

session 3 / La ville nouvelle de Lille Est

UNE VILLE PARC

Chercheurs de paysage

Tarek Adda, étudiant L1, ENSAP de Lille
Giulia Bassi, architecte (Université de Rome)
Guislain Baudelet, étudiant M2, ENSAP de Lille
Marion Beaufils, étudiante L1, ENSAP de Lille
Christine Belmonte (ENSA Paris Belleville)
Anna Bouchard, étudiante L1, ENSAP de Lille
Maelys Deguitre, étudiante L1, ENSAP de Lille
Denis Delbaere, paysagiste (LaCTH)
Pauline Derollez, étudiante L1, ENSAP de Lille
Thibaut Donsdeck, étudiant L1, ENSAP de Lille
Anissa El Halaoui, étudiante L1, ENSAP de Lille
Noé Fihey, étudiant L1, ENSAP de Lille
Pauline Garot, étudiante L1, ENSAP de Lille
Bénédicte Grosjean, architecte (ENSAP Lille)
Perrine Guelton, étudiante L1, ENSAP de Lille
Véronique Hattet (AUSser-IPRAUS)
Léonore Lamour, étudiante L1, ENSAP de Lille
Aude Letzelter, étudiante L1, ENSAP de Lille
Béatrice Mariolle, architecte (ENSAP Lille)
Anne Morenvillé, documentaliste (Université de Lille 3)
Gaël Poulain, étudiant L1, ENSAP de Lille
Frédéric Pousin, architecte (AUSser-IPRAUS)
Pierre Samson, étudiant L1, ENSAP de Lille
Célia Vandermeeren, étudiante L1, ENSAP de Lille
Paul Vecchioli, étudiant L1, ENSAP de Lille

Invités

Serge Aubépart, paysagiste, ancien chargé de misson EPALE
Pierre Thieffry, ancien chargé de mission EPALE

PLAN PAYSAGE

séminaire itinérant
d'exploration
des paysages produits
par les plans nationaux
d'aménagement du territoire

QU'EST-CE-QUE PLAN PAYSAGE ?

L'aménagement planiste du territoire conduit par l'Etat de 1950 à 1975 a suscité de nombreux plans et schémas directeurs, qui ont guidé et/ou inspiré le développement des métropoles françaises, et dont l'héritage demeure peu analysé. Pourtant, un demi-siècle après l'élaboration de ces stratégies ambitieuses, des bilans critiques pourraient en être aisément dressés. **PLAN PAYSAGE** engage une réflexion large sur l'efficacité des plans à partir de l'exploration concrète des espaces effectivement produits ou induits par le planisme. Le temps long joue ici un rôle aussi important que l'espace de la grande échelle, et épouse ainsi les formes du paysage que nous partageons, à la fois produit et contre-point des politiques d'aménagement du territoire.

Le planisme a recouvert des réalités différentes dans les pays qui l'ont mis en œuvre du fait de réalités culturelles et politiques spécifiques. Il s'agira aussi d'établir un dialogue entre diverses manifestations du planisme afin de faire ressortir leurs convergences et leurs divergences. La comparaison apportera une diversification des corpus appréhendés et un enrichissement des problématisations à construire. A travers son programme de travail **PLAN PAYSAGE** explore les relations entre la planification du territoire et la construction des paysages dans des termes renouvelés et à travers la diversité des échelles spatiales et des disciplines engagées (géographie, urbanisme, art urbain, aménagement, urbanisme planificateur et urbanisme de projet...).

PLAN PAYSAGE est donc :

- un groupement de recherche (GDR) en cours de constitution, dédié au planisme, à l'aménagement du territoire et au temps long du projet de paysage.

- un séminaire itinérant et ouvert à la dimension internationale. Le territoire national en France a connu une dizaine de grands plans d'aménagement du territoire, menés pour l'essentiel par les OREAM et les Missions interministérielles chargées de grands travaux d'aménagement régionaux. L'ambition de PLAN PAYSAGE est d'organiser pour chacun de ces plans une série de journées d'étude composées de :

- séquences d'**exploration collective de terrains** représentatifs de la mise en œuvre du plan : des itinéraires variés sont proposés aux participants, afin de multiplier les explorations et de rendre compte ensuite du paysage lu à travers le Plan.

- moments d'**étude du Plan et de son histoire,** dressant un état des lieux et faisant appel à des contributeurs, chercheurs et collectivités, capables de documenter l'histoire du Plan et de sa mise en œuvre.

- temps de **conférence**, destinée à ouvrir la réflexion à l'international par l'exemple de planifications réalisées en différents points du globe.

Les manifestations de **PLAN PAYSAGE** sont ouvertes aux doctorants inscrits et aux étudiants de Master susceptibles de s'engager dans une thèse en relation avec les problématiques liées au planisme, à ses méthodes, à son actualité, à son évolution

déroulement de la session du 16 Novembre 2016

9h00 : accueil des participants
9h30 : Introduction de la session (Denis Delbaere). Quelques éléments d'information sur Villeneuve d'Ascq. Distribution des cartes. Formation de groupes d'arpentage. Villeