

LILLE

MÉTROPOLE

LABORATOIRE DU RENOUVEAU URBAIN

Sous la direction
de Didier Paris et
Dominique Mons

Parenthèses

LA COLLECTION

La Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (programme Popsu) se déploie sur sept grandes agglomérations françaises : Nantes, Bordeaux, Lille, Lyon, Montpellier, Toulouse, Marseille. Dans chacune de ces villes, une plate-forme locale rassemble à la fois des acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement, et des équipes de recherche locales issues de différents départements universitaires, d'instituts d'urbanisme et d'écoles d'architecture. Le programme est coordonné au niveau national par le Puca au sein du Groupement d'intérêt public l'Europe des projets architecturaux et urbains (Gip Epau).

Le programme Popsu a reposé sur deux grands objectifs complémentaires. Un premier a consisté à coordonner localement, dans chacune de ces grandes villes, des équipes de recherche pour interroger la « ville en train de se faire », afin d'analyser les différents aspects que recouvre la transformation urbaine au début du XXI^e siècle.

Un second objectif visait à développer, dans chaque ville, les rapports entre chercheurs et acteurs urbains sur trois questions complémentaires : sur quels enjeux les acteurs urbains souhaitent-ils réfléchir ? Comment travailler avec les acteurs en s'appuyant sur les nombreuses informations et la multitude des connaissances dont ils sont détenteurs ? Comment valoriser la production pour la recherche et pour l'action ? L'idée, avec ce second objectif, était d'amorcer avec les chercheurs et les acteurs une réflexion sur ce que pourrait, et devrait, être la recherche/développement au sein des « villes en train de se faire ».

Un travail comparatif a été conduit autour de cinq enjeux majeurs auxquels sont confrontées les grandes villes françaises : le développement économique, le développement durable, les problèmes liés au logement, la maîtrise des formes urbaines et, enfin, les questions de gouvernance et les changements institutionnels qui lui sont attachés. Tout en introduisant la collection « la ville en train de se faire », l'ouvrage *Projets et stratégies urbaines, regards comparatifs*¹ rend compte de ces recherches.

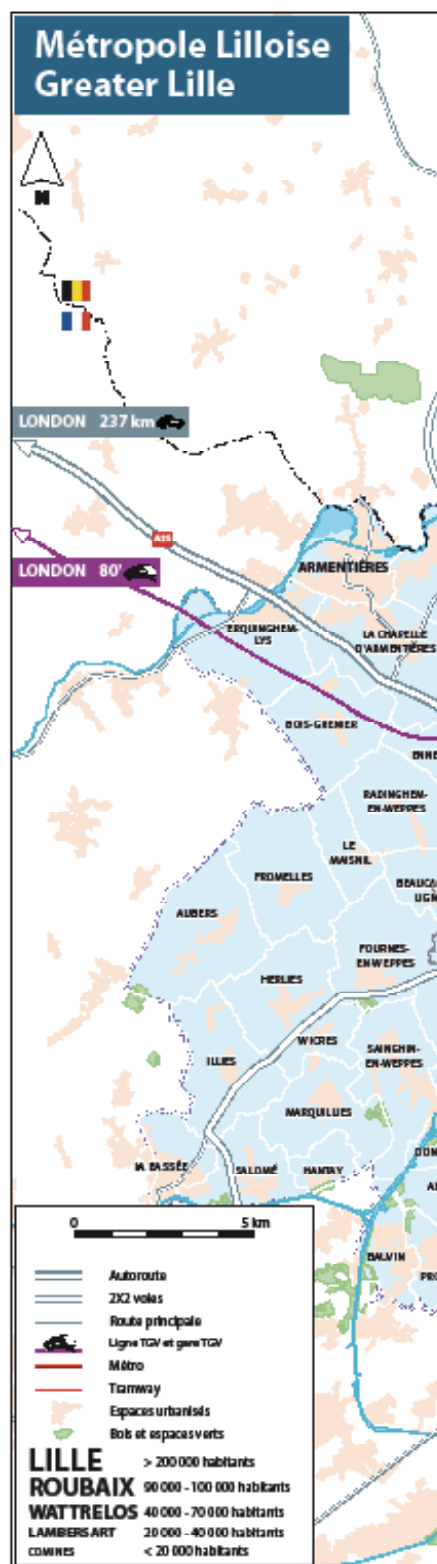
Les observations conduites sur chaque ville ont cherché, d'une part, à comprendre comment se pensent et se concrétisent les projets qui donnent corps à la mutation urbaine et, d'autre part, à repérer l'émergence d'une multitude de stratégies urbaines à différentes échelles territoriales. Ces recherches donneront lieu à un ouvrage spécifique pour chaque ville dans la collection « la ville en train de se faire ». Le présent ouvrage présente ainsi les recherches menées sur l'agglomération lilloise.

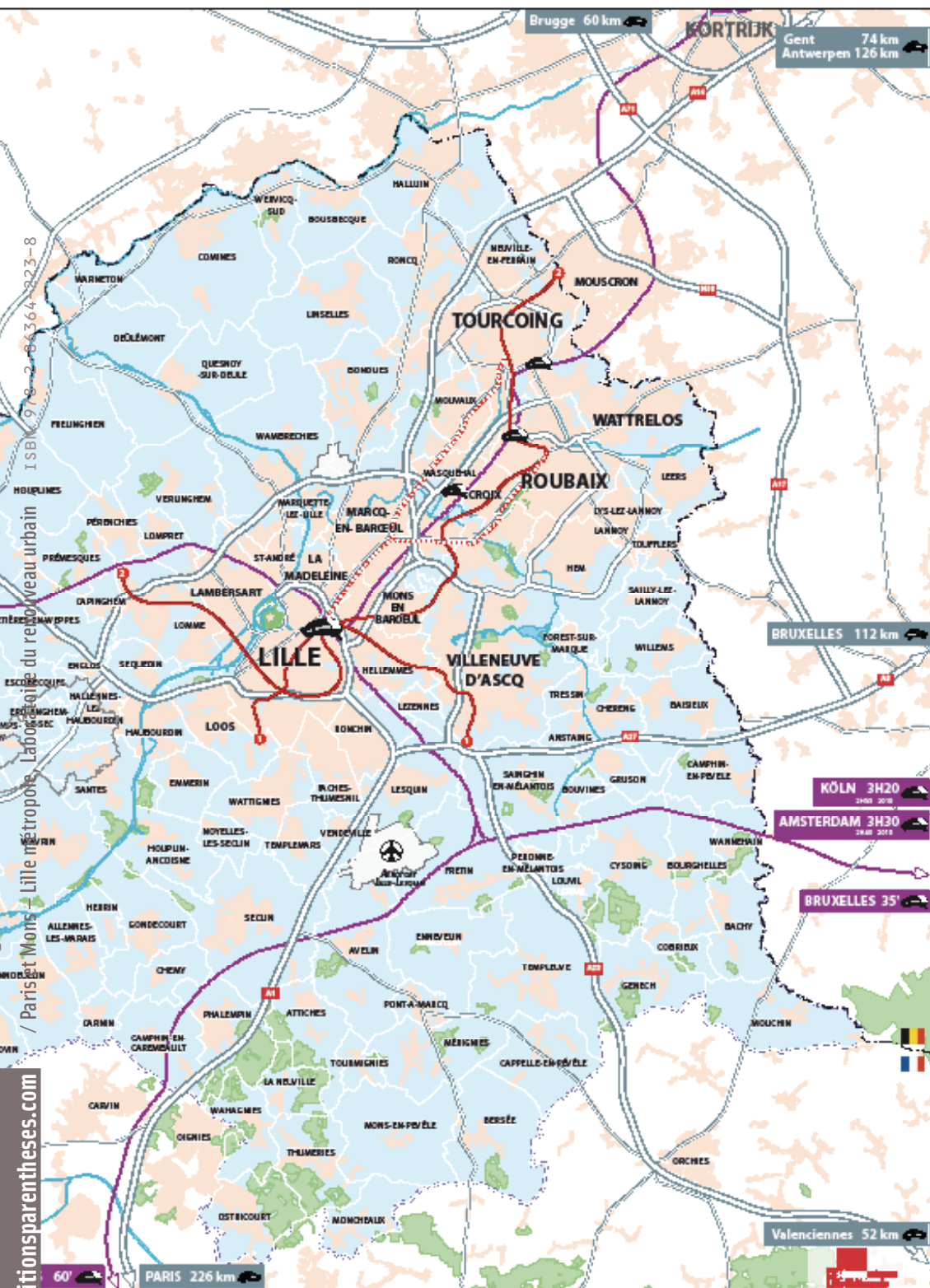
¹ BOURDIN, A., PROST, R. (dir.),
*Projets et stratégies urbaines,
regards comparatifs*, Marseille,
Parenthèses, 2009.

