

# **DOSSIER DE PRÉSENTATION**

---

ÉCOLE NATIONALE  
SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE  
ET DE PAYSAGE DE LILLE

LABORATOIRE / CONCEPTION / TERRITOIRE / HISTOIRE

[www.lille.archi.fr](http://www.lille.archi.fr)

# **Figures et paysages de la mobilité à l'échelle métropolitaine**



Colloque  
International

---

à l'occasion du centenaire du  
Grand Boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing  
1909-2009

---

## **25.11.2009**

LILLE MÉTROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE

---



## SOMMAIRE

### **Présentation du colloque**

### **Résumés des interventions et biographies**

#### > OUVERTURE

#### > SESSION DU MATIN

« Les échelles du Grand Boulevard : du local au transfrontalier »

#### > SESSION DE L'APRÈS-MIDI

« Éclairages extérieurs : modèles historiques et contemporains »

#### > TABLE RONDE ET CLÔTURE

« La place du Grand Boulevard dans les projets de la métropole lilloise : enjeux, perspectives, prospective »

### **Les organisateurs**

> L'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille

> Le LACTH : Laboratoire / Conception / Territoire / Histoire

### **Les partenaires**

> La Région Nord Pas de Calais

> Lille Métropole Communauté urbaine

> Le groupe Rabot Dutilleul

### **Remerciements**

### **Crédits et contacts**

## PRÉSENTATION DU COLLOQUE

L'année 2009 marque le centenaire du Grand Boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing, figure urbaine majeure de la métropole lilloise conçue par l'ingénieur Arthur Stoclet et inaugurée le 4 décembre 1909. Cet événement constitue une occasion inédite de revisiter l'histoire et l'évolution récente de ce territoire, de s'interroger sur son devenir, tant dans ses dimensions architecturales, urbaines que paysagères.

Par ses dimensions et sa complexité, le Grand Boulevard est un objet qui se situe à la croisée de nombreuses problématiques historique et contemporaine et convoque toutes les échelles du projet.

À l'échelle territoriale, le Grand Boulevard serait la première tentative de projet à grande échelle d'une construction de l'entité métropolitaine du nord de la France. Son tracé en Y procure une lecture claire et une pratique aisée du territoire de la métropole « historique ». Aujourd'hui, l'échelle transfrontalière visée par les acteurs de la métropole conduit à s'interroger sur les rôles et statuts futurs de cette infrastructure.

À l'échelle urbaine, le Grand Boulevard relie les neuf communes traversées (huit au départ, Villeneuve d'Ascq étant créée par la suite). Toutefois, des modifications lourdes (mini tunnels) et certaines déformations de son paysage urbain et végétal l'ont transformé ponctuellement en une coupure entre les quartiers riverains, parfois même en une infrastructure « banalisée ». Reconsidérer son statut initial d'espace public à la lumière des pratiques de déplacement et des usages urbains contemporains constitue un autre enjeu.

À l'échelle architecturale, le Grand Boulevard est un haut lieu de l'éclectisme local (immeubles urbains et maisons de maître) et porte en même temps l'empreinte des mutations récentes des espaces du périurbain (grande distribution, parkings, etc.). Il demeure toutefois un lieu habité – quoique peu fourni en équipements – et une adresse pour les entreprises locales. Une réflexion sur la manière de construire aujourd'hui le long du Grand Boulevard, qui intègre cette mixité des styles et des fonctions ou programmes, serait à mener ; ce serait une manière de s'interroger sur ce qui fabrique l'urbanité du Grand Boulevard.

L'actualité récente du programme des transports de l'agglomération lilloise pour les dix prochaines années, et notamment le lancement du projet des lignes de tram-train, fait directement écho à l'histoire du lancement du Grand Boulevard et de son tramway un siècle plus tôt. Parallèlement à ces créations de nouvelles lignes de transports collectifs à l'échelle métropolitaine, et même transfrontalière, les choix actuels d'une optimisation de l'existant concourent à une meilleure articulation entre aménagement du territoire, projet urbain et transports collectifs.

Des travaux et projets portant sur des sites similaires, en France et à l'étranger, permettront d'ouvrir davantage le débat sur le rôle des infrastructures urbaines paysagées – en particulier tramway et tram-train – dans la construction des métropoles contemporaines.

## **RÉSUMÉS DES INTERVENTIONS ET BIOGRAPHIES**

### **> OUVERTURE**

#### **> SESSION DU MATIN**

« Les échelles du Grand Boulevard : du local au transfrontalier »

#### **> SESSION DE L'APRÈS-MIDI**

« Éclairages extérieurs : modèles historiques et contemporains »

#### **> TABLE RONDE ET CLÔTURE**

« La place du Grand Boulevard dans les projets de la métropole lilloise : enjeux, perspectives, prospective »

## > OUVERTURE

### **Rudy ELEGEST**

maire de Mons-en-Barœul, premier vice-président LMCU en charge des événements

Rudy Elegeest est diplômé de l'École supérieure de commerce de Lille et agrégé en économie et gestion. Il a consacré l'essentiel de sa carrière professionnelle à l'enseignement (finance, contrôle de gestion, management...) en B.T.S. et expertise comptable.

Ses activités associatives à Mons-en-Barœul (Nord ; 22 500 habitants) sont à l'origine de son engagement politique. Il a été élu maire de cette ville en 2001 et réélu en 2008.

Conseiller Régional depuis 2004, il siège dans le groupe « socialiste, citoyen et radical ».

À la Communauté urbaine de Lille, il préside depuis 2001 le groupe A.P.M. (Actions et projets pour la Métropole) et fait partie depuis 2008 des dix « premiers vice-présidents ».

En charge de la délégation « Grands événements », il s'est vu confié en 2009 l'organisation de la célébration du centenaire du Grand Boulevard, axe fondateur et emblématique de la Métropole lilloise.

### **Jean-Marc ZURETTI**

directeur de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (ENSAPL)

Jean-Marc Zuretti est architecte diplômé de l'École d'architecture de Paris-La Défense (ex UPA n°5) et de l'École de Chaillot (diplôme d'études supérieures d'histoire et de conservation des monuments anciens). Il mène une activité d'architecte salarié jusqu'à l'obtention du concours d'architecte et urbaniste de l'État en 1998. Ce nouveau statut l'implique dans le Service départemental d'architecture et de patrimoine de la Somme, en tant qu'adjoint au chef du service et architecte des bâtiments de France (1999-2001) puis en tant que chef du SDAP de la Somme, architecte des bâtiments de France (2002-2004).

De 2004 à 2006, il devient conseiller technique pour l'architecture, les espaces protégés, le programme immobilier du ministère et la maîtrise d'ouvrage, au cabinet de Renaud Donnedieu de Vabres, Ministre de la culture et de la communication.

Il dirige l'ENSAPL depuis 2006.

> SESSION DU MATIN

« Les échelles du Grand Boulevard : du local au transfrontalier »

**Le boulevard comme forme urbaine,  
histoire de la création et de l'évolution du Grand Boulevard**

Alain Demangeon et Ann Caroll Werquin

**Architectures du Grand Boulevard.**

**Du rural à l'urbain ?**

Philippe Louguet et Gilles Maury

**Mongy, Métronor, VAL et tram-train : infrastructures de transports  
en commun et perspectives d'aménagement du territoire  
dans la métropole lilloise**

Philippe Menerault

**Stratégies paysagères pour une eurométropole.**

**Les grands infrastructures de transport comme espace public ?**

Denis Delbaere

## **Le boulevard comme forme urbaine, histoire de la création et de l'évolution du Grand Boulevard**

Alain Demangeon et Ann Caroll Werquin

### **Un faisceau de convergences**

L'histoire du Grand Boulevard est celle d'une ambition métropolitaine pour trois villes : les mettre en mouvement pour accroître leur performance économique et urbaine, les mettre en synchronisme en donnant à ce trait d'union une amplitude et une majesté qui assemble des critères de santé publique, de circulations scientifiquement dimensionnées, d'anticipation urbaine et de création de promenade publique.

Des personnalités ont initié ce grand tracé. Un docteur (1), par deux fois, a formulé un vœu : « *Pendant qu'il est encore temps, lillois, payons nous le luxe de l'air... !* ». Nommée le Boulevard du 20<sup>ème</sup> siècle, sa proposition est faite d'une route, d'une promenade publique, et, sur les bords, de maisons. Le patron d'industrie, maire de Roubaix et député du Nord, Eugène Motte, se fait son porte-parole : « *... Les promenades et les jardins publics sont les seuls endroits où la population ouvrière puisse trouver un peu d'air et de distraction, la journée de travail finie ...* » (2) Le projet est dressé par Arthur Stoclet, l'ingénieur en chef du département puis défendu au Conseil Général séance après séance par un autre ingénieur X Ponts, le rapporteur et député du Nord (3) Florent Antoine Guillain. Pour ces quatre hommes, auxquels Alfred Mongy apportera un soutien précieux, il s'agit de dépasser les nombreux handicaps des trois villes d'alors et de chercher l'excellence.

### **Une période où la voie de circulation est l'objet de toutes les réflexions, parce qu'elle invente la forme moderne de la ville**

Pour les villes, la définition des voies est, au tournant du 20<sup>ème</sup> siècle, l'enjeu majeur. À côté des parkways et de la Ciudad Lineal (4), le Grand Boulevard deviendra le prototype de nouvelle promenade englobant tous les mouvements de la ville. La combinaison et la coexistence de divers modes de déplacement (5) dans un tracé pur font sa force et sa représentativité ; ses quatorze kilomètres et son système d'arbres l'inscrivent comme modèle d'esthétique pour l'espace public, comme en témoigne alors la presse (6). Et son équilibre des fonctions reste, par cela même, une leçon pour aujourd'hui.

(1) : Le docteur Bécour, en 1881 et 1896.

(2) : Séance du Conseil Général du 30 Août 1899.

(3) : Élu en 1895, au Conseil Général (canton de Dunkerque-Est) et en 1896 élu député. Il est alors Ministre des Colonies après avoir été Ministre des Travaux Publics, un homme « *à l'intelligence supérieure ... au-dessus de tout éloge...* », nous apprend sa fiche des Ponts et Chaussées.

(4) : Les parkways de l'américain F. L. Olmsted, sont des avenues-promenades, beaucoup sont désormais requalifiées outre-Atlantique ; la théorie de la cité Linéaire, nouvelle architecture des villes, est proposée par Soria y Mata, en 1886, et expérimentée à Madrid.

(5) : Il fut exactement réalisé tel que dessiné, avec son profil de 50 mètres de large.

(6) : Voir les articles de la Dépêche et de l'Écho du Nord, entre 1885 et 1930.



**Alain DEMANGEON**, architecte DPLG et urbaniste, travaille au sein de l'atelier d'environnement Thalès.

Derniers articles publiés : « L'autoroute invisible, Genève » in *La métropole des Infrastructures*, Picard, 2009 ; « L'infrastructure dans tous ses états » in *Le Temps des infrastructures*, L'Harmattan, 2007 ; « Mettre le boulevard dans l'actualité » in *Infrastructures, villes et territoires*, L'Harmattan, 2000.

Ouvrages : *Jardins en Ville, nouvelles tendances, nouvelles pratiques*, éd. D. Carré, 2006 ; *Les vaisseaux et les villes*, avec Bruno Fortier, Mardaga, 1978 ; *Un moment heureux dans la fabrication de la banlieue : les cités-jardins*, IFA, 1985, *Lille-Métropole, Grand Boulevard*, éd. du Moniteur, 1993 ; *Portrait de ville Lille Métropole européenne*, IFA, 1994.

**Ann Carol WERQUIN**, architecte DPLG et paysagiste, effectue, au sein de l'atelier d'environnement Thalès, des projets d'aménagement et d'urbanisme ainsi que des recherches sur les espaces publics, les grandes voiries et les infrastructures vertes. Elle enseigne à l'École Spéciale d'Architecture (Paris).

Publications récentes : *Jardins en Ville, nouvelles tendances, nouvelles pratiques*, éd. D. Carré, 2006. Article : « Londres, le Thames Path » in *La métropole des Infrastructures* (sous la direction de Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard), Picard, 2009 ; *Des villes vertes et bleues, de nouvelles infrastructures à planifier*, publié par le Puca et le Certu, 2007 ; *Green Structures and Urban Planning* (secrétariat d'édition), synthèse de l'action européenne Cost C11, Luxembourg, C. E., 2005 ; *Boulevards, rondas, parkways : des concepts de voies urbaines*, Certu, 2000 ; « Tracés publics et paysages remarquables » in *Les carnets du Paysage*, n°1, Actes Sud, 1998 ; « Lille-Roubaix-Tourcoing. Les ingénieurs, l'état et les villes : le boulevard du XX<sup>e</sup> siècle » in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°38, 1988.

## **Architectures du Grand Boulevard.**

### **Du rural à l'urbain ?**

Philippe Louguet et Gilles Maury

Le projet du Grand Boulevard de relier les trois villes de Lille, Roubaix et Tourcoing, impliquait en ce début de XXe siècle de traverser une plaine essentiellement rurale, ponctuée de fermes, hameaux et châteaux. Ce territoire, relativement vierge, sera investi très progressivement de constructions d'une très grande variété dont il importe de redonner des clefs de lecture.

Par l'absence d'un véritable cahier des charges commun aux communes traversées, le Grand Boulevard va être un lieu d'interrogation permanent de l'équation entre implantation (alignement, décalage, retrait...), type fonctionnel (habitat, commerce...) et caractère ou référence architecturale (balnéaire aimable ou néo-classicisme, modernité radicale ou fantaisie commerciale...). Ces perpétuelles hésitations, signes de tous les possibles, contribuent à l'originalité de ce panorama linéaire qu'est le Grand Boulevard.

En repartant du paysage et des architectures d'avant le projet du boulevard, il s'agira de replacer chronologiquement les jalons les plus significatifs de la densification de cette inclassable voirie. Cette présentation se veut également thématique, et aux habitations en tout genre s'ajouteront des lieux de travail, des sièges sociaux ou des installations sportives.

Ce parcours sera l'occasion d'évoquer les apports des architectes, célèbres ou non, qui marquèrent l'histoire de la métropole et du Grand Boulevard. Construire le long ou à proximité de cet axe était-il un acte singulier, qualifiable, pour Armand Lemay et Henri Jacquelin au début du XXe siècle ou pour Jean Dubuisson et Guillaume Gillet dans les années 1960 ? Au-delà d'une densification inéluctable, le Grand Boulevard a-t-il totalement réussi le passage du rural à l'urbain ?

**Philippe LOUGUET** est architecte-urbaniste, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille où il dirige le LACTH (Laboratoire Conception Territoire Histoire). En sus de la théorie de l'architecture, il enseigne le projet urbain en premier cycle et le projet de territoire en cycle de master au sein du groupe d'étude qu'il dirige : « L'architecture des territoires en mutation et contextes métropolitains ». Ses recherches portent sur la ville d'après la Seconde Guerre mondiale. Après la reconstruction de Dunkerque, son travail s'est ensuite déplacé vers les opérations des *trente glorieuses* à Roubaix, et plus largement vers l'histoire urbaine moderne de la ville de Roubaix. Aujourd'hui, ses travaux portent sur la recherche d'un modèle de compréhension de la complexité urbaine contemporaine. C'est dans ce cadre qu'il a dirigé récemment une équipe transfrontalière de chercheurs et d'enseignants dans le cadre du programme de recherche « L'architecture de la grande échelle », dans le but d'aborder les processus de métropolisation à partir du cas spécifique de la métropole transfrontalière Lille-Kortrijk-Tournai (« Lille transfrontalière. L'architecture d'une métropole à grande échelle » à paraître en 2010).

**Gilles MAURY** est architecte DPLG depuis 1996. Parallèlement à la pratique de l'architecture en agence, il poursuit ses études en se spécialisant dans l'histoire de l'architecture. Il obtient un CEAA à l'École d'architecture de Lille, puis un DEA à la Sorbonne et finalement un doctorat à l'université de Versailles en 2009.

Chercheur au LACTH depuis 1999, il enseigne l'histoire et le projet au sein de l'ENSAPL depuis 2004.

Sa thèse de doctorat : « Le château Vaissier, 1892-1929, archéologies de la demeure orientaliste d'un savonnier de Roubaix », concerne principalement les relations entre architecte et client, en considérant le contexte élargi de la commande. Au-delà du sujet même, cette recherche questionne les méthodes actuelles de l'histoire de l'architecture.

Gilles Maury a co-écrit avec Richard Klein l'ouvrage du CNDP *Hector Guimard / Robert Mallet-Stevens, villas modernes* en 2004. Il a également été commissaire et scénographe de l'exposition « Villa mon Rêve : image de la maison 1880-1950 » au Colysée de Lambersart en 2006. Il prépare actuellement un ouvrage sur la famille Delgutte, céramistes et stucateurs à Lille entre 1876 et 1940 (parution en 2010).

## **Mongy, Métronor, VAL et tram-train : infrastructures de transports en commun et perspectives d'aménagement du territoire dans la métropole lilloise**

Philippe Menerault

Le Grand Boulevard entre Lille et Roubaix-Tourcoing est indissociable du tramway qui a accompagné sa création. À l'heure où ce mode de transport suscite, en France, un engouement renouvelé, il n'est pas sans intérêt de revenir sur ce « Mongy » qui a traversé le XX<sup>ème</sup> siècle et de mettre son évolution en relation, tant avec la dynamique du système de transports publics, qu'avec les perspectives d'aménagement métropolitain. D'un point de vue méthodologique, cette approche sur le temps long permet de croiser les différentes dimensions constitutives d'un réseau (sa topologie, sa morphologie, son infrastructure, sa fonctionnalité et sa territorialité) – qui n'évoluent pas nécessairement au même rythme – avec les échelles de la planification.

L'hypothèse qui sous-tend cette communication est que, dans le cas de l'agglomération lilloise, les temporalités associées au tramway et celles de l'urbanisation se sont perpétuellement trouvées en décalage, ne permettant pas à ce mode de transport de jouer pleinement son rôle en matière d'amélioration de la qualité et de l'ambiance urbaine.

Ainsi, dès l'origine, si le tramway apparaît comme un outil novateur dans l'ambition de promouvoir un processus d'urbanisation linéaire (Lirt), celui-ci suscite la méfiance et la résistance des communes traversées. Ultérieurement confronté à la croissance du trafic automobile, le tramway se trouve déprécié dans la réflexion sur les innovations technologiques des années 1970 qui accompagne la naissance de la communauté urbaine et assure par la suite sa cohésion territoriale grâce au développement du VAL (années 1980/90) ; de même, les perspectives d'aménagement ouvertes par l'OREAM (1971) qui envisagent l'articulation des transports urbain et métropolitain misent sur le remplacement du tramway, tout en lui conservant un rôle transitoire. Enfin, si le « Mongy » demeure en marge des réflexions récentes sur la mobilisation du système ferroviaire dans la desserte de la région urbaine lilloise, l'introduction de nouvelles lignes et/ou matériels de type tramway fait aujourd'hui l'objet de remontées sur l'agenda politique local, mais nécessite la mise en place de mécanismes de coordination étroits entre ville et autorités organisatrices de niveaux communautaire et régional.

Au total, malgré les handicaps du tramway historique, la singularité de son site propre comme sa forte dimension patrimoniale ont contribué à en assurer la permanence, au delà des tentations de le supprimer. Ce maintien s'est accompagné d'une évolution sans rupture majeure, faite d'adaptations incrémentales d'ordre morphologique, topologique et infrastructurel qui ont toutefois été conduites dans une logique plus ferroviaire qu'urbaine. Ces options ont finalement contribué à renforcer l'image d'un Grand Boulevard constitué d'un ensemble de couloirs très peu perméables, opposés aux principes originels de sa conception, fondés sur une qualité des espaces publics favorisant la diversité des usages.

**Philippe MENERAULT** est professeur à l'Université de Lille 1 et dirige l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de Lille depuis 2007. Il était auparavant directeur de recherche à l'INRETS où il a animé l'équipe « Agencement des lieux, organisations spatiales et morphogenèse des réseaux » du laboratoire Villes-Mobilité-Transport.

Ses travaux portent sur les relations entre réseaux de transports publics et territoires à différentes échelles géographiques. Il a dirigé ou co-dirigé plusieurs ouvrages : *Gares et quartiers de Gares : signes et marges* (2001), *Cheminots et chemins de fer dans le Nord-Pas-de-Calais : 1830-2030* (2004), *Les pôles d'échanges en France : état des connaissances, enjeux, expériences et outils d'analyse* (2006), *Action publique et projet métropolitain* (2006). Il est l'auteur de nombreux articles publiés dans des revues françaises et étrangères. Ses dernières publications (2009) sur les gares ferroviaires et projets métropolitains sont parues dans *Cities - International Journal of Urban Policy and Planning* et dans l'ouvrage *Lille métropole : laboratoire du nouveau urbain*, issu du programme « Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines ».

## **Stratégies paysagères pour une eurométropole. Les grands infrastructures de transport comme espace public ?**

Denis Delbaere

L'idée eurométropolitaine s'est très rapidement traduite, notamment au sein de la COPIT (instance transfrontalière chargée de préfigurer l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai) par une politique volontariste en matière de paysage. En raison sans doute de sa capacité supposée à ignorer les frontières, le paysage a été posé par les programmeurs de l'Eurométropole comme l'un des principaux outils de son affirmation spatiale. Par le paysage, il se serait agi de définir, voire de composer un territoire qui serait, en propre, celui de cette nouvelle métropole. En quinze années de travail, de nombreuses études et parfois de grands projets ont été engagés dans ce sens.

Notre propos sera de restituer sommairement ces projets et de deviner, derrière eux et à l'appui du témoignage de leurs acteurs, quels objectifs et quels changements de cap ont présidé à leur mise en place. Cette histoire récente, du projet du Parc du Ferrain (1993, Paul Deroose, paysagiste) au projet du maillage bleu de l'eurométropole (2004, Jean-Luc Cornet, urbaniste et Arnout Zwanepoel, écologue), en passant par une grande étude du paysage eurométropolitain (1998, Philippe Thomas et Annette Leplat, paysagistes), n'a pas manqué, en effet, de revirements.

Mais au-delà de ce constat, on s'interrogera sur les objets et les thèmes qui fondent aussi la continuité, peut-être insoupçonnée, d'une réflexion d'aménagement du paysage. On verra notamment que la dimension infrastructurelle du paysage, constitue ici une sorte de fil conducteur, dans lequel on pourrait être tenté de voir le prolongement contemporain du geste par lequel, en 1909, un grand boulevard fut donné comme structure fondatrice d'une métropole alors encore en projet.

Des études "Porte de France" de l'Agence de Développement et d'Urbanisme au projet d'accompagnement de l'autoroute Lille-Gand, de la mise en place d'une lecture du paysage selon un registre de "trame" et de "motifs" le décrivant non plus en terme de surfaces, mais de réseau, jusqu'à la valorisation aujourd'hui systématique des canaux comme armature d'espaces publics transfrontaliers, on verra que les grandes infrastructures de transport dessinent bien l'horizon partagé par tous les eurométropolitains. Associer paysage et infrastructures, c'est construire un espace public propre à l'eurométropole, en cela que c'est bien en empruntant les autoroutes et en longeant les canaux que les eurométropolitains font l'expérience du territoire transfrontalier.

Pour ouvrir le débat, on s'interrogera finalement sur le sens que peut revêtir un tel choix, en se fondant sur le double constat, d'une part, de l'effectivité du paysage infrastructurel, qui en fait sans conteste l'un des rares "espaces publics" aujourd'hui partagés par tous les eurométropolitains, d'autre part du paradoxe que peut représenter le fait, pour gommer des frontières historiques et culturelles, d'en valoriser de nouvelles - coupures spatiales et environnementales qu'il conviendrait sans doute d'investir de façon largement renouvelée.

**Denis DELBAERE** est paysagiste DPLG (1993) et exerce son activité à Lille. Il est également docteur de l'EHESS (2004), maître-assistant en Urbanisme et Projet urbain à l'ENSAP de Lille (2008) et chercheur au LACTH.

Son travail de recherche développe une approche critique des projets d'espace public fondée sur la triple exigence, premièrement, d'une expérience personnelle des lieux, deuxièmement, de la confrontation des discours des multiples acteurs des projets, et troisièmement de la mise en évidence d'un sens latent dans ces projets, échappant éventuellement à leurs propres producteurs. Il invente et expérimente pour ce faire diverses méthodes théoriques ou pratiques pour lire les projets en tant qu'espaces et les espaces en tant que projets.

Ses principales publications portent donc, soit sur des aspects méthodologiques (expérimentés par exemple sur le Plan Voisin en 2005), soit sur des projets dont il propose la critique, notamment sur la résidence HLM Concorde à Lille (2004), le Colysée de Lambersart (2006), le Parc de la Deûle (à paraître) ou encore le projet de la Forêt régionale du Nord-Pas de Calais (à paraître dans le prochain numéro des *Cahiers thématiques*, dont il assure la co-direction scientifique).

> SESSION DE L'APRÈS-MIDI

« Éclairages extérieurs : modèles historiques et contemporains »

## **Introduction**

Corinne Tiry

## **La Ciudad Lineal de Madrid : du projet initial à l'état actuel**

Miguel Angel Maure Rubio

## **Le tramway à Hiroshima : itinéraires et paysages de mémoire**

Shoichiro Sendai

## **Distance, emprise et vitesse : comment le tramway redessine la voirie contemporaine en France**

François Laisney

## **Projet d'insertion urbaine et paysagère de lignes de tram-train : le réseau Spartacus, Limburg (Belgique)**

Agence uapS : Anne Mie Depuydt et Bruno Vanhaesebrouck



## Introduction

Corinne Tiry

Cette session propose, à l'échelle d'un peu plus d'un siècle, quatre exposés de projets où l'infrastructure de transport en commun – ici principalement le tramway – est appréhendée par leurs concepteurs comme élément structurant de la ville et du territoire et source de formes urbaines renouvelées.

Depuis la théorie de la ville linéaire d'Arturo Soria y Mata pour l'extension de la métropole madrilène à la fin du XIXe siècle, jusqu'aux propositions d'aménagements urbain et paysager par l'agence uapS le long de futures lignes de tram-train à l'échelle régionale en Belgique en ce début du XXIe siècle, l'articulation ténue entre projet de transport et projet spatial à grande échelle pose la question des modèles possibles de développement urbain avec un objectif d'urbanisation contenue.

À travers des expériences de nouveaux tracés urbains, d'autres problématiques émergent. Celle du patrimoine matériel et immatériel dans le cas de Hiroshima – une des rares villes nippones à avoir conservé son réseau de tramway urbain –, celle de l'espace public et de son dessin dans le cas de nombreuses villes françaises qui se sont rééquipées récemment.

Dans tous les cas, les multiples dimensions et la complexité de ces figures et paysages métropolitains introduisent une réflexion d'actualité sur le rôle de la mobilité dans l'aménagement urbain contemporain.

**Corinne TIRY** est architecte diplômée de l'École d'architecture de Paris-La Villette et titulaire d'un DEA « Projet architectural et urbain : théories et dispositifs » (EA Paris-Belleville et Paris X). Elle est ingénieur de recherche du Ministère de la Culture et de la communication depuis 2007.

Ses travaux de recherche portent sur le rôle du grand équipement de transport dans la structuration spatiale des métropoles post-industrielles, en Europe et au Japon.

Missions scientifiques récentes : expert dans le cadre du programme POPSU Europe « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain » (MEEDDM, 2009) ; chargée de mission au sein de la Cellule scientifique opérationnelle de la consultation internationale de R&D « Le grand pari de l'agglomération parisienne » (MCC, 2008-2009) ; coordination générale de la recherche LACTH-TVES-ISA St Luc Tournai (MCC & MEEDDM, 2007-2009) : « Lille transfrontalière. L'architecture d'une métropole à grande échelle » à paraître en 2010.

Dernier ouvrage paru : *Les mégastructures du transport. Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, CERTU, 2008.

## **La Ciudad Lineal de Madrid : du projet initial à l'état actuel**

Miguel Angel Maure Rubio

Très connue pour avoir été la source d'inspiration de nombreux tracés qui parviennent jusqu'à nos jours, la théorie de la « cité linéaire » que propose Arturo Soria en 1882, est toutefois la matérialisation d'un premier quartier de 5,2 km, effectuée dans les alentours de Madrid et connectée à l'ancienne ville, dans laquelle nous trouvons l'exécution de l'idée d'une nouvelle ville qui non seulement essaye d'adapter son tracé aux nouveaux moyens de transport mais aussi de résoudre le problème du logement de toutes les classes sociales.

Il ne semblait pas logique, alors que techniciens et politiciens débattaient sur la question du logement des travailleurs dans la ville et de la convenance, ou non, de créer des quartiers spécifiques pour eux, la main d'œuvre immigrée s'entasse d'abord dans les mansardes du centre urbain puis dans les quartiers plus pauvres, pour finir dans les faubourgs de la périphérie urbaine, prolongeant ainsi la ville vers d'autres communes hors du contrôle de la propre mairie.

Pour Arturo Soria, il était nécessaire de passer au-delà du ruban spéculatif qui entourait la vieille ville afin d'acquérir un terrain à un prix raisonnable et y concevoir une nouvelle ville qui s'étendrait le long d'un axe, avec des lots de logements distribués parallèlement et toujours proches de cette artère principale. Ainsi et avec un transport rapide, grâce à celle-ci le prix du sol permettrait de loger toutes les classes sociales et de leur donner accès à la propriété.

Parcourant ainsi la campagne, il l'incorporerait à la ville et, de plus, pour que chaque famille ait une maison, un jardin, un potager (des conditions optimales pour vivre d'une manière plus saine), il établirait également la réglementation de construction adéquate respectant ces critères.

Fondée par Arturo Soria, la CMU, entreprise privée nécessaire à la concrétisation de ses idées, s'occuperait aussi bien de l'urbanisation du tracé, des réseaux et des équipements que d'un grand nombre de logements. Et ce, tout en contrôlant l'accomplissement des règles dans le cas où elles seraient envisagées et construites par des particuliers. Le fait que l'urbaniste, le promoteur et constructeur soient sous le contrôle du fondateur a permis que, durant tout le processus de construction, le sens global de l'œuvre soit conservé et que l'on ne cherche pas de plus grands bénéfices en en modifiant la typologie, en en élevant les étages ou en en diminuant l'espace libre dans le but d'obtenir une plus grande rentabilité par rapport au prix payé pour le sol.

Dans ce premier quartier, des équipements d'échelle très différente ont été installés, 1000 logements ont été construits, et alors que les plus fortunés occupaient la rue principale, d'autres vivaient dans des rues latérales et plus retirées. Le tramway parcourait son axe et, avec le temps, ses deux extrémités ont relié la vieille ville.

L'idée proposée par Soria, qui incorporait les grandes avancées industrielles du siècle, s'envisageait comme solution territoriale à grande échelle car dans la ville linéaire, logements, équipements et services seraient distribués où ils seraient nécessaires. Celle-ci, en reliant des villes existantes, pourrait tout aussi bien unir Cadix et Saint-Petersbourg que Pékin et Bruxelles.

La Cité linéaire, comme « architecture rationnelle des villes » a été posée, par la CMU, comme solution aux propositions de nombreux Congrès internationaux, aussi bien pour unir des villes ou villages proches que pour urbaniser des zones rurales.

Une revue, « La Cité Linéaire » (1897-1932), créée par la CMU pour publier l'avancée des travaux et les bilans de l'entreprise, est devenue la divulgatrice et défenseuse des avantages du tracé linéaire et elle a surveillé de près les aspects de la planification du territoire dans beaucoup d'endroits et de pays. Elle s'est occupée des informations de cette nouvelle science appelée « Urbanisme » dont elle serait la revue pionnière au niveau mondial. Dans ses pages figuraient de nombreuses actions urbaines dont la morphologie était empreinte de la proposition d'Arturo Soria, laissant ainsi le témoignage de comment l'idée de ce nouveau modèle de ville se diffusait au-delà de nos frontières.

**Miguel Angel MAURE RUBIO** est architecte et docteur (spécialités : urbanisme et édification) de l'Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid (UPM). Il est actuellement professeur titulaire au Departamento de Dibujo., Facultad de Bellas Artes, Universidad Complutense de Madrid (UCM).

Il est l'auteur des publications suivantes :

- *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1991
- « La Ciudad Lineal .El Nacimiento de una Revista », *Ciudad y Territorio* n° 111, Ministerio de Fomento, 1997
- Biographie d'Arturo Soria : *Diccionario Biográfico Español* (50 tomes), Real Academia de la Historia, 2009-2010

Deux prix lui ont été attribués pour son ouvrage sur Arturo Soria :

- Prix de Recherche du Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid par le Livre *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, 1991
- Prix d'Urbanisme, Architecture et Œuvre publique de la Mairie de Madrid dans sa VIe édition « Travaux de Recherche » pour le livre *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*

Il a donné plusieurs conférences au sujet de *La Ciudad Lineal de Arturo Soria* dans différentes universités :

- Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Departamento de Ingeniería Civil) (UPM)
- Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanismo (UPM)
- Universidad Carlos III, Madrid (Master en política territorial y urbana)

## **Le tramway à Hiroshima : itinéraires et paysages de mémoire**

Shoichiro Sendai

### **L'urbanisme et les projets de transport**

Hiroshima, en tant que ville féodale fondée au XVII<sup>e</sup> siècle, a intégré l'ancienne Route Ouest (le Grand Boulevard) et systématisé le *machiwari* (urbanisme japonais). À la période moderne Meiji, au XIX<sup>e</sup> siècle, Hiroshima a hérité de cette structure urbaine traditionnelle et s'est développée en tant que « ville militaire » pour les guerres sino- et russo-japonaise. En 1894, la ligne de chemin de fer est construite et, en 1912, le tramway est utilisé pour transporter armes et soldats. Le 6 août 1945, le centre de la ville est entièrement détruit par la bombe atomique et la loi concernant la reconstruction est alors instituée. Elle implique une modification de l'aménagement foncier, mais le réseau du tramway n'a pas fondamentalement changé. À partir de 1970, le tramway tombe dans une situation d'obsolescence en raison du progrès de la motorisation. Toutefois, les restrictions en matière de circulation automobile au profit du parcours de la voie ferrée l'ont ensuite sauvé de cette crise. De toutes façons, le système de transport public japonais n'est pas lié à l'urbanisme.

### **Le territoire mouvant**

C'est pourquoi tout site public bordé par une ligne de tramway est toujours mouvant. Avant la guerre, les sites publics tels que des établissements militaires ou scolaires, ont mis en scène à Hiroshima l'image de « ville militaire ». Après la guerre, la plupart des bâtiments modernes atomisés ont disparu en raison du principe de croissance économique (c'était aussi le principe de paix), et certains établissements militaires sont devenus des sites de la paix. En fait, l'image de « ville de la paix » est figurée par des éléments particuliers, et le paysage réel de cette ville est constitué par des bâtiments élevés et des automobiles. L'un de ces symboles est un gigantesque centre commercial.

### **Le territoire pérenne**

La « ville atomisée » a tout perdu, mais il existe des sites pérennes. Les exemples typiques sont le Dôme de Genbaku (*Atomic Bomb Dome*) ou le Château de Hiroshima (*Hiroshima Castle*) de la période féodale. Cependant, l'histoire de chaque bâtiment est bien différente. Le Dôme construit en brique comme symbole de la modernisation est presque détruit, et cette ruine est conservée comme le monument de la paix. Le Château construit en bois est entièrement détruit, et une réplique en béton armé a été construite comme musée régional.

### **Paysage et mémoire**

Cette durée qui manque de continuité physique, est un problème pour la succession de la mémoire. Il existe cependant deux clés. La première est la constance du réseau du tramway malgré le changement radical du paysage urbain. Elle est directement liée à la culture urbaine japonaise traditionnelle caractérisée par une continuité du système des routes. La seconde concerne certains bâtiments militaires reliés par la ligne de tramway, qui survivent comme un monument de la paix. Les Japonais ont substitué le site de la guerre à celui de la paix. En fait, le Parc du mémorial de la paix (*Peace Memorial Park*) aménagé après la guerre est aussi un espace public utilisé pour *hanami* (aller admirer les fleurs de cerisier).

**Shoichiro SENDAI** est architecte, docteur de l'Université de Kyoto en 1998 (Doctor Course Graduate School, Division of Engineering, Kyoto University). Depuis 1999, il est professeur associé à l'Université de Hiroshima (Graduate School of Engineering, Division of Architecture, Hiroshima University).

Ses recherches portent sur le « paysage architectural », le « paysage urbain de la paix » et la « philosophie de la sensibilité et de l'émotion ».

Ses principales publications :

*Fûdo urbain* (Minerva, 2009), *Technique et corps* (Minerva, 2006), *La création et le paysage architectural : l'architecture religieuse de Le Corbusier* (Chuokoron-bijutsusyuppan, 2004), etc.

# **Distance, emprise et vitesse : comment le tramway redessine la voirie contemporaine en France**

François Laisney

28 agglomérations françaises ont réinstallé (ou ont décidé de réinstaller) des rails dans les grandes voies de leur ville, en comptant Lille. Après avoir effectué des recherches depuis 2003 sur les modes d'insertion du tramway dans les villes pionnières, ma recherche est exhaustive et offre un outil d'évaluation et de comparaison à l'échelle nationale (1).

Dans l'histoire des grandes villes contemporaines, le tramway est l'instrument de mobilité qui a le plus contribué à transformer durablement le paysage des grands itinéraires qu'il emprunte dans les villes.

**1.** Le tramway redessine la voirie contemporaine non seulement sur son sillage de « façade à façade » mais aussi dans les espaces annexés associés : grands places du centre ville, petits espaces latéraux, places de gare toujours atteintes, P+R, pôles multimodaux. Il suscite des opérations privées ou publiques aux limites, façades, constructions neuves, « architectures urbaines » d'un type différent, clôtures et limites

Il introduit dans une ville une culture du traitement de l'espace public qui possède un effet d'entraînement. La redistribution de l'espace public au profit des modes doux, la diminution de la vitesse automobile, l'embellissement paysagé (arbres d'alignement), l'apaisement, la baisse de l'agressivité des comportements.

Le système tramway est fortement normalisé, plate-forme, GLO, matériel, vitesse, longueur des quais, rayon de courbure, pente, inter-station et bien sûr coût. Une même qualité de traitement est recherchée tant en ville qu'en périphérie, en dépit du « serpent de charge ». Cet ensemble de normes est confronté à des contextes d'insertion très différents, taille de l'agglomération, largeur des voies, particularités des sites traversés.

**2.** Il y a une différence très forte des effets du tramway en centre ville et en périphérie. En centre ville, il entraîne, le plus souvent, la piétonisation. En périphérie, il permet la requalification des entrées de villes, la qualification de lieux ordinaires ou la fusion avec le paysage nature.

Trois catégories vont définir la typologie des voies empruntées et le choix du dispositif axial ou latéral :

- Grandes villes à métro, tramway en relais et complément, rocades
- Grandes villes à système tramway seul, complexification et sophistication du réseau en tracé et en exploitation
- Petites villes, centre, périphérie, gare. 1 ou 2 lignes

Dans les trois cas, la question du rapport distance vitesse détermine la « fonction » des lignes de tramway dans les villes.

Trois catégories de voies sont empruntées : voies étroites, voies moyennes, voies larges.

**3.** Tramway, tissu urbain et besoin de mobilité. Le critère de la densité (habitat, emploi... ) est-il le seul pour justifier l'investissement ?

Le tramway est prédestiné à suivre le réseau viaire parce que c'est lui qui a généré la densité bâtie depuis un siècle. Le tram-train est dans bien des cas une illusion secondaire, pas les TER.

Présentation des cas limites exemplaires :

- Le tramway à voie unique dans les contextes moins denses
- Les bouts de lignes (Montpellier, Valenciennes)
- Le tram-train LEA à Lyon et la réhabilitation de la culture du passage à niveau

Dans le cadre de cet exposé, j'insisterai sur les voies larges. L'emprise a peu d'influence sur la vitesse. La priorité aux feux peut s'affranchir de la contrainte de nombreux carrefours. Le tramway entraîne systématiquement la démolition des ouvrages routiers abusifs (trémies). Le tout au sol et l'accessibilité urbaine universelle. En même temps le tramway est à l'origine de nouveaux ouvrages d'art.

(1) : François Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Éditions Recherches, Paris, à paraître début 2010.

**François LAISNEY** est architecte DPLG et urbaniste IUUP (Institut d'urbanisme de l'Université de Paris). Il est membre fondateur de l'UP 8 (actuelle École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville) et de l'IPRAUS, le laboratoire de recherche de cette école.

Professeur à l'ENSAPB, il y enseigne dans le cursus initial : l'histoire de l'architecture contemporaine, le projet urbain et l'histoire des villes ; et dans les formations post-diplôme : DEA « Le projet architectural et urbain : théories et dispositifs » de 1991 à 2005, CEA « Architecture urbaine » depuis 2006, DSA « Architecture des territoires » (chargé de l'option transport et mobilité, 2006). Il est professeur invité à l'Institut universitaire d'architecture de l'Université de Genève de 1990 à 1996, et au 3<sup>e</sup> cycle d'urbanisme de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

Chercheur à l'IPRAUS (UMR CNRS), ses principaux travaux sont : « Morphologie urbaine et typologie architecturale », avec A. Gulgonen, CORDA (1977) ; « Règle et règlement, la question du règlement dans l'urbanisme parisien, 1600-1902 », IERAU-BRA (1988) ; « Zones péri-urbaines et espaces naturels : essai comparatif des effets sur l'environnement des politiques d'aménagement de part et d'autre d'une frontière, Genève-Annemasse et leurs environs, avec C. Lambert, IPRAUS-MELT (1999) ; « Tramway, espace public et mobilités, architectures du transport », avec A. Grillet-Aubert, IPRAUS-MELT (2006). En 2006, il est responsable de l'atelier « Paris » au sein de l'UMR.

François Laisney a aussi une activité de maîtrise d'œuvre (équipements publics à Paris, projet urbain à Amilly, ...) et d'études urbaines (Seine Amont avec A. Grumbach, Étoile ferroviaire d'Annemasse, ...).

## **Projet d'insertion urbaine et paysagère de lignes de tram-train : le réseau Spartacus, Limburg (Belgique)**

Agence uapS : Anne Mie Depuydt et Bruno Vanhaesebrouck

Dans le Limburg, pour le projet Spartacus, uapS est désigné par le « Vlaamse Bouwmeester » et par De Lijn (équivalent de la RATP) comme consultant en urbanisme auprès du consortium Varinia pour l'intégration de trois lignes de tram-train à grande vitesse (sur 120 km).

La mise en place d'une nouvelle infrastructure de transport public amène forcément l'urbanité à plusieurs échelles. Dans le cas de Spartacus, tout le système du réseau est composé par des points qui ont été déterminés en amont, seuls les trajets doivent encore se mettre en place.

Notre rôle avec celui du paysagiste consiste à étudier et à interroger les différents trajets possibles, non d'un point de vue technique ou économique. Les trois lignes deviennent surtout un instrument de développement urbain et paysager. Nous développons un cadre conceptuel paysager et urbain pour la totalité de la ligne, et nous nous concentrons sur des points très spécifiques, en ville ou à la campagne. En fonction du passage du tram-train, des nouvelles centralités et des nouveaux types d'espaces publics émergent où le trajet même devient un espace très spécifique en soi. uapS dessine et détermine entre autres les conditions des nouveaux espaces publics qui seront liés aux nouveaux arrêts de tram-train, autant dans la ville que dans les villages. Nous cherchons en différentes conditions la contribution possible à la qualité spatiale à travers l'intégration de la ligne de tram-train dans son contexte large.



Fondée à Paris en 1999, l'agence **uapS** : « urbanisme architecture projet S », est une plate-forme de compétences constituée autour d'**Anne Mie DEPUYDT**, architecte, et **Erik VAN DAELE**, architecte et urbaniste, tous deux diplômés en Belgique.

L'agence capitalise depuis 10 ans un savoir-faire dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture. De plus, Anne Mie Depuydt et Erik Van Daele étaient chefs de projets et d'agence auprès d'agences d'architecture internationales (OMA, Dominique PERRAULT, AÉROPORT DE PARIS, PROJECTTEAM STADSONTWERP – Professeur Marcel SMETS), sur des projets d'architecture et d'urbanisme d'envergure.

Actuellement l'agence a réalisé un nombre important d'études d'urbanisme autant en Belgique qu'en France.

En France, l'agence a achevé récemment une étude de définition pour l'aménagement des quartiers Fauvelles et Charlebourg à la Garenne Colombes. Aujourd'hui uapS termine une étude de définition pour le Syndicat Mixte Du Pays Landes Côte D'argent et une étude urbaine sur le quartier des Coutures à Bagnolet. uapS a également été retenue comme mandataire pour le marché de définition de la Vallée de la Durance. À Boulogne Billancourt, uapS réalise en association avec Stéphane Beel, architecte et Taktyk, paysagistes, le Macro Lot B2.

En Belgique, uapS travaille avec la ville d'Anvers sur les conséquences de l'élargissement du Canal Albert, la démolition et la reconstruction de quatre ponts. Pour la ville de Deinze, uapS développe une stratégie urbaine à long terme. À Roeselare, l'agence a redessiné en relation étroite avec la SNCB, De Lijn (équivalent RATP) et la ville, le quartier de la gare.

uapS engage dans chaque projet la spécificité du contexte. Le contexte est approché dans son sens le plus large, non seulement physique mais également culturel, économique, social, politique... L'agence s'engage en particulier dans une approche programmatique, dans laquelle elle accorde une grande attention à la capacité structurante du quotidien et de l'évident. L'objectif d'uapS est de mettre en œuvre des propositions urbaines et/ou architecturales qui stimulent le maximum de potentiels et de possibles. uapS conçoit les projets comme des processus dynamiques, évolutifs dans leur contexte – au contraire de solutions vouées à rester figées dans une image trop explicite et rapidement obsolètes.

## > TABLE RONDE ET CLÔTURE

« La place du Grand Boulevard dans les projets de la métropole lilloise : enjeux, perspectives, prospective »

Modérateur :

### **Francis AMPE**

ingénieur-urbaniste

Diplômé de l'École centrale de Paris, Francis Ampe est maire de Chambéry et conseiller régional de Rhône-Alpes de 1977 à 1983. Après plusieurs missions auprès d'organismes tels que la Banque mondiale en Afrique ou la Caisse des dépôts et consignations à Paris, il assure la direction générale de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole de 1990 à 1999. Au cours de cette période, il est délégué général du Comité de candidature de Lille aux Jeux olympiques de 2004 (1995-1997).

Il est ensuite conseiller pour le développement urbain à la DATAR jusqu'en 2003, puis expert à la Direction inter-régionale Méditerranée de la CDC l'année suivante, en charge du développement de l'investissement public dans la zone Méditerranée. Parallèlement, il est nommé président du département « Ville-environnement-transport » de l'École nationale des ponts et chaussées.

Francis Ampe est aujourd'hui consultant en urbanisme et en aménagement du territoire et poursuit des activités liées à la vie du territoire où il réside : conseiller municipal de Dullin en Savoie, vice-président de la Communauté de communes du Lac d'Aiguebelette, et du Syndicat mixte de l'Avant pays savoyard chargé du SCOT.

Participants :

### **Jan CHRISTIAENS**

échevin honoraire d'Ostende (Belgique), membre du Collège des personnalités du Conseil de développement de LMCU

De nationalité belge (Région flamande), Jan Christiaens est architecte et consultant chez ALTIPLAN<sup>o</sup> architects (Bruxelles), agence membre du « European Architects Network ».

Ses fonctions au sein de collectivités territoriales belges :

- échevin honoraire de la Ville d'Ostende

- président de l'Intercommunale WITAB / *West Vlaamse Intercommunale voor Technisch Advies en Bijstand Ruimtelijke Ordening* (1989-1999)

- vice-président de l'Intercommunale WVI / *West Vlaamse Intercommunale* (2000)

Ses fonctions au sein d'organes français et/ou belges :

- membre de la Conférence permanente intercommunale transfrontalière (1991-2000)
- représentant personnel du Ministre-président de la Région flamande pour le Nord-Pas de Calais (2000-2004)
- membre de la Cellule de réflexion transfrontalière autour du Gouverneur de la Province de la Flandre occidentale depuis 1997
- membre du Conseil de développement de Lille Métropole depuis 2002
- membre du Collège régional de prospective Nord-Pas de Calais depuis 2008

### **Michel-François DELANNOY**

maire de Tourcoing, 1<sup>er</sup> vice-président LMCU, délégué au développement économique

Âgé de 46 ans, Michel-François Delannoy a le sens des valeurs et s'est investi très jeune dans la vie politique. Il est sociologue et titulaire d'un DESS en gestion des collectivités. Alors qu'il intègre un laboratoire de recherche au CNRS en 1988, il change d'orientation en acceptant d'être l'assistant parlementaire de Jean-Pierre Balduyck, élu député... Le virage politique est amorcé ! Exerçant par ailleurs le métier de consultant sur les questions de sécurité urbaine, il devient, en 2001, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Tourcoing, 3<sup>e</sup> ville du Nord-Pas-de-Calais et intègre l'exécutif du Conseil général du Nord en tant que vice-président en charge de la lutte contre les exclusions. En mars 2008, il est plébiscité par les Tourquennois pour être leur maire et, un mois plus tard, Martine Aubry, élue présidente de Lille Métropole Communauté urbaine, l'invite à prendre les responsabilités de 1<sup>er</sup> vice-président de LMCU, délégué au développement économique.

### **Stanislas DENDIEVEL**

urbaniste, conseiller technique au cabinet de la présidence LMCU, conseiller délégué municipal à l'urbanisme de la Ville de Lille

### **Claude DHINNIN**

ancien maire de La Madeleine, chargé par Martine Aubry d'une mission relative à la requalification du Grand Boulevard

### **Jean-François DUTILLEUL**

président du Directoire de Rabot Dutilleul Investissement

Ingénieur civil H.E.I. (École des hautes études industrielles de Lille) - Promotion 1969, Jean-François Dutilleul est actuellement président du Directoire de Rabot Dutilleul Investissement, société Holding du Groupe familial Rabot Dutilleul.

Il entre dans ce groupe en 1971. Avec les filiales Rabot Dutilleul Construction et Palm Promotion (devenue en 2009 Nacarat), il est à l'origine de la création d'une grande partie des constructions emblématiques sur la métropole lilloise, et en particulier à Euralille (tour Euralille, triangle des gares, Centre des affaires, Conseil régional du Nord Pas de Calais). Il est à ce titre un intervenant majeur de la construction du paysage urbain et architectural de l'ensemble de la métropole lilloise.

Ses activités consulaires et mandats : président du Conseil d'administration d'ARPEGE ; membre élu de la Chambre de commerce et d'industrie de Lille Métropole ; membre des Conseils d'administration du Port de Lille, de La Mondiale/Assurance vie ; membre du Conseil de la Banque de France (Lille), du Conseil de développement de Lille-Métropole ; président du Conseil de surveillance de Vitamine T (groupe d'entreprises d'insertion par l'économique) ; membre du Club A.P.M. Lille Flandre ; membre du Conseil de surveillance d'Autrement Dit.

Jean-François Dutilleul est Chevalier de l'Ordre national de la légion d'honneur.

## **Bernard GÉRARD**

conseiller communautaire, maire de Marcq-en-Barœul

Né le 29 août 1953 à Valenciennes, Bernard Gérard est marié et père de 3 enfants.

Titulaire d'une maîtrise de droit privé et du Certificat d'aptitude à la profession d'avocat, il a exercé la profession d'avocat spécialisé dans le droit social et le droit de la construction.

Il a été Président de l'Union des jeunes avocats et membre du Conseil de l'Ordre.

Entré en politique en 1983 comme conseiller municipal de la Ville de Marcq-en-Barœul, il est devenu adjoint en 1988 en charge du personnel et de la famille, puis premier adjoint en charge de l'urbanisme et des finances en 1995.

Il est maire de Marcq-en-Barœul depuis le 10 novembre 2001, et député de la 9<sup>e</sup> circonscription du Nord depuis juin 2007.

Il est membre du Syndicat intercommunal à vocation multiple Centre Métropole, qu'il a présidé jusqu'en octobre 2009, et vice-président du Syndicat métropolitain des réseaux de transport et de distribution d'énergies.

Il a été vice-président de Lille Métropole Communauté urbaine en charge de l'assainissement et des eaux pluviales jusqu'en mars 2008. Il est actuellement Conseiller communautaire.

Dans le cadre de l'exercice de ses mandats, Bernard Gérard porte une attention particulière (entre autres... ) aux questions liées au développement économique, à l'emploi, au développement durable, aux professions juridiques et au partenariat avec les pays du Maghreb.

## **Benoît PONCELET**

directeur du Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement du Nord

## **Nathan STARKMAN**

directeur général de l'Agence d'aménagement et d'urbanisme de Lille Métropole

Clôture :

### **René VANDIERENDONCK**

premier vice-président LMCU, chargé de l'urbanisme, de l'aménagement et de la ville renouvelée, président de l'Agence d'urbanisme de Lille Métropole, maire de Roubaix

Né à Lille en 1951, il est tout d'abord enseignant à l'Université de Lille 2 (Faculté de droit) puis administrateur territorial. Depuis 1994, René Vandierendonck est maire de Roubaix, réélu en 2001 et 2008. À partir de 1995, ses fonctions à Lille Métropole communauté urbaine sont les suivantes : 1<sup>er</sup> vice-président chargé de la ville renouvelée et du contrat de ville, vice-président chargé de la politique de la ville (2001), vice-président chargé de l'urbanisme, aménagement et ville renouvelée (2008). Depuis 2008, il est aussi vice-président du Conseil régional Nord-Pas de Calais chargé de la politique de la ville (groupe Divers Gauche) et, réélu en 2004, vice-président Politique de la ville et aménagement du territoire.

Ses fonctions antérieures :

- de 1983 à 1989 : directeur de Cabinet de M. André Diligent, sénateur-maire de Roubaix
- de 1989 à 1995 : premier adjoint au maire de Roubaix, délégué à l'aménagement et à l'urbanisme ; conseiller à la Communauté urbaine de Lille, délégué au Contrat d'agglomération en charge de l'habitat social ; conseiller régional depuis 1992
- de 1997 à 2001 : membre du Haut conseil à l'intégration

En 1999, René Vandierendonck est Chevalier dans l'Ordre national de la légion d'honneur.

## **LES ORGANISATEURS**

- > L'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille
- > Le LACTH, laboratoire de recherche de l'ENSAPL

## Présentation de l'ENSAPL



### École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille

PRES Université Lille Nord de France

[www.lille.archi.fr](http://www.lille.archi.fr)

Direction : Jean-Marc Zuretti

**Statut.** Membre associé de l'Université Lille Nord de France, notre établissement fait partie du réseau des vingt écoles d'architecture sous tutelle du ministère de la culture et de la communication.

**Diplômes.** À ce titre, l'école délivre le diplôme d'études en architecture, conférant le grade de licence, et le diplôme d'Etat d'architecte, conférant le grade de master. La formation des architectes comprend aussi la formation en alternance permettant d'accéder à l'habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à exercer la maîtrise d'oeuvre en nom propre (HMONP), nécessaire à l'inscription à l'ordre des architectes.

Forte également de son enseignement en paysage, l'école délivre le diplôme de paysagiste dplg, comme l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux et l'école nationale supérieure du paysage de Versailles.

**Bases.** Ces deux formations lilloises partagent plusieurs traits communs, à commencer par le projet en architecture ou en paysage qui structure fondamentalement l'enseignement comme les aptitudes et compétences développées chez les étudiants.

Mode d'appréhension et de compréhension du réel, travail d'interprétation, d'élaboration et de synthèse, la démarche de projet se nourrit des apports des arts (créativité, représentation, création de rapports...), des sciences et techniques nécessaires à l'intervention dans le réel, ainsi que de la société. En architecture et en paysage, en effet, un projet est un acte de culture ancré dans son temps et dans la compréhension des problématiques et enjeux actuels.

À cet égard, le territoire du Nord offre un champ d'investigations riche des grandes problématiques contemporaines de la société : renouvellement et densification de la ville ; intervention sur l'existant et sur des sites marqués par l'histoire ; mixité fonctionnelle et sociale ; cadre de vie soutenable et écologie urbaine...

Au sein même de l'école, ces approches se complètent d'expérimentations nombreuses au sein de l'atelier Échelle.1, lieu de prise de contact avec la matière, les structures, les règles de la mise en œuvre, l'expérience concrète.

**Recherche.** L'approche actualisée des arts, des sciences et de la société s'opère grâce à de nombreux enseignants titulaires, certains pratiquant eux-mêmes le projet dans leur agence hors de l'école, d'autres développant une recherche au sein du laboratoire de l'école, le LACTH.

La recherche dans le LACTH développe ses activités en liaison avec des partenaires universitaires que sont, en Conception les laboratoires ALITHILA et CEAC associés à l'École doctorale SHS, Sciences de l'homme et de la société, hébergée à l'Université Lille 3 ; pour le Territoire, le laboratoire TVES, associé à l'École doctorale SESAM, à l'Université Lille 1 ; pour l'Histoire, l'École doctorale d'histoire de l'art de l'Université Paris 1-Sorbonne.

### **Approches thématiques.**

En architecture, l'enseignement du projet, en cycle de master autant qu'en cycle de licence, a des visées généralistes. Pour autant, l'étudiant pourra choisir de construire ses aptitudes au sein de l'un des quatre groupes d'études constitués sur des approches bien spécifiques ; il y développera son projet de fin d'études :

> *Architecture des territoires en mutation et contextes métropolitains*

La méthodologie basée sur les allers et retours du concept au concret, de la cellule du logement à la ville, de l'intérieur à l'extérieur, du principe du plan à son aboutissement, de la volumétrie au principe constructif, permet de relier sans cesse les niveaux concrets du projet à la réflexion sur les enjeux architecturaux et urbains. Des enjeux importants sous tendent la réflexion : densifier le cœur des métropoles, renouveler la ville sur elle-même, comprendre l'environnement et le développement durable, concevoir un habitat de qualité lié à des équipements de proximité, assurer la multiplicité des pratiques et des usages, S'inscrire dans l'actualité et l'économie des matériaux.

> *Complexité*

Ce groupe amène les étudiants à aborder la complexité du réel en tant que source de créativité, en considérant le projet comme un processus complexe aux multiples cheminements et évolutions, loin de tout idéal figé. Si la population tend à se concentrer toujours plus dans les villes et leurs agglomérations, cela oblige à penser l'intervention architecturale comme un fait complexe dont la finalité est le rééquilibrage fonctionnel et symbolique d'un territoire présentant des forces et des dysfonctionnements spécifiques.

> *Réalité, matérialité, dispositif*

La démarche vise à faire émerger la dimension matérielle et concrète du projet architectural, comme source d'inspiration et de réflexion, de renouvellement des formes, d'économie du projet. Cette expérience consiste à lire et à s'enrichir de la matérialité de l'architecture, des architectures, à travers leurs formes réalisées. Il s'agit de donner aux étudiants des éléments de compréhension et d'analyse critique d'éléments construits, afin de pouvoir les mobiliser sur l'importance des choix constructifs dans leurs propres projets.

> *Collectif, milieu, dispositif*

Le premier objectif est l'ouverture du jeune architecte à l'égard du monde, en lui faisant aborder les méthodologies de projet, notamment l'articulation entre la compréhension du réel et sa transformation. Le projet y est envisagé comme méthode de questionnement à élaborer, qui permet de mettre en route le processus de recherche. Dans ce groupe d'études, l'architecture est considérée face à un collectif (société), dans un milieu (écosystème), comme un dispositif (conception / réalisation).

En paysage, l'acquisition des outils, méthodes et concepts fondamentaux permet d'aborder très vite, dès la deuxième année, les problématiques de territoires : l'avenir des territoires ruraux, les extensions urbaines, l'espace public de la ville... Un approfondissement des sujets conduit, en troisième année, à s'intéresser au jeu des acteurs et à la transversalité des disciplines, en s'intéressant aux paysages en mutation, ainsi qu'aux territoires sensibles en raison de leur valeur culturelle, écologique ou sociale. La troisième année est consacrée, notamment, à « l'atelier public de paysage », un projet long conduit en relation avec un partenaire extérieur : maître d'ouvrage, société d'économie mixte, mission d'aménagement, propriétaire de parc immobiliers, collectivité territoriale...

En fin de formation, les étudiants doivent développer leur travail personnel de fin d'études en portant l'attention sur les grands enjeux transversaux, qui intéressent nécessairement tout projet de paysage :

- > héritage et paysage en mutation
- > paysage et espace public
- > paysage soutenable

Ce développement s'effectue sur des bases éthiques et philosophiques, afin d'assurer au paysagiste une meilleure adéquation de ses projets et interventions avec la demande, exprimée ou non, de la société.

**Environnement européen.** Tirant parti de sa situation géographique – la seule école française d'architecture et de paysage au nord de l'Île-de-France –, notre école s'est toujours impliquée dans les problématiques des régions où elle recrute principalement : Nord-Pas de Calais, Picardie, Champagne Ardennes...

Frontalière, elle est tournée vers l'Europe du Nord et les territoires complexes qui ont construit "l'Europe du Nord Ouest" (Pays-Bas, villes hanséatiques,...). Lille développe ainsi des liens privilégiés avec le secteur nord européen, notamment dans le cadre de coopérations Interreg avec le Kent et la Belgique, d'échanges et de workshops avec les universités et écoles de Gand, Mons, Tournai... mais aussi Göteborg, Dublin, Aberdeen...



## Présentation du LACTH



### **L**aboratoire / **C**onception / **T**erritoire / **H**istoire

École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille

PRES Université Lille Nord de France

[www.lille.archi.fr](http://www.lille.archi.fr)

Direction scientifique : Philippe Louguet, architecte DPLG, professeur à l'ENSAPL

Habilité en 2007 par la Direction de l'architecture et du patrimoine du Ministère de la culture et de la communication, le LACTH résulte de la fusion de deux équipes de recherche (AVH : Architecture, ville, histoire et CEC : Conception et enseignement de la conception) créées en 1994. Le laboratoire regroupe aujourd'hui une vingtaine d'enseignants-chercheurs (dont 2 HDR) et une dizaine de doctorants, dans les champs de l'architecture, de la ville et du paysage.

Le LACTH associe trois axes (Conception, Territoire, Histoire) à un territoire commun : les objets, la forme et les discours constitutifs de l'architecture et de la ville contemporaines, en constituant la « contemporanéité » en objet théorique d'exploration.

L'axe Conception, transdisciplinaire, travaille sur la dimension langagière de la conception architecturale, focalisant la réflexion sur les relations entre « contemporanéité » et « temporalités ».

L'axe Territoire considère la question de l'échelle territoriale et le rôle de l'architecture dans les modes de formation de la ville, en s'intéressant plus particulièrement à la complexification croissante des modèles de compréhension des phénomènes urbains contemporains.

L'axe Histoire aborde l'architecture du XXe siècle en révélant toute la complexité des situations et des objets étudiés, associant l'histoire matérielle et l'histoire culturelle des architectures.

Créée en 2001, sa revue : les *Cahiers thématiques*, vise d'une part à valoriser et fédérer les travaux réalisés par les enseignants-chercheurs de l'école, et d'autre part à développer une série d'échanges et de collaborations avec d'autres unités de recherche, françaises et étrangères, issues du milieu de l'architecture, du paysage et de champs disciplinaires extérieurs ou connexes. Les *Cahiers thématiques* ont une parution annuelle et sont diffusés par les Éditions de la Maison des sciences de l'homme à Paris ([www.lcdpu.fr](http://www.lcdpu.fr)).

Depuis 2007, le LACTH édite une lettre d'information électronique, *La lettre d'information du LACTH*, qui rend compte de l'ensemble de ses activités de l'année : colloques, séminaires, publications, etc. ([www.lille.archi.fr](http://www.lille.archi.fr)).

## **LES PARTENAIRES**

- > La Région Nord-Pas de Calais
- > Lille Métropole Communauté urbaine
- > Le groupe Robot Dutilleul

## **Présentation de la Région Nord-Pas de Calais**



[www.nordpasdecalais.fr](http://www.nordpasdecalais.fr)

## Présentation de Lille Métropole Communauté urbaine



### Lille Métropole Communauté urbaine

Agir durablement pour vivre ensemble l'Eurométropole

Présidée par Martine Aubry depuis le 23 avril 2008, Lille Métropole Communauté urbaine construit l'Eurométropole du XXI<sup>e</sup> siècle, une métropole durable exemplaire. Elle a l'ambition, selon l'expression de la présidente, *de construire un art de vivre, où chacun vit mieux et où nous vivons mieux ensemble.*

Durable, elle l'est par sa gouvernance collective – dix premiers vice-présidents travaillent en collaboration étroite avec la présidente – et par sa volonté d'associer les communes à travers des contrats de territoire. Elle l'est également par le double souci de la proximité avec les habitants et du rayonnement international. Elle l'est encore par une gestion économe et responsable de l'espace qui se traduit par la mise en œuvre de la ville intense, l'extension de l'espace naturel métropolitain et le développement de la mixité des fonctions urbaines sur l'ensemble du territoire.

Lille Métropole Communauté urbaine s'investit fortement dans ces politiques qui améliorent la qualité de vie des habitants. Elle a créé des parcs d'activités spécialisés de notoriété internationale : Euralille, Euratechnologies ou encore Eurasanté sont des pôles d'excellence qui ont attiré de nombreuses entreprises innovantes et qui comptent des centaines d'emplois. La Communauté urbaine aménage aujourd'hui le site de l'Union, dédié aux textiles innovants et à l'image. À terme plusieurs milliers d'emplois seront maintenus et créés dans l'un des premiers écoquartier de la métropole où coexisteront activités économiques, habitat et équipements publics.

Sous l'impulsion de sa présidente, la Communauté urbaine s'est engagée résolument dans un soutien volontariste à la construction de logements, notamment sociaux. Elle mobilise les bailleurs sociaux pour la réalisation de programmes de qualité accessibles au plus grand nombre.

Elle s'apprête par ailleurs à ouvrir le musée d'art moderne, d'art contemporain et d'art brut qu'elle vient d'agrandir et construit un Grand Stade de 50 000 places dans le cadre d'un partenariat public privé conclu avec le groupe Eiffage. Ce sont là deux équipements majeurs qui renforceront l'attractivité de la métropole lilloise.

Forte de ses 85 communes rassemblées par un projet ambitieux au service des habitants, la Communauté urbaine partage cet art de vivre avec ses voisins flamands et wallons au sein de la première Eurométropole. Dynamique, culturelle, sportive et solidaire, la métropole lilloise compte désormais dans le concert des grandes agglomérations européennes.

## **Présentation du groupe Rabot Dutilleul**

Lille, le 16 octobre 2009.



Classé parmi le Top 10 français de son secteur, le groupe Rabot Dutilleul est expert des activités de promotion immobilière, de construction et d'exploitation de bâtiments. Pouvant proposer des solutions globales pour tout projet immobilier, ses 1 900 collaborateurs, dont 30 % à l'étranger, sont les garants de ses savoir-faire, de son indépendance et d'une croissance maîtrisée, forte et durable. Le Groupe a réalisé en 2008 un chiffre d'affaires de 620 millions d'euros.

Créé en 1920 sur la région lilloise, Rabot Dutilleul est resté un groupe familial indépendant mais est désormais présent sur une grande partie du territoire français, ainsi qu'en Belgique, Pologne et République Tchèque. Sa croissance forte depuis 5 ans est alimentée par ses trois métiers principaux, la promotion immobilière, la construction et les installations multitechniques en génie électrique et climatique, mais aussi par des opérations de croissance externe lui permettant de compléter son maillage géographique ou ses savoir-faire techniques. Ses entités spécialisées lui permettent de proposer une réponse complète et globale à tout type de projet de construction ou d'aménagement dans les secteurs du logement, du tertiaire (bureaux, hôpitaux, établissements scolaires, commerces, ...), de l'industrie ou de l'aménagement urbain.

Une structure dédiée aux opérations de partenariat public-privé, ainsi qu'une filiale spécialisée dans les produits de revêtements de façade en composite ciment-verre font du groupe Rabot Dutilleul un des rares groupes français de promotion-construction pouvant proposer à ses clients une offre aussi complète, de la conception à la maintenance.

Contact presse : Pascal Desserre – groupe Rabot Dutilleul – 03 20 99 38 12 – [pdesserre@rabotdutilleul.com](mailto:pdesserre@rabotdutilleul.com)

## **REMERCIEMENTS**

Remerciements particuliers à Rudy Elegeest, Dominique Verfaille, Stanislas Dendievel et Pierre Lebrun de Lille Métropole Communauté urbaine, à Jean-François Dutilleul du groupe Rabot Dutilleul.

Et à l'ensemble de nos interlocuteurs :

> Lille Métropole Communauté urbaine

Fanny Astézan

Patrick Danis

France Delehouzé

Claudine Desfossez

Frédérique Lebegue

Laurent Marty

François Rohart

Jean-Louis Séhier

Annie Zani

Et à toute l'équipe technique.

> Conseil général du Nord

Martine Filleul

Cédric Ghesquières

> Groupe Rabot Dutilleul

Pascal Desserre

> Association Bazar

Emmanuel Vinchon

## **CRÉDITS**

> Conception et coordination  
ENSAPL-LACTH : Corinne Tiry

> Organisation  
ENSAPL : Virginie Billon, Sébastien Blanquart, Yvon Dartois, Sébastien Frémont, Flore Grilate, Jean-Pierre Houssier, Andrée Pauchet ; les étudiants-moniteurs : Gonzague De Pins, Cécile Dugrain, Marius Guillemot, Laura Zuchnicki  
LACTH : Isabelle Charlet, Corinne Tiry

> Traduction : World Trade Center, Lille

> Retransmission vidéo : LMCU et ENSAPL

> Design graphique (affiche)  
Les produits de l'épicerie, Lille

## **CONTACTS**

**École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (ENSAPL)  
Université Lille Nord de France**

**Laboratoire / conception / territoire / histoire (LACTH)**

Quartier de l'hôtel de ville

2 rue verte - 59650 Villeneuve d'Ascq

Tél : +33 (0)3 20 61 95 50

Fax : +33 (0)3 20 61 95 51

ensap@lille.archi.fr

www.lille.archi.fr

**Secrétariat du LACTH**

Isabelle Charlet

Tél : +33 (0)3 20 61 95 78

Fax : +33 (0)3 20 61 95 51

lacth@lille.archi.fr

www.lille.archi.fr

ÉCOLE NATIONALE  
SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE  
ET DE PAYSAGE DE LILLE

LABORATOIRE / CONCEPTION / TERRITOIRE / HISTOIRE

www.lille.archi.fr

# Figures et paysages de la mobilité à l'échelle métropolitaine

Colloque  
International

à l'occasion du centenaire du  
Grand Boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing  
1909-2009

## 25.11.2009

LILLE MÉTROPOLÉ COMMUNAUTÉ URBAINE



Université Lille Nord de France  
Pôle de Recherche  
et d'Enseignement Supérieur



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE  
d'ARCHITECTURE et de PAYSAGE de LILLE

LAETH  
LABORATOIRE / CONCEPTION / TERRITOIRE / HISTOIRE

