

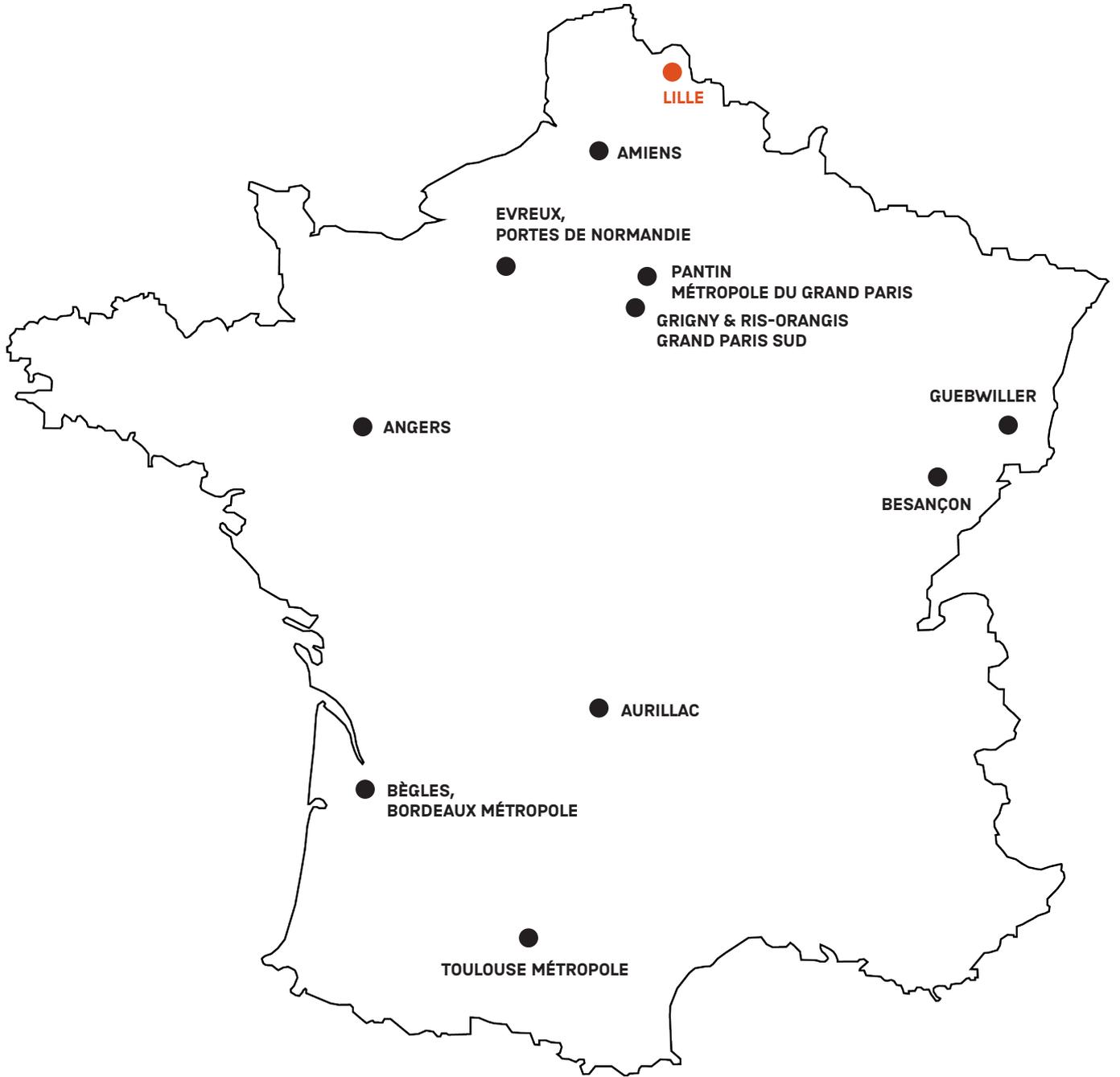
E R FR
U O
P A N
14

Villes
productives

LILLE

**UN PORT DANS LA VILLE
/ LA VILLE DANS LE PORT**

Dossier de site



INFORMATIONS GÉNÉRALES

SITE PROPOSÉ PAR :

Métropole Européenne de Lille, ville de Lille

ACTEURS IMPLIQUÉS :

Métropole Européenne de Lille, ville de Lille, l'État avec Voies Navigables de France (VNF), Chambre de Commerce et d'industrie du Grand Lille (CCI)

REPRÉSENTANT DE L'ÉQUIPE :

Architecte et/ou urbaniste et/ou paysagiste

COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTÉRISTIQUES DU SITE :

Architecture et urbanisme, paysage

COMMUNICATION :

Communication des projets après le concours, le 1^{er} décembre 2017

JURY – 1ÈRE ÉVALUATION :

Avec la participation des représentants de site

JURY – SÉLECTION DES PRIX :

Sélection distinctive, avec lauréat (12.000€) / mentionné (6.000€) / mentions spéciales (pas de prix)

PROCÉDURES INTERMÉDIAIRES POST CONCOURS :

- Rencontre des villes & des équipes organisée par le secrétariat European France à Paris en février/mars 2018
- Rencontre in-situ des villes & des équipes organisée par les collectivités et leur partenaires à partir de janvier 2018
- Assistance et conseil d'European France auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours

MISSION DONNÉE A LA (OU LES) ÉQUIPES SÉLECTIONNÉE(S) POUR LA RÉALISATION :

Étude urbaine voire maîtrise d'œuvre urbaine et/ou architecturale initiées avec les partenaires

LA BONNE SANTÉ D'EUROPAN *

Ce titre est celui d'un article paru dans la revue *Urbanisme* (1), au sujet du Forum Européen intersessions organisé par European en octobre 2016. Il souligne l'importance et la vitalité de ce concours original et unique qui fait se rencontrer des villes, des experts, et de jeunes candidats sélectionnés, de 15 pays différents. À cette occasion, lors de la journée consacrée aux sites de la 14^e session, beaucoup d'acteurs sont venus et se sont croisés, entre 'ville adaptable' et 'villes productives'.

La France présente cette année 11 sites aux candidats européens. Avant eux, en relais, ce sont les villes qui 'font' european, en équipe, avec des partenariats multiples et diversifiés ; la préparation des éléments du concours prend du temps, celui de la première année de la session. Le thème Villes Productives s'adresse à toutes les échelles du territoire et parties de la société, de notre culture européenne. Il est éminemment contemporain et d'actualité. Les attentes sont très ambitieuses, mais comme toujours dans un esprit d'ouverture, d'écoute, de découverte. Pour faire en sorte que des idées deviennent possibles, se poursuivent dans des actions, il faut déjà qu'elles soient exprimées et débattues en collège, entre représentants des sites, experts, membres du jury, au niveau national puis européen. Ce terreau fertile favorise et encourage les expérimentations in-situ après le concours pour les équipes sélectionnées. En France, trois équipes par site le seront.

« L'architecture est un moteur en capacité d'apporter les réponses idoines, ingénieuses, innovantes, aux questions d'avenir que pose la société contemporaine » (2)

DE LA VILLE ADAPTABLE À LA VILLE PRODUCTIVE, LE THÈME SUIT LE PRÉCÉDENT.

Villes productives s'inscrit dans la continuité de la ville adaptable avec l'accent mis sur la mixité des activités, de l'habitat et des modes de vie en cœur de ville ou en périphérie. Par production on entendra activités productives, et donc quelle place, quelle architecture, quelles interactions et associations urbaines, quelle production contemporaine de la ville. On entendra ainsi questionner la production artisanale et industrielle dont les origines et les aboutissements, et donc les formes, changent, mais encore les services et les activités au service de la connaissance. (3)

Plusieurs sites de la 13^e session Ville Adaptable ont révélé la nécessité de penser processus, structuration, négociations,

pour un maintien ou un renouveau de la production dans la ville. C'est ce que certains sites E14 proposent alors que d'autres se préoccupent de la part de ville dans des lieux dédiés à des productions monofonctionnelles en mutation. Cette idée de production et/ou de mixité que nous devons imaginer car elle a des visages très divers, sonne peut-être le renouveau de la forme urbaine, de sa typo-morphologie. Celle-ci se transforme, s'adapte aux modes de vie, aux formes hybrides de la vie sociale, abritant à la fois des formes de résistances et de résiliences, des événements, des transformations révolutionnaires.

La ville du 19^e siècle peut s'avérer adaptable, une exposition au Pavillon de l'Arsenal à Paris le démontre avec le modèle Haussmannien. De grands sites industriels aussi, comme celui de la Ruhr en Allemagne. Qu'en est-il des grands objets du 20^e et du 21^e siècle naissant ? Des zones, ZUP, ZAC, ZA, ZI, zones résidentielles, des lotissements (grands objets de petits éléments), des infrastructures ferroviaires et routières ?

Comme toujours European semble poser des questions simples à travers les thèmes et les sujets posés, des évidences diront certains. La question est plus complexe qu'il n'y paraît car elle remue à la fois la fondation culturelle urbaine et son devenir. Elle interroge deux siècles de construction et de développement des villes au service d'une industrie déterritorialisée et pour l'accompagner, une politique du logement en miroir.

Villes productives est en marche ! Bauwelt (4) a édité un numéro dédié à ce thème en septembre 2016, et Bozar à Bruxelles (5) y a consacré une exposition qui s'est terminée le 15 janvier 2017 car « Bruxelles et la Flandre sont ici les pionniers d'un tournant opéré dans l'aménagement et le développement urbains en Europe qui conduit de la ville postindustrielle à la ville productive ». Donc de nombreux projets commencent à faire exemple, tout reste néanmoins à faire dans un grand nombre de situations, partout en Europe. Les sites European en démontre la singularité.

11 SITES, DE L'INTÉRÊT DU NOMBRE ET DE LA DIVERSITÉ DES COLLECTIVITÉS ET DE LEURS PARTENAIRES

Le thème ville productive a attiré les collectivités confrontées à la mutation de leur territoire, de leur paysage et de leur savoir-faire. Le thème a résonné jusque dans les intérieurs des sociétés publiques et privées sollicitées par les collectivités. Une fois de plus nous confrontons les échelles, du micro au macro. Nous misons sur le terrain d'expérimentation des idées avec de multiples acteurs.

(1) * Urbanisme n° 403 p13

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(3) Besson, R., 2014, capitalisme cognitif et modèles urbains en mutation. L'hypothèse des systèmes urbains Cognitifs, in Le Blanc A, Piermay J-L, Daviet S, Villes et industries. Lille : territoire en mouvement, n°23-24.

(4) Bauwelt n°211 die produktive stadt

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

Décloisonnement et discussion pour faire apparaître en filigrane l'innovation architecturale et urbaine, ces deux dimensions inséparables, ces deux échelles propres à la création du concours européen en 1988.

Des artefacts métropolitains aux villes (motorisées) de la campagne, de nombreuses situations sont présentées et questionnées. Le thème permettra d'aller loin, avec des réponses que nous attendons à l'écoute des villes mais qui les surprennent, qui sachent s'inscrire entre les lignes parfois, extrapoler et proposer ce que nous n'avons pas encore pensé. Au plus près du réel dans une perspective d'avenir.

DES LIEUX COMMUNS, UNE COMMUNAUTÉ DE LIEUX

Les sites ont autant de points communs que de différences, de spécificités. Nous évitons les clichés, même si parfois les lieux sont archétypaux : zones commerciales bordées de lotissement, parkings à perte de vue, coupures urbaines infrastructurales, délaissés.

L'Europe péri-urbaine ressemble aux toiles de fond du cinéma de Ken Loach ou de Bruno Dumont. En opposition avec les centres villes ou la rue est une déambulation animée et joyeuse? Pas toujours, parfois les centres villes se vident, vétustes, chers, inaccessibles. De grands équipements sont délocalisés, leur patrimoine devenant des coquilles vides en friche.

En même temps, les zones d'activités cherchent à sortir de leurs grandes enclaves, les études de marches montrant des clientèles en baisse et mouvantes. Les grandes surfaces commerciales tentent une fragmentation en centre-ville et de fait cherchent de nouveaux locataires ou preneurs pour les immenses assises foncières qu'elles occupent en entrée de ville. Les entreprises sont mobiles, on ne dénombre plus les «sans bureau fixe»(6) et en même temps que l'on désindustrialise, que l'on délocalise, « débureautise », on se demande où va le travail, car il est devenu une entité mobile, vaporeuse voire éphémère.

Toutes les entreprises n'ont pas disparu, certaines ont encore des activités industrielles, ou bien font le choix d'en développer de nouvelles, comme à Bègles. Car la période charnière a quelque chose de très prometteur dans les possibilités qui s'offrent de recyclage, transformation, réutilisation, régénération, création. Du travail en perspective. Et des espaces, des lieux qui sont à prendre, à partager, car la ville est un marché. Faire venir la ville auprès de, voire dans, la source de production, et vice-versa. Des entreprises cherchent à rester sur site d'origine

(6) Bruno Marzloff, sans bureau fixe

tout en régénérant leurs activités comme à Amiens, à Guebwiller, à Angers. Renouveau, résilience, mais aussi résistance (rester !) L'entreprise a besoin comme la ville de symbolique et d'imaginaire. Inventer de nouveaux produits ou transformer ses activités, revenir à la production dans la ville a besoin de s'appuyer sur des stratégies urbaines (déplacement, accès, proximité, centralité, circuits courts, etc...) et sur une représentation architecturale, artistique, culturelle. (Le premier film du cinéma, des frères Lumières, montre la sortie des usines ...Lumières ! (7) Valorisation de l'image autant que fonctionnalité et performance énergétique, recherche autant que développement. La production a besoin de s'appuyer sur les habitants, « de multiplier les points de contact avec la société, avec l'activité vivante »(8). La production a besoin de la connaissance. Quoi de plus fertile par exemple qu'un campus universitaire, des lieux de résidence pour les étudiants, dès lors qu'ils sont reliés au centre de la ville par un transport urbain performant comme à Besançon ?

« chérissez la générosité des bâtiments industriels et des infrastructures » (5)

Les zones d'activités en périphérie ou en entrée de ville sont des lieux accessibles car peu chers. Et parfois il suffirait de peu pour une mise en situation urbaine tant elles ont été rattrapées par la ville. On découvre les avantages des infrastructures des lors qu'elles mutent et s'adaptent, accueillent les voies vertes, un tramway, le covoiturage. On découvre un vrai potentiel d'espaces, parfois très proches de la campagne ou d'espaces naturels, comme à Angers, ou à Lille sur les rives de la Deûle, ou encore à Toulouse aux portes métropolitaine Est.

La place de la voiture et la nécessité des déplacements se questionnent. On doit pouvoir aller partout ; la voiture est à la fois une contrainte environnementale et encore un atout ; son usage évolue et se partage, et avec elle, le statut des parkings. Comment faire en sorte qu'elle ne grève ni ne détériore l'espace public, et qu'elle soit un facteur de transformation? Cette question est posée à Aurillac, ville phare dans un bassin de vie rural. Elle est aussi posée à Pantin avec la mutation productive des concessionnaires automobile.

La gare parce qu'elle est l'entrée d'une ville et le lieu des échanges et des rencontres, des croisements, est un lieu potentiellement productif, et peut générer un renouvellement urbain par des activités de production et de services, toutes générations et catégories sociales confondues. La question se pose à Evreux. À Grigny-Ris-Orangis, l'enjeu est de réparer, relier, créer une continuité urbaine dans les interstices des grands projets.

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

(7) https://www.senscritique.com/film/La_Sortie_de_l_usine_Lumiere_a_Lyon/470793

(8) Boutang, Y-M 2008, le capitalisme cognitif : la nouvelle grande transformation, paris :Editions Amsterdam, coll Multitude/Idées, p245 ; cité par Raphaël Besson, introduction à la journée de lancement européen 14 en France,15 février 2017.

