode de développement, le Sommet de la terre qui s'est tenu à Rio en 1992 influence les pratiques d'une ville confrontée, par ailleurs, à de multiples déséquilibres d'ordre économique, social et environnemental.

En 1994, une réflexion transversale, lancée au sein des services de la ville de Lille sur le principe des Plans Municipaux de l'Environnement, vise à renforcer la politique locale de l'environnement. La ville travaille en partenariat avec la DIREN et l'Agence d'Urbanisme, crée un poste transversal de chargé de mission environnement, ainsi qu'une Commission Extra-Municipale de l'Environnement (CEME), lieu de rencontre entre ses partenaires et la société civile.

Les élections de 1995 entraînent un renouvellement de l'équipe municipale. Le nouveau programme municipal propose notamment d'élaborer un Plan Local d'Action pour l'Environnement et le Cadre de vie. En novembre 1995, sous l'impulsion du milieu associatif lillois et d'élus verts régionaux, la ville de Lille est une des premières villes françaises à signer la charte européenne des villes durables, ou Charte d'Aalborg. Elle s'engage alors dans une démarche volontaire d'Agenda 21, plus globale et participative, centrée sur le développement durable. Les objectifs sont qualitatifs, ils visent une meilleure qualité de vie, une meilleure qualité dans les relations humaines et la préservation de l'emploi.

De 1996 à 1999, Lille est dans une phase de diagnostic. Toujours sous l'impulsion de la société civile, elle élabore un Plan Local d'Action Environnement et Développement Durable (PLAEDD), adopté au Conseil Municipal du 8 mars 1999, et des Fiches Action précisant son engagement pour les années 1999 – 2000. Le PLAEDD pose les bases de la politique de développement durable de la ville de Lille, établit un diagnostic environnemental et oriente, par des propositions adéquates, la politique à venir. En septembre 1999, se tient un forum destiné à sensibiliser le grand public à ces questions.

Le 30 juin 2000, Martine Aubry et les partenaires de la ville (DIREN, Vivendi, Société des Eaux du Nord, GDF, Conseil municipal des Enfants de Lille, Maison de la Nature et de l'Environnement) signent l'Agenda 21 lillois. Après un renouvellement municipal entre 2000 et 2001, la mise en oeuvre de l'Agenda 21 est intégrée au programme municipal. Mme Danielle Poliautre est nommée adjointe à la Qualité de vie et au Développement Durable. Chargée d'animer la mise en oeuvre, le suivi et l'évaluation de l'Agenda 21 lillois, elle propose de mener notamment des Campagnes d'Année, et d'allier préoccupations environnementales, sociales, économiques et démocratiques. Pour faire la démonstration concrète du Développement Durable, la réponse lilloise veut mobiliser toutes les échelles territoriales et concilier responsabilité globale et action locale.

Intégrer de nouveaux principes de développement en croisant efficacité économique, cohésion sociale et respect de l'environnement : voilà l'ambition territoriale et collective de l'agenda 21. Le projet des Rives de la Haute Deûle sert de prototype pour la ville de Lille qui y trouve l'occasion d'expérimenter une nouvelle façon d'aborder l'aménagement opérationnel. Le document d'analyse de l'agenda 21 lillois révèle, en effet, les rapports entre le lancement de ce projet et l'engagement durable de la ville de Lille. L'implication de la communauté urbaine de Lille, à partir de 1996, correspond au moment où apparaît l'expression « Ville renouvelée » : c'est une période de transformation progressive des pratiques de projet sous l'influence de nouveaux objectifs. D'ailleurs, la ville est sélectionnée par l'association HQE pour la démarche de qualité environnementale de ses opérations d'aménagement — cette démarche prolonge la démarche HQE dans une direction plus globale, mais ne concerne que les bâtiments individuels. À la suite de l'appel à projet, soutenu par la DAPA (ministère de la Culture et de la Communication), l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et le PUCA (Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la

Mer), le projet de logements « Bois Blancs 1 » (7 hectares), porté par la SORELI sur la ZAC « Rives de la Haute Deûle », est retenu parmi dix équipes.

Pour mettre en œuvre leur volonté commune d'améliorer la qualité urbaine, la ville de Lille et LMCU adoptent une nouvelle démarche : encourager les échanges entre compétences différentes, travailler ensemble et respecter au maximum les critères de qualité deviennent leurs principaux objectifs.

« Afin d'impulser « un nouvel art de ville, pour un nouvel art de vivre » intégrant une haute qualité de vie pour les habitants et la notion d'éco-quartier sur son Grand Projet Urbain, la ville de Lille a mis en place en 2006 une mission de concertation, le comité d'acteurs éco-quartiers, qui doit permettre d'identifier les moyens et les ressources locales mobilisables pour aller vers l'aménagement d'éco-quartiers. Cet outil, qui rassemble les institutions, les professionnels, les bailleurs, les associations et les habitants mobilisés par ces thématiques, répond à la préoccupation du développement durable à l'échelle de toute la Ville et doit permettre de formaliser, à échéance Juin 2007, un cadre stratégique pour l'aménagement, qui permettra d'appuyer et d'enrichir les projets urbains de critères et de solutions techniques et financières pour l'amélioration des performances environnementales (gestion de l'énergie, de l'eau, des déchets, éco-conception...), économiques (nouvelles filières, coût global...) et sociales (maîtrise des charges, accessibilité, mixité sociale, mixité de fonction...) de l'habitat. »

Source : site Internet de la ville de Lille

Pour mener à bien ce projet, 12 ateliers thématiques ont été programmés par la ville de Lille de novembre 2006 à février 2007. Ils ont porté sur l'énergie, l'eau, les déchets, l'entretien et la maintenance, les déplacements, l'implication des habitants, les filières et les métiers... Réunissant acteurs et habitants, ils ont offert un lieu de dialogue et de transversalité pour établir un guide référentiel et impulser l'application concrète des objectifs.

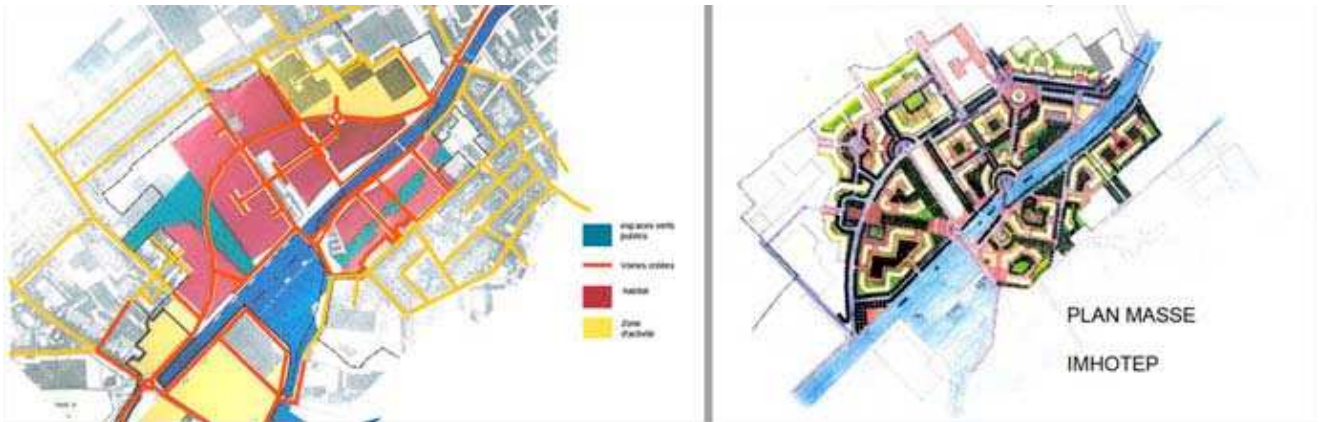
Dans le même temps, LMCU et ses partenaires ont établi des contacts avec des spécialistes du développement durable et disposent ainsi d'outils d'évaluation : à l'échelle de la construction (relativement établi en France), de l'urbanisme et de la démarche opérationnelle (actuellement en phase d'expérimentation). Mais ces procédures de contrôle sont des procédures administratives longues à mener, elles imposent aux promoteurs et architectes l'apprentissage de nouveaux modes de construction (matériaux, assemblages, conception originale).

En tant que maître d'ouvrage, LMCU exerce un contrôle continu sur le projet de sa conception à sa réalisation. C'est pour elle le moyen de garantir un bon niveau de qualité environnementale et urbaine. À Lille, les promoteurs privés sont contraints de respecter des règlements de constructions stricts. LMCU contrôle les terrains et les constructions, ce qui évite les risques de rupture d'échelle ou de traitements d'espaces privés de mauvaise qualité.

La communauté a l'ambition avec cet outil de disposer d'un moyen de pression et de contrôle performant, en faveur de la qualité. Il s'agit de prouver que l'on peut créer de véritables quartiers de ville en respectant les critères de haute qualité environnementale : mixité sociale, développement économique et qualité environnementale. Un vrai défi pour LMCU...

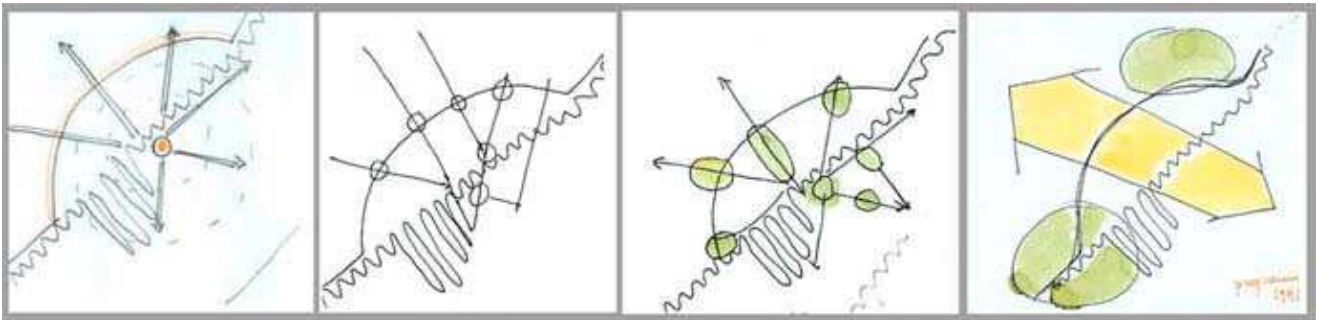
### 3. Présentation des différentes propositions urbaines

#### 3.1. 1991 – Urba Linéa pour la SAEN, première proposition



iii. 8 : Un plan radial, par l'agence parisienne Imhotep et la SARI-SEERI.

En proposant de contourner les quais par une rue passant devant l'usine Le Blan Lafont, Imhotep offre une certaine intimité au quartier compris entre cette voie et les quais. Une place publique située sur l'îlot des Bois Blancs, près de la gare d'eau, est le point central d'un système de voies piétonnes et automobiles en étoile. Des places publiques sont créées à leur intersection avec la voie de contournement. La largeur importante des voiries s'explique par la place accordée à la voiture et aux places de stationnement à cette époque, mais aussi par la création de nombreux espaces verts le long des rues : le plan propose une cité-jardin.



#### Les points forts :

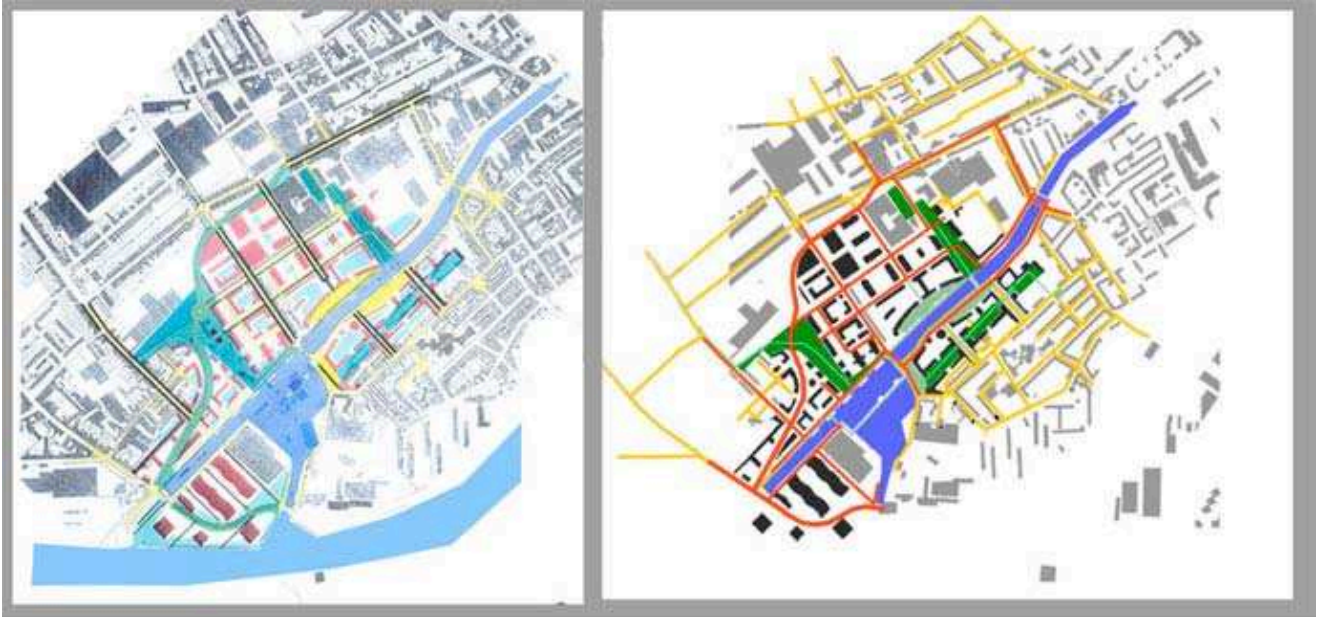
Une nouvelle voie redirige le trafic derrière les berges du canal et libère la route départementale (rue Hegel). Ce dispositif permet de créer une zone calme près de l'eau. Les logements, situés le long des berges aménagées, établissent une continuité entre l'îlot des bois blancs et la ville de Lomme. Les zones d'activité situées aux deux extrémités sont reliées par la nouvelle voie.



Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff

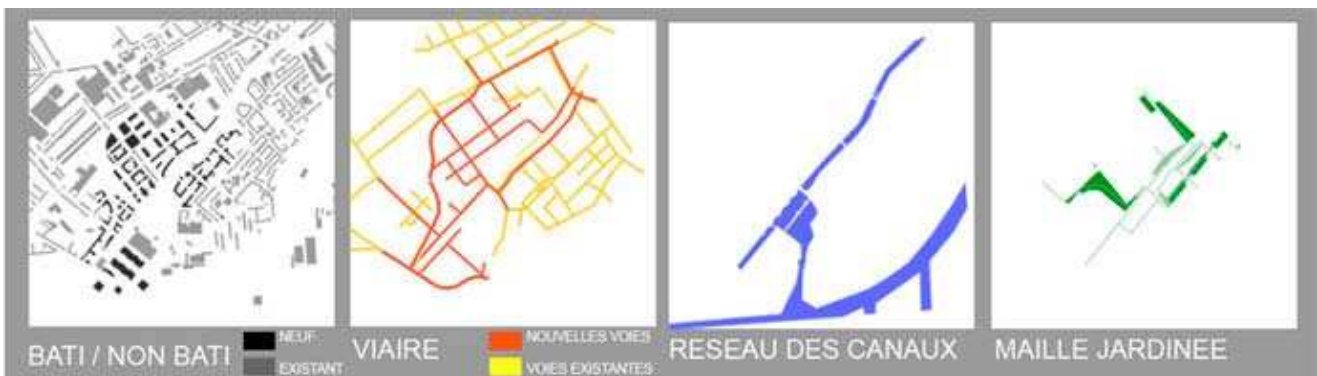


### 3.2. 1991 – Urba Linéa pour la SAEN, seconde proposition



Ce plan est un approfondissement du premier plan d'étude de 1991, afin de vérifier notamment la faisabilité de la voie de contournement. Le côté paisible du quartier est renforcé le long de la voie d'eau ; le rejet des entreprises sur l'arrière leur offre de meilleures conditions d'accessibilité routière vers l'avenue de Bretagne et l'avenue de Dunkerque.

Cette proposition est originale à la fois par le tracé des voiries et par sa large emprise sur le territoire. Le logement se développe le long du quai Hegel, rejetant les activités le long d'une voie qui passe derrière l'usine Le Blan Lafont. Cette hypothèse permet de protéger les quais du trafic tout en offrant une bonne desserte aux activités économiques. Les espaces publics proposés se situent de façon stratégique le long des quais et de la gare d'eau. Des percées, perpendiculaires à la Deûle, invitent à la promenade et à la traversée entre Lomme et Lille, mais aucun pont n'est créé.



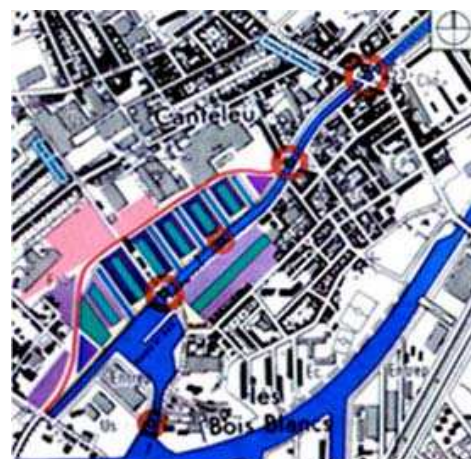
Schémas : Eloïse Lorthois, Katharina Neff

### 3.3. 1996 - Village des médias, Jeux Olympiques Lille2004

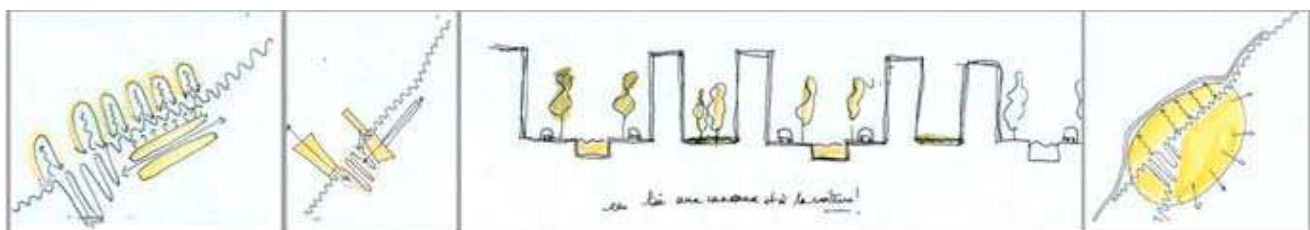


iii. 9 : La communication avec l'eau

L'étude du projet des Jeux Olympiques de 2004 est lancée très rapidement en 1996. Ce plan-masse reflète différentes ambitions. L'accessibilité du site est améliorée : notamment le fonctionnement de l'avenue de Dunkerque entre les ponts de Canteleu et le carrefour de la place Leroux de Fauquemont, et les échanges entre l'avenue de Dunkerque, la rue Hegel et le quai de l'Ouest. Le maintien de la liaison intercommunale CD 48 libère les berges du trafic lourd et du trafic de transit afin de développer des programmes d'habitat au bord de l'eau pour optimiser le foncier. Le nouveau tracé sinueux proposé révèle les trames urbaines existantes et améliore la desserte des ensembles industriels situés au nord du site. L'accès à la voie d'eau requalifiée depuis les quartiers voisins est facilité en particulier depuis le centre du quartier du Marais et depuis les Bois Blancs vers la gare d'eau.

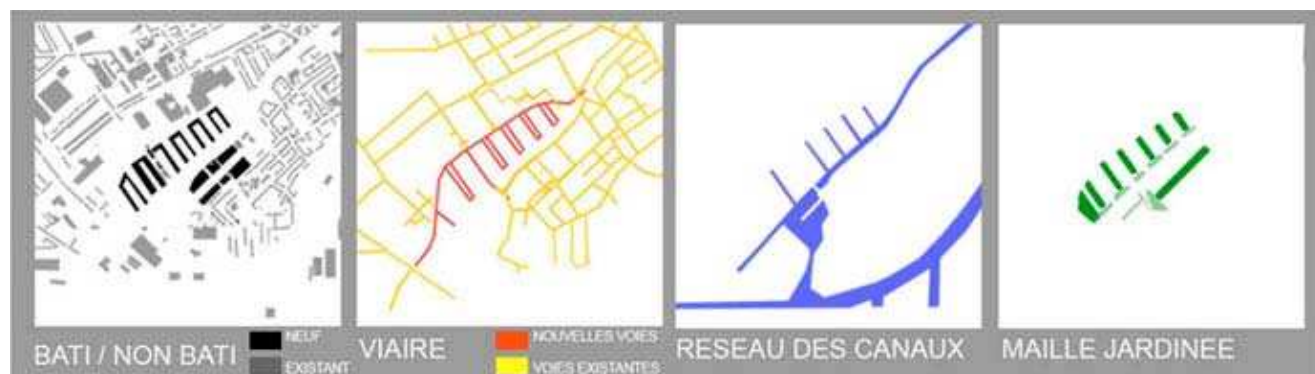


La trame viaire proposée concentre les espaces publics aux abords de la gare d'eau. La requalification du canal s'appuie sur de nouveaux usages de l'eau. La création de petites avancées d'eau entre les logements augmente la qualité paysagère du site. L'eau devient support d'activités de loisirs : promenade, pêche, canoë, restauration et bassins d'hivernage pour la plaisance.



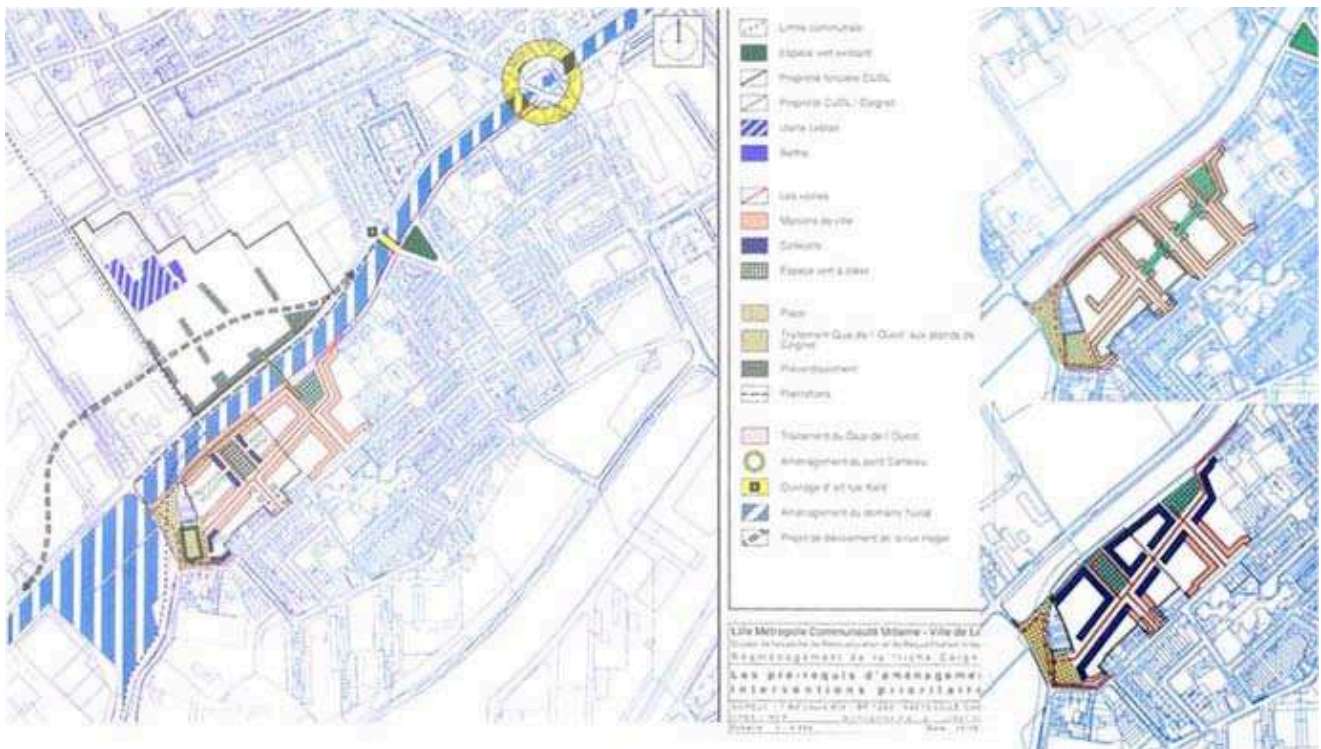
#### Les points forts :

L'idée principale est la création de logements le long du canal de la Haute Deûle, disposés en U autour de petits canaux. L'eau structure les voiries, des jardins clos privatifs se trouvent à l'arrière. Une nouvelle voie redirige le trafic derrière les berges du canal et libère la route départementale (rue Hegel) du trafic. Les logements se tournent vers l'eau et participent à la mise en valeur du canal de la Haute Deûle. Le traitement de l'eau à l'échelle du bâtiment crée une ambiance spécifique au site et au contexte.



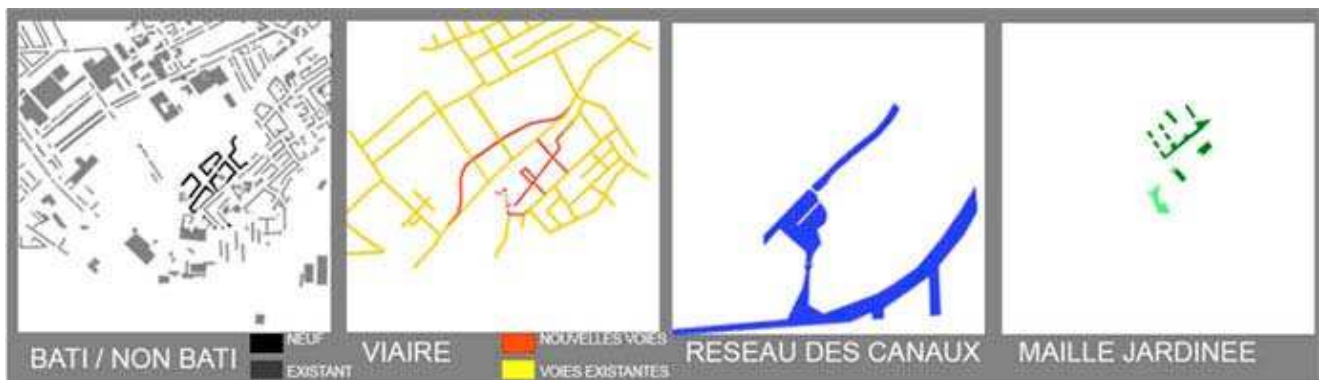
Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff

### 3.4. 1998 - Friche Coignet



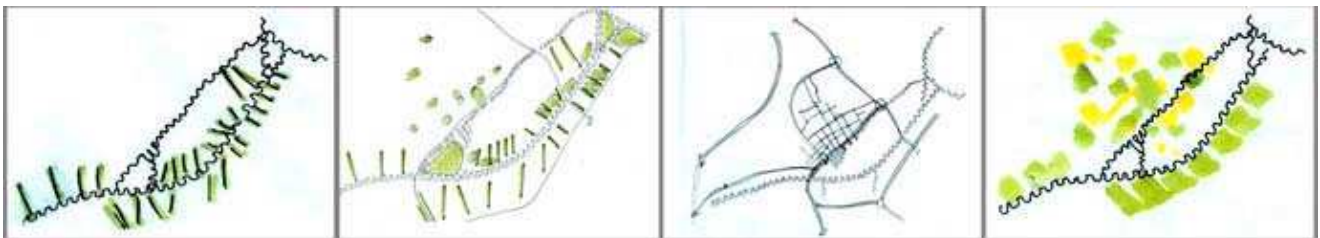
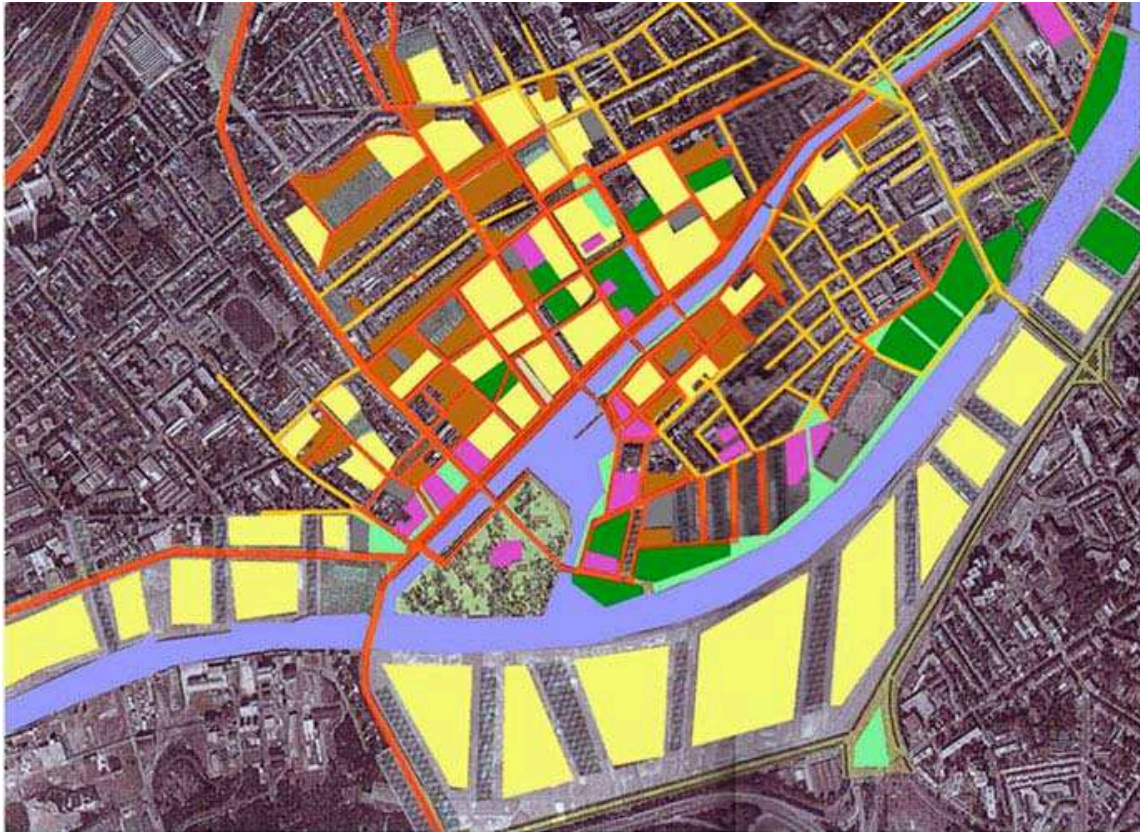
En 1998, la ville de Lille choisit de concentrer sa réflexion sur les 2,2 hectares de la friche Coignet. Ce secteur permet de mettre en œuvre l'idée de ville renouvelée. Il dispose, en effet, de fortes potentialités — comme la présence d'un ancien bras de la Deûle — à valoriser dans une démarche globale. Le programme comprend de l'habitat individuel et de petits collectifs. Dans ce cadre, l'enclavement actuel peut devenir un élément positif favorisant la création d'une ambiance urbaine et résidentielle de qualité. C'est pourquoi on retrouve une voie de détournement derrière le quai Hegel qui renforce le contact entre les logements et l'eau.

Le périmètre de l'opération a considérablement diminué, pour des raisons essentiellement financières. Mais, au-delà d'un projet ponctuel de 2 hectares, les acteurs espèrent que le potentiel du site crée une dynamique suffisamment forte pour entraîner un processus de renouvellement urbain de l'ensemble du secteur (LMCU, Comité de pilotage du 4 décembre 1998, Document de synthèse, SORELI).

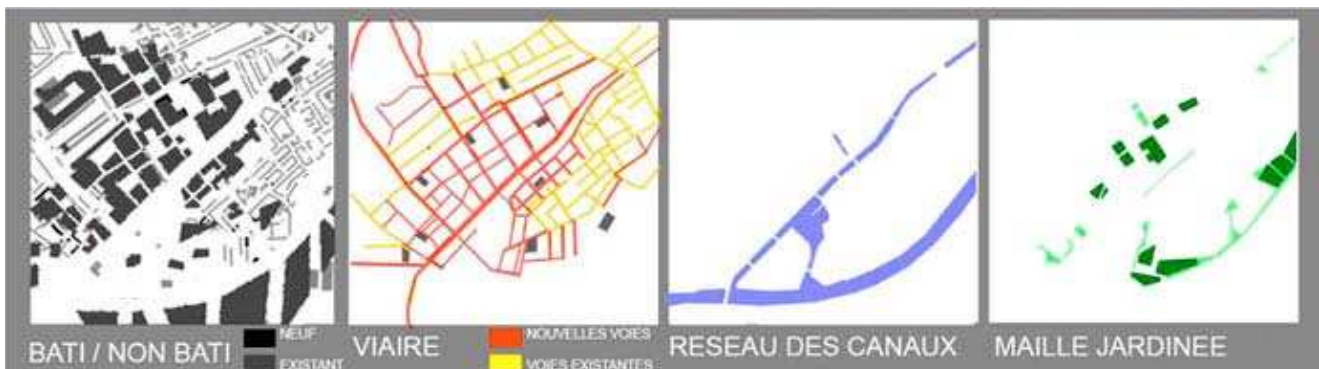


Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff

### 3.5. 2000 - Marché de définition François Grether – Urba Linéa - Desvigne



**Des morceaux de ville :** le projet réinvestit les terrains du port de Lille pour y aménager une zone d'activités. Il propose de créer des traversées vers le canal et de mêler logements et activités sur l'ensemble du territoire. Le site dispose de trois points d'accès ; la rue Hegel et l'avenue de Dunkerque sont maintenues au risque d'être saturées rapidement. Des cordons boisés sont aménagés le long du canal de la Deûle, ils forment avec d'autres espaces verts dispersés un système paysager. La création d'espaces verts perpendiculaires aux canaux offre de nombreuses vues et des possibilités de promenade.