LILLE MÉTROPOLE

LABORATOIRE DU RENOUVEAU URBAIN

Le territoire de Lille Métropole Communauté urbaine





AVANT-PROPOS

Depuis 2004, l'équipe lilloise du programme Popsu, Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies urbaines, regroupe, dans un partenariat actif, des chercheurs — membres des laboratoires LACTH (Laboratoire Architecture, Conception, Territoire, et Histoire) de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille et TVES (Territoires, Villes, Environnement et Société) de l'Université des Sciences et Technologies de Lille (Lille 1) — et des acteurs de l'aménagement : Lille Métropole Communauté urbaine, les villes de Lille et Roubaix ainsi que l'Agence de développement et d'urbanisme, pilote de l'ensemble.

Le présent ouvrage est le résultat de ces travaux. Il a bénéficié des apports des étudiants du séminaire de 5^e année, *Villes et projets*, de l'ENSAP Lille de 2005 à 2008. La coordination scientifique et technique a été assurée par Elsa Escudié, Isabelle Estienne et Gilles Gaudefroy. Qu'ils en soient ici remerciés.

Eu égard à l'évolution rapide des sujets, nous attirons l'attention sur le fait que cet ouvrage a été écrit pendant l'année 2008, l'essentiel reprenant les résultats du rapport final remis au GIP-EPAU en juin 2008. Quelques ajustements de détail ont été effectués en octobre et novembre 2008. L'ouvrage, notamment pour ce qui concerne la première partie, n'aborde donc que de façon rapide le nouveau paysage de gouvernance métropolitaine, issu des élections du printemps 2008.



Le centre ville à Lille : place du Général-de-Gaulle.

Source : photographie Pascaline Chombart.

INTRODUCTION

À partir de la seconde moitié des années quatre-vingt, la problématique de développement de l'agglomération lilloise bifurque vers une logique métropolitaine. Cette mutation s'opère à travers un cadre d'action stratégique inédit : issu de la nouvelle donne géographique, il permet à la métropole d'affirmer sa dimension internationale. Dans le champ de l'urbanisme, cette évolution stratégique s'accompagne de nouvelles théories et pratiques, conjuguant la volonté de rupture avec le souci de renouveler la ville.

Depuis 2004, l'équipe lilloise du programme Popsu, Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies urbaines, regroupe, dans un partenariat actif, des chercheurs-membres des laboratoires LACTH (Laboratoire Architecture, Conception, Territoire, et Histoire) de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille et TVES (Territoires, Villes, Environnement et Société) de l'Université des Sciences et Technologies de Lille (Lille 1) — et des acteurs de l'aménagement. Lille Métropole Communauté urbaine, l'Agence de développement et d'urbanisme ainsi que les villes de Lille et Roubaix ont été partenaires de ce programme d'analyse des projets de la métropole. Cet ouvrage propose la synthèse de ces travaux et offre une mise en perspective de la transformation de la métropole lilloise à travers ses projets urbains et stratégies de développement.

Le cadre géographique

Principal pôle urbain d'une région industrielle en mutation, la métropole lilloise, par sa dimension multipolaire et sa morphologie spécifique de conurbation, occupe une place originale dans le paysage urbain français. La dimension transfrontalière franco-belge (franco-wallonne et franco-flamande) de l'agglomération et le fait que l'aire métropolitaine chevauche deux départements français, le Nord

et le Pas-de-Calais, posent le problème de la cohérence territoriale à l'échelle d'un ensemble de 3,3 millions d'habitants résidant à moins de 40 km (soit 30 mn) de la capitale régionale. C'est un cadre un peu plus restreint que retient une étude de l'université de Barcelone¹ pour définir l'agglomération métropolitaine de Lille, la classant ainsi au 15^e rang européen avec 2,25 millions d'habitants (1,3 pour Lyon et 1,2 pour Marseille). En effet, autour de Lille Métropole Communauté urbaine (LMCU) et de son 1,1 million d'habitants, le district urbain au cœur du système, les diverses agglomérations (Béthune, Lens, Douai, Valenciennes) de l'ancien bassin minier devenu arc sud métropolitain, et celles, en Belgique, de l'arc nord (de Courtrai à Tournai) forment une vaste et complexe marqueterie politique.

Cet espace urbain dense correspond à un système urbain complexe en réseaux de villes nécessitant, pour en appréhender la réalité, de procéder par emboîtement d'échelle :

— Au cœur historique, la ville de Lille (220 000 habitants), par son héritage patrimonial (la Vieille Bourse...) met en scène l'histoire marchande de la ville. Par ailleurs, Euralille, le nouveau quartier développé au carrefour des TGV entre Bruxelles, Paris et Londres, symbolise le renouveau économique depuis 15 ans et la bifurcation métropolitaine.

— Lille Métropole Communauté urbaine, représente l'institution politique imposée par l'État en 1968. Dans le système politique local français, cette structure intercommunale regroupe 85 communes (1,1 million d'habitants) et exerce des compétences de plus en plus importantes. Un peu plus large, l'arrondissement de Lille (1,2 million d'habitants) est le périmètre de réflexion retenu pour le schéma directeur métropolitain (LMCU et quelques communautés de communes à caractère périurbain).

— En tant que projet politique partagé, la métropole transfrontalière associait les intercommunales frontalières belges (733 000 habitants) au sein de la Copit (Conférence permanente intercommunale transfrontalière), dissoute en décembre 2007 pour laisser la place à une nouvelle structure : l'Eumétropole Lille-Kortrijk-Tournai, Groupement européen de coopération transfrontalière (GECT). Cela renvoie à la dimension symbolique de la construction européenne. L'intensité croissante des relations économiques, culturelles et poli-

¹ SERRA, J., OTERO, M., RUIZ, E., Servei d'Estudis Territorials (Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona), *Grans Aglomeracions Metropolitanas Europees [Grandes agglomérations métropolitaines européennes], Papers* (Barcelone), Regio Metropolitanan de Barcelona, n° 37, 2002.

tiques renforce la cohérence de cet espace vécu : la métropole transfrontalière regroupe ainsi presque 2 millions d'habitants.

— Dans un cadre plus large, l'aire métropolitaine s'étend depuis l'arc sud métropolitain (l'ancien bassin minier : Béthune, Lens, Douai et Valenciennes), voire Arras, jusqu'à son versant belge au nord. Cette aire concentre plus de 3,3 millions d'habitants à plus ou moins de 30 mn de Lille. Caractérisé par la forte densité (plus de 600 hab / km²) et la quasi-continuité urbaine, c'est l'espace de déploiement fonctionnel du système métropolitain lillois, à travers les déplacements quotidiens de travail (hors région parisienne, Lille est la première gare française pour le trafic TER). Lille est le pôle d'attractivité principal pour le commerce, les pratiques culturelles ou de loisirs hebdomadaires, mais les autres villes constituent un réseau dense de lieux de services et de centralité.

— Enfin, la Côte d'Opale à l'ouest (Dunkerque, Calais, Boulogne, Saint-Omer), porte vers l'Angleterre, et la région de Cambrai et Maubeuge, dans l'est du département du Nord, s'ajoutent au précédent ensemble pour former la région urbaine de Lille². Ainsi se constitue, à plus ou moins une heure de Lille, un métasystème fonctionnel de 4 millions d'habitants (plus de 300 hab / km²), voire de 4,5 millions avec le transfrontalier. Il y a 15 ans, l'étude des échanges téléphoniques permettait à F. Damette d'affirmer que « la région urbaine de Lille, au sens large, couvre exactement la région du Nord-Pas-de-Calais³. » C'était le constat de la forte prépondérance lilloise sur toute la région Nord-Pas-de-Calais à laquelle il conviendrait d'associer aujourd'hui le versant belge transfrontalier de Lille Métropole autour de Tournai, Mouscron et Courtrai (secteur aux limites de l'influence de Bruxelles ou Gand).

Évolution du contexte métropolitain

Dans les années soixante, la mise en œuvre de la politique des « métropoles d'équilibre » par l'État, destinée à renforcer les métropoles de province face au poids de la région parisienne, introduit la notion de « Métropole Nord » : une appellation comme « métropole lilloise » était alors irrecevable, aucune ville ne pouvant afficher un *leadership*, surtout pas Lille. Cependant, la mise en place de l'Oream (Organisme régional d'étude et d'aménagement) élargit rapidement le périmètre d'étude de l'aire métropolitaine à l'ensemble des deux départements

— Nord et Pas-de-Calais — de la « Région de Programme » qui sert alors de cadre

administratif à l'action régionale de l'État. Les « Régions de Programme » préfigurent les futurs « Établissements publics régionaux » créés en 1972, qui précèdent eux-mêmes la mise en place, en 1982, des « Régions » en tant que collectivités territoriales disposant d'un conseil élu au suffrage direct. Ainsi, en élargissant son aire d'étude à l'ensemble de la « Région », l'Oream anticipe, de façon visionnaire, sur la réalité de la notion de région urbaine métropolitaine de Lille.

Cet ensemble régional, animé sur le plan économique par la métropole lilloise, a été traversé pendant les années soixante-dix et quatre-vingt par une crise profonde, avec la fermeture des mines de charbon, les restructurations dans l'industrie, notamment dans la sidérurgie, et le déclin du textile. Il reste de ces évolutions un taux de chômage supérieur à la moyenne française. Mais, de nouvelles formes de développement économique ont pris la relève : l'industrie automobile (ex : Toyota à Valenciennes), l'industrie ferroviaire (Agence ferroviaire européenne à Valenciennes), le renouveau des textiles techniques, le développement d'un pôle de recherche-développement sur la santé (Eurasanté à Lille), la microélectronique et l'agro-alimentaire représentent un potentiel important. L'attractivité peut aussi se mesurer aux investissements étrangers. Depuis le milieu des années quatre-vingt, Lille et le Nord-Pas-de-Calais sont aux premiers rangs des régions françaises d'accueil. Lille est le second marché de province, après Lyon, pour l'immobilier de bureaux. La métropole est bien située sur des créneaux comme la finance, les assurances, la vente à distance et le commerce : les plus grandes enseignes commerciales françaises (Auchan, Décathlon, Leroy-Merlin...) sont nées dans la métropole lilloise et y ont leur siège.

C'est dans ce contexte qu'il faut replacer la stratégie de création d'Euralille. Le centre d'affaires à la croisée des TGV nord-européen, « turbine tertiaire » au service de la mutation métropolitaine de Lille, est aussi un projet urbain emblématique, qui a contribué à transformer radicalement l'image de l'ancienne agglomération industrielle. Pierre Mauroy, leader politique historique de ce territoire, ancien premier ministre, ancien maire de Lille, a achevé son mandat de président de la communauté urbaine au printemps 2008. Il avait obtenu le passage des TGV au cœur de la ville pour pouvoir bâtir la gare de Lille-Europe et développer Euralille, le projet qui a transformé la ville. Pendant 19 ans, cette personnalité politique incontestée d'envergure internationale, a présidé aux destinées de la métropole. Son

² PARIS, D., STEVENS, J.-F., *Lille et sa région urbaine : la bifurcation métropolitaine*, Paris, L'Harmattan, 2000.

³ DAMETTE, F. (sous la direction de), *La France en villes*, Paris, Datar - La Documentation française, 1994.

carnet d'adresses, son poids politique ont été décisifs dans bien des dossiers. En 2001, il avait déjà passé les commandes de la ville de Lille à Martine Aubry, figure majeure du parti socialiste, ancien ministre, qui a porté l'événement « Lille capitale européenne de la Culture » en 2004. Son arrivée à la tête de l'institution communautaire, à la suite des dernières élections de 2008, marque sans doute le début d'une nouvelle période.

Mutation stratégique actuelle et positionnement international

Aujourd'hui, les enjeux du développement métropolitain de Lille se déclinent aussi à une échelle plus vaste que celle de la ville — dont les dimensions territoriales restreignent les ambitions métropolitaines —, mais aussi plus vaste que celle de la communauté urbaine (Lille Métropole Communauté urbaine, LMCU). Cette institution politique intercommunale exerce un vrai pouvoir stratégique, encore renforcé depuis 1999 par la loi Chevènement sur l'intercommunalité. Pierre Mauroy lui-même en a senti l'importance, en orientant ces dernières années toute son énergie vers l'élargissement de la base géographique du développement métropolitain. Entre 2005 et 2008, il met en place les cadres d'action nécessaires, saisissant deux opportunités politiques :

- dans le cadre national, il s'agit d'abord de l'appel à coopération métropolitaine, lancé par l'État en 2004, qui a permis la consolidation d'une vaste aire métropolitaine autour de Lille ;

- dans le cadre européen, il s'agit de la mise en place du premier GECT, Groupement européen de coopération territoriale qui a permis la consolidation politique de la coopération transfrontalière. La consolidation du territoire métropolitain vers le reste de la région Nord-Pas-de-Calais, notamment vers l'ancien bassin minier (Béthune, Lens, Douai, Valenciennes) se pose aujourd'hui avec force. À 30/40 mn de Lille, un véritable système territorial s'est, de fait, progressivement construit autour de la métropole lilloise, au sein de ce qui représente de plus en plus un bassin de vie et de travail unique pour 2,2 millions d'habitants. Mais, sur le plan politique de nombreux facteurs de blocage ont empêché, depuis 15 ans, d'aller plus vite dans le rapprochement des acteurs politiques de cet ensemble. Depuis quelques années, le processus s'est accéléré : plusieurs événements se sont enchaînés qui ont permis de progresser vers un projet métropolitain partagé.

En effet, ce processus a abouti en 2007 à la signature d'un document commun dans le cadre d'une politique nationale de la Diact (ex-Datar) : l'appel à coopération métropolitaine.

La construction de la métropole transfrontalière de Lille-Kortrijk-Tournai représente un second enjeu au nord d'une agglomération lilloise qui se poursuit en Belgique : au XIX^e siècle, le développement urbain et industriel s'était fait autour de la frontière, soit par des « *twin-cities* » (Halluin-Menin, Comines-Comines Belgique, Wervik-Wervicq Sud), soit en continuité d'agglomérations (Tourcoing-Mouscron). Avec la construction européenne, les acteurs politiques (notamment Pierre Mauroy et Stephan Declerck, le bourgmestre de Kortrijk) et de la société civile de part et d'autre de la frontière ont affiché leur ambition transfrontalière malgré les innombrables difficultés administratives. Enfin, en janvier 2008, l'installation de l'Eurodistrict Lille-Kortrijk-Tournai s'est faite sous la forme d'un GECT, Groupement européen de coopération territoriale.

Depuis le milieu des années quatre-vingt et le début des années quatre-vingt-dix, la problématique de développement de l'agglomération lilloise s'est engagée dans une logique métropolitaine⁴. La mise en œuvre du tunnel sous la Manche, et celle, corrélative, du réseau de trains à grande vitesse (TGV) entre Paris, Bruxelles et Londres, ont permis aux acteurs locaux de mettre en place une stratégie de développement métropolitain marquée par l'affirmation de l'ancrage international, à tout le moins européen, par la mise en œuvre de projets urbains d'envergure et par la production d'une image nouvelle de la métropole, en rupture avec celle, traditionnelle, de l'agglomération industrielle. L'épisode, au milieu des années quatre-vingt-dix, de la candidature olympique, et le succès face à Lyon quant à la candidature nationale ont à la fois joué comme facteurs de mobilisation des acteurs, comme éléments de concrétisation du concept de métropolisation pour le grand public, de renforcement du lien entre métropole et région (dimension régionale du projet). Il a surtout été un vecteur de communication à l'international pour une ville à la notoriété modeste. Rappelons ici la référence explicite à Barcelone qui avait, à l'époque, accueilli plusieurs délégations lilloises. L'obtention du label de « Capitale européenne de la Culture » pour 2004 joue un rôle comparable, ciblé sur un champ valorisant. La nouvelle proximité avec Paris, Londres et Bruxelles, permise par le TGV et l'Eurostar, influe sur le discours stratégique de la métropole. La relation avec Bruxelles a fait l'objet d'une attention

⁴ PARIS, D., STEVENS, J.-F., *op. cit.*

particulière. L'idée olympique initiale prévoyait une organisation conjointe que ne permettaient pas les statuts olympiques. La réflexion sur un aéroport binational situé à mi-chemin, avait même alors été menée par des acteurs lillois, idée qu'il est peu probable de voir se concrétiser un jour. Concernant l'offre de bureaux, l'idée d'un desserrement possible à partir de Bruxelles au profit de Lille est parfois avancée, mais la capitale belge continue de développer des projets (autour de la gare du Midi par exemple). L'accueil de l'administration d'Interreg III B pour l'Europe du Nord-Ouest (délocalisée depuis Londres), celle de l'Agence européenne de sécurité ferroviaire à Valenciennes/Lille donne un peu de contenu symbolique à cette stratégie. En tout cas, Bruxelles apparaît aussi à Lille comme une alternative à l'attractivité parisienne. Rappelons que, malgré le TGV, Lille ne s'était pas positionnée dans la logique des villes à moins d'une heure de Paris, alors que, dans la seconde moitié des années quatre-vingt-dix, cette idée avait reçu l'appui de la Datar.

Problématique

Quels ont été les stratégies et projets urbains mis en œuvre dans la métropole lilloise ? En quoi sont-ils spécifiques ? Pour répondre à ces questions, cet ouvrage se structure selon deux axes de réflexion. En premier lieu, la mutation contemporaine de l'agglomération lilloise se définit dans un cadre d'action stratégique nouveau, dont on peut préciser les points clefs. Ce cadre d'action émerge à partir de la seconde moitié des années quatre-vingt et s'articule à la nouvelle donne géographique issue de l'ouverture du tunnel sous la Manche, de la mise en place du réseau nord-ouest européen des trains à grande vitesse et de l'ouverture des frontières européennes.

En second lieu, cette mutation du cadre stratégique s'accompagne, sur le plan de l'urbanisme, d'une nouvelle approche de la façon de faire la ville : Euralille, bien entendu, joue un rôle décisif comme élément de rupture, emblématique de la nouvelle ambition métropolitaine. Mais la question de la transformation des quartiers complexes issus de l'industrialisation des XIX^e et XX^e siècles, et de certains quartiers de grands ensembles de la seconde moitié du XX^e siècle, est posée avec force par la politique de « ville renouvelée ». Grands projets urbains et transformation progressive du tissu existant coexistent dans le processus de production urbaine.

Ainsi, la première partie de cet ouvrage s'attache à décrypter les ressorts de la gouvernance qui anime, depuis une vingtaine d'années, la dynamique métropolitaine. La production d'un nouveau discours s'écartant d'un processus de développement uniquement fondé sur la tradition industrielle, catalyse en particulier l'énergie d'un certain nombre d'acteurs. La confrontation aux exemples internationaux de développement métropolitain permet la création d'un corpus de références mobilisées en fonction des besoins (Barcelone et Atlanta au moment de la candidature olympique par exemple). Ce discours s'appuie sur une transformation de l'économie métropolitaine, qui conserve une base industrielle, mais voit se développer les activités de service. Ce nouveau contexte n'est pas sans conséquences sur la dynamique des projets urbains, et la capacité d'un marché métropolitain à absorber une offre croissante dans l'immobilier d'affaire. L'un des éléments les plus spécifiques de la stratégie métropolitaine lilloise concerne l'utilisation de la culture comme levier de développement urbain. Les prémices de cette politique peuvent être identifiées dès le milieu des années soixante-dix : en effet la Région, à l'époque un Établissement public régional (ÉPR), est l'une de celle qui dépense le plus pour la culture. La création de l'Orchestre national de Lille témoigne de ce mouvement dont l'action a été amplifiée par les acteurs métropolitains. Le succès de la Capitale européenne de la Culture en 2004 rend compte de l'utilisation de la culture dans la stratégie métropolitaine (le développement à l'international) ainsi que de la transformation fine des quartiers (*via* les maisons Folie⁵). D'une façon générale, l'intense germination culturelle est le reflet de cette dynamique nouvelle à la forte dimension citoyenne. Une réflexion sur les réseaux de transports aux différentes échelles, de l'international au local, entraîne des choix de localisation de nouvelles gares qui seront décisifs dans le renouvellement de la ville et de ses quartiers. On voit par ces exemples comment la diffusion de la complexité fabrique le nouveau visage de la métropole lilloise.

Dans la seconde partie, la modification du paysage et du territoire urbains est interrogée. Comment passer d'une agglomération de tradition industrielle polycentrique à une métropole qui fait signe par ses formes urbaines innovantes et de son nouveau rayonnement ? La stratégie communautaire de renouvellement urbain engagée en 1991 instaure une démarche qualitative tant sur les grands projets que sur

⁵ Les maisons Folie sont les lieux phares du projet culturel de Lille 2004, capitale européenne de la culture. Aménagées au sein d'anciennes filatures ou autres lieux du patrimoine qui caractérisent les différents quartiers, les douze maisons Folie sont des lieux de rencontre artistique, de création et de convivialité.

l'ensemble du chantier de la ville renouvelée. Qualité, accessibilité, diversité sont les préceptes qui commandent le renouveau des espaces publics, la cohérence des trames vertes et bleues, la mise en valeur des patrimoines bâtis par de nouveaux usages. L'innovation en matière de mixité sociale et économique renouvelle les formes urbaines issues de l'histoire locale (maisons de ville, proximité habitat-travail...), tout comme l'introduction des critères de développement durable et de haute qualité environnementale. La ville de Roubaix est emblématique de la confrontation du projet urbain à un contexte de renouvellement. À l'ambiguïté et à la diversité des problématiques urbaines répond la complexité des réponses formelles unifiées après coup par un plan de référence. Si Euralille 2 continue d'afficher des ambitions européennes, son objectif premier est de relier Euralille à la ville. Reprenant la tradition française de culture du « projet urbain », elle innove dans le vocabulaire de la typomorphologie, tout en se pliant à la forme urbaine héritée. Le registre du projet est également mobilisé à l'échelle du grand territoire à travers la consolidation d'une aire métropolitaine élargie au bassin minier. Celle-ci s'affirme aussi par sa dimension transfrontalière récemment renforcée avec la création de l'Eurométropole.



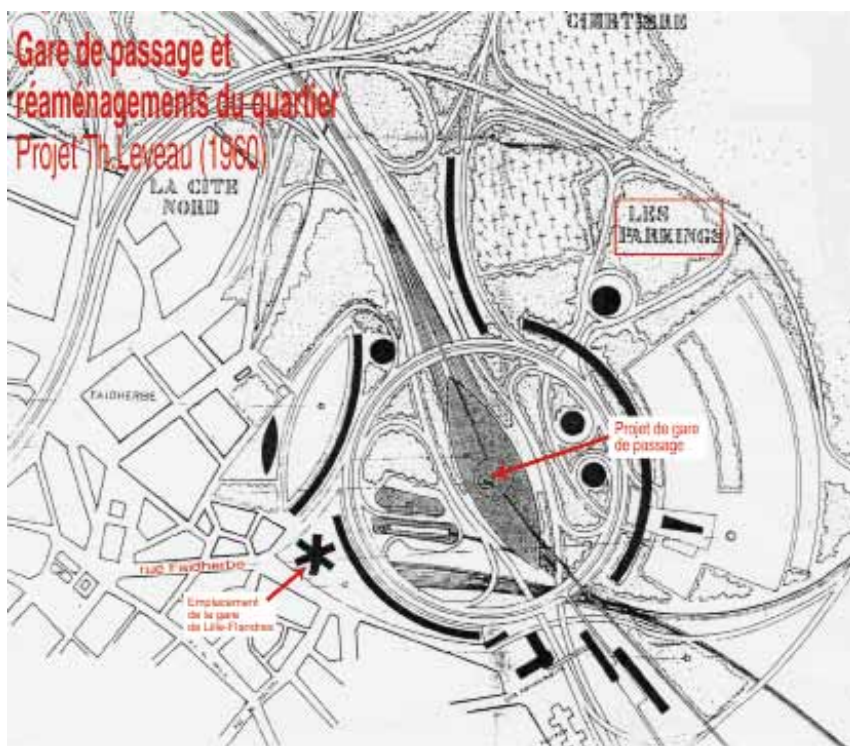
Plan d'aménagement directeur de Lille de T. Leveau (1951).

Source : Le projet urbain de Lille, 2005.



Lille Gare-Garage 1963.

Source : projet J. Derying.



Gare de passage et réaménagement du quartier — Projet de T. Leveau.

Source : Ph. Menerault, A. Barré, Inrets 2001.

ANNEXES

/ Paris et Mons — Lille métropole, Laboratoire du renouveau urbain / ISBN 978-2-86364-223-8

www.editionsparentheses.com

TERRITOIRES DE PROJET

Roubaix

La spécificité du développement de la ville de Roubaix réside essentiellement dans la reconquête d'un centre ville qui était devenu fantomatique ces dernières décennies. Durant le ^{xx}e siècle, la ville a mené de nombreuses actions souvent infructueuses en faveur de son développement. Au début des années quatre-vingt-dix, Roubaix entreprend de se reconstruire sur elle-même et devient le berceau de la Ville renouvelée. Cette dynamique de régénération urbaine vise les rééquilibres sociaux comme la valorisation spatiale. Au-delà des stratégies urbaines traditionnelles, elle fait converger de multiples objectifs pour retrouver une image positive de la ville. Privilégiant le renforcement de la centralité sur l'attractivité des quartiers, cette reconquête s'organise sur tous les fronts : urbain (canal de Roubaix, zone de l'Union), économique et commercial (zone franche, contrat de rue), résidentiel (Anru, concours, réhabilitation) et culturel (« Lille 2004 », tourisme, quartier des Modes).

1977 : Schéma directeur de l'Alma-Gare

1993 : Création de la SEM Ville renouvelée

1994 : Étude Devillers sur le canal de Roubaix

1999 : Arrivée du métro, ouverture du centre Mac Arthur Glen

2001 : Ouverture du musée La Piscine

2008 : Création d'un Masterplan et de pôles d'appuis



Roubaix, le musée d'Art et d'Industrie.

Source : Ville de Roubaix.



Roubaix, la Grand'Place.

Source : Ville de Roubaix.



Roubaix, opération La Lainière.

Source : Ville de Roubaix.



La zone de l'Union.

Source : Photographie Vincent Lecigne.

Zone de l'Union

Vaste site intercommunal (Roubaix, Tourcoing et Wattrelos) de 80 hectares de friches industrielles sur le versant nord-est de la métropole lilloise, la zone de l'Union est identifiée depuis 1992 comme Grand projet d'excellence métropolitain. Son accessibilité et sa proximité avec la Belgique en ont fait dès les années soixante-dix un site stratégique sur lequel la CCI et la communauté urbaine avaient prévu l'implantation d'un centre tertiaire. Pourtant, l'adoption du plan d'urbanisme et les premières réalisations ont attendu le début du ^{xxi}e siècle. En 2004, un marché de définition choisit le plan d'aménagement urbain de l'équipe Reichen & Robert. Hérité des nombreuses études passées, le projet s'organise autour de la création d'un parc urbain de 15 hectares ; développé de part et d'autre du canal de Roubaix, il accueille des équipements (locaux et métropolitains), des activités liées aux pôles textile et image, des services et des logements.

1994 : Études de C. Devillers

1995 : Création de la SEM Ville renouvelée

1999 : Arrivée du métro à Roubaix

2004 : Adoption du plan d'urbanisme de Reichen & Robert

2008 : Ouverture du pôle image sur la friche Vanoutryve



Pôle image sur le site Vanoutryve.

Source : photographie Vincent Lecigne.

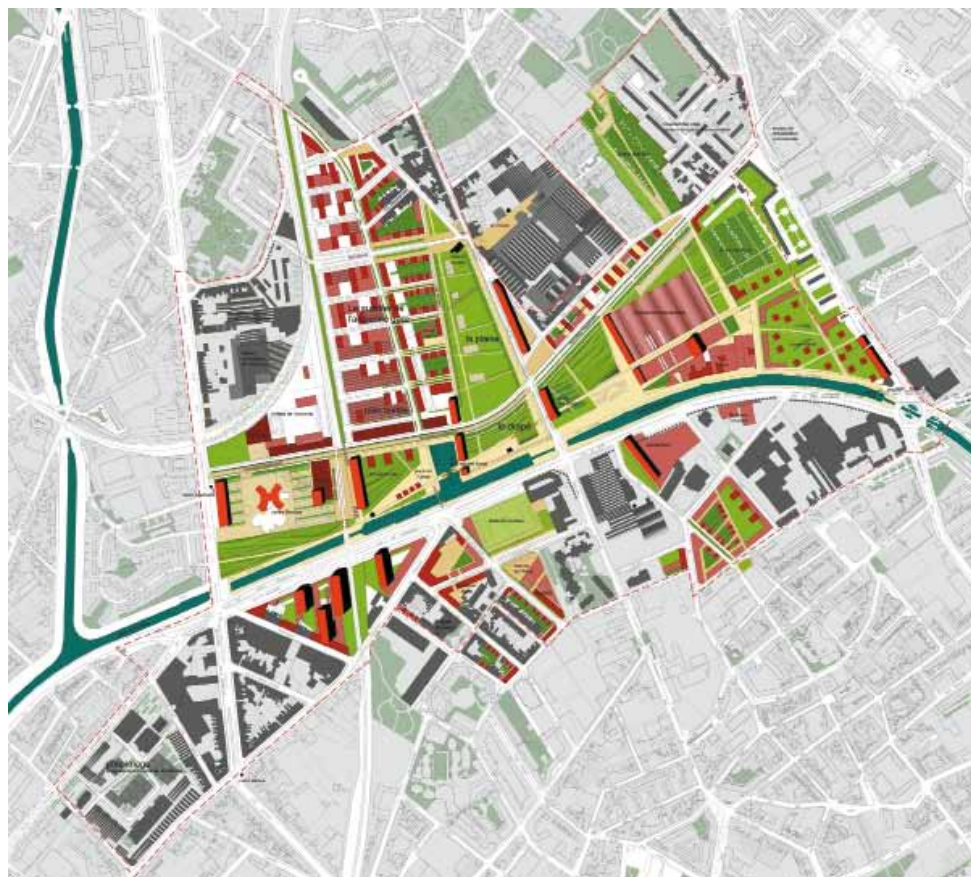


Schéma d'aménagement de la zone de l'Union.

Source : Reichen & Robert.



Projet de la halte fluviale et du parc de l'Union.

Source : Reichen & Robert.

Fives – Hellemmes

Sur le versant est de la métropole, le quartier de Fives (19 000 habitants) et la commune d'Hellemmes (18 500 habitants) assurent une continuité urbaine de la ville-centre jusqu'aux pôles universitaires. Témoins d'un riche passé industriel (FCB, ateliers Peugeot...) et de la Reconstruction des années cinquante, ces anciens faubourgs ouvriers portent aussi les traces de la crise des années soixante-dix et quatre-vingt. En 2000, Lille Métropole Communauté urbaine décide de créer un nouveau centre à Fives. Dans une morphologie complexe, l'opération s'appuie sur le réaménagement des espaces publics pour développer une dynamique commerciale et retrouver une attractivité résidentielle garante de mixité sociale. Dans le cadre du Grand projet urbain lillois, ce projet s'accompagne de la requalification progressive de sites industriels à Fives et à Hellemmes. Ces réaménagements sont aujourd'hui au cœur des préoccupations locales et environnementales : parmi les projets d'espaces verts, d'habitat et de reconversion économique à l'étude, certains suscitent le débat (FCB, Mossley).

1867 : Implantation de l'usine Fives-Cail-Babcock

1950 : FCB premier employeur métropolitain

1977 : Hellemmes s'associe à Lille

1983 : Ouverture de la ligne 1 du métro

2001 : Fermeture de l'usine FCB et de la filature Mossley

2005 : Début de la concertation avec les habitants

2007 : Inauguration de la place de Fives



Aménagement du square, site Frémy-Courbet.

Source : Taktyk.



Le site Mossley, futur parc de la Filature à Hellemmes.

Source : Ville de Lille.



La malterie de la Semeuse à Hellemmes : habitat et commerces.

Source : Ville de Lille.



Le parc Eurasanté.

Source : Eurasanté.

Eurasanté

Au sud de la métropole, le site Eurasanté se déploie sur plus de 300 hectares entre les communes de Lille et Loos. Inscrit au Schéma directeur de décembre 2002, ce Pôle d'excellence métropolitain doit permettre d'assurer la recomposition urbaine du secteur en reliant les faubourgs sud de Lille et le CHRU, vaste enclave autonome aux marges de la ville. Dédié aux activités de pointe de la filière biologie-santé, Eurasanté constitue le plus grand campus hospitalo-universitaire d'Europe : il regroupe 3 facultés, 23 écoles d'ingénieurs, plus de 2 000 chercheurs et 600 entreprises. Plusieurs parcs d'activités répartis en 4 opérations (ouest, sud, Epi de Soil, Zac est) sont réunis dans ce projet urbain et paysager aux ambitions HQE mettant en œuvre l'imbrication de deux trames : la première, *paysagère*, est adaptée aux contraintes physiques du site ; la seconde, urbaine, est liée au maillage végétal des infrastructures.

1993 : Inscription au SDAU du projet

1994 : Lancement du projet Eurasanté

1999 : Première esquisse du plan d'ensemble

2002 : Ouverture du bio-incubateur

2008 : Implantation de la société Bayer Schering



Aménagement paysager du parc Eurasanté.

Source : Eurasanté.



Bureaux Bayer-Schering.

Source : Eurasanté.



Le bio-incubateur.

Source : photographie Pascaline Chombart.



Vue aérienne du parc scientifique et de l'université.

Source : SEM Haute-Borne.

Parc scientifique de la Haute-Borne

Pôle d'excellence économique métropolitain, la Zac du « Parc scientifique de la Haute-Borne » s'étend sur un site de 140 hectares, encore en grande partie agricole, à proximité immédiate d'un pôle d'échange. L'idée d'implanter des entreprises spécialisées dans les hautes technologies à Villeneuve-d'Ascq, au sein d'un parc semi-urbain, apparaît dès les années quatre-vingt. La Haute-Borne illustre cette nouvelle thématique de développement de la « Technopole Verte ». L'attrait principal du site porte autant sur la valorisation des liens entre le parc d'activités tertiaires et l'université des sciences et technologies de Lille que sur son paysage champêtre et verdoyant aux franges de la ville nouvelle. L'opération comprend également, en marge de la Zac, un programme de logements d'environ 9 hectares, qui doit faire de cette zone d'activités tertiaires en plein développement un secteur de transition entre la ville constituée et l'espace rural. Le projet reste-t-il fidèle aux volontés politiques initiales d'exemplarité ?

1988 : Définition de principe du projet du parc

1993 : Intégration du projet dans l'avant-projet de SDAU

1997 : Création de la SAEM du Parc scientifique de la Haute-Borne

2003 : Inauguration du parc scientifique

2006 : Arrivée des premiers habitants

2009 : Livraison prévue du nouveau parc d'activités : Ere Park



Campus Cofidis.
Source : SEM Haute-Borne.



Opérations de logements collectifs.
Source : photographie Isabelle Estienne.



Le site Euratechnologies dans la métropole lilloise.

Source : Soreli.

Euratechnologie et les rives de la Haute-Deûle

Implanté à l'ouest de Lille, le long de la Deûle, dans le quartier des Bois-Blancs, le projet « Euratechnologie et les Rives de la Haute-Deûle » est l'un des six pôles d'excellence métropolitains. Il concilie un double objectif de développement économique et de renouvellement des formes urbaines. Dans ce site de friches industrielles, l'ambition HQE se veut exemplaire. Les deux éléments principaux du projet, à la genèse particulièrement longue et complexe, sont l'aménagement dans les murs de l'ancienne filature Leblan-Lafont d'un centre d'activités dédié aux NTIC et la création d'un nouveau parc urbain. Ce projet urbain engage un projet d'infrastructure intercommunale, la Lino ou Liaison intercommunale nord-ouest : initié dans les années soixante-dix et réalisé en partie, il doit intégrer les multiples enjeux d'un secteur en pleine évolution dont l'irrigation du secteur des Rives de la Haute-Deûle.

1983 : Fermeture de l'usine Leblan-Lafont

1988 : Première étude sur le site

1999 : Lancement du projet Euratechnologie par LMCU

2000 : Association des villes de Lille et Lomme

2004 : Création de la Zac des Rives de la Haute-Deûle

2008 : Installation de Microsoft sur le site



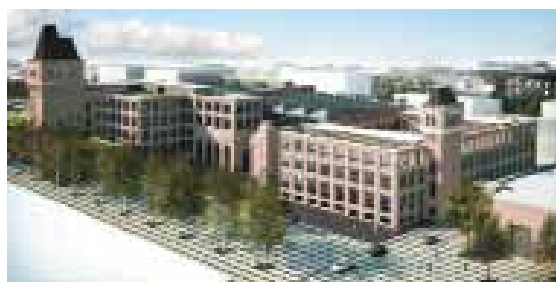
Vue aérienne du site des rives de la Haute-Deûle.

Source : Ville de Lille.



L'usine Leblan-Lafont et le jardin d'eau.

Source : photographie Pascaline Chombart.



L'usine Leblan-Lafont en projet.

Source : Soreli.

Maisons de ville

Emblématique de la métropole lilloise et de l'Europe du nord-ouest, la Maison de ville connaît un véritable renouveau depuis les années quatre-vingt. Cette typologie architecturale traditionnelle, conciliant maison individuelle et densité bâtie, est, dans le contexte de Ville renouvelée et de loi SRU, revenue au cœur des réflexions métropolitaines sur la régénération urbaine. Sous la forme de concours d'idées ou d'OPAH, de nombreuses initiatives ont vu le jour en collaboration avec des promoteurs locaux ; elles concernent des parcelles en renouvellement urbain à Lille, Roubaix et Tourcoing. Soulevant des problématiques majeures (foncier, densité, créativité et qualité architecturale, attractivité résidentielle), ces opérations suscitent la réinterprétation de ce type d'habitat et son adaptation aux préoccupations contemporaines (environnementales ou esthétiques) dans un objectif d'innovation.

1978-1983 : Premier concours de « Maisons de ville » lancé par la CUDL

2000 : Concours Europan 6

2001 : Appel à propositions du Puca pour la Villa urbaine durable

2003 : Concours « Villa urbaine éclectique » à Lambersart
2004 : Livraison des opérations « Maisons en ville »



Opération friche Méo, Lille-Moulins.

Source : photographie Vincent Lecigne.



Tourcoing, opération Côté Parc.

Source : photographie Vincent Lecigne.



Le Colysée, maison Folie de Lambersart.

Source : LMCU.



La maison Folie de Lille-Moulins.

Source : photographie Max Lerouge.



L'Hospice d'Havré, maison Folie de Tourcoing.

Source : Ville de Tourcoing.

Maisons Folie

À l'occasion de « Lille 2004, capitale européenne de la Culture », douze « maisons Folie » ont été aménagées dans la métropole transfrontalière au sein de friches urbaines remarquables : le colysée à Lambersart, Lille-Moulins, Lille-Wazemmes, le fort de Mons-en-Barœul, la Condition publique à Roubaix, l'hospice d'Havré à Tourcoing, la Ferme-d'en-Haut à Villeneuve-d'Ascq. Une treizième s'aménage à Lomme, Beaulieu. Ces nouveaux équipements culturels de quartier, fédérés en réseau, se situent au croisement d'un projet culturel, artistique, social et urbain. Polyvalentes, les maisons Folie sont au service des populations locales et proposent une médiation vers les formes artistiques contemporaines les plus variées. Au sortir de l'année 2004, leur fonctionnement et leur gestion ont fait l'objet de nombreuses négociations. Du point de vue urbain, les maisons Folie sont un moyen d'observer l'intégration de la culture dans les stratégies de territoire et par extension d'évaluer son impact sur le tissu urbain.

1985 : Lancement de l'initiative des Villes européennes de la culture

1998 : Désignation de Lille pour l'année 2004

2000 : Création du concept de maisons Folie

2004 : « Lille 2004 » et livraison des maisons Folie

2006 : 1^{re} saison de Lille 3000

2008-2009 : 2^e saison de Lille 3000



La Tortue, les étangs de la Gite, vue vers la Deûle au sud-est.

Source : ENLM.

Parc de la Deûle

Le parc de la Deûle naît, à la fin des années soixante, du projet de l'Oream-Nord (Organisation d'études d'aménagement des aires métropolitaines) de relier la métropole lilloise au bassin minier en formant une « aire centrale urbaine ». Afin de régler le problème d'approvisionnement en eau potable de la métropole lilloise et pour compenser le manque d'équipements de loisirs verts, un vaste parc en formait la structure. Faute de volonté politique, ce projet abandonné ne resurgit qu'au début des années quatre-vingt-dix. À partir des terrains préemptés dans les années quatre-vingt, une vaste opération a été mise en œuvre selon un nouveau projet dessiné en 1995 par l'équipe de J. Simon, J.-N. Capart et Y. Hubert. Cet « équipement de nature » maintient l'activité agricole et développe de nouveaux rapports entre ville et campagne. Le succès non démenti du jardin Mosaïc, ouvert pour 2004, entraîne celui du parc qui a reçu plusieurs récompenses.

1968 : Premier projet du parc de la Deûle

1993 : Création d'un syndicat mixte du parc de la Deûle

1995 : Projet JNC-Simon

2004 : Inauguration du Parc Mosaïc



Le parc Mosaïc.

Source : ENLM.



Le parc Mosaïc.

Source : photographie Pascaline Chombart.



Projet urbain, Euralille 1 et Euralille 2.

Source : SAEM Euralille.

Euralille

Projet urbain de référence et pôle d'excellence métropolitain, lancé en 1990 par Pierre Mauroy, Euralille doit doter l'agglomération lilloise d'un centre international d'affaires qui lui permette de rivaliser avec ses voisines européennes. Il s'inscrit dans la lignée des projets antérieurs et en particulier du projet de Centre directionnel du début des années soixante-dix. Directement liée à l'arrivée du TGV dans le centre de Lille, la Zac Euralille investit d'anciens terrains militaires au cœur de l'agglomération et devient le symbole de la (re)naissance de la métropole. Couvrant un vaste territoire à l'est de la métropole, la Zac Euralille concentre aujourd'hui un nombre important d'infrastructures métropolitaines, des bureaux, services et logements. Son développement se poursuit (Euralille 2, îlot Saint-Maurice, secteurs Romarin, Chaude Rivière et porte de Valenciennes) et cherche à améliorer les connexions entre le nouveau quartier et la ville constituée, et à y renforcer la mixité urbaine et programmatique.

1986-1987 : Premières réflexions

1990 : Constitution de la SAEM Euralille

1991 : Lancement du chantier de la Zac Euralille 1

1996-1997 : Achèvement de la première phase des travaux

2000 : Création de la Zac Euralille 2

2006 : Création de la Zac Porte de Valenciennes



Le site d'Euralille.

Source : SAEM Euralille.



Projet de la porte de Valenciennes.

Source : SAEM Euralille.



Euralille depuis le parc Matisse.

Source : photographie Pascaline Chombart.



Opération Fleurs de Lille, site Fauvet-Girel.

Source : Ville de Lille.

Sud de Lille

S'étirant d'est en ouest depuis Euralille jusqu'à Euratechnologie, le Sud de Lille est le plus peuplé (20000 habitants) et le plus étendu (300 hectares) de tous les quartiers métropolitains. Son tissu urbain dense et mixte illustre une évolution liée au développement industriel du XIX^e siècle. Si, au début du XX^e siècle, le secteur sert de laboratoire pour les politiques de logements sociaux, la démolition des barres des « Biscottes », en 1989, en signe l'échec. Depuis 1990 et l'élaboration du schéma de quartier de Lille-Sud, les études et les projets se multiplient pour recomposer ce territoire complexe. Resté longtemps en marge de la ville-centre et de ses dynamiques, le sud de Lille est aujourd'hui au cœur du grand projet urbain lillois qui lui offre les conditions d'attractivité nécessaires à son renouvellement urbain. La halle de glisse, le parc des Nouveaux Sports (porte des Postes), le quartier des Modes, les Masterplan de Michelin (secteur Arras-Europe) et de Germe & Jam (secteur Cannes-Arbrisseau) ou la cité des Métiers et de l'Artisanat (secteur des Margueritois) sont autant de préalables à ce retournement d'image.

1990 : Schéma de quartier de Lille-Sud

2001 : Études de programmation du quartier pour Lille 2004

2003 : Projet de renouvellement urbain du secteur (Anru)

2004 : Masterplan de Germe et Jam pour le secteur
Cannes-Arbrisseau

2008 : Présentation du projet « Essensole Village » de Décathlon



Futur centre social de l'Arbrisseau.

Source : Ville de Lille.



Vue aérienne projetée du quartier Arras-Europe.

Source : Ville de Lille.

BIBLIOGRAPHIE

259

- « Change without growth », Catalogue *Sustainable urban development for 20th century*, Venise, Biennale d'architecture, 1996.
- « Friches ou jachères ? », *Metropolis* (Paris), n° 76-77, 4^e trimestre 1986.
- ABOUMAJD, Y., DUBREUX, P., *Quels paysages culturels ?*, mémoire sous la direction de D. Mons et R. Bacqueville, séminaire de recherche « Villes et territoires en mutation », ENSAP Lille, 2006-2007.
- Agence de développement et d'urbanisme lilloise / École d'architecture de Lille-Régions Nord, *Lille Métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme : 1890-1993*, Paris, Le Moniteur, 1993.
- ASCHER, F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995.
- BACHELET, F., MENERAULT, Ph., PARIS, D., *Action publique et projet métropolitain*, Paris, L'Harmattan, 2006.
- BARBIER, K., *L'impact culturel des friches industrielles : un enjeu des politiques urbaines ?*, mémoire de DEA de géographie, sous la direction de D. Mons, université des Sciences et Technologies de Lille, 2003, multig.
- BARRÉ, A., « Vingt-cinq ans d'infrastructures de transport dans la Région Nord-Pas-de-Calais », *Hommes et Terres du Nord* (Villeneuve-d'Ascq), n° 3, 1995, pp. 128-134.
- BARRÉ, A., MENERAULT, Ph., *Gares et quartiers de gares : signes et marges*, Arcueil, Inrets, Actes n° 77, 2001.
- BERTOLINI, L., SPIT, T., *Cities on Rails : The Redevelopment of Railway Station Areas*, Londres, Spon, 1998.
- BONDUE, J.-P., « Téléports et dynamique régionale en France », *Hommes et terres du Nord* (Villeneuve-d'Ascq), n° 2-3, 1991, pp. 99-106.
- BRUYELLE, P., *La communauté urbaine de Lille*, Paris, La Documentation française, 1991.
- BUÉ, N., DESAGE, F., MATEJKO, L., « La métropole n'est-elle qu'un mot ? Retour critique sur un "lieu commun" », in DOLEZ, B., PARIS, D. (sous la direction de), *Métropoles en construction : territoires, politiques et processus*, Paris, L'Harmattan, 2004, pp. 71-93.
- CERTU, *L'offre française en matière de transports publics : de la desserte urbaine à la desserte régionale*, Lyon, Certu, coll. Références, n° 15, 2000.
- CHADOURNE-FACON, L., *Euralille, rupture ou continuité ? Le jeu des échelles et des réseaux*, Paris, ENTPE, mémoire, 2003, multig.
- Communauté urbaine de Lille, *Lille Métropole, 1968-1998 : La métropole rassemblée*, Paris, Fayard, 1998.
- Culture et régénération urbaine, le rôle des activités culturelles et des industries créatives dans la régénération des villes industrielles*, Adulm, LMCU, Réseau Urbact culture, septembre 2006.
- DAMETTE, F. (sous la direction de), *La France en villes*, Paris, Datar - La Documentation française, 1994.
- DAMETTE, F. (sous la direction de), *La région du Nord-Pas-de-Calais ; villes et système urbain*, rapport pour l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 1997.
- DAMIEN, M.-M., « Tourisme, patrimoine, culture et affirmation métropolitaine : le cas de la métropole lilloise », *Hommes et Terres du Nord* (Villeneuve-d'Ascq), n° 2, 2004, pp. 3-13.
- DOLEZ, B., PARIS, D. (sous la direction de), *Métropoles en construction : territoires, politiques et processus*, Paris, L'Harmattan, 2004.

- DOUTRIAUX, E., « Le futur de la ville », in Agence de développement et d'urbanisme lilloise / École d'architecture de Lille-Régions Nord, *Lille Métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme : 1890-1993*, Paris, Le Moniteur, 1993.
- DUPUY, G., *L'urbanisme des réseaux*, Paris, Armand Colin, 1991.
- EL-HAGGAR, N. (sous la direction de), *À propos de la culture*, Paris, L'Harmattan, tome 2, 2008.
- ESCUDIÉ, E., « Régénération de la ville de Roubaix, par le renforcement de la centralité », in *Rapport final Popsu-Lille*, 2008, multig, pp. 32-42.
- FLORIDA, R., *The rise of the creative class*, New York, Basic Books, 2002.
- GAUDEFROY, G., « Genèse d'un pôle d'excellence métropolitain : projet urbain de la zone de l'Union à Roubaix, Tourcoing et Wattrelos », in *Rapport final Popsu-Lille*, 2008, multig., pp. 43-67.
- GRAHAM, S., MARVIN, S., *Splintering urbanism : networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, New York, Routledge, 2001.
- GRÉGORIS, M.-T., « Le renouveau de la fonction muséale : quelles dynamiques intra-métropolitaines ? Le cas des musées situés sur le territoire de Lille Métropole Communauté urbaine », in BACHELET, F., MENERAULT, Ph., PARIS, D., *Action publique et projet métropolitain*, Paris, L'Harmattan, 2006, pp. 291-303.
- HAYER, D., *Fabriquer la ville autrement. Jean-Paul Baïetto (1940-1998) : portrait d'un aménageur urbain*, Paris, Le Moniteur, 2005.
- JOUE, B., « Le réseau des villes comme territoire de la régulation : la métropole lyonnaise », in JOUE, B., LEFÈVRE, C. (sous la direction de), *Métropoles ingouvernables*, Paris, Elsevier, 2002, pp. 153-176.
- KOVAL, S., MONS, D., *Changer l'image, Changer le paysage, Territoires de tradition industrielle*, Tome 1 « Orientation bibliographique et idées force », Tome 2 « Les logiques en actions, aspects prospectifs », Comité interministériel pour les villes, Paris, Bureau des interventions et des innovations urbaines, juillet 1988, multig.
- LAMY, C., « Les magasins d'usine à Roubaix : entre maintien et mise en œuvre de l'identité de la ville », in *Rapport final Popsu-Lille*, 2008, pp. 110-126.
- LEMONIER, M., « Tourisme, aménagement, déplacements. Lille, station classée », *Diagonal* (Paris), n° 175, 2007, pp. 33-36.
- LEXTRAIT, F., *Une nouvelle époque de l'action culturelle*, rapport à Michel Duffour, secrétariat d'État au patrimoine et à la décentralisation culturelle, Paris, La Documentation française, 2001.
- LIEFOOGHE, C., DELMER, S., PRÉVOT, M., ESTIENNE, I., STACHOWSKI, K., « De Villeneuve-d'Ascq Technopole à la métropole technopolitaine : espaces, réseaux, gouvernance », *Noroirs* (Rennes) n° 200, 2006, pp. 51-76.
- LUSSIEN-MAISONNEUVE, M.-J., « Du débarcadère à la gare : l'exemple de Lille, mises au point et réflexions », *Revue du Nord* (Villeneuve-d'Ascq), n° 245, avril-juin 1980, pp. 459-473.
- MATEJKO, L., « Une politique métropolitaine ? le patronat inventeur de Lille 2004 », in DOLEZ, B., PARIS, D. (sous la direction de), *Métropoles en construction : territoires, politiques et processus*, Paris, L'Harmattan, 2004, pp. 147-164.
- MENERAULT, Ph. (sous la direction de), *Multipolarités urbaines et nouvelles organisations intermodales*, rapport pour le Groupement régional de recherches en transport du Nord-Pas-de-Calais, mai 2006, multig.

- MENERAULT, Ph., « Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du TGV-Nord », *Annales de Géographie* (Paris), n° 593-594, janvier 1997, pp. 5-33.
- MENERAULT, Ph., *Lille, Clé de voûte du réseau de transport de l'Eurorégion*, rapport pour la préparation du programme communautaire de Martine Aubry, 2008, multig.
- MONS-DILLY, D., « Les mutations urbaines à Lille, 1968-1978 », *Hommes et terres du Nord* (Villeneuve-d'Ascq), n° 1, 1981, pp. 5-15.
- MOTTE, A. (sous la direction de), *Schéma directeur et projet d'agglomération : L'expérimentation de nouvelles politiques urbaines spatialisées*, Paris, Éditions Juris Service, 1995.
- NEWMAN, P., THORNLEY, A., « Euralille : Boosterism at the center of Europe », *European Urban and Regional Studies* (Londres), n° 2, 1995, pp. 237-246.
- PARIS, D., « Lille, de la métropole à la région urbaine », *Mappemonde* (Montpellier), n° 66, 2002, pp. 1-7.
- PARIS, D., « Renouveler la ville : un enjeu de développement pour la ville post-industrielle », in *Renouveler la ville : les enjeux de la régénération urbaine*, colloque des 16 et 17 mars 2000 à l'université de Lille, Lille, Fré-ville publications / Pôle universitaire européen Lille Nord-Pas-de-Calais, avril 2001.
- PARIS, D., STEVENS, J.-F., *Lille et sa région urbaine : la bifurcation métropolitaine*, Paris, L'Harmattan, 2000.
- PUCCI, P., *I nodi infrastrutturali : luoghi e non luoghi metropolitani*, Milan, FrancoAngeli, 1996.
- Renouveler la ville : les enjeux de la régénération urbaine*, colloque des 16 et 17 mars 2000 à l'Université de Lille, Lille, Fré-ville publications / Pôle universitaire européen Lille Nord-Pas-de-Calais, avril 2001.
- ROUSSEL, F.-X. (sous la direction de), *Document fondateur du concept de la Ville renouvelée dans la métropole lilloise*, mission de définition réalisée par le groupement SCET-TEN-ECD-CREPAH pour le compte de LMCU, de la DDE et de la Caisse des dépôts et consignations, octobre 1996.
- ROUSSEL, F.-X., « Penser la ville : Ville renouvelée, renouvellement urbain, une page de la mutation, des villes en train de s'écrire ? », in EL-HAGGAR, N., PARIS, D., SHAHROUR, I. (sous la direction de), *La ville en débat*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- RUBY, C., DESBONS, D., « Des friches pour la culture ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 1^{er} mai 2002.
- SERRA, J., OTERO, M., RUIZ, E., Servei d'Estudis Territorials (Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona), *Grans Aglomeracions Metropolitanes Europees [Grandes agglomérations métropolitaines européennes]*, *Papers* (Barcelone), Regio Metropolitanan de Barcelona, n° 37, 2002.
- STEVENS, J.-F., *Lille Eurocité, l'Europe à portée de main*, rapport du Centre d'études et de prospective du SGAR, préfecture de région Nord-Pas-de-Calais, Lille, 1989, multig.
- STEVENS, J.-F., « Quand Lille retrouve Rijsel, une métropole pour le xx^e siècle », *Annales des Pays-Bas français* (Rekkem), numéro spécial 25^e anniversaire, 2000, pp. 270-299.
- SUEUR, G., *Lille, Roubaix, Tourcoing, métropole en miette*, Paris, Stock, 1971.
- TREMBLAY, R., « La qualité de vie des villes du savoir », *Norôis* (Rennes), n° 200, 2006.
- VERMANDEL, F., « La ville en projet. Euralille : stratégies, méthodes, conceptions », in *Euralille, poser, exposer*, Lille, Espace croisé, 1995, pp. 12-37.

Ville de Lille, *Le projet urbain de Lille : un nouvel art de ville*, introduction par Martine Aubry, Lille, 2005.

VIVANT, E., « L'instrumentalisation de la culture dans les politiques urbaines : un modèle d'action transposable ? », *Espaces et Sociétés* (Paris), n° 131, 2007, pp. 49-66.

LES AUTEURS

265

ESCUDIÉ, Elsa, architecte DPLG, doctorante, laboratoires LACTH (ENSAP Lille), TVES (Lille 1).

ESTIENNE, Isabelle, architecte DPLG, doctorante, laboratoire LACTH (ENSAP Lille), TVES (Lille 1)

GRÉGORIS, Marie-Thérèse, maître de conférences en géographie, laboratoire TVES (Lille 1)

LIEFOOGHE, Christine, maître de conférences en géographie, laboratoire TVES (Lille 1)

LOUGUET, Philippe, architecte DPLG, professeur d'architecture, directeur du laboratoire LACTH (ENSAP Lille)

MENERAULT, Philippe, professeur d'aménagement et urbanisme, laboratoire TVES, directeur de l'IAUL, Institut d'aménagement et urbanisme de Lille (Lille 1)

MONS, Dominique, géographe-urbaniste, maître-assistante à l'ENSAP de Lille, laboratoire LACTH (ENSAP Lille)

PARIS, Didier, professeur d'aménagement et urbanisme, directeur du laboratoire TVES, Territoires, Villes, Environnement et Société (Lille 1)

PRÉVOT, Maryvonne, historienne, maître de conférences en aménagement et urbanisme, laboratoire TVES (Lille 1)

VERMANDEL, Frank, architecte DPLG, maître-assistant à l'ENSAP de Lille, coresponsable du LACTH (ENSAP Lille)

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	10
INTRODUCTION	12
DOMINIQUE MONS, DIDIER PARIS	

LES FONDEMENTS DE LA STRATÉGIE LILLOISE

INTRODUCTION	22
DISCOURS ET ACTEURS : LES RESSORTS DE LA DYNAMIQUE MÉTROPOLITAINE	24
DIDIER PARIS	
ÉCONOMIE ET ATTRACTIVITÉ : UNE NOUVELLE PRODUCTION URBAINE	48
DIDIER PARIS, CHRISTINE LIEFOOGHE, ISABELLE ESTIENNE	
DYNAMIQUES CULTURELLES, MÉTROPOLISATION ET RENOUVELLEMENT URBAIN	74
ISABELLE ESTIENNE, MARIE-THÉRÈSE GRÉGORIS	
GARES FERROVIAIRES ET PROJETS MÉTROPOLITAINS : UNE VILLE EN MUTATION	100
PHILIPPE MENERAULT	

DYNAMIQUE DE PROJETS ET MUTATIONS URBAINES

INTRODUCTION	124
LES FORMES DE RENOUVELLEMENT URBAIN DANS LA VILLE DE TRADITION INDUSTRIELLE	126
DOMINIQUE MONS	
ROUBAIX : PROJET URBAIN DE LA VILLE RENOUVELÉE	158
PHILIPPE LOUGUET, ELSA ESCUDIÉ	

EURALILLE 2 : CONTEXTE ET ENJEUX, INNOVATION, PROGRAMMES ET FORMES URBAINES	182
FRANK VERMANDEL, MARYVONNE PRÉVOT	
AIRE MÉTROPOLITAINE ET EUROMÉTROPOLE : LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX TERRITOIRES DE PROJETS	208
DIDIER PARIS	

LILLE, UNE MÉTROPOLE DE L'EUROPE DU NORD-OUEST	226
DOMINIQUE MONS, DIDIER PARIS	

ANNEXES	235
----------------	-----

TERRITOIRES DE PROJET	236
------------------------------	-----

Bibliographie	259
Les auteurs	265
Liste des acronymes	266