LES ATTENTES DU CONCOURS EUROPAN

« Deux siècles après la révolution industrielle, la notion de développement durable ouvre un nouveau cycle de la fabrique de la ville et de l'évolution des territoires urbains, ruraux ou métropolitains. Cette mutation nécessite de mobiliser les pratiques architecturales pour offrir plusieurs vies aux édifices et aux ensembles urbains aux équipements et aux espaces publics.

Prendre conscience de l'héritage architectural, tout particulièrement des XX^e et XXI^e siècles, afin de concilier architecture et patrimoine : l'architecture intervient en priorité sur le cadre existant, qu'elle fait évoluer, car transformer, c'est préserver ». (2)

Qualité du cadre de vie, rayonnement intellectuel et économique des villes au plan international, inscription dans l'expérience partagée d'une culture européenne, d'une culture de la ville dont les exemples du monde entier viennent nous enrichir. Ces enjeux portés par la Direction de l'Architecture (9) et la DGALN (10), nous les partageons avec les représentants des villes.

Le concours Europan associe Recherche & Expérimentations, politiques publiques et sites réels qui sont présentés par les collectivités en association avec des partenaires publics et privés.

Cela fait beaucoup de monde, et c'est sa force.

Les dossiers de site reflètent le travail effectué avec les collectivités et leurs partenaires, de longue haleine dans un court laps de temps. Problématiser une situation, un propos tenu par une ville demande du temps et de la distance. Ce travail vient en marchant. Nous incitons à une réponse claire créative et étayée tout en démontrant une grande complexité qui dépasse la plupart du temps la temporalité du concours. Aucun dossier de site n'est parfait, il manquera toujours quelque chose, parfois il reflète énormément de questions en attente, et parfois certains critères se télescopent apportant des controverses intéressantes.

Il faut donc inventer, oser, faire des choix, exprimer un propos clair, en resonance avec les attentes et savoir exprimer ce qui n'est pas dit. Par conséquent les propositions attendues ne sont pas de l'ordre du catalogue ; le jury d'europan 13 avait souligné cette nécessité de mettre en garde sur la tentation pour les candidats de répondre à tous les points posés par les dossiers de site.

Les propos développent de façon maximale les enjeux et les attentes. Les candidats doivent faire des choix théoriques et pratiques. L'économie, si elle est questionnée, n'est pas une science exacte, Villes Productives n'est pas un exercice de programmation économique. Le concours est toujours un appel à l'imagination, l'intuition, l'intelligence des situations, voire des synchronicités. Il fait appel à une culture architecturale et urbaine et à une réflexion sur les grands enjeux de notre société. Il est un appel à la capacité des jeunes architectes urbanistes paysagistes de s'impliquer dans la pensée contemporaine de la ville avec l'architecture, la nature, le paysage, les infrastructures en pleine conscience des conséquences environnementales, sociales, humaines. La valeur économique culturelle et sociétale de l'architecture est interrogée, en tant que création et facteur d'innovation, une stratégie d'innovation globale.

LES SUITES DU CONCOURS

L'originalité des propositions associées aux attentes des villes et d'Europan seront révélées lors de l'analyse des projets puis par le jury. Les idées auront alors vocation à trouver situation, forme et expérimentation, à faire exemple, à se réaliser dit on a europan.

Différentes étapes de présentation des projets, hors contexte, et in situ seront organisées par Europan avec les collectivités et leurs partenaires. En France, en fonction des projets et des propositions, des suites à plusieurs scénarios peuvent se déployer. En général, Europan préconise que les 3 équipes sélectionnées par site puissent travailler ensemble, avec des missions distinctes. On préconise qu'il n'y ait pas de mise en concurrence immédiate pour que puisse se mettre en place un travail collaboratif et productif, à la fois pour les équipes et pour tous les acteurs, et même plus. Ainsi peut se construire le programme pré-opérationnel. Ensuite il est possible de faire des choix, ou plusieurs choix.

7 sites sur 10 ont entamé un travail constructif avec les équipes Europan. Nous espérons et attendons que l'implication des partenaires aux côtés des collectivités permette d'aller plus loin et de réaliser l'utopie concrète tant attendue.

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(9) Ministère de la Culture et de la Communication

(10) Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature



Vue semi-aérienne de la Citadelle et canal de la Deule

RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES"

LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THEME

UNE SITUATION EXCEPTIONNELLE À EXPLOITER

La position singulière de la ville de Lille au Carrefour Nord de l'Europe et la situation exceptionnelle du port de Lille au sein de la Métropole déterminent les enjeux et les réflexions à mener sur ce site.

Situé à proximité du centre-ancien, à deux pas de la Citadelle, le port se développe le long du canal de la Deûle, en prise directe avec l'autoroute A25, Lille Dunkerque, et le périphérique.

Ce port qui conserve et développe des activités est inséré au centre d'un tissu urbain dense.

Le port de Lille est également un nœud stratégique pour la France et pour l'Europe. En effet le canal de la Deûle est le maillon nécessaire à la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut. La réalisation du canal Seine Nord Europe mettra en lien les ports du Havre de Rouen et de Dunkerque en passant par Lille et permettra le transport des marchandises vers la Belgique, la Hollande et l'Allemagne.

Le canal de la Deûle est à la fois un axe de transport à développer dans une stratégie écologique et énergétique et un atout paysager en cœur de ville qu'il faut révéler et urbaniser.

UN PORT DANS LA VILLE : DE L'ENCLAVE AU GRAND PAYSAGE

Le port de Lille constitue une enclave au sein de la Métropole Lilloise, séparant de part et d'autres du canal de la Deule les quartiers de Vauban Esquermes et des Bois Blanc. Le boulevard de la Moselle qui longe le port est aujourd'hui un corridor automobile, renforçant le rapport hermétique entre la ville et le port.

Et pourtant, ce grand panorama ouvert, ce paysage saturé de ciel et d'eau qui se déploie en plein cœur de ville constitue un formidable potentiel. L'eau n'est pas seulement un outil ou une contrainte, c'est avant tout un élément révélateur, le symbole du lien qui unit les choses;

¹ Thomas Sieverts, Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt, éditions parenthèses

la ville et la nature, les deux rives d'un même cours d'eau, un centre et une périphérie, la «ville comme atelier» et «la ville du chez soi»¹

Thomas Sieverts nous dit que chaque ville du passé est d'abord et avant tout un réservoir conceptuel bien plus qu'un recueil d'objets admirables. Alors rêvons à ce que pourrait devenir ce lieu...

LA VILLE DANS LE PORT : UN QUARTIER DANS LA VILLE

Le port de Lille et le canal de la Deûle est l'endroit où la ville doit concilier l'inconciliable : l'industrie, le transport, le paysage, l'homme.

Comment, en effet, concilier l'échelle industrielle des portiques de chargement/ déchargement et des entrepôts gigantesques avec l'échelle domestique des bâtiments d'habitation existants ou à venir ? Mais également comment faire évoluer, au fil de l'eau, les porte-containers, les péniches, et le tourisme fluvial ? Quelle temporalité semble compatible avec des rythmes et des contraintes si différentes ? Comment «ouvrir» un site, qui doit être protégé ?

Comment conserver une réelle activité le long de la Deûle mais aussi mettre l'eau au niveau de la ville et de ses habitants ? Quel quai, quel pont, quelle berge reste à aménager pour que ce site appartienne enfin à sa ville ?

ATTENTES SPÉCIFIQUES

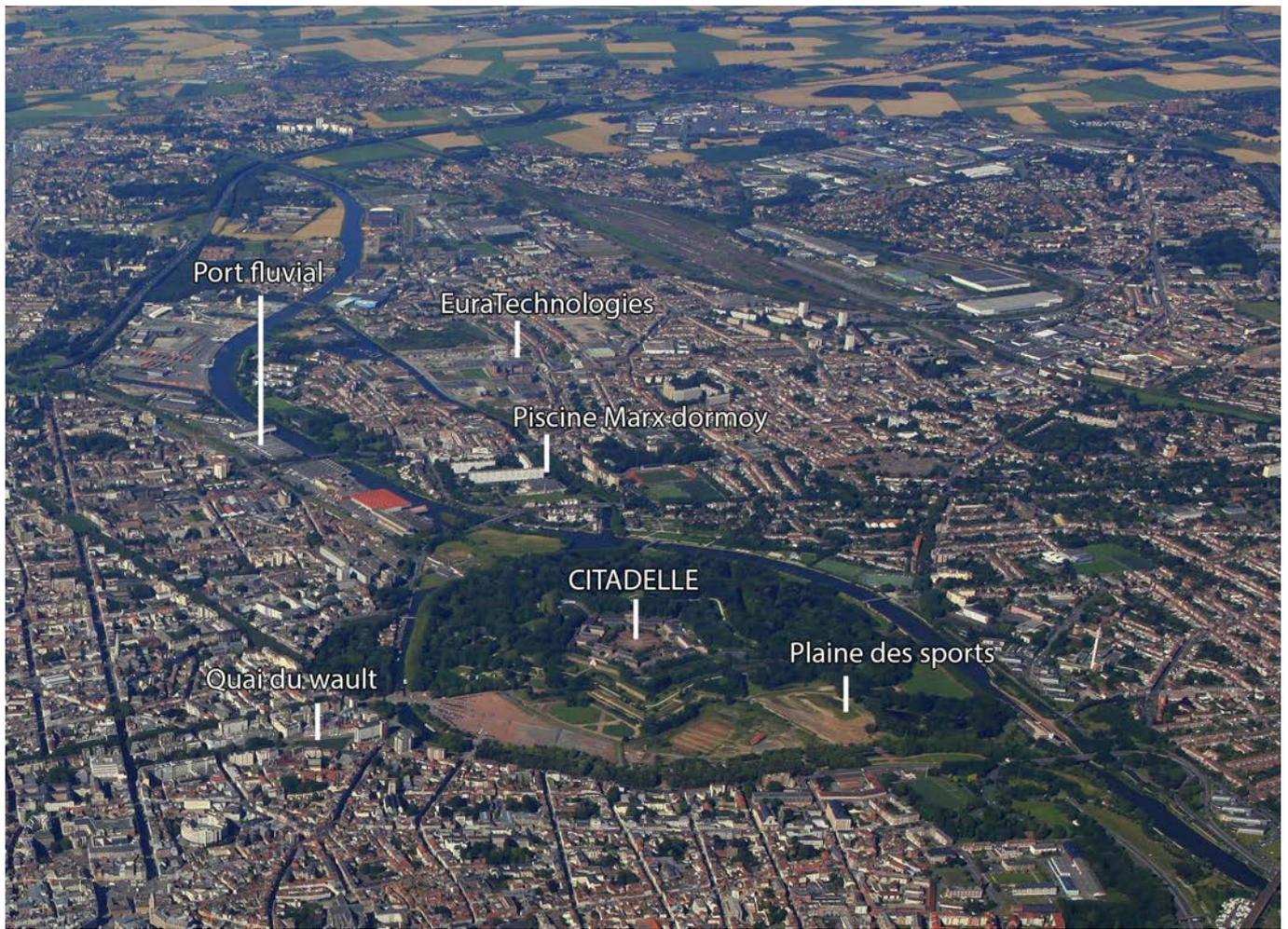
Le thème de la Ville Productive est un thème très attendu pour la ville et ses partenaires. Le site du secteur 2 du port proposé pour ce concours a un fort potentiel et il s'agit de se saisir d'une dynamique qui est en cours avec l'ouverture du Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU®).

UNE RÉFLEXION VERS L'ACTION

Le concours va permettre d'apporter les conditions d'une reconnexion entre la ville et le port fluvial. Pour que cette reconnexion soit accomplie, il s'agit d'en considérer trois aspects très importants pour la ville de Lille :

- l'aspect organisationnel
- l'aspect morphologique
- l'aspect existentiel

Ces trois visages des interfaces urbano-portuaires sont en constante interaction et participent à constituer un dispositif ville-port.



Contexte urbain autour de la Citadelle



Vue semi-aérienne de la Citadelle



Jardin Vauban (Source : lille.fr)

La ville de Lille attend du concours, des idées, des pistes, des propositions, des projets, permettant à la collectivité et à ses partenaires de mettre en oeuvre une vision. Comme par exemple, un projet processus, rouage central d'actions collectives à mettre en place, d'organisation de polyvalences dans l'espace et le temps, de synergie basée sur l'économie circulaire dans une perspective de développement durable. comme par exemple, une reconnexion organisationnelle touchant à l'évolution de la gouvernance ville-port et au cadre de dialogue, comme une reconnexion spatiale avec une morphologie et des typologies à imaginer ou industries non polluante, activités culturelles et sportives, et des formes d'habitat à inventer devraient s'enrichir les unes les autres et faire ville! Différentes représentations du territoire pourraient y fonder un cadre de négociations.

LES 4 PORTEURS DE PROJET ET LEURS ATTENTES

Cette proposition de site pour le concours European 14 est placée dans le cadre d'un groupement de commandes. Les quatre porteurs de projets en sont:

- Les Voies Navigables de France (VNF)
- Ports de Lille – CCI Grand Lille (Le site portuaire de Lille fait l'objet d'une concession dont VNF est le concédant et Ports de Lille – CCI Grand Lille, le concessionnaire. Cette concession se termine en 2038),
- Métropole Européenne de Lille (MEL)
- Ville de Lille.

Les différents porteurs de projet ont chacun des attentes distinctes. Le concours European 14 permettra de les faire débattre à partir de projets et d'idées innovantes au regard de leurs intérêts partagés.

LE PORT, 2 RIVES, 2 QUARTIERS

La dimension économique de la voie d'eau est intimement liée à l'histoire industrielle et marchande du Nord-Pas-de-Calais. La canalisation de la Deûle vers Lille à partir du XVIIème siècle a permis de donner à cette place marchande un statut portuaire qui ne s'est jamais démenti. Le premier grand port de commerce de Lille a été bâti par la volonté de Louis XIV au cœur du Vieux Lille avant de se déplacer vers la Citadelle, le Port Vauban,

pour finalement se fixer à son emplacement actuel à partir des années 50 pour s'étendre progressivement vers le Sud en quatre secteurs, sur les emprises encore connues à ce jour.

Le travail mené depuis plusieurs années pour l'aménagement de continuités le long des berges, la réhabilitation des sols industriels et la reconversion des bâtiments, trouve son prolongement naturel dans la transformation du port.

UN SITE À TRÈS FORT POTENTIEL

Le site du Port est actuellement enclavé. Sa fonction logistique justifiait d'une coupure urbaine de sécurité avec la ville, qui a progressivement effacé son existence de l'imaginaire collectif des lillois.

Cette coupure a été renforcée par la relative faiblesse d'intensité dans ses usages : abandon progressif de l'outillage portuaire et recentrage sur la logistique routière. Les trafics se sont développés du fait du rôle structurant des boulevards de Moselle et Lorraine à l'échelle du grand territoire (connexion A25 / rocade Nord-Ouest / centre-ville).

Néanmoins, le territoire du Port présente un potentiel d'attractivité unique dans la ville, à l'interface de deux quartiers, celui de Vauban-Esquermes et celui des Bois Blancs. L'horizon constitué par l'eau, la nature des deux rives de la Deûle, l'une minérale côté port et l'autre végétale pour l'île des Bois Blancs, les dénivelés qui offrent des perspectives dans la profondeur, le contraste entre le calme pittoresque de la darse et la puissance et l'échelle industrielle des bâtiments offrent une configuration qui est immédiatement reconnaissable et appréciable par le public.

Le Port est au cœur du premier lieu de destination de loisirs et de tourisme de la métropole

- la Citadelle et tous ses usages (plaine de sports, champ de mars pour l'accueil d'événements, zoo)
- les quais du Wault et de la Citadelle
- le Colysée de Lambersart
- le pôle nautique Marx Dormoy
- les berges de l'île des Bois Blancs

1	FR-LILLE-SS-AP7
2	FR-LILLE-SS-P15



Vue semi-aérienne. Au premier plan, le site EuraTechnologies. En arrière plan, le port fluvial, secteurs 2 et 3, site de projet et de réflexion



Vue sur le port



Vue sur le port

UN TERRITOIRE INSCRIT DANS LE PAYSAGE DE LA DEÛLE EN RECONVERSION

Les réflexions sur le port de Lille s'inscrivent dans la reconquête à grande échelle des rives de la Deûle, de la gare d'eau de Lomme jusqu'à la friche Rhodia plus au Nord. Les aménités du grand paysage de la Deûle, élément structurant de la trame verte et bleue régionale, fournissent une géographie très favorable à l'implantation de programmes de grande qualité au sein d'une trame d'espace public accueillante et ouverte au plus grand nombre.

Le territoire du port peut contribuer à la valorisation de la plaisance à l'échelle métropolitaine. L'étude sur le plan bleu métropolitain a mis en évidence à grande échelle les différentes fonctions nécessaires au développement du tourisme fluvial : zones d'arrêt long terme, zones d'arrêt court terme, capitainerie, services de réparation et d'hivernage... Le secteur Nord du Port représente une opportunité pour l'accueil des paquebots fluviaux et prolonge le linéaire de quais depuis le quai du Wault et le quai de la Citadelle, avenue Léon Jouhaux.

Les réflexions sur le secteur de projet dans le cadre de ce concours tiendront compte des contraintes majeures diagnostiquées dans :

- l'Etude urbaine pour la requalification de la façade Vauban Esquermes et le réaménagement des boulevards de la Moselle et de la Lorraine» de l'agence Pierre Gangnet Architecte

- le diagnostic « pour l'Etude de programmation relatif à l'insertion et au renouvellement du port de Lille dans le tissu urbain lillois » de l'équipe Consult avec STUDIO 013 Idéa (B. Secchi et P. Vigano)

SUITES DU CONCOURS

L'ampleur du site proposé, les différentes échelles de réflexions, métropolitaine, euro métropolitaine, les outils opérationnels existants, l'intérêt que portent les quatre acteurs de projets à ce site, sont autant d'éléments qui rendent difficile une projection unique. C'est pourquoi les différents projets, idées qui émergeront du concours permettront d'alimenter une vision partagée du territoire.

Sur la base des propositions retenues la ville envisage les méthodes suivantes:

1. Rencontre sur place avec les équipes sélectionnées : présentation des projets, échanges avec les différents partenaires ainsi que les institutions invitées, etc
2. Mise en place d'un workshop de 2-3 jours, rémunéré avec les 3 équipes sélectionnées sur la base d'un cahier des charges établi par la ville, permettant d'explicitier et de récolter les idées et propositions.

Ainsi, la richesse des propositions qui seront faites permettra aux VNF, propriétaire et concédant du site et à la CCI Grand Lille, concessionnaire, de pouvoir déterminer quels suites à donner en étroite collaboration avec la MEL et la Ville de Lille.

1	FR-LILLE-SS-AP5
2	FR-LILLE-SS-p10
3	FR-LILLE-SS-p14



Vue semi-aérienne du site de projet

LE SECTEUR 2 : UN PORT AU SERVICE DE LA VILLE

Le secteur 2 s'étend du pont de Dunkerque jusqu'à la darse N°1 et occupe environ 14 hectares. Il est occupé par des entrepôts, dont le bâtiment du CMDU* et le bâtiment mitoyen qui sont en activité et doivent être conservés, alors que d'autres sont désaffectés. Le secteur 2 est principalement occupé par des voies de desserte, des voies ferrées et des parkings ainsi que de nombreuses parcelles libres.

LES ENJEUX D'INTÉGRATION URBAINE (PAYSAGE ET ARCHITECTURE)

Pour une meilleure insertion du port dans la ville, permettant une ouverture et une accessibilité de la rive droite, les installations et le fonctionnement du secteur 2 du port pourront évoluer : l'usage économique doit devenir compatible avec l'usage urbain ; accessibilité et contrôle d'accès à définir, garantissant la sécurité de tous les usagers et promeneurs, suppression d'une partie des nombreuses voies ferrées inutilisées, création de cheminements doux et de signalisation adaptée, définition des emprises de voirie et rénovation, paysage.

Il convient de tirer parti de la plus-value de cet espace à vocation économique en cœur de métropole, en compactant les activités existantes, en optimisant les surfaces afin de pouvoir répondre à l'ambition de ville intense. Cela doit être concilié avec le maintien d'activités plus consommatrices d'espace mais apportant de réels services à l'agglomération, notamment site d'approvisionnement de matériaux ou d'expédition de déblais.

Patrimoine urbain et éléments de programmation

Certains entrepôts du port construits dans les années 50-60 ont été conçus et positionnés parallèlement au canal pour faciliter les chargements et déchargements par la voie fluviale d'un côté et les voies ferroviaires et routières de l'autre, ces bâtiments sont massifs, ils masquent une partie des vues depuis la ville sur la Deûle.

Cependant, ces bâtiments sont présents dans le paysage lillois depuis plus d'un demi-siècle, ils symbolisent l'histoire du port et ils ont une valeur patrimoniale.

*CMDU = Centre multimodal de distribution urbaine

**Cette hypothèse sera détaillée lors de la visite du site et jointe au compte-rendu

De nombreuses villes ont, au cours de la mutation de leur zone portuaire, conservé et requalifié leurs docks et entrepôts pour des usages divers (bureaux, commerces, cinéma, salle de sports, squash, badminton, discothèque, ...). Par ailleurs, certains équipements que l'on trouve le plus souvent dans les zones commerciales de périphérie auraient un intérêt à être implantés en centre-ville à proximité des utilisateurs/consommateurs et des principaux axes de transport en commun.

Le secteur 2 a vocation à proposer des produits innovants au service de la ville basés sur la multimodalité. Au plus près de la Place Leroux de Fauquemont, on retrouvera une partie tournée vers la Ville et la station de métro, dans le prolongement du secteur 1, pouvant recevoir des programmes tertiaires. Le CMDU s'est installé pour son expérimentation dans un tiers du bâtiment « M » avant son développement futur et son déplacement sur un plus grand espace vers le rond point du Port Fluvial.

Le bâtiment mitoyen proposera une offre immobilière pour des programmes connexes au CMDU. Une hypothèse** intéressante a été étudiée pour y développer de l'immobilier tertiaire en lien avec le pôle EuraTechnologies, pour y localiser les entreprises qui émergent et qui travaillent dans le champ de la mobilité, des transports et de la logistique.

Sur la partie Sud du secteur 2, en lien avec le secteur 3, sont proposés des développements liés à la logistique urbaine. Un projet de village des matériaux (showroom et plateforme d'approvisionnement de matériaux venant de la voie d'eau pour les artisans) est étudié au niveau du rondpoint du Port Fluvial et de la darse.

Dans le cas du concours, sur le secteur 2, certains bâtiments seront amenés à évoluer, certains bâtiments seront conservés, c'est le cas notamment du CMDU© et des bâtiments attenants offrant un porte-à-faux sur la Deûle, et d'autres non. Les candidats pourront faire des propositions sur la démolition ou la requalification de bâtiments en vue de leur réaffectation et leur intégration dans le paysage voire la conservation de traces présentes dans l'espace public. L'espace public est à prendre en compte, depuis la mise en place, par exemple, d'une promenade (cf. étude en annexe Studio13) le long de la Deûle ou encore la création d'espaces partagés propres à recevoir différents types de manifestations, du coaching pour l'auto-construction jusqu'au cours de danse en plein air.



Plan du site de réflexion et de projet

ACCESSIBILITÉS DU PORT ET LIAISONS AVEC LES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES

Implanté sur une partie de la seule façade lilloise qui n'est pas bordée par le périphérique, le port de Lille se développe sur 2 kilomètres de long. Il n'est traversé qu'une fois, par l'avenue de Dunkerque, qui distingue le secteur 1 au Nord et le secteur 2 au Sud, d'une longueur de quai équivalente.

Cette emprise quasi continue constitue avec la Deûle une barrière dans la trame urbaine de la ville et a pour conséquence d'isoler deux quartiers, Bois Blancs et Vauban Esquermes. Depuis la fermeture du débouché de la rue de Londres, un autre quartier, le Faubourg de Béthune souffre de la césure constituée par l'A25 et le périphérique.

Le site constitue un formidable potentiel de création de liaisons continues entre le cœur lillois et le territoire de l'Ouest de Bois Blancs, de Lomme et notamment avec l'opération des Rives de la Haute Deûle, (et ses abords gare d'eau de Lomme, Presqu'île Boschetti, Plaine Méo) au travers du futur boulevard industriel et urbain.

L'accessibilité routière

Pour la sécurité et la sûreté des personnes et des biens, le port de Lille est aujourd'hui une enceinte fermée au public, clôturée et gardiennée. Il existe quatre points d'entrée :

- un point d'entrée principal avec présence d'un gardien en dehors des heures d'ouverture au giratoire,
- un accès sur l'avenue Kuhlmann côté Loos,
- une entrée Place Leroux de Fauquemont, accès au siège du Port et aux bureaux du centre inter transports,
- un accès côté avenue Léon Jouhaux, à proximité du parc de la citadelle.

Ces modalités d'accès peuvent être repensées afin d'être compatibles avec l'ouverture du site portuaire sur la ville. La nouvelle accessibilité à imaginer sera donc en fonction de la destination à venir des différents secteurs :

- les secteurs 1 et 2 peuvent avoir vocation à s'ouvrir sur l'extérieur et à développer des activités douces, a priori, un contrôle d'accès ne présente pas d'intérêt dans ces circonstances,
- le secteur 3 en revanche conserve sa vocation industrielle, il n'a donc pas à être ouvert au public. Cependant, sa desserte devant être largement modifiée par le réaménagement des 3ème et 4ème avenues en boulevard urbain ouvert au public vers Lomme et les Bois Blancs, les restrictions d'accès le cas échéant, seront probablement à gérer à la parcelle.

[*soreli.fr/pdf/rives-de-la-haute-deule](http://soreli.fr/pdf/rives-de-la-haute-deule)

Ce travail devra tenir compte de la capacité de desserte des infrastructures existantes VL et PL des boulevards de Lorraine et de Moselle et de l'avenue Kuhlmann pour ne pas perturber ce réseau à plus grande échelle. De nouveaux accès au port de Lille peuvent également être envisagés :

- liaison vers la rue de Londres à recréer,
- création de nouveaux accès dans le secteur 1, dans le prolongement de rues existantes du quartier Vauban-Esquermes (proposition de l'étude Pierre Gangnet) .

L'accessibilité fluviale

Le potentiel d'utilisation et développement du site par la voie d'eau va être amélioré par le projet du Canal Seine Nord Europe. Il s'agit de tirer parti au mieux dans le projet futur de cette relation. On peut également imaginer une accessibilité pour une activité fluviale de loisirs, qui au niveau des berges serait cantonnée au secteur 1 et 2 .

L'accessibilité ferroviaire

Le port de Lille est également accessible par voie ferrée depuis Lille Lomme Délivrance.

La desserte ferroviaire déjà existante sur les secteurs 2 et 3 devra être maintenue et éventuellement réorganisée sur le secteur 2 en fonction de l'implantation future des activités (notamment logistique).

La desserte en transports en commun

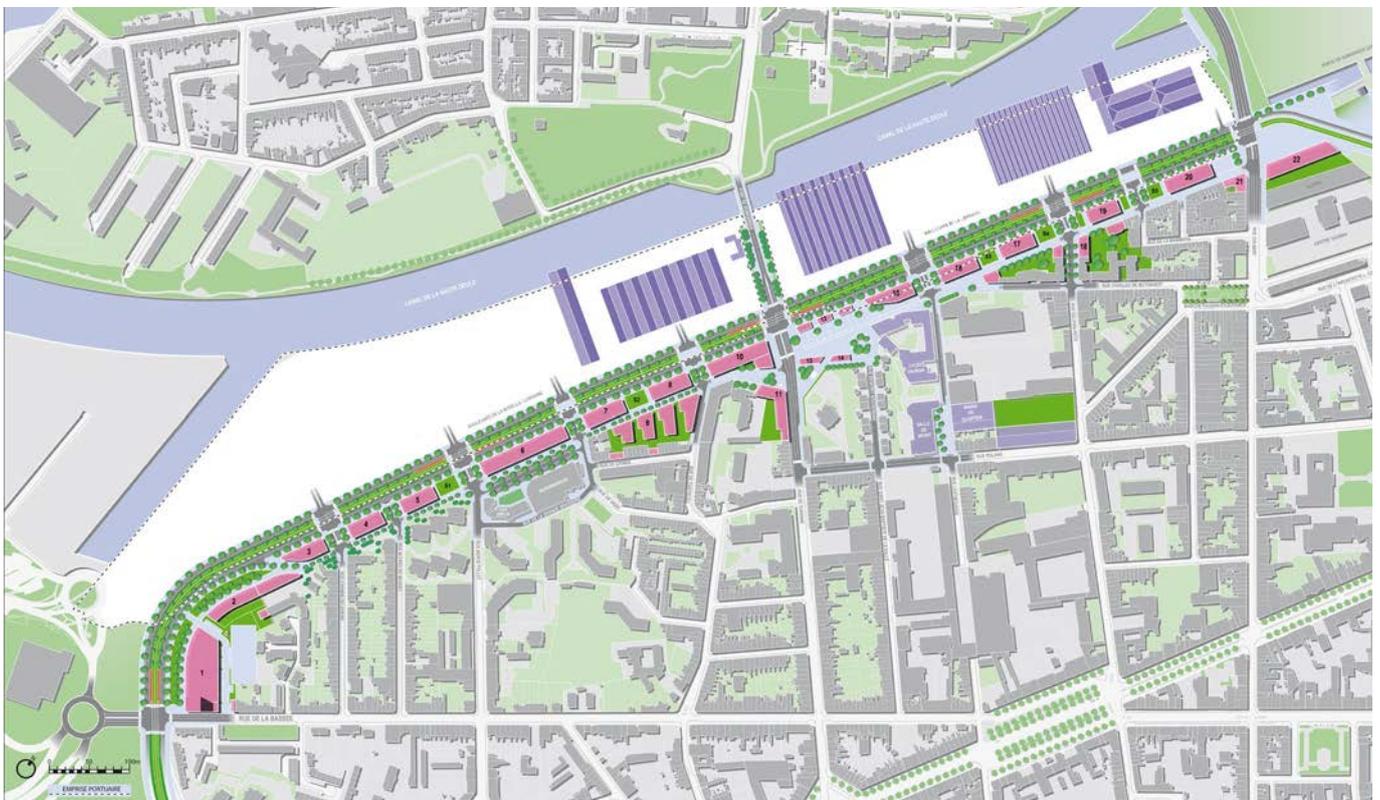
La question de l'accessibilité en transports en commun au port de Lille et à la frange urbaine environnante se pose sous deux aspects :

- le Port de Lille est desservi par la ligne 2 du métro, arrêt Port de Lille. Cette station est située Place Leroux de Fauquemont. Comment dans l'évolution que va connaître le site peut-on tirer au mieux partie de cet atout ? Quels aménagements, quels équipements et quelle programmation ?

La desserte en cheminements doux

L'insertion du port de Lille dans le tissu urbain passe par le renouvellement du schéma de desserte globale dont les cheminements doux. Autour du port des aménagements urbains ont été réalisés pour la circulation des piétons et des cyclistes (travaux Place Leroux de Fauquemont).

Les projets menés dans le cadre du concours pourront réfléchir à la poursuite des cheminements doux à l'intérieur du port pour ses usagers (desserte des bâtiments...), mais également pour les promeneurs. Le diagnostic de 2013, très complet de l'équipe Idéa Consult avec STUDIO 013 (B Secchi et P. Vigano) propose une promenade public le long de l'eau reliant le rond-point du port fluvial à la Citadelle.



Étude de Pierre Gangnet sur le réaménagement des boulevards de la Lorraine et de la Moselle

Il s'agit de trouver un équilibre entre l'ouverture d'un espace public le long de la Deûle et la préservation des espaces de production en fonctionnement. Il s'agit de rester vigilant sur la question de la sécurité et la sûreté des biens et des personnes liées à l'exploitation portuaire et logistique.

Ces cheminements devront s'inscrire en continuité du maillage doux entamé par les différents projets sur le secteur (notamment dans le cadre de la ZAC des Rives de la Haute Deûle*) voire proposer des améliorations (passerelle...)

CRÉATION D'UNE NOUVELLE FAÇADE URBAINE DU QUARTIER VAUBAN-ESQUERMES

Etude réalisée par Pierre Gangnet pour le compte de la Ville de Lille

La ville a confié en 2009 à Pierre Gangnet - Architecte-Urbaniste une mission d'étude pour la création d'une nouvelle façade urbaine au quartier Vauban-Esquermes et la définition d'éléments d'orientations pour le réaménagement des boulevards de la Lorraine et de la Moselle.

Cette mission a travaillé à 2 échelles :

-une étude urbaine définissant les grands principes d'aménagement des boulevards (organisation en termes urbains, architecturaux et paysagers ainsi que les caractéristiques techniques du nouveau boulevard : fonctionnalité, gabarit, profil et principes paysagers généraux dans la perspective de l'accueil d'un transport en commun en site propre TCSP).

- une étude de maîtrise d'œuvre de conception et de réalisation des espaces publics autour du nouveau collège, notamment son espace public d'entrée et le parvis des équipements à l'angle des rues Roland et Lestiboudois

L'objectif pour la ville était de concevoir un espace public pour la livraison du nouveau collège qui puisse évoluer dans un contexte fortement mutable à moyen terme avec la requalification des boulevards, l'aménagement du port et de l'accueil d'un TCSP (tramway, bus à haut niveau de service...).

La mise en œuvre de sa première tranche a été réalisée entre juin 2010 et juin 2011.

Ce premier travail de réflexion a donné à la Ville des pistes architecturales et urbaines pour la requalification de la façade Ouest du quartier Vauban Esquermes afin de créer un vis-à-vis au Port de Lille et d'accueillir au mieux un

TCSP garant d'un développement urbain de ce secteur.

Les conclusions de cette mission seront versées au concours sur l'aménagement du secteur 2 du Port et de ses abords comme une première forme de réponse pour son ouverture sur la ville.

Un projet urbain sur ce secteur ne pouvant se conduire sans retravailler le front Ouest des boulevards de la Lorraine et de la Moselle, la Ville propose en lien avec ses partenaires les pistes d'un projet urbain ambitieux dont le parti pourra être retravaillé et infléchi.

ELÉMENTS DE SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE PIERRE GANGNET

Aujourd'hui, vastes délaissés urbains supportant un trafic intense, traces de la volonté inscrite au PLU jusqu'en 2004 de bouclage du périphérique, les boulevards de Lorraine Moselle concentrent des enjeux de continuité urbaine pour ouvrir la Ville sur le canal.

Le travail d'accroche sur des têtes d'îlot et du bâti existant étant complexe, l'utilisation des délaissés ouvre la possibilité de constituer une nouvelle façade urbaine inscrite en continuité de Vauban-Esquermes et qui créera un vis-à-vis pour le projet urbain à développer sur le Port de Lille.

L'enjeu est de dépasser la confrontation entre un tissu urbain « défensif » pour se protéger des nuisances des boulevards et un nouveau morceau de ville qui viendrait s'installer sur les emprises du Port de Lille. Cette confrontation est aujourd'hui observable le long de boulevard Hoover, boulevard dissymétrique, dont les 2 rives ne dialoguent pas vraiment et qui ne constitue pas un lieu de vie.

L'ambition à porter est celle d'un véritable boulevard urbain support d'accueil d'architectures variées sur ces 2 limites comme le sont le boulevard Vauban ou le boulevard de la Liberté, qui pourrait être animé par le passage d'un TCSP.

A terme, le projet établi par Pierre Gangnet propose :

-La création de la perméabilités pour ouvrir la ville sur la Deûle grâce à une trame viaire existante prolongée ou parfois créée (cf débouché de la rue Delphin Petit sur le boulevard de la Lorraine apour relier la place du Maréchal Leclerc au Port),

-une lisibilité plus grande de l'espace : les fonctions seront clairement identifiées et séparées ; le boulevard aura une

1 FR-LILLE-SS-P34

2 FR-LILLE-SS-Mo6



Vue sur le port



Le CMDU (Source : mvzarchitectes.com)

vocation de support du transit et de portance du transport en commun alors que l'espace de rencontre prendra une fonction quotidienne de proximité et de dialogue,

-un boulevard urbain à 2x2 voies (dont les impacts doivent être évalués en fonction de notre connaissance des trafics et des besoins) et intégrant en partie centrale une capacité pour un TCSP, sur une largeur totale de 68 m. L'ensemble sera largement planté afin d'annoncer l'approche de la citadelle,

-une capacité d'accueil de nouveaux programmes (activités, logements, commerces...) avec 15 745 m² dégagés au sol soit une constructibilité globale de 65 000 m².

EN RÉSUMÉ, MALGRÉ LES CONTRAINTES LIÉES À SON HISTOIRE, LE SITE DU PORT PRÉSENTE DE NOMBREUX ATOUTS :

-un environnement naturel de qualité, entre eau et verdure

-une proximité du centre-ville qui en fait le prolongement naturel

-un héritage architectural fort, donnant un caractère atypique au site

-une inscription dans les continuités de parcours allant du centre jusqu'à EuraTechnologies, site en plein développement

-l'intégration avec la Citadelle, 1er site touristique de la ville pour les visiteurs comme pour les habitants

-un des rares accès possibles à l'eau dans un environnement urbain (par opposition aux berges naturelles qui dominent les parcours le long de la Deûle)

-un territoire pouvant contribuer à la reconquête des boulevards et à leur animation

-un prolongement des intentions prônées par l'Université Catholique pour appliquer les principes de la Troisième Révolution Industrielle sur le quartier Vauban-Esquermes

-une nouvelle vitrine fluviale pour la Ville de Lille.

-des effets de coupure (boulevard, canal, ponts) qui le pénalisent aujourd'hui mais qui sont aisément valorisables, contrairement aux coupures générées par les grands axes routiers qui enserrant le reste de la ville

-une bonne desserte en transports collectifs (métro, bus) et un potentiel de renforcement réel (gabarit des boulevards adaptable à un site propre)

SYNTHÈSE DES ATTENTES SUR LE SITE DE PROJET, SECTEUR 2 DU PORT FLUVIAL

Le concours European 14 permettra de faire débattre à partir de projets et d'idées innovants. L'enjeu est d'assurer une urbanité à ce territoire au cœur de la cité et de proposer des stratégies à court et long terme. Il s'agit d'imaginer un processus participatif innovant qui permette aux 4 porteurs de projet de partager une vision du site, et de développer une appropriation progressive du site par ses occupants et par les habitants. Rêvons à ce que pourrait devenir ce lieu !

Éléments de programme :

Activités industrielles présentes sur le site et nouvelles activités à prévoir

Les propositions permettront les conditions d'une reconnexion entre la ville et le port fluvial afin de rendre l'activité économique compatible avec l'usage urbain.

- **Compacter** les activités existantes, optimiser les surfaces afin de pouvoir répondre à l'ambition de ville intense mais également au maintien d'activités consommatrices d'espace mais apportant de réels services à l'agglomération, notamment site d'approvisionnement de matériaux ou d'expédition de déblais.

- **Proposer** des produits innovants au service de la ville basés sur la multi modalité. Sur la partie Sud du secteur 2, en lien avec le secteur 3, sont proposés des développements liés à la logistique urbaine. Un projet de Village des matériaux (showroom et plateforme d'approvisionnement de matériaux venant de la voie d'eau pour les artisans) est étudié au niveau du rondpoint du Port Fluvial et de la darse.

- **Se saisir** d'une dynamique qui est en cours avec l'ouverture du Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU®) . > Des programmes connexes au CMDU.

- **Envisager** des programmes tertiaires : Une hypothèse intéressante a été étudiée pour développer de l'immobilier tertiaire On pourra également imaginer des activités transitoires, liées soit à une vision du site à court et long terme, soit en lien avec des activités saisonnières.

- **Imaginer** une accessibilité pour une activité fluviale de loisirs, qui au niveau des berges serait cantonnée au secteur 1 et 2. - Imaginer de nouvelles activités entre ville et canal de la Deûle, en tenant compte du contexte urbain et des nombreux projets connexes ? Le territoire du Port peut contribuer à la valorisation de la plaisance

- **Réfléchir** à des activités transitoires, liées soit à une vision du site à court et long terme, soit en lien avec des activités saisonnières.

-Les candidats pourront faire des propositions sur la démolition ou la requalification de bâtiments en vue de leur réaffectation et leur intégration.

Usages urbains et espaces publics

Le port est encore aujourd'hui un site fermé, accessible par une seule entrée. A terme l'objectif est d'ouvrir l'emprise aux flux et aux pratiques urbaines. Comment gommer cette limite et selon quel phasage ? Quel degré de perméabilité est-il nécessaire de mettre en place pour préserver l'activité industrielle existante et promouvoir de nouveaux usages ? Un travail sur les accès, les limites et les liens entre les différents projets de la ville est nécessaire.

-**Trouver un équilibre** entre l'ouverture d'un espace public le long de la Deûle et la préservation des espaces de production en fonctionnement

- **Les modalités d'accès** peuvent être repensées afin d'être compatibles avec l'ouverture du site portuaire sur la ville. La nouvelle accessibilité à imaginer sera donc en fonction de la destination à venir des différents secteurs :

-**L'accessibilité et le contrôle d'accès** du port garantira la sécurité de tous, les usagers et les promeneurs

-**Maintien des voies ferrées** : La desserte ferroviaire déjà existante sur les secteurs 2 et 3 devra être maintenue sur ces secteurs et réorganisée sur le secteur 2 en fonction de l'implantation future des activités (notamment logistique)

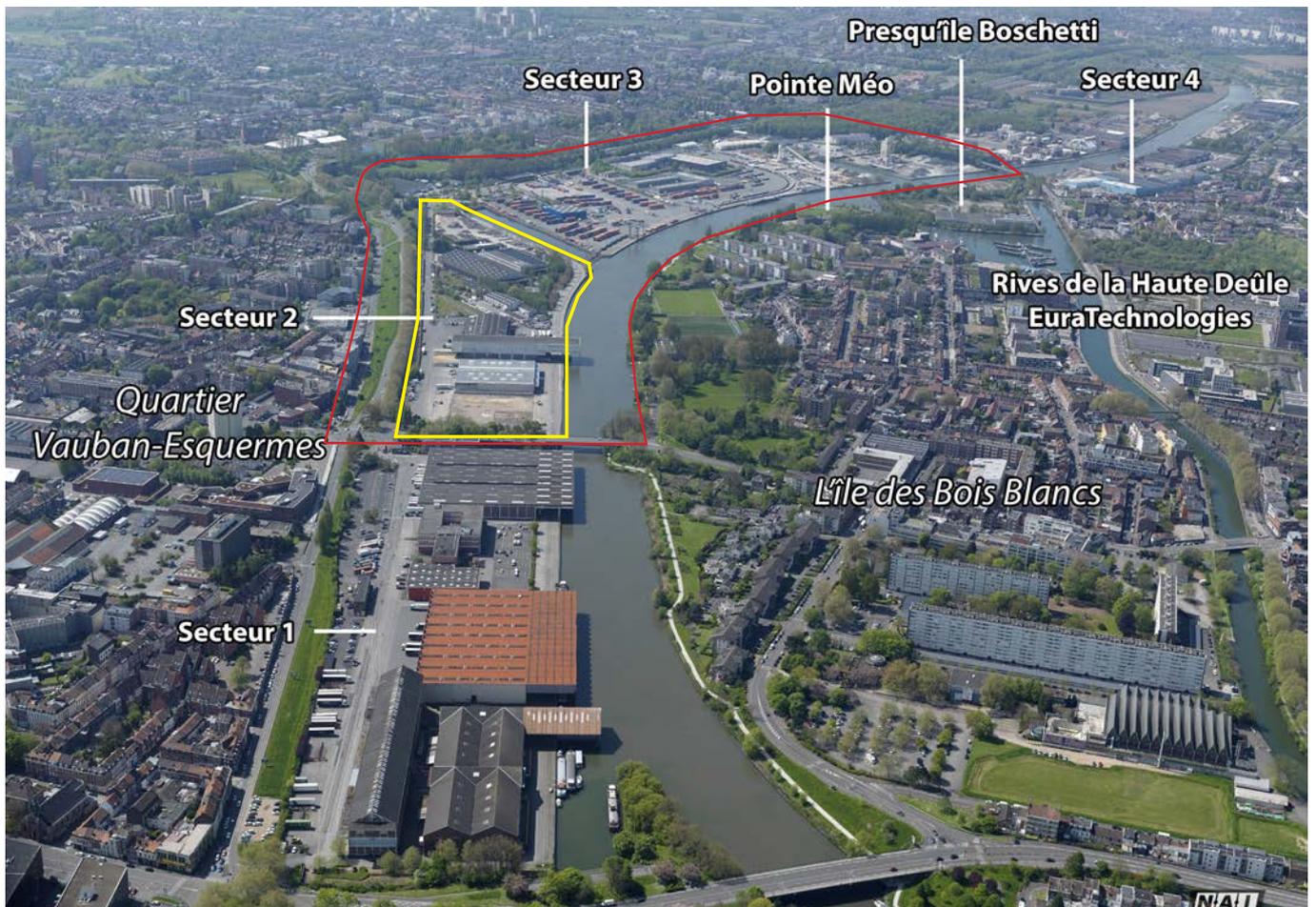
-**Création de liaisons continues** entre le cœur lillois et le territoire de l'Ouest de Bois Blancs, de Lomme et notamment avec l'opération des Rives de la Haute Deûle, (et ses abords gare d'eau de Lomme, Presqu'île Boschetti, Plaine Méo) au travers du futur boulevard industriel et urbain

-**Création de cheminements doux à l'intérieur du port** pour ses usagers (desserte des bâtiments...), mais également pour les promeneurs. L'espace public est à prendre en compte, depuis la mise en place, par exemple, d'une promenade (cf étude Studio13) le long de la Deûle ou encore la création d'espaces partagés propre à recevoir différents types de manifestations, du coaching pour l'auto- construction jusqu'au cours de danse en plein air.

-**Un projet urbain et ambitieux** existe sur le front Ouest des boulevards de la Lorraine et de la Moselle, **le parti pourra être retravaillé et infléchi.**



Carte de quatres secteurs du site de réflexion



Vue semi-aérienne du site de réflexion et de projet

SITE DE RÉFLEXION

LES DIFFÉRENTS SECTEURS DU PORT

Le port comporte 4 secteurs. Les secteurs 2 et 3 font partie du site de réflexion.

LES SECTEURS 2 ET 3

SECTEUR 2 : UN PORT AU SERVICE DE LA VILLE

(cf. Site de projet pp. 14- 21)

SECTEUR 3 : SECTEUR PORTUAIRE AVEC UN SOIN À L'INTÉGRATION URBAINE

Un port actif (entre le rond-point du port fluvial et l'avenue Kuhlmann) irrigué par les 3ème et 4ème avenues qui deviendraient à terme publiques de façon à améliorer la desserte d'Euratechnologies. En 2014, ce secteur a connu l'implantation réussie de Chronopost.

Le secteur 3 sera marqué par la poursuite du développement des activités lourdes, fluviales et ferroviaires. Ce développement a été relancé par l'initiative de Ports de Lille d'avoir ouvert un appel à projets avec ses clients pour accroître le trafic fluvial et ferroviaire. Cet appel a permis par exemple, depuis février 2015, de relancer un train quotidien entre Lille et le Sud de la France pour le transport de marchandises par containers. Il n'y avait plus de service régulier depuis 2008. Un second train a été mis en place durant l'année 2016.

LES SECTEURS 1 ET 4

SECTEUR 1 : LE PORT DEVIENT VILLE (ENTRE LA CITADELLE ET LA PLACE LEROUX DE FAUQUEMONT)

La mutation à terme de ce secteur s'articulerait autour d'un projet mixte rassemblant des programmes de logements et des programmes économiques. Il pourrait intégrer des éléments singuliers mis en évidence par le concours Bas Carbone d'EDF de 2015, au niveau de la programmation résidentielle (des logements sous forme de coopératives d'habitants, des bâtiments très évolutifs dans le temps...) mais également, au plan économique, soulignant le potentiel de développement de nouvelles « fabriques », participant au retour de la production en ville.

Cette imbrication de programmes prendrait tout son sens en organisant des activités liées à l'évènementiel

et au tourisme fluvial au voisinage de la Citadelle, et des implantations tertiaires innovantes autour du métro Port de Lille en lien avec la logistique urbaine plus au sud et Euratechnologies plus à l'ouest.

SECTEUR 4 : LIEN ENTRE LE PORT ET LA ZONE INDUSTRIELLE DE LOOS-SEQUEDIN

Le foncier Arcelor Mittal (Lomme Sequedin) est désormais intégré à la réflexion du port pour y reloger des activités (ex : implantation de l'entreprise Smart Module Concept qui fabrique des bâtiments (logements, bureaux, écoles) en ossature bois.

UN SITE BIEN ENTOURÉ LES DIFFÉRENTS PROJETS DU SECTEUR OUEST : DE LA CITADELLE À RHD (RIVES DE LA HAUTE DEÛLE)

AU NORD, LE PARC DE LA CITADELLE

L'île de la Citadelle avec ses 110ha, classée Monument historique depuis 2012 dans sa globalité, est un grand projet urbain à part entière de la ville de Lille, un des lieux principaux de loisirs et de sports de plein air pour les habitants de Lille et de la Métropole Européenne de Lille, un site-monument d'une haute valeur historique contribuant de façon significative à l'identité de la Ville de Lille.

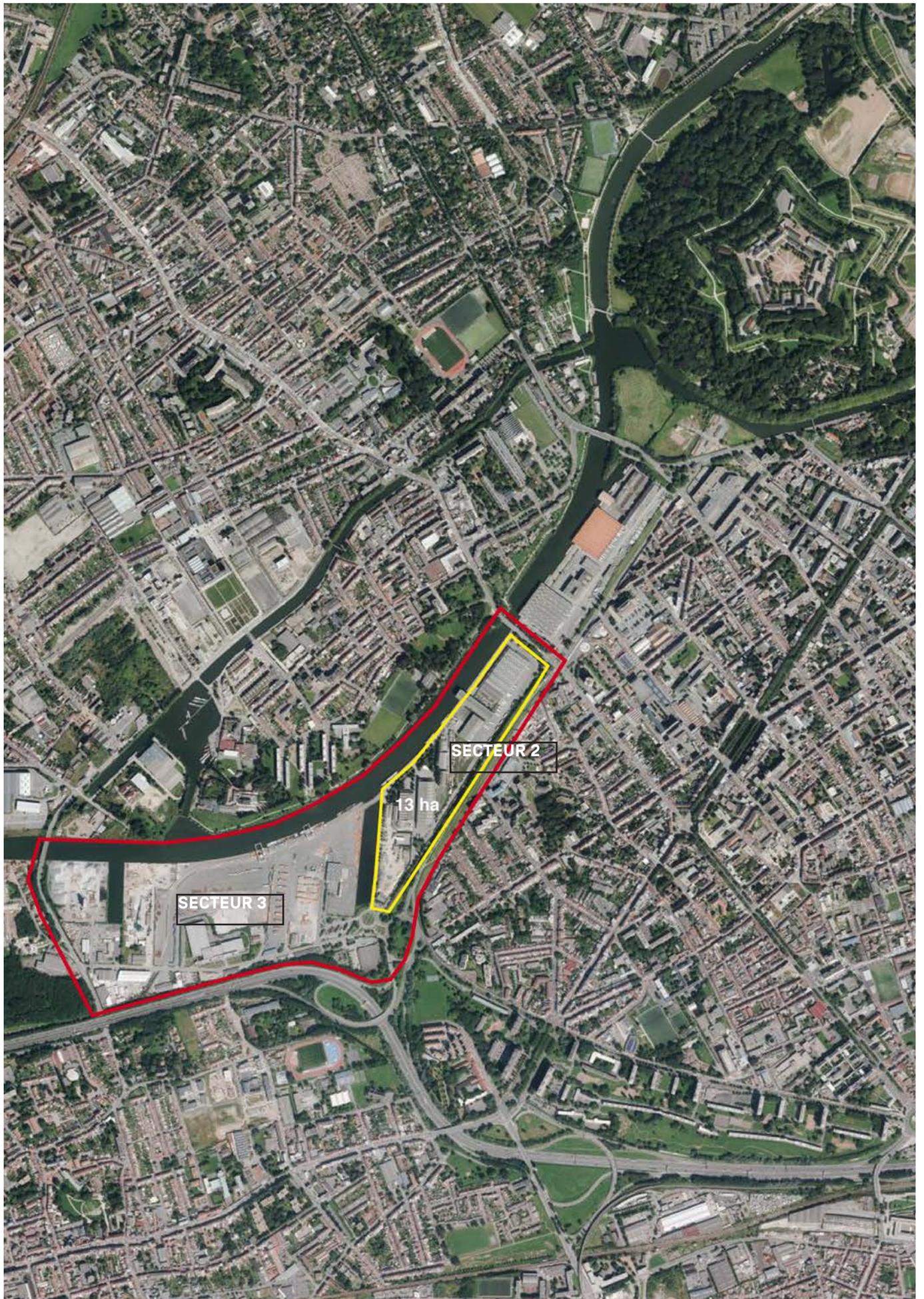
Oscillant entre fortification militaire, monument historique, parc paysager, parc de loisirs et espace naturel, la Citadelle a été l'objet de l'attention de la Ville de Lille. Depuis 2003, la Ville de Lille a engagé une réflexion et une action de rénovation de l'ensemble du parc.

Etant désigné comme l'un des sept grands projets de la ville pour la mandature 2008 - 2014, les enjeux généraux du projet de valorisation du site de la citadelle sont traduits dans le Schéma directeur de la Citadelle 2009 - 2020, on retrouve :

- reconsidérer le site dans sa globalité et développer une vision du site sur toute sa superficie
- maintenir et rechercher l'équilibre entre patrimoine, usages et nature
- unifier le site, notamment en faisant disparaître les limites entre les espaces

1 FR-LILLE-SS-Mo4

2 FR-LILLE-SS-AP2-b



Vue aérienne du site de réflexion et site de projet

-proposer un parc attractif et préservé, afin que le site de la Citadelle devienne un espace ouvert et accessible à tous, un lieu de mixité

-rompre l'insularité de la citadelle en l'intégrant à la trame verte et bleue régionale, en faisant de la citadelle un élément de liaison des promenades du bord à canal, au sein de l'espace naturel métropolitain, et en participant au réseau des canaux de la Deûle

AU SUD-OUEST, LES RIVES DE LA HAUTE DEÛLE ET EURATECHNOLOGIES

Le site dit des « Rives de la Haute Deûle », au Sud-Ouest, s'étend sur une centaine d'hectares de part et d'autre de l'ancien Canal de la Deûle, sur le territoire des communes de Lille et de Lomme. Ce territoire d'exception, grâce à la présence du canal, se situe dans une zone urbanisée, à proximité des centres-villes de Lille et de Lomme, accessible directement par une ligne de métro le long de l'avenue de Dunkerque, tout comme le Port Fluvial.

En lien avec la décision de la création du programme d'activités EURATECHNOLOGIES a début des années 2000, la MEL a décidé d'engager une réflexion d'ensemble pour le réaménagement global du secteur des Rives de la Haute Deûle, avec l'ambition d'en faire un véritable quartier de ville accueillant à la fois des logements, des équipements publics et des locaux d'activités. Le programme d'activités EuraTechnologies, tourné vers les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication, repose sur la réhabilitation de la friche industrielle Le Blan- Lafont*. Ce site majeur d'investissement, pour encore les 10 années à venir, devrait accueillir à terme près de 5.000 habitants (soit plus de 2.000 logements).

Un écrin écologique

Si les lieux à EuraTechnologies, sont propices aux échanges et aux affaires, ils sont aussi agréables à fréquenter et à y vivre. Les aménagements sont résolument écologiques. Accompagnant et soulignant la structure urbaine générale, un ensemble de noues et de canaux traversent le quartier en suivant les axes perpendiculaires et parallèles au canal, et le relie. Ils déterminent la stratégie d'organisation de l'espace public. Le Jardin d'eau et la grande pelouse représentent l'espace public de référence au sein du quartier. Le jardin du Marais (parc de la Tortue) plus excentré, à l'Ouest, s'inscrit comme une dilatation végétalisée d'espace public sur la transversal douce

* Brossy & associés, architectes

Est-Ouest. Pour donner une « épaisseur paysagère » au canal de la Deûle, des prolongements de la trame paysagère s'organise en coeur d'îlot sous forme d'espace privatifs.

Valorisation de la présence de l'eau et mise en scène de celle-ci en la faisant pénétrer en coeur de quartier, à proximité des immeubles de logements et de bureaux. LA ZAC a été promue EcoQuartier par le ministère du développement durable en 2009 avec un prix sur le thème de l'eau.

Vis-à-vis des Rives de la Haute Deûle et du Parc de la Citadelle, l'emprise du Port Fluvial tout comme les berges de l'île des Bois Blancs est un lien entre ces deux projets urbains et plus globalement devient le point d'articulation entre le centre-ville et les projets situés sur le « Ruban bleu » de la Deûle.

À L'EST, LE CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ CATHOLIQUE

L'Université Catholique de Lille a été fondée en 1875, elle est profondément ancrée dans le quartier Vauban-Esquermes car ses premiers bâtiments se sont implantés lors de l'agrandissement de la ville, fin 19ème et la création du quartier. Avec ses 24 500 étudiants, il s'agit de la plus grande université privée de France.

L'Université Catholique de Lille est une université multidisciplinaire avec ses facultés, Grandes Ecoles et établissements professionnels dans différents secteurs proposant 140 filières de formation dans 4 domaines :

- Droit, Économie, Gestion
- Lettres et Sciences Humaines, Théologie, Ethique/ Enseignement-Education
- Santé, Social
- Sciences et Technologies

L'université Catholique de Lille se lance dans la Troisième Révolution Industrielle sous l'impulsion du Conseil Régional et de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie. Sur la base des travaux de l'économiste américain Jeremy Rifkin, la Région a élaboré une feuille de route pour amener son économie à l'ère post-carbone d'ici à 2050. L'Université Catholique a identifié 3 sites sur son campus comme bâtiments démonstrateurs pour expérimenter à grande échelle les principes de la « TRI ».

RÉCAPITULATIF DES ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION ET DE PROGRAMME SUR LE SECTEUR 3

LE SITE DE REFLEXION :

- Un paysage à révéler
- Un territoire productif à reconnecter à son environnement
- Une nouvelle fluidité pour le centre de Lille

Le travail mené depuis plusieurs années pour l'aménagement de continuités le long des berges, la réhabilitation des sols industriels et la reconversion des bâtiments, trouve son prolongement naturel dans la transformation du port. Le site de réflexion se situe à l'articulation des quartiers Vauban Esqueme et Bois Blanc mais aussi entre la Citadelle et le quartier de Lomme. **Comment transformer ce qui constitue aujourd'hui une enclave, pour fabriquer demain une ville où l'on circule aisément, une ville passante et ouverte ?**

-Le secteur 3 conserve sa **vocation industrielle**, à vocation fluviale et ferroviaire, il n'a donc pas à être ouvert au public. Cependant **sa desserte peut être largement modifiée** par le réaménagement des 3ème et 4ème avenues en boulevard urbain ouvert au public vers Lomme et les Bois Blancs. Les voies ferrées du secteur 3 seront maintenues.

-Les réflexions sur le port de Lille s'inscrivent dans la **reconquête à grande échelle des rives de la Deûle**, de la gare d'eau de Lomme jusqu'à la friche Rhôdia plus au Nord. Ce paysage très contrasté constitue un potentiel qu'il faut révéler, tout en tenant compte des impératifs de chaque secteur. La temporalité des transformations déjà à l'œuvre et à venir joue là un rôle crucial qu'il sera intéressant de développer.

- A l'heure où la Seine se réinvente, comment valoriser, la présence de l'eau à partir de l'eau, et constituer ainsi le premier grand espace paysager métropolitain situé à proximité de l'hyper-centre. Mais également comment faire évoluer, au fil de l'eau, les porte-containers, les péniches, et le tourisme fluvial ? **Le territoire du Port peut contribuer à la valorisation de la plaisance à l'échelle métropolitaine.** (néanmoins, les installations sont envisageables sur les secteurs 1 et 2 seulement)

-Les secteurs 2 et 3 du port constituent un formidable atout pour une ville dynamique, productive et hybride. Ce territoire permet d'ouvrir un champ de réflexion pour de nouvelles pratiques mêlant activités industrielles, fab lab, showroom, co-working, etc

-Comment, en effet, concilier l'échelle industrielle des portiques de chargement/ déchargement et des entrepôts gigantesques avec une échelle plus domestique ? Quelle temporalité semble compatible avec des rythmes et des contraintes si différentes ? Comment «ouvrir» un site, qui doit être protégé ? La darse située à l'articulation du secteur 2 et du secteur 3 cristallise cette question de la perméabilité du site. Quelles réponses apporter ?



Vue semi-aérienne du site de réflexion



Eura Technologies



Vue de l'avenue Marie Louise Delwaille



Vue sur le canal



Vue sur le quai Hégel

LE PROJET URBAIN DE LA VILLE

LA RELATION ENTRE LES DIFFÉRENTS QUARTIERS ET PROJETS : EURALILLE, FCB, ST SAUVEUR, LILLE SUD

Le mandat 2008-2014 fut exceptionnellement bâtisseur, avec quelques 13.400 logements construits et de larges secteurs (Lille-Sud, Lille-Moulins-Porte de Valenciennes, Bois-Blancs) requalifiés. Le mandat actuel s'inscrit dans la continuité du précédent, pour poursuivre la transformation de Lille. Les grands projets et l'urbanisme constituent le premier poste (30%) des dépenses d'investissement de la ville pour 2016.

Pour répondre aux enjeux de notre époque et à l'attente des lillois, pour apporter aux différentes échelles de notre territoire, Ville, Métropole, Euro Métropole et de façon cohérente, les ambitions de développement de la Ville, une réflexion est engagée pour actualiser le projet urbain de Lille « Un nouvel art de ville » rédigé en 2005.