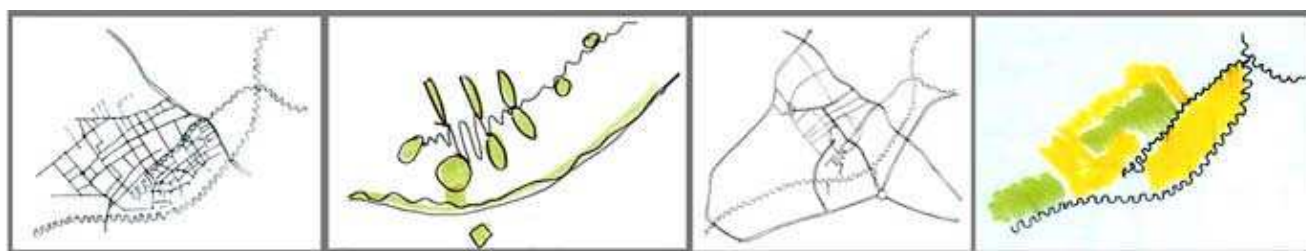
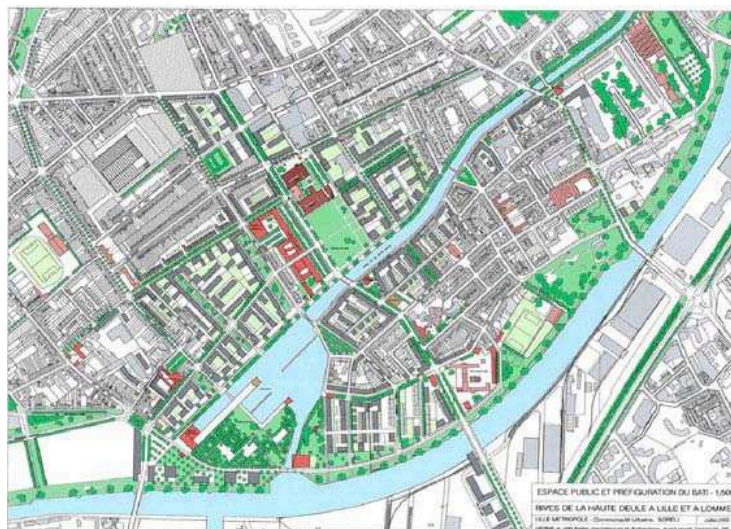


Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff

### 3.6. 2000 - Marché de définition Germe & JAM

#### Retisser les liens par un maillage

Les agences d'architecture et d'urbanisme associées Germe & JAM proposent de créer un grand quartier à dominante tertiaire sur l'ancienne friche Le Blan Lafont. Il s'agit de refaire de la ville et non pas un parc d'activités de périphérie. L'objectif est d'insuffler à ce nouveau quartier une tradition urbaine et d'apporter des perspectives d'ouverture et de développement aux quartiers voisins enclavés. Les maîtres d'œuvre proposent de transformer ce site « d'entre ville » en une ville-jardin : en ouvrant les quartiers sur le canal qui devient l'armature paysagère de l'ensemble du secteur et en aménageant des lieux de perception du paysage. Le plan conjugue un système continu de promenades plantées et de jardins communiquant directement avec la voie d'eau et quelques grandes surfaces singulières comme le quai Hegel, la grande pelouse, la plateforme devant les usines Le Blan Lafont, le jardin Boschetti.



**L'idée principale** du projet est d'établir un maillage fin pour créer des liens entre les quartiers, tout en redirigeant les circulations lourdes sur une voie unique transversale. Les espaces publics se développent le long du canal de la Haute Deûle et de la gare d'eau. Une nouvelle voie traverse le port, le canal de la Deûle et le quartier des Bois Blancs, offrant un accès supplémentaire au site. L'îlot des Bois Blancs est totalement résidentiel. Une zone d'activité est située en face du canal de la haute Deûle et s'intègre dans le tissu résidentiel existant et à venir.

**Les points forts** : L'îlot des Bois Blancs devient une entité reconnue, le quartier affirme son échelle de quartier village résidentiel. La zone d'activité se développe autour du château de l'industrie Le Blan Lafont isolant l'habitat sur l'île. Les constructions le long du canal de la Haute Deûle sont avant tout de caractère résidentiel et mettent en valeur l'eau. Le projet est traité dans le détail, avec précision et délicatesse.



Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff

## 4. Analyse des projets

Le marché de définition lancé par LMCU en 2000 intègre les objectifs du développement durable et de la haute qualité environnementale. Ceux-ci peuvent donc servir de fondement pour une évaluation des différentes propositions. Quelles sont parmi toutes ces propositions les idées qui répondent le mieux aux besoins du site, qui valorisent l'esprit du site et contribuent à créer un véritable quartier de ville ? Les projets urbains successifs vont être analysés selon 4 critères : la forme bâtie, l'accessibilité, l'eau et les espaces verts, les espaces publics.

### 4.1. La forme bâtie

Le marché de définition de 2000 précise deux objectifs communautaires pour l'aménagement du quartier : le projet doit « créer un véritable quartier de ville » et doit « valoriser les atouts du site ».

#### Créer un véritable quartier de ville :

Le quartier doit être « ouvert et lié aux quartiers voisins : le projet des Rives de la Haute Deûle permettra d'établir une couture fine entre les Bois Blancs à Lille et le quartier du Marais à Lomme. Il ne devra nullement être conçu comme une entité fermée et indépendante de son contexte urbain, mais au contraire, créer, par son image, son urbanisme, et les fonctions qu'il accueillera, des liaisons fortes avec les quartiers alentours ».

Les plans-masses qui paraissent correspondre à cette idée sont les plans 1, 4 et 5 : leur zone d'aménagement est plus vaste et les parties nouvelles se greffent sur l'existant.

#### Valoriser les atouts du site :

« Respecter les spécificités du tissu urbain environnant et du patrimoine architectural existant sur le site ou à proximité (maisons de villes, équipements publics, château de l'industrie Le Blan...) » ;

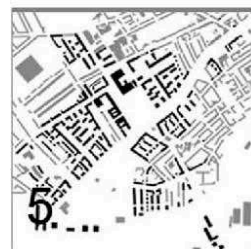
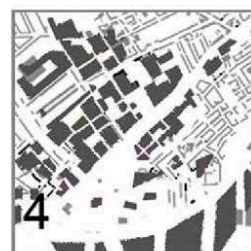
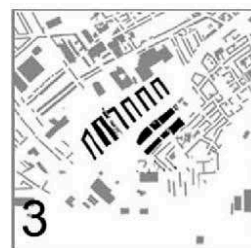
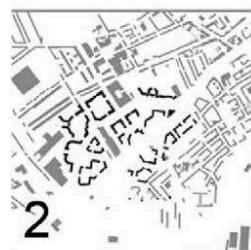
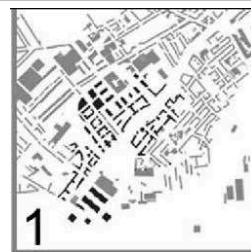
« Avoir son identité propre, suffisamment forte pour créer un dynamisme et entraîner l'adhésion au projet. Cette identité, porteuse d'une évolution positive et durable du quartier, permettra d'assurer la lisibilité et l'attractivité du projet à l'échelle de l'agglomération » ;

« La situation urbaine et les potentiels paysagers du site permettent d'envisager une évolution de son occupation vers des fonctions plus résidentielles, sans pour autant entraîner de densification excessive ».

Le projet 2 est le contre-exemple de cet objectif. Les formes urbaines produites ne sont pas dépendantes de celles existantes sur le site ; le dessin des volumes bâtis ne se raccorde à aucun élément existant.

Le plus bel exemple de respect du tissu environnant est le **projet 5** : il réinterprète les typologies de courées ou de maisons ouvrières. Le travail de Germe & JAM est incontestablement le plus fin en ce qui concerne la forme urbaine.

Le projet des Jeux Olympiques (**projet 3**) est intéressant car il développe une identité forte, en relation avec le quartier des Bois Blancs. La forme urbaine originale est reconnaissable, à l'échelle du quartier et de la ville. Le projet se raccroche plus à l'eau qu'au bâti existant ; il garde cependant une échelle résidentielle qui cohabite avec les bâtiments existants.



Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff

## 4.2. L'accessibilité à l'échelle des villes

**Actuellement**, l'avenue de Dunkerque est l'axe majeur du quartier en direction du Nord ; les boulevards de Lorraine et de la Moselle forment l'axe structurant Est-Ouest. L'îlot des Bois Blancs et le site de l'ancienne usine Le Blan Lafont sont desservis par l'avenue de Dunkerque et le pont de la rue Hégel. Le secteur est enclavé, les carrefours sont surchargés, la rue Hégel est très fréquentée.

### 1996 – Urba Linéa pour les Jeux Olympiques

Une voie contourne le canal et libère les berges du trafic de la route départementale. La relation avec l'eau est valorisée. Mais les carrefours aujourd'hui surchargés le restent, le problème d'enclavement du site n'est pas résolu.

### 2000 – Urba Linéa, Gréther, proposition non retenue

Les urbanistes souhaitent libérer le carrefour entre l'avenue de Dunkerque et la rue Hégel en proposant un point d'accès sur l'avenue de Dunkerque, mais plus au nord. Ils proposent une voie de contournement au nord du canal de la Deûle qui rejoint la rue Hégel au niveau du port de plaisance. Mais cette nouvelle route se trouve dans le périmètre de l'usine chimique Kuhlmann et ne peut donc pas être utilisée comme accès principal au site.

### 2000 – Germe&JAM, lauréats

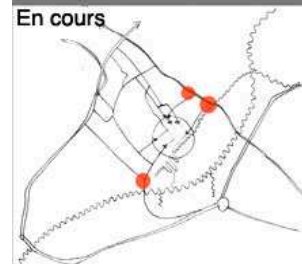
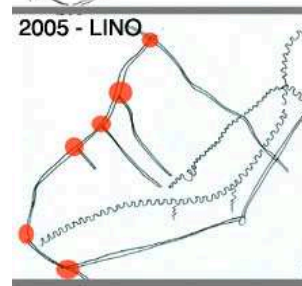
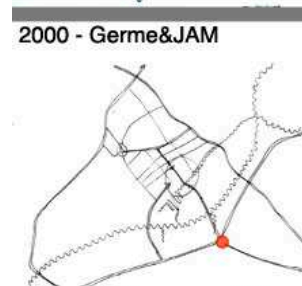
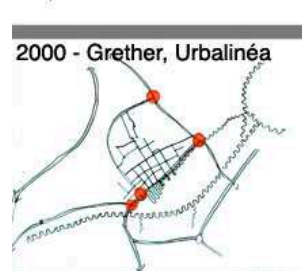
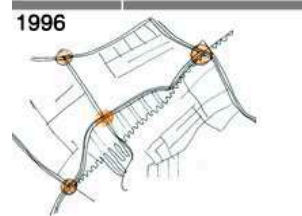
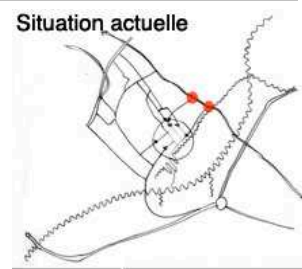
Pour libérer le carrefour entre l'avenue de Dunkerque et la rue Hégel, les urbanistes proposent de créer une rue qui traverse le port, le canal et les Bois Blancs en reliant les échangeurs de la Place de l'Europe à Euratechnologie et aux RdHD. Le projet possède ainsi une entrée sur les grandes infrastructures routières de Lille. La mise en œuvre de la VINO au Nord (au niveau de la gare de triage de Lomme-Délivrance) draine le trafic et libère l'avenue de Dunkerque. La rue Hégel est mise à sens unique.

### 2005 – LINO (RR&A et Alfred Peter)

L'étude de la LINO prévoit un tracé au Nord du site qui longe la gare de triage Lomme-Délivrance. Ce projet d'infrastructure est conçu pour faciliter le démarrage des projets en cours, entre autres celui d'Euratechnologies. La LINO ouvre l'accès des quartiers du Marais, de Canteleu et des Bois Blancs vers le Nord et contribue ainsi à désenclaver le site.

### Projet en cours – Les Rives de la Haute Deûle et Euratechnologies

La rue qui traverse le port et le canal est supprimée du plan de référence : le problème d'enclavement demeure. La mise en œuvre de la LINO pourrait contribuer à désenclaver le site vers le Nord.



Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff

### 4.3. L'accessibilité à l'échelle des quartiers

Les objectifs communautaires d'aménagement du site précisés dans le marché de définition de 2000 sont de « désenclaver et relier » et de « créer un véritable quartier de ville ».

#### Désenclaver et relier :

L'aménagement du quartier des Rives de la Haute Deûle doit permettre de :

« Désenclaver le site pour faciliter son accessibilité ; favoriser l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture » ;

« améliorer les liaisons entre Lille et Lomme » ;

« créer une continuité urbaine entre les Bois Blancs, le futur quartier des Rives de la Haute Deûle, et le quartier du Marais de Lomme, c'est-à-dire, intégrer au projet un traitement qualitatif de ses franges, réfléchir en termes de continuité (de cheminements, de morphologies) ».

#### Créer un véritable quartier de ville :

Le quartier doit être : « ouvert et lié aux quartiers voisins : le projet des Rives de la Haute Deûle permettra d'établir une couture fine entre les Bois Blancs à Lille et le quartier du Marais à Lomme. Il ne devra nullement être conçu comme une entité fermée et indépendante de son contexte urbain, mais au contraire, créer, par son image, son urbanisme, et les fonctions qu'il accueillera, des liaisons fortes avec les quartiers alentours ».

Dans le **projet 2**, la nouvelle voie de contournement redistribue l'ensemble des quartiers au nord et au sud. La forme radiale crée une dynamique vers l'extérieur (voire plan SEDAF)

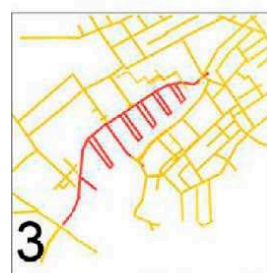
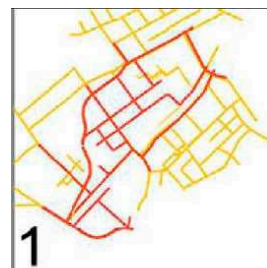
L'intention du **projet 3** donne plus l'impression d'un quartier unitaire, indépendant de son contexte urbain. L'ensemble des berges de la Haute Deûle est relié à Lille et « tourne le dos » aux quartiers de Lomme. Les nouvelles voies accessibles *via* la nouvelle départementale au Nord sont perpendiculaires au canal. Cet ensemble de culs-de-sac ne crée pas de lien avec les quartiers du Marais à Lomme, mais établit un mouvement vers l'eau, que l'ancien tracé de la route départementale avait coupé.

Dans le **projet 4**, le maillage urbain est très bien reconstitué en s'attachant aux voies existantes et en reprenant leur échelle. Trois nouveaux ponts sont proposés pour recoudre les voiries de part et d'autre du canal de la Haute Deûle, et effacent sa présence. La rue Hegel le long du canal reste la rue principale de desserte et risque de créer une coupure importante entre les deux berges.

L'intégration d'un nouveau pont à travers le port (**projet 5**) permet véritablement de lier le site aux villes de la métropole. La continuité urbaine est assurée par un maillage à l'échelle des quartiers. L'entrée du projet Euratechnologie se fait par la place de l'Europe, ce qui améliore l'image du centre TIC. Les problèmes de desserte sont résolus.

Cependant, la place de l'Europe n'est pas aménagée pour les circulations douces. Elle accueille un trafic dense et lourd, en contradiction avec l'esprit du quartier des Bois Blancs. Vu les besoins des poids lourds et des voitures en termes de circulation, le risque que ce pont détruise le quartier est grand.

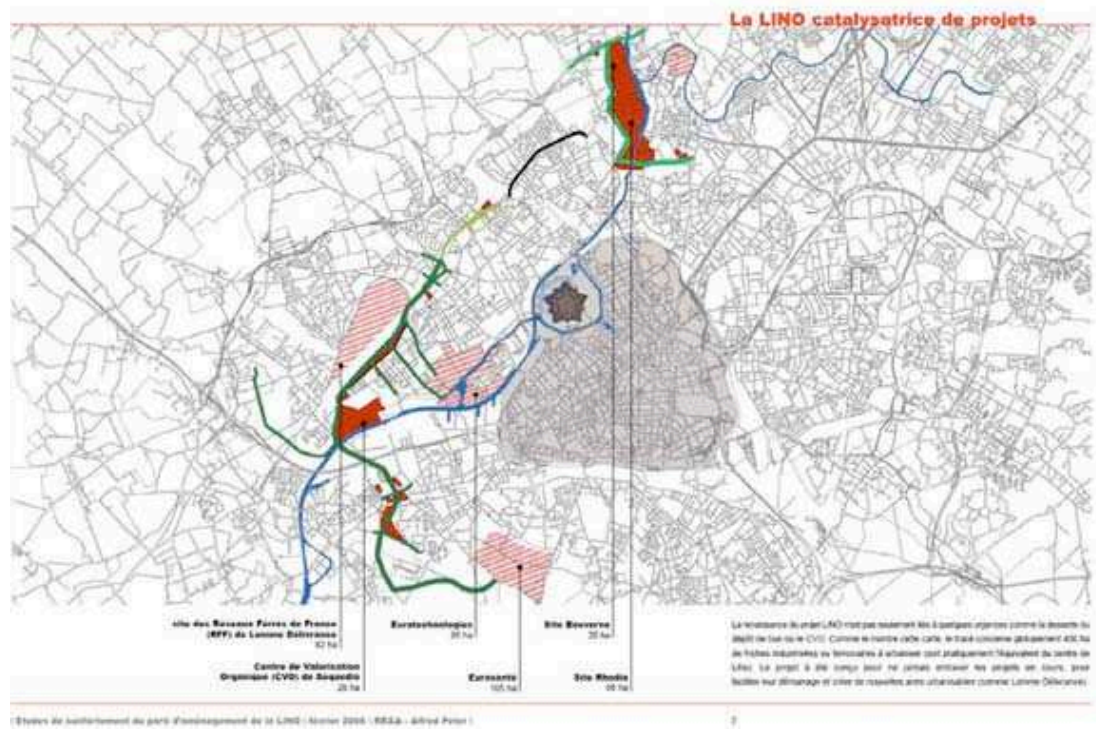
Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff





Relier le site grâce à la LINO paraît être une alternative intéressante, malgré la distance entre le pôle Le Blan-Lafont et celle-ci, et malgré la petite taille des voiries au nord de Lomme.

Pour promouvoir les circulations douces, il est plus judicieux de proposer la LINO comme alternative en repensant les aménagements pour piétons, bus et cyclistes. Si la LINO devient un lieu agréable de circulation, elle reste la réponse qui nous semble la plus appropriée.



ill. 10 : Le projet de la LINO par AA&R - Alfred Peter - février 2005

#### 4.4. Le traitement de l'eau

Concernant le traitement de l'eau, LMCU précise ses objectifs d'aménagement pour le site dans le paragraphe « Valoriser les atouts de site » (marché de définition 2000) :

- « La valorisation de sites urbains en bord de canal, dans le respect de l'identité patrimoniale des lieux, est de nature à produire des espaces offrant une grande qualité urbaine et de nouvelles possibilités d'activités touristiques et de loisirs. »
- « Tirer partie de la présence de l'eau, qui traverse le site (bras de Canteleu et Gare d'Eau). Historiquement réduite à sa vocation de transport et d'alimentation en eau des entreprises, la voie d'eau demeure peu valorisée, dans ses fonctions comme dans son paysage. Il s'agit de retourner la ville vers la voie d'eau, afin de faire de celle-ci un élément structurant du site, et d'encourager sa réappropriation pour les usages récréatifs et de loisirs. »
- « Prendre en compte l'objectif de haute qualité environnementale, permettant en particulier une bonne maîtrise du cycle d'eau (traitement des eaux pluviales et usées) »

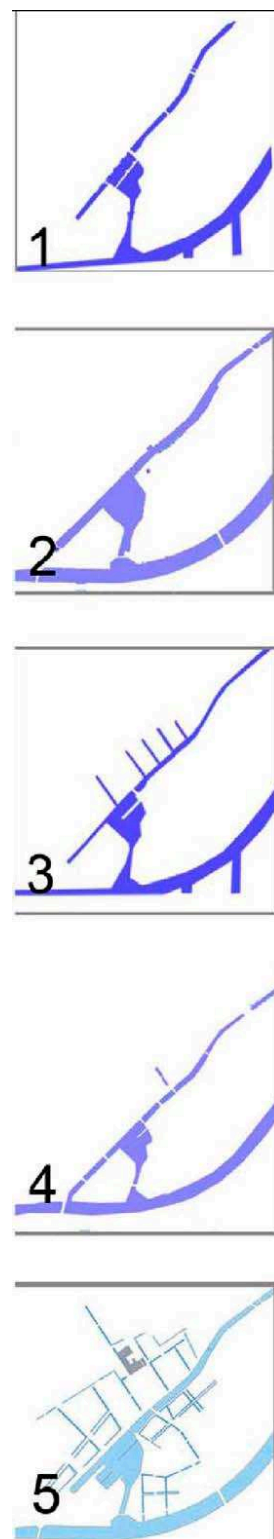
Sur les cinq schémas, seuls trois sont remarquables pour le traitement de l'eau : les schémas 3,4 et 5.

**Le projet 3** est original pour la relation qu'il crée entre l'habitat et l'eau. Il n'y a pas de traitement des eaux pluviales, mais déjà on sent la volonté de créer des canaux sur le site. On peut s'imaginer une relation habitat/eau comme en Hollande.

**Le projet 4** présente une idée originale qui est de relier le bras mort à l'ouest de la gare d'eau au canal à grand gabarit. Ce nouveau passage pour bateaux servirait à développer davantage le port de plaisance de la gare d'eau.

**Le projet 5** présente un travail plus en détail des canaux de récupération d'eaux pluviales de long des voies. L'eau devient l'élément d'accompagnement des voies, elle donne une nouvelle dimension au projet. Depuis, le plan Germe&JAM a été légèrement modifié par les paysagistes Bruel Delmar qui ont ajouté des canaux dans le parc situé devant l'usine Le Blan Lafont.

Depuis 20 ans, la mise en valeur de l'eau fait partie des objectifs principaux de chaque étude. **Le projet 5** est le premier en 20 ans à proposer un traitement de l'eau sur l'ensemble du territoire de projet. Homogène, fin, maillé, le plan des canaux apporte une dimension nouvelle aux quartiers de Lille et Lomme. Le parcours et la promenade seront des éléments importants du projet, mis en valeur par l'eau et la végétation.



Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff

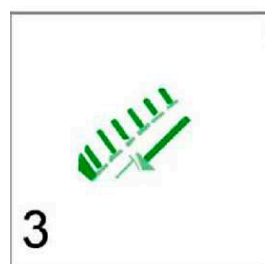
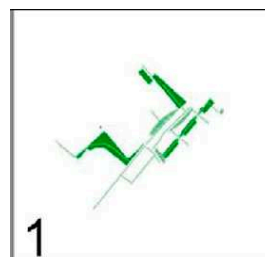
## 4.5. Espaces publics et espaces verts

Les objectifs de LMCU concernant les espaces publics et les espaces verts sont précisés dans le paragraphe du marché de définition, intitulé « Valoriser les atouts du site » :

« La valorisation de sites urbains en bord de canal, dans le respect de l'identité patrimoniale des lieux, est de nature à produire des espaces offrant une grande qualité urbaine et de nouvelles possibilités d'activités touristiques et de loisirs. »

« Les places, placettes, esplanades, parvis... constitueront des éléments structurants du quartier. Mettant en valeur un équipement ou un bâtiment significatif, ils pourront accueillir des occupations provisoires de façon à animer le quartier (terrasses, spectacles de rue) ».

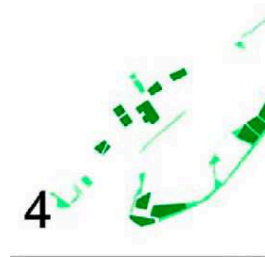
« Les quais du canal et de la Gare d'Eau seront publics et aménagés de manière à mettre en valeur la présence de l'eau, en privilégiant les circulations piétonnes et cyclistes. »



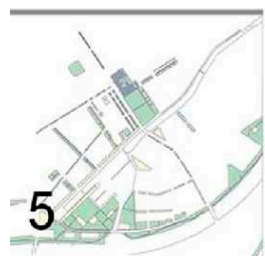
Tous les projets ont concentré leurs espaces verts autour de la gare d'eau et le long du canal de la Haute Deûle. Le **projet 2** est le seul à présenter une place publique importante le long du canal de la Deûle, mais sans proposer d'espace public aux abords de la gare d'eau.