Cette réflexion s'appuie également sur le travail réalisé en 2009, dans le cadre du séminaire « Ville 3000 » où une carte blanche avait été donnée pour approfondir cet art de ville basé sur la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle, et qui s'appuie sur deux piliers, la qualité urbaine et architecturale, et le vivre ensemble.

S'appuyant sur l'histoire des sites de la ville, la réflexion identifie trois grands enjeux de développement pour Lille, qui articulent les stratégies de développement urbain, économique, environnemental, d'attractivité résidentielle et de mixité sociale par l'habitat, et, de développement social et culturel :

LE RENFORCEMENT ET L'EXTENSION DE LA CENTRALITÉ DE LILLE :

Le « centre-ville » de Lille est historiquement assez petit. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cela : l'effet de contention résultant de la contrainte des fortifications successives ; le développement multi-polaire de l'agglomération, dont l'ombre a toujours généré un doute sur la géographie de son centre ; la densité des infrastructures routières, qui a permis à la grande distribution et à la vente à distance de prospérer au détriment des fonctions commerciales intra-urbaines.

L'enjeu de renforcement de la centralité de Lille passe par différents projets :

-Conforter le centre-ville, en valorisant les circuits commerciaux par la création d'une offre supplémentaire de locaux commerciaux, pour lutter contre la spéculation

sur les loyers commerciaux et ainsi éviter la banalisation et la stérilisation du centre ville et par la requalification des espaces publics.

-Renforcer le centre ville, notamment par le projet Euralille 3000 qui vise à intensifier et à repositionner le quartier d'affaire pour en faire un quartier à vivre et renforcer cet hyper centre métropolitain

-Etendre le centre ville vers le sud par le projet Saint Sauveur. Le succès de l'équipement culturel et du parc JB Lebas lui confèrent déjà un caractère central indéniable et ont modifié les habitudes des lillois. L'aménagement de la friche ouvre la possibilité de ré équilibrage encore plus important, avec une orientation programmatique spécifique tendant au renforcement de la société urbaine de la connaissance.

LA POURSUITE DE LA RÉNOVATION URBAINE ET LA RÉSORPTION DES COUPURES ET DES FRICHES

Le territoire de la ville de Lille porte des traces profondes de son développement historique qui constituent aujourd'hui des freins à son développement harmonieux : d'importantes friches industrielles, comme par exemple les 17ha de FCB (Fives Cail Badcock); des choix d'infrastructures lourdes comme la traversée du Sud de la Ville par l'A25, la transposition du périphérique en viaduc du côté de Fives, l'étendue des voies ferrées au milieu du tissu urbain.

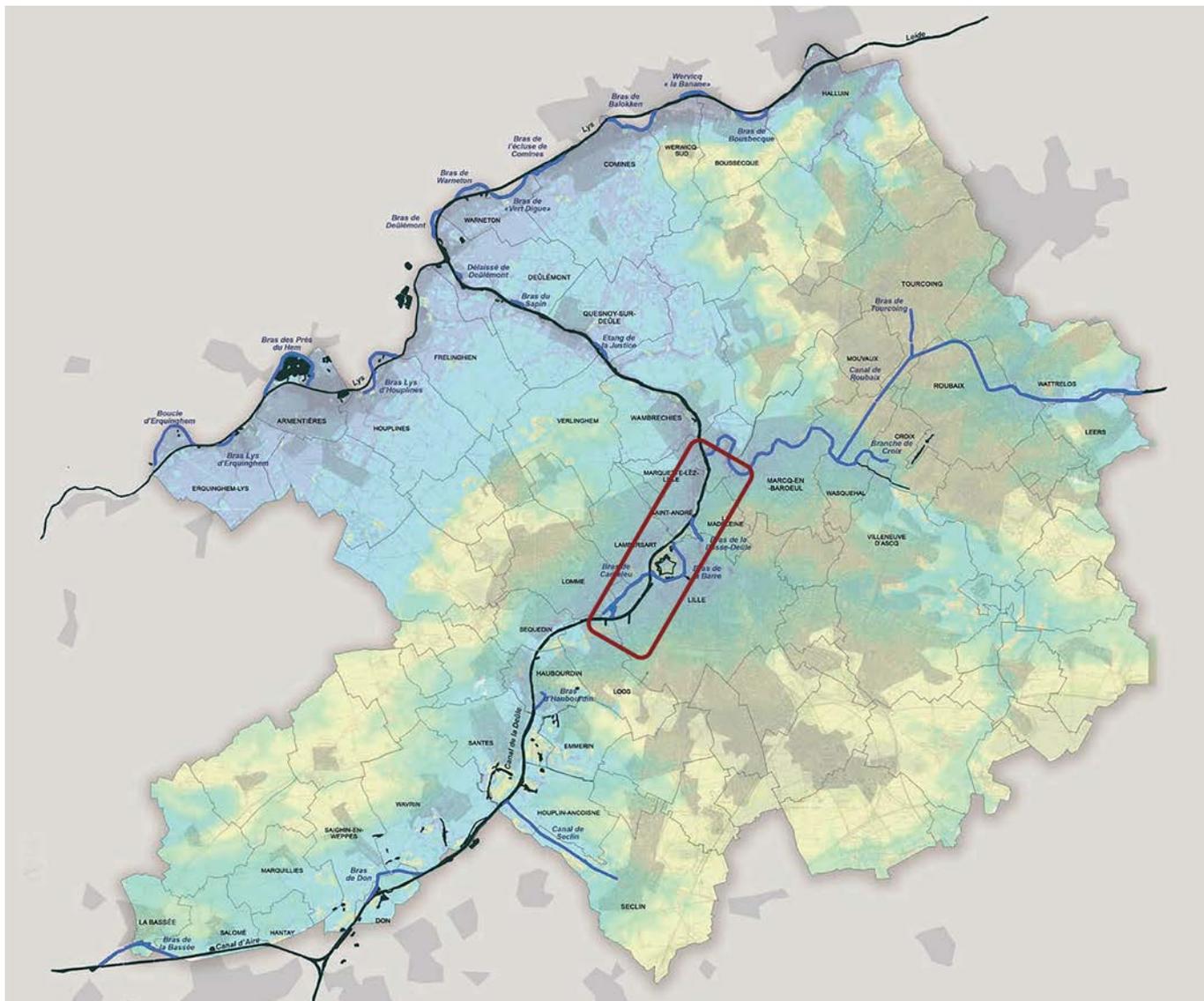
Le projet Euralille s'était construit autour de l'idée que les infrastructures étaient un atout formidable au plan économique mais qu'elles devaient être maîtrisées pour servir le territoire. La coupure Nord Est de la ville a ainsi été atténuée et cet objectif se poursuit à travers le projet Euralille 3000. Restent les deux autres grands territoires qui sont isolés de la ville par des infrastructures, à savoir les quartiers de Fives à l'Est et de Lille-Sud.

Le travail de redynamisation des quartiers en difficulté a été fortement engagé par la Ville et la MEL dans les quartiers de Lille Sud, Porte de Valenciennes et dans des secteurs à Fives, Wazemmes et Moulins de quartiers anciens dégradés. Ils restent aujourd'hui des secteurs qui nécessitent de poursuivre et prolonger la rénovation urbaine engagée : les secteurs Concorde Verhaeren au Faubourg de Béthune, Marcel Bertrand et le cœur du quartier Moulins, le secteur des Aviateurs aux Bois Blancs.

En réponse, deux grands territoires de projets autour de Fives Cail Babcock et autour du Périphérique Sud visent tous deux, chacun à leur façon, la reconquête de vastes territoires délaissés ou enclavés pour y améliorer les conditions de vie des habitants et y accueillir au sein de quartiers résidentiels recomposés, requalifiés et rénovés, les entreprises de demain.

1 FR-LILLE-SS-AP9

2 FR-LILLE-SS-P24 à 27



Carte de territoire de projet d'enjeux métropolitains identifiés par les travaux du SCOT : Canal Urbain



Vue sur le berge de Citadelle

LA VALORISATION DES ATOUTS HISTORIQUES, CULTURELS ET GÉOGRAPHIQUES

Trop longtemps, la Ville s'est détournée de la Citadelle et de la Deûle et de son port, synonymes alors de pollution, d'insalubrité, d'inondations... Maintenant qu'une grande partie de la production industrielle a quitté les berges de la Deûle, que le long travail de dépollution et d'aménagement des berges commence à être visible, les villes le long de ce ruban bleu redécouvrent l'intérêt de leur cours d'eau.

Lille n'est pas une exception, et les premiers aménagements autour de l'eau confirment ce regain d'attractivité. La Citadelle de Lille est en train de sortir de l'ombre. En mal d'entretien depuis plus d'un siècle, la Citadelle a retrouvé de nouveaux atouts. Les travaux enclenchés depuis 2006 rouvrent le site sur l'extérieur pour rompre avec son insularité et restaure également les liens originels avec le réseau hydraulique. La Deûle, qui était un facteur de morcellement de l'espace urbain, peut devenir un élément de cohésion et de centralité.

Le projet des Rives de la Haute Deûle étire la fréquentation des berges jusqu'au bout de la presqu'île des Bois-Blancs ; reste à en faire de même de part et d'autres des bras d'eau, tant du côté de la gare d'eau que du côté du Port.

LE TERRITOIRE « CANAL URBAIN » DANS LE SCOT

L'ESPACE BLEU A L'ECHELLE EURO METROPOLITAINE

Le territoire « canal urbain » dans le SCOT

Face au défi des recompositions territoriales et à la compétition de plus en plus forte entre les grandes capitales régionales, la Métropole Européenne de Lille a besoin d'affirmer son positionnement à grande échelle et d'afficher sa capacité à se structurer autour de grands enjeux fédérateurs d'intérêt métropolitain.

Issue des travaux du SCOT, la démarche « Territoire de projets » propose d'identifier ces grands territoires en devenir. Elle a pour objectif de fédérer sur ces secteurs les différents acteurs publics et privés autour d'objectifs communs, et d'ainsi faire converger les projets vers une ambition cohérente à l'échelle métropolitaine, de façon complémentaire.

L'identification des territoires de projets s'est appuyée tout d'abord sur la définition des grands enjeux de développement déterminant pour le rayonnement de la métropole à plus large échelle. Tels qu'énoncés dans le SCOT, en termes d'attractivité économique, d'accessibilité, de tourisme et d'attractivité résidentielle, de transition énergétique et d'environnement, d'équilibre socio-spatiaux, de relation transfrontalière.

« Le Canal urbain » : donner à voir une métropole au bord de l'eau et au cadre de vie renouvelé

La séquence urbaine du canal de la Deûle, depuis la gare d'eau de Lomme au Sud jusqu'à la confluence avec la Marque au Nord, constitue un territoire-clé pour valoriser la présence de l'eau dans la ville et pour donner à voir le premier grand espace urbain et paysager d'échelle métropolitaine situé à proximité de l'hyper-centre.

Il manque peu de choses aux projets déjà réalisés et aux actions en cours pour amorcer un réel renouvellement de l'image de la métropole, et pour afficher une « ville au bord de l'eau » au cadre de vie attractif, à l'instar de certaines villes flamandes et d'autres métropoles européennes.

Le potentiel foncier reste en effet important sur ce territoire « canal ». Il constitue un patrimoine précieux à condition de savoir tirer parti des nombreuses mutations encore à venir. Ces mutations multiples doivent pouvoir générer un effet optimal et nécessitent un dispositif spécifique pour assurer leur cohérence, appuyé sur les dynamiques privées et intégrant la dimension économique incontournable en bord à canal.

L'espace bleu à l'échelle Eurométropolitaine

La Ville de Lille, la Métropole Européenne de Lille, font partie d'un territoire plus large, franco-belge, largement structuré par un réseau hydro-géographique dense de cours d'eau sans frontière. L'eau dans toutes ses dimensions est l'atout commun, à valoriser, protéger et gérer. La dynamique ESPACE BLEU a été officiellement lancée le mardi 22 mars 2016 à Kortrijk, pour faire en sorte que l'Euro métropole Lille-Kortrijk-Tournai devienne :

- un territoire durable relevant les défis climatiques et se fédérant autour d'actions innovantes liées à l'eau dans toutes ses dimensions : voies navigables, rivières, rieux et prairies humides, sources d'eau potable et infrastructures d'assainissement, ponts et écluses, faune et flore aquatiques, etc.

- une métropole du XXIème siècle, urbaine et rurale, dynamique et puissante, où citoyens, élus, acteurs locaux, ... agissent ensemble pour développer une culture commune du savoir-vivre avec l'eau.

La démarche « Espace Bleu » s'appuie sur les principes d'élaboration suivants :

- La mise en relation des acteurs et la connexion des projets : L'objectif est de faciliter leur interconnaissance, le partage des savoirs et des expériences, la mutualisation de certains moyens d'action.

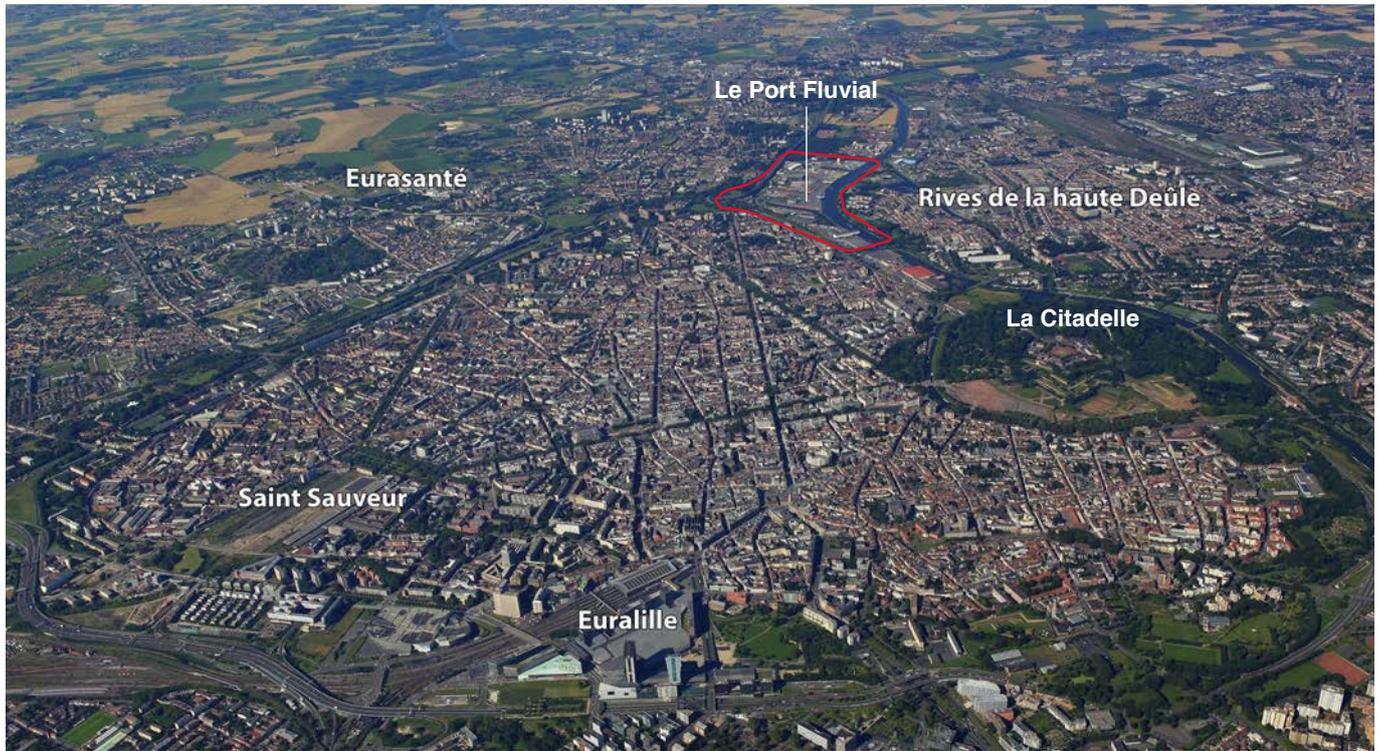
- La co-création permet d'oser, de sortir des cadres conventionnels, de se projeter dans l'avenir tout en posant les bases de projets bien concrets avant leur mise en œuvre.

- La participation active des citoyens dans l'animation et la valorisation du territoire autour de l'eau.

- La capitalisation sur les projets transfrontaliers structurants.

1 FR-LILLE-C-Mo2

2 FR-LILLE-SS-P18



Vue semi-aérienne de l'agglomération



Projet SWAM - Euralille 3000 (Source : l'agence d'architecture Saison Menu)



Projet Souham Euralille 3000



Vue semi-aérienne de lycée hôtelier à Fives Cail Badcock (FCB)



Fives Cail Badcock (FCB) (Source : Équipe AUC)

LILLE - CARREFOUR NORD DE L'EUROPE INITIÉ PAR LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

La grande vitesse ferroviaire a mis Lille à une heure de Paris, avec la mise en service de la LGV Nord et de la gare Lille-Europe en 1994. Son arrivée a été accompagnée par un projet de grande ampleur. Aspirant à renforcer l'attractivité de la métropole lilloise autour d'un quartier construit ex nihilo, le projet Euralille s'est développé autour d'une nouvelle gare dédiée aux TGV : Lille-Europe. Ce quartier regroupe notamment des bureaux, du logement, un parc urbain et des espaces commerciaux. Il illustre la volonté de faire de Lille un pôle majeur entre le bassin londonien, la Belgique et Paris. La volonté a été de développer l'accessibilité de la métropole lilloise en améliorant sa centralité dans les réseaux de transport, aux échelles nationales et internationales. Ce projet a constitué l'un des axes majeurs de la stratégie de réorientation économique de la ville et revêt deux aspects principaux :

- à l'échelle nationale, l'affirmation de Lille par rapport à Paris et aux autres grandes villes de France
- à l'échelle nord-européenne, un renforcement du poids de Lille dans les liaisons ferroviaires internationales (Eurostar, TGV Nord-Européen)

Située au cœur de la liaison européenne Seine-Escaut, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai sera à nouveau dans une position de carrefour.

Long de 107km, le canal Seine-Nord permettra la navigation de péniches qui pourront transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises contre 700 aujourd'hui. Un projet ambitieux dont le démarrage des travaux est prévue en 2017 et qui va permettre de relier l'Escaut à la Seine et les ports entre eux, du Havre à Rotterdam en passant par Paris mais également Lille.

Le projet de Canal Seine Nord Europe représente un enjeu majeur pour le développement du territoire lillois. C'est un projet d'aménagement d'intérêt européen. En effet, ce maillon manquant entre 2 réseaux constitue un défi incontournable pour une véritable politique transeuropéenne de transport.

Actuellement, l'acheminement des marchandises en provenance du port d'Anvers s'effectue à plus de 80% par la route vers la France, participant à l'engorgement de nos autoroutes. Cet exemple illustre la nécessité de promouvoir un nouveau système durable de transport

fluvial entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. La liaison Seine-Escaut est très attendue par l'ensemble des acteurs économiques et sociaux de nos territoires.

Lille est confirmée en tant que carrefour Nord de l'Europe en étant à la bifurcation entre le canal rejoignant le port de Dunkerque, troisième port français et septième port du Range nord européen qui s'étend du Havre à Hambourg et ceux permettant de rejoindre l'ensemble des ports du Benelux.

UNE MÉTROPOLE EN PROJETS : 5 PÔLES D'EXCELLENCE

Depuis la prise de compétence économique, la Métropole Européenne de Lille a impulsé la création de sites d'excellence répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Véritables piliers pour les filières économiques prioritaires, les sites d'excellence sont des outils incontournables pour accueillir et animer les entreprises :

- **Euralille**, Le 3ème quartier d'affaires en France, est un hyper-hub européen au cœur de la métropole. Imaginé autour des gares TGV de Lille Flandres et Lille Europe, Euralille est la vitrine tertiaire de la métropole lilloise, symbole de sa mutation économique. 14 000 emplois sont actuellement recensés dans un périmètre élargi d'Euralille, principalement dans les secteurs des services financiers, des assurances, des télécommunications, du conseil et de l'informatique. Euralille est aussi l'un des lieux de vie les plus prisés du territoire. Son offre très large d'équipements pour les activités de services, de commerces et de loisirs, n'a cessé de s'étoffer : parc hôtelier qualitatif, Centre commercial, Zénith, centre de congrès Lille Grand Palais, Tri Postal, ... sont autant de facteurs d'attractivité du site.

Euralille se distingue des autres centres d'affaires par la diversité de son programme. Au-delà des plateaux de bureaux, le site d'excellence lillois offre une véritable qualité de vie à ses salariés et habitants.

182 000 m² de logements, 4 000 personnes, habitant près de 2 300 logements, dont 450 logements étudiants.

- **Eurasanté**, pôle d'excellence dédié à la filière biologie/santé. Situé sur les communes de Lille et de Loos, au cœur du troisième pôle santé de France, le parc Eurasanté représente l'alliance réussie entre l'enseignement, la recherche médicale et les entreprises spécialisées dans le domaine de la santé.

1 FR-LILLE-C-AP2-b

2 FR-LILLE-C-AP3 / Po5

FR-LILLE-C-Po2 et o1



La Haute Borne, parc scientifique Haute Qualité (Source : lillemetropole.fr)



Carte de L'Union (Source : canalderoubaix.bn-r.fr)

- **EuraTechnologies**, dédié aux Technologies de l'Information et de la Communication et à la filière numérique. EuraTechnologies accompagne le développement de tous les entrepreneurs du numérique grâce à une méthodologie et un savoir-faire unique dans le soutien aux entreprises, de leur amorçage à leur déploiement international. Créé en 2009, EuraTechnologies a été classé dans le top 10 des accélérateurs d'Europe par Fundacity, 1er en France. En sept années d'existence, EuraTechnologies a en effet réussi à s'imposer comme le fer de lance de l'économie numérique française à travers la French Tech : avec 150 entreprises, 3500 emplois, 100 projets en incubation chaque année, 500 événements annuels et un réseau dense à l'échelle internationale (San Francisco, Dubaï, Shanghai, New-York, Belo Horizonte).

Fort de son expertise et conscient de l'enjeu d'essaimer sur le territoire, EuraTechnologies diversifie son offre avec notamment Blanchemaille by EuraTechnologies, un nouveau lieu dédié à l'accueil et au développement de champions dans le e-commerce comptant plus de 20 entrepreneurs et startups, 30 partenaires et un laboratoire de recherche spécialisé dans le e-commerce.

- **La Haute Borne**, parc scientifique Haute Qualité Environnementale. À proximité de l'université de Lille 1, à Villeneuve-d'Ascq, le parc scientifique de la Haute Borne accueille des laboratoires de recherche et des entreprises innovantes.

Le Parc Scientifique de la Haute Borne bénéficie d'une situation géographique privilégiée, à moins de 350 km de 5 capitales européennes. Il est situé au cœur d'un pôle d'enseignement et de recherche de dimension européenne (Université des Sciences et Technologies de Lille) réunissant sur 300 hectares plus de 1300 enseignants-chercheurs et plus de 50 000 étudiants et 60 laboratoires de recherche de l'Université des sciences et technologies de Lille ou des grandes écoles.

Ses compétences dans de nombreux secteurs de pointe en font un pôle de recherche d'envergure internationale (nanotechnologies, Technologies de l'information et de la communication, etc...). L'objectif de ce site d'excellence est de favoriser les liens et la fertilisation entre les laboratoires et les entreprises.

- **L'Union**, écrin des filières textile et Images. Ce site comprend la Plaine Images et le Centre Européen des Textiles Innovants CETI. À la jonction de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos, l'Union est un morceau de ville en plein renouveau.

Il couvre 80 hectares, et constitue l'un des plus grands projets de renouvellement urbain en France.

L'Union est un quartier mixte, un quartier où sont étroitement imbriqués les activités économiques, les logements, les loisirs, les espaces publics. Le site traduit les triples impératifs du renouvellement de la ville sur elle-même, de la notion contemporaine de ville intense et de la coproduction, notamment avec les habitants.

À terme, le quartier deviendra un lieu de vie à part entière, un espace partagé accueillant 4 000 habitants pour 4 000 salariés.

ATTRACTIVITÉ ET MODES DE VIE : L'EXCEPTION LILLOISE, VILLE CULTURELLE

Lille et la Métropole Européenne de Lille font de la culture un atout majeur du développement et de la cohésion de notre territoire. La dynamique culturelle renforce notre attractivité et notre rayonnement, stimule notre créativité et favorise un vivre ensemble où chacun a le droit et la possibilité d'accéder à ce qui se fait de mieux et à s'épanouir.

Au travers des différents projets, un travail de couture urbaine a été fait dans toute la ville.

Euralille a été reconnecté à Fives par Chaude Rivière, à Saint-Maurice avec comme symbole l'immeuble Signal rue du Faubourg de Roubaix, à Moulins avec Euralille 2 et le Bois Habité.

Moulins a été reconnecté au centre par la requalification complète des rues et des espaces publics, en partant de la porte de Valenciennes autour d'un équipement majeur comme la Maison Stéphane Hessel accueillant l'auberge de jeunesse, jusqu'au parc JB Lebas et la gare Saint-Sauveur.

Aux Bois Blancs, c'est autour d'Euratechnologies qu'ont été repensés tous les espaces publics, avec de nouvelles rues, un nouveau pont, et un jardin d'eau.

La volonté de la ville de Lille est de rendre partout la ville plus agréable, à travers des promenades urbaines, à travers la création d'espaces verts, à travers la création de places, à travers une mobilité repensée, plus douce et un équilibre avec l'usage de la voiture (couloirs de bus, navette du Vieux Lille, auto-partage, V'Lille).

Tous ces projets ont bouleversé l'image de la ville. L'image que les Lillois avaient de leur ville et avaient d'eux-mêmes. L'image que ceux de l'extérieur avaient de la Ville de Lille. La ville de Lille est devenue une ville attractive. C'est la qualité de vie, l'innovation et la créativité, qui animent les transformations urbaines engagées. Une ville qui rayonne



Projet de réaménagement du champs de mars - Parc de la Citadelle (Source : Atelier Horizon Corajoud)



Evènements LILLE 3000

et qui attire est avant tout une ville où les habitants se sentent bien.

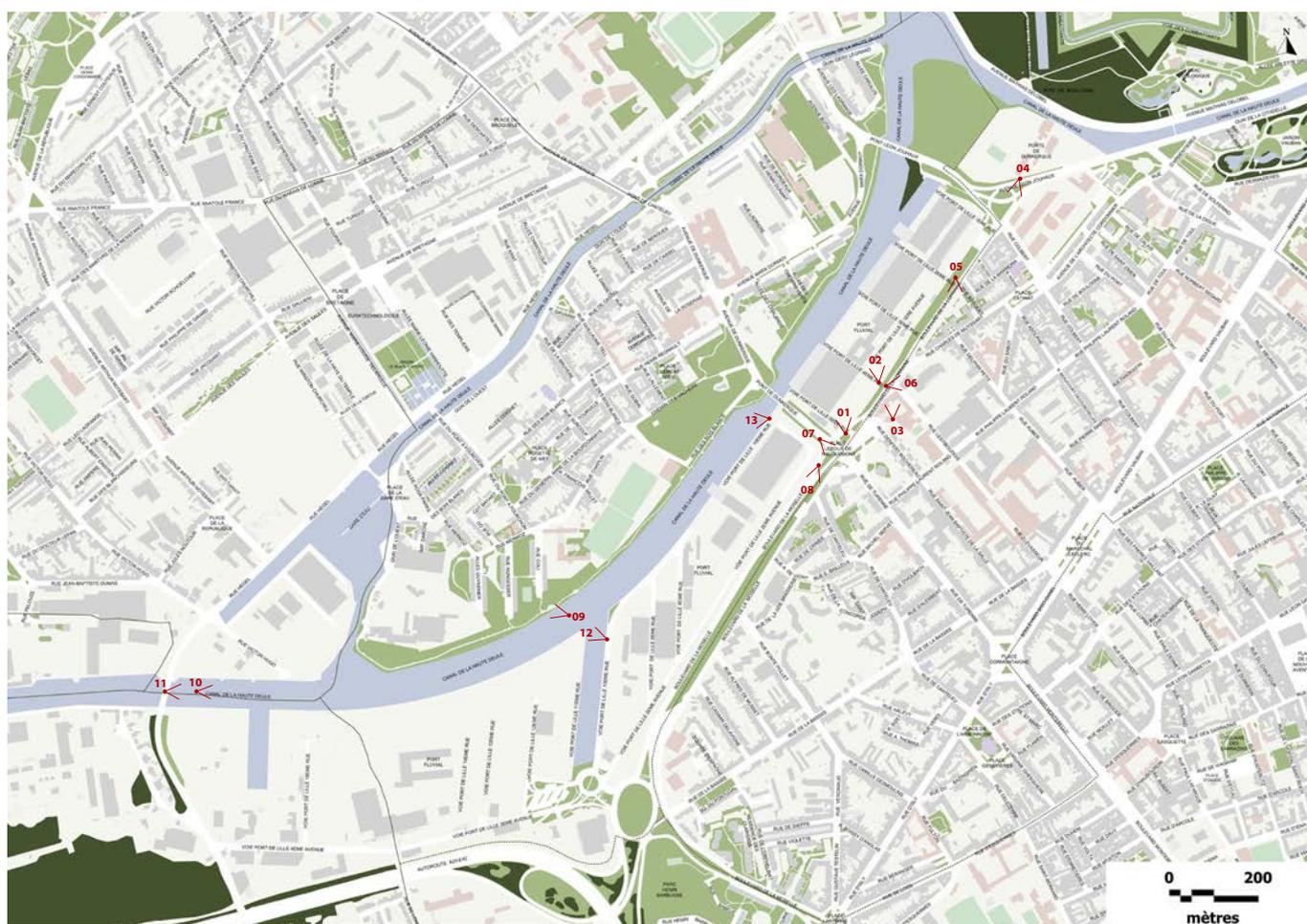
D'autant plus que la ville de Lille s'efforce de remettre de l'activité et de l'emploi au cœur de la cité. Que ce soit dans nos pôles d'excellence : Euralille (14 000 emplois), Eurasanté (qui a passé le cap des 3.000 emplois) et Euratechologies (plus de 5.000 emplois dont 3.800 emplois sur site), le retour de l'activité industrielle comme cela a été fait avec b'Twin à Fives. La Ville de Lille soutient l'économie de demain autour de la Maison de l'économie sociale et solidaire.

La Ville de Lille agit également pour que des formations de qualité se développent : le futur campus des métiers à Lille Sud ou le lycée hôtelier à Fives Cail qui a ouvert ses portes à la rentrée 2016.

Cette façon de concevoir la ville, cette vision urbaine s'appuie évidemment sur des politiques dites douces : l'éducation (la priorité pour la Ville de Lille), l'insertion comme levier également du vivre ensemble.

Depuis 2004, Lille Capitale Européenne de la Culture, la Ville de Lille et la Métropole Européenne de Lille font de la culture un atout majeur du développement et de la cohésion de notre territoire. La dynamique culturelle renforce notre attractivité et notre rayonnement, stimule notre créativité et favorise également un vivre ensemble où chacun a le droit et la possibilité d'accéder à ce qui se fait de mieux et à s'épanouir.

1	FR-LILLE-SS-P17
2	FR-LILLE-C-P07 à 09



Plan de repérage

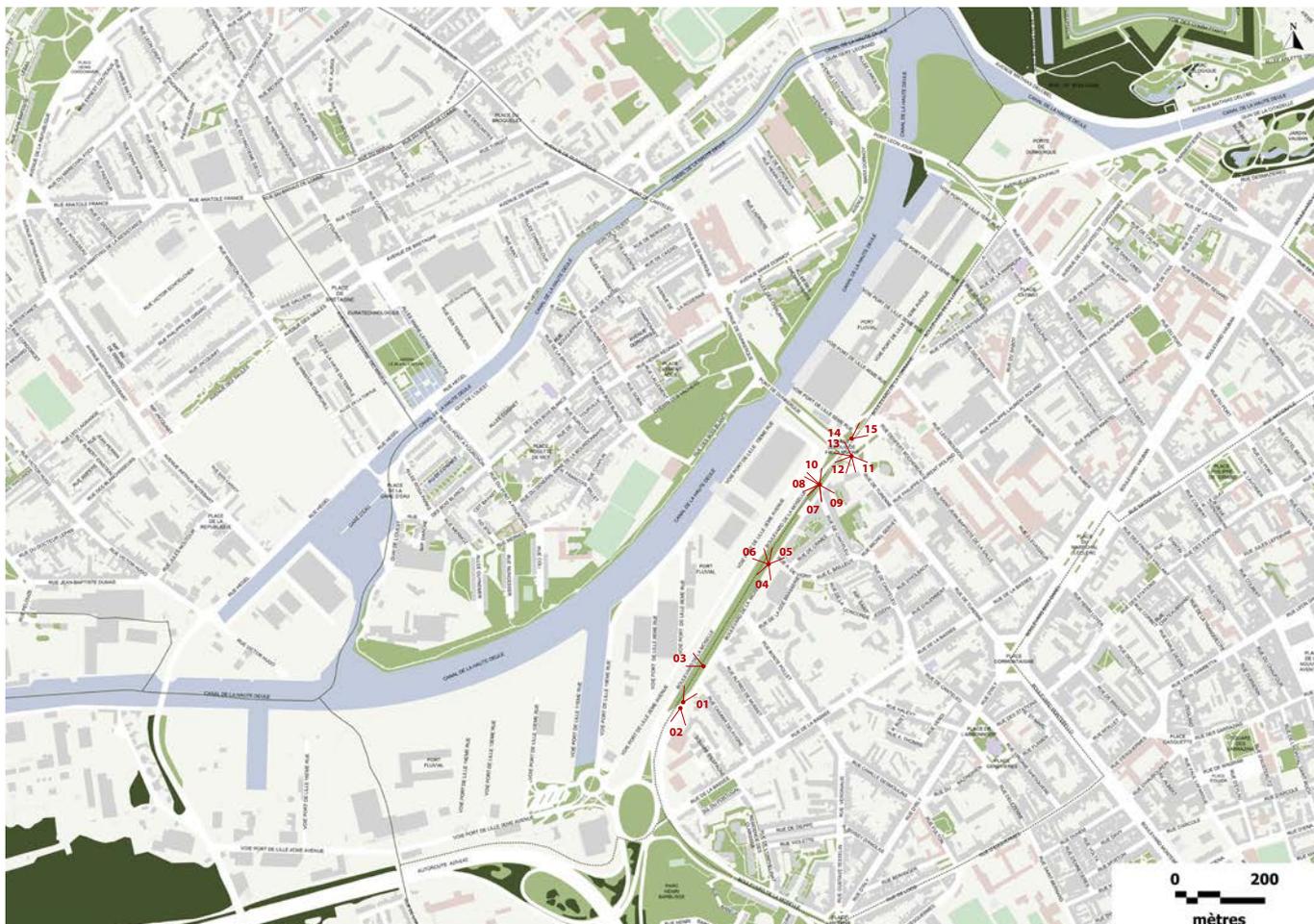
FR-LILLE-SS-Poo

Photos : fichiers “FR-LILLE-SS-Po1” à “FR-LILLE-SS-P13”

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	
12	13	

PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION





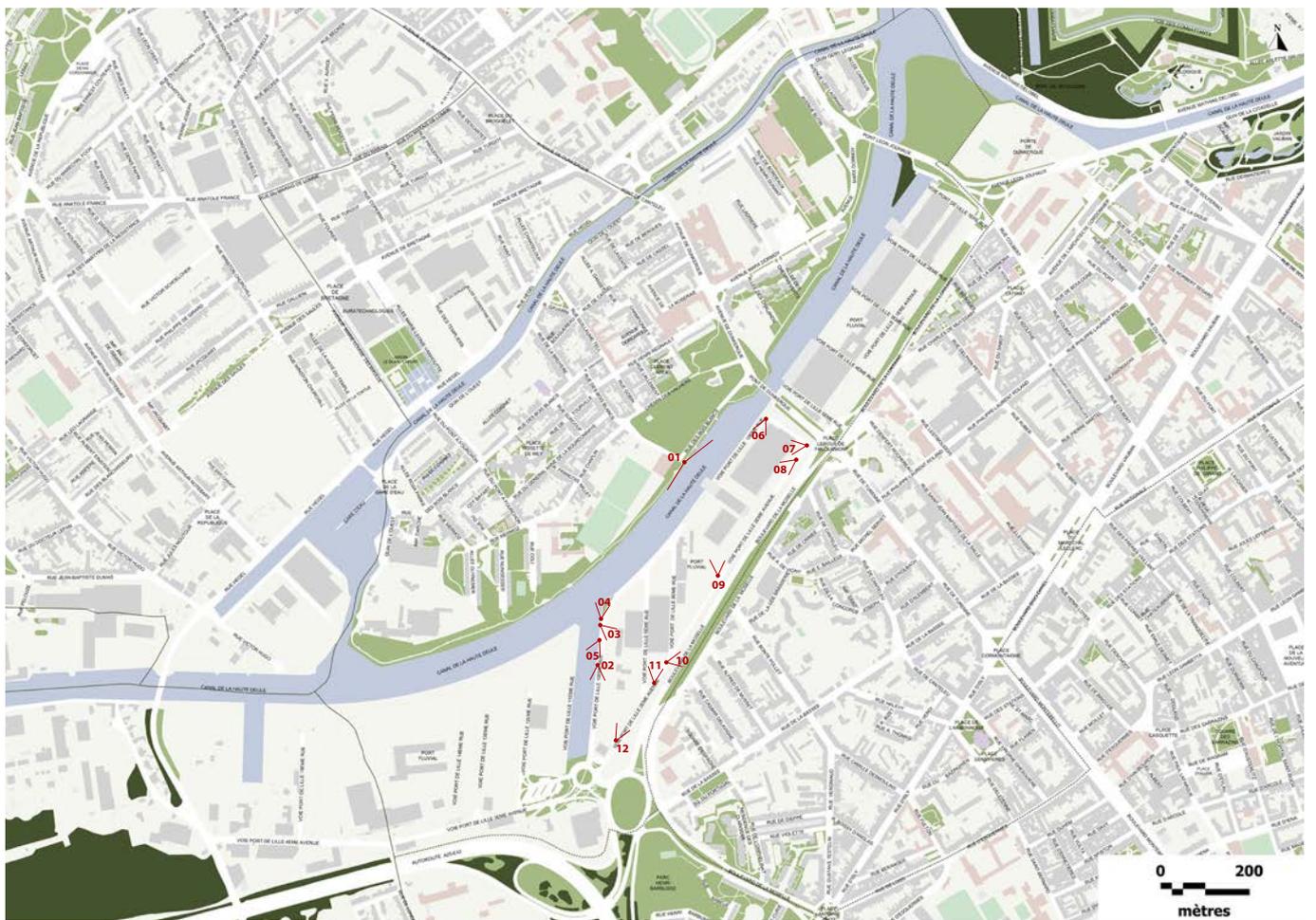
Plan de repérage

FR-LILLE-SS-P30

Photos : fichiers “FR-LILLE-SS-P31” à “FR-LILLE-SS-P45”

31	32	33
34	35	36
37	38	39
40	41	42
43	44	45





Plan de repérage

FR-LILLE-PS-Poo

Photos : fichiers “FR-LILLE-PS-Po1” à “FR-LILLE-PS-P12”

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15

PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET



AGGLOMÉRATION - ÉCHELLE TERRITORIALE

FR-LILLE-C-AP1.jpg	Vue aérienne de l'agglomération
FR-LILLE-C-AP2-a et b (.jpg)	Vue semi-aérienne de l'agglomération
FR-LILLE-C-AP3.jpg	Projet SWAM - Euralille 3000
FR-LILLE-C-Mo1.pdf	Plan topographie de Lille
FR-LILLE-C-Mo2.jpg	Territoire de projet d'enjeux métropolitains identifiés par les travaux du SCOT : Canal Urbain
FR-LILLE-C-Mo3.pdf	Plan de Polarité Commerciale de Vauban en 2016
FR-LILLE-C-Mo4-a à b (.pdf)	Répartition par CSP des Populations de 15 ans et plus en 2007
FR-LILLE-C-Mo5.pdf	Densité de population par Iris
FR-LILLE-C-Mo6.pdf	Évolution de la population lilloise entre 1999 et 2008
FR-LILLE-C-Mo7-a et b (.pdf)	Structure par âge en 2007
FR-LILLE-C-Po1 à o3 (.png et.jpg)	Fives Cail Babcock
FR-LILLE-C-Po4.jpg	Saint So Bazaar
FR-LILLE-C-Po5.jpg	Projet SWAM - Euralille 3000
FR-LILLE-C-Po6 à 10 (.jpg)	Photographies des évènements LILLE3000

SITE De réflexion - ÉCHELLE URBAINE

FR-LILLE-SS-AP1-a et b (.jpg)	Photographie aérienne du site de réflexion
FR-LILLE-SS-AP2-a et b (.jpg)	Photographies semi-aériennes du site de réflexion
FR-LILLE-SS-AP3 à 10 (.jpg)	Photographies semi-aériennes du site de réflexion
FR-LILLE-SS-AP11.jpg	Vue semi-aérienne sur le secteur 3
FR-LILLE-SS-AP12.jpg	Vue aérienne de Lille Bois-Blancs par Phot'r, le 19 avril 1977
FR-LILLE-SS-AP13.jpg	Photographie sur le port année 1960
FR-LILLE-SS-AP14.jpg	Vue aérienne sur le Port Fluvial, Vauban et Quai du wault en 1960
FR-LILLE-SS-AP15.jpg	Photographie du port année 1970
FR-LILLE-SS-AP16.jpg	Vue aérienne sur le port
FR-LILLE-SS-AP17-a à n (.jpg)	Vue aérienne du site de réflexion en 1930,1950,1960,1971,1983,1994,1997,2001,2004,2006,2008,2011,2013,2015
FR-LILLE-SS-Mo1.jpg	Plan IGN d'état-major en 1850
FR-LILLE-SS-Mo2.jpg	Plan des équipements de proximité du quartier Bois-Blancs
FR-LILLE-SS-Mo3.jpg	Plan de Polarité Commerciale des Bois-Blancs
FR-LILLE-SS-Mo4.jpg	Plan de quatres secteurs de site de réflexion
FR-LILLE-SS-Mo5.jpg	Coupes et panoramas du site de réflexion
FR-LILLE-SS-Mo6.jpg	Plan du étude de site de Pierre Gangnet en 2010
FR-LILLE-SS-Mo7.pdf	Plan PLU du site de réflexion
FR-LILLE-SS-Mo8.pdf	Plan du site de réflexion
FR-LILLE-SS-Mo9.pdf	Plan du chemin du vélo dans le site de réflexion
FR-LILLE-SS-M10.pdf	Plan de mobilité du site de réflexion
FR-LILLE-SS-M11.pdf	Plan de voirie et trafaic du site de réflexion
FR-LILLE-SS-M12-a et b (.pdf)	Plan du foncier du site de réflexion et légende
FR-LILLE-SS-M13-a et b (.pdf)	Plan du cadastre du site de réflexion et légende
FR-LILLE-SS-M14-1 à 26 (.pdf)	Plan topographie synthèse
FR-LILLE-SS-M14-a à i .pdf)	Légendes du plan topographie synthèse

LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER

FR-LILLE-SS-p00 à 14 (.jpg)	Photographies du site de réflexion
FR-LILLE-SS-P15 à 23 (.jpg)	Photographies de Citadelle
FR-LILLE-SS-P24 à 29 (.jpg)	Photographies de RHID
FR-LILLE-SS-P30 à 45 (.jpg)	Photographies de Bd Moselle

SITE DE PROJET - ÉCHELLE ARCHITECTURALE

FR-LILLE-PS-Mo1.dwg	Plan du site de projet
FR-LILLE-PS-Mo2.dxf	Plan du site de projet
FR-LILLE-PS-Mo1.pdf	Plan du site de projet
FR-LILLE-PS-P00 à 17 (.jpg)	Photographies du site de projet

TEXTE

FR-LILLE-T.pdf	Dossier de site
FR-LILLE-T-ANNEXE 01.pdf	Report sur le port de Lille
FR-LILLE-T-ANNEXE 02.pdf	Plan guide de phase 03 du projet de l'aménagement du quartier Vauban-Esquermes
FR-LILLE-T-ANNEXE 03.pdf	Étude urbaine du quartier Vauban-Esquermes

INFORMATIONS GÉNÉRALES	3
AVANT-PROPOS	5
RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES"	9
LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THÈME	9
ATTENTES SPÉCIFIQUES	9
SUITES DU CONCOURS	13
SITE DE PROJET	15
LE SECTEUR 02 : UN PORT AU SERVICE DE LA VILLE	
LES ENJEUX D'INTÉGRATION URBAINE (PAYSAGE ET ARCHITECTURE)	15
PATRIMOINE URBAIN ET ÉLÉMENTS DE PROGRAMMATION	15
ACCÉSSIBILITÉS DU PORT ET LIAISONS AVEC LES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES	17
CRÉATION D'UNE NOUVELLE FAÇADE URBAINE DU QUARTIER VAUBAIN-ESQUERMES	19
ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE PIERRE GANGNET	19
SYNTHÈSE DES ATTENTES SUR LE SITE DE PROJET, SECTEUR 2 DU PORT FLUVIAL	21
SITE DE RÉFLEXION	25
LES DIFFÉRENTS SECTEURS DU PORT	25
LES SECTEURS 2 ET 3	25
LES SECTEURS 1 ET 4	25
UN SITE BIEN ENTOURÉ	25
AU NORD, LE PARC DE LA CITADELLE	25
AU SUD-OUEST, LES RIVES DE LE LA HAUTE DEÛLE ET EURATECHNOLOGIES	27
A L'EST, LE CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ CATHOLIQUE	27
RÉCAPITULATIF DES ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION ET DE PROGRAMME SUR LE SECTEUR 3	29

TABLE DES MATIÈRES

LE CONTEXTE	31
LE PROJET URBAIN DE LA VILLE	31
LE TERRITOIRE <CANAL URBAIN> DANS LE SCOT	33
L'ESPACE BLEU À L'ÉCHELLE EURO MÉTROPOLITAINE	33
LILLE - CARREFOUR NORD DE L'EUROPE INITIÉ PAR LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE	35
UNE MÉTROPOLE EN PROJETS: 5 PÔLES D'EXCELLENCE	35
ATTRACTIVITÉ ET MODES DE VIE : L'EXCEPTION LILLOISE, VILLE CULTURELLE	37
PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION	41
PHOTOGRAPHIES - SITES DE PROJET.....	45
LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER	47