De façon quasi systématique, les espaces verts aménagés sont perpendiculaires aux berges. L'idée de transversalité, de mise en perspective de l'eau est une constante depuis le premier projet, mais le **projet 3** est le plus rigoureux.

Le traitement du paysage dans **les projets 4 et 5** paraît plus complexe. En effet, la promenade de la Citadelle est devenue un des enjeux majeurs du paysage Lillois, ce qui oriente les espaces verts au sud de la gare d'eau. Ce terrain isolé et entouré d'eau fait de lui un site idéal pour un parc à l'échelle du quartier et de la ville.

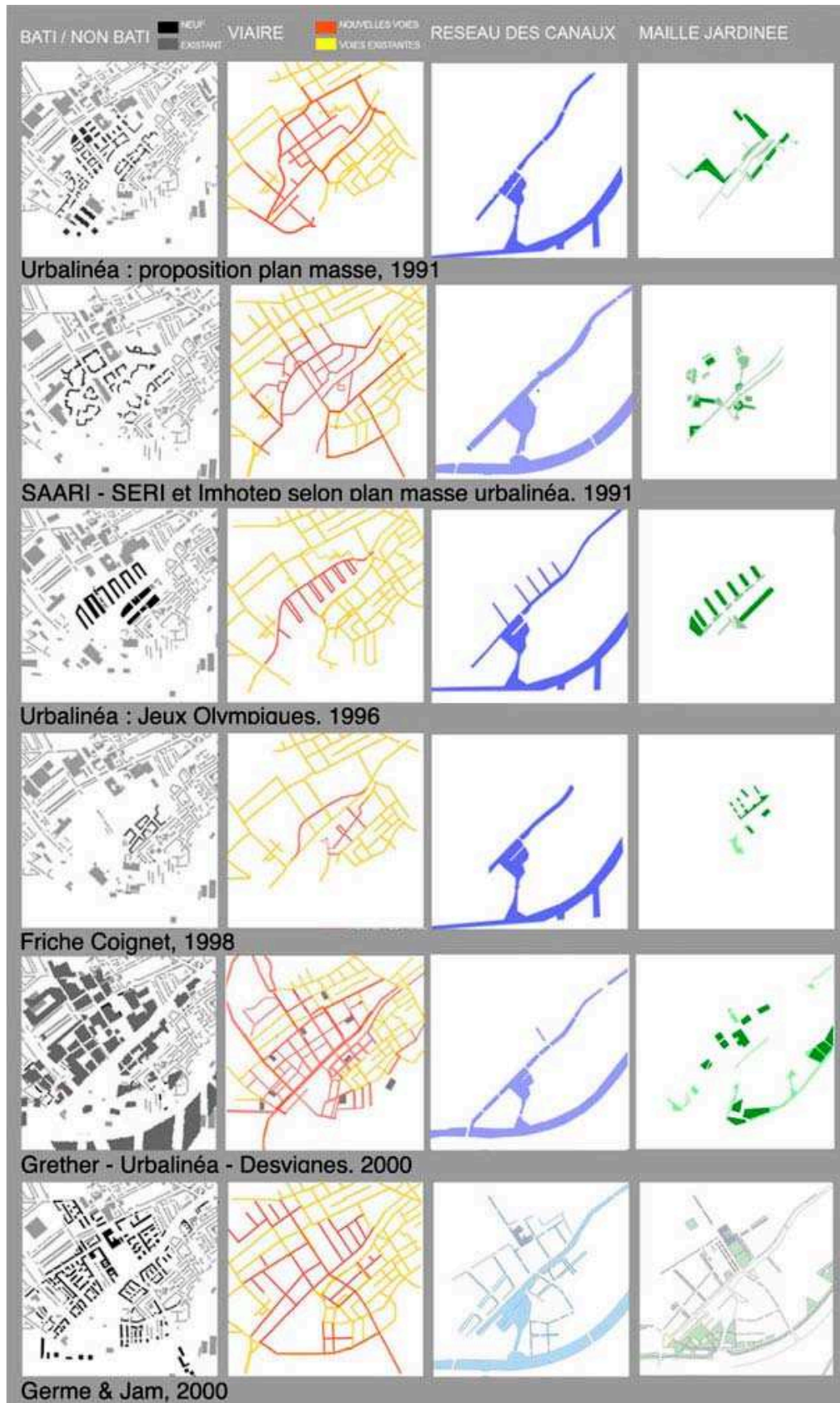


L'insertion d'une place minérale plantée d'arbres sur le quai de l'Ouest (**projet 5**) apporte une nouvelle qualité d'espace extérieur.



Seuls les projets de Grether et de Germe&JAM ont créé un espace vert entre l'eau et l'usine Le Blan - Lafont. Cette grande prairie, plate, est l'espace public majeur du projet ; c'est aussi un « jardin d'eau », creusé de bassins de récupérations des eaux.

Schémas : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff



iii. 11 : Analyse comparative des différentes propositions urbaines (Source : Eloïse Lorthiois, Katharina Neff)

## Conclusion

Cela fait presque 20 ans que le territoire des Rives de la Haute Deûle est sous le regard des urbanistes. Sous l'impulsion de différentes volontés politiques, un travail patient de partenariat et de coopération a été entrepris entre la SAEN, la ville de Lille, la ville de Lomme, Lille Métropole Communauté Urbaine et la SORELI.

Depuis 2000, une nouvelle approche du site a imposé un périmètre plus large, davantage à l'échelle communautaire. Cette démarche permet de produire un projet mieux adapté aux besoins des communes, mais nécessite des études plus longues et plus nombreuses, qui ralentissent le rythme du projet. Seule une coopération de tous les acteurs permettra enfin au projet d'émerger.

Au long de cette période, les architectes urbanistes Urba Linéa, Imhotep, Ludwig Perretz, François Grether, les équipes Germe&JAM, Bruel Delmar, Vincent Brossy, ont apporté leur vision de ce que pourrait devenir ce nouveau quartier de ville. Tous ont mis en évidence les atouts du site :

- Une île située à la charnière des trois villes de Lille, Lomme et Lambersart, à proximité du centre ville de Lille ;
- L'habitat ouvrier donnant une identité de « village » au quartier ;
- Des friches industrielles libérant un potentiel foncier exceptionnel au coeur de la métropole ;
- L'eau comme élément de mise en scène et comme moyen de déplacement.

En conclusion, il nous semble important de souligner les idées qui seraient à développer :

### - La LINO désenclave le site

Alors que l'usine Kuhlmann empêche d'augmenter le trafic sur le pont Kuhlmann, relier le site grâce à la LINO reste une alternative intéressante. Cependant la distance entre le pôle Le Blan - Lafont et la LINO est élevée, et le faible gabarit des voies au nord de Lomme qui desservent Euratechnologie ne permet pas d'accueillir de trafic lourd.

Afin de promouvoir les circulations douces, la LINO devra être aménagée en intégrant des aménagements pour piétons, bus et cyclistes. Si la LINO devient un lieu agréable de circulation, elle reste la réponse qui nous semble la plus appropriée.

### - La forme urbaine de Germe&JAM réinterprète l'existant

Le travail de Germe & JAM est incontestablement le plus fin en ce qui concerne la forme urbaine : respect de l'existant, réinterprétation des typologies de courées ou de maisons ouvrières, développement des logements au long du canal. Il développe l'identité forte du quartier.

### - Les canaux : éléments indispensables à l'identité du site

Les canaux qui font la qualité du projet restent des éléments coûteux. LMCU et ses partenaires devront veiller à la qualité de leur mise en oeuvre leur réalisation pour éviter toute déception. Le projet de l'architecte Pierre Carlier pour le Vieux-Lille prévoyait également de nombreux canaux. Mais, finalement, seuls deux bassins d'eau ont été construits, et l'esprit du projet, « habiter avec l'eau », s'est perdu.

### - Le statut du parvis de l'usine Le Blan Lafont

Cette grande prairie, plate, creusée de bassins de récupérations des eaux est présentée comme l'espace public majeur du projet. Située au centre des équipements tertiaires, elle pourra du fait de son ampleur accueillir les habitants des quartiers et les employés d'Euratechnologie. Mais comment un espace public naturel évoluera dans cet environnement tertiaire ? Des installations de restaurations, de petits commerces ou de bureaux privés de qualité seront à prévoir, pour que ce vaste espace vide présente assez de qualité pour attirer les habitants des quartiers et s'intègre dans leur vie quotidienne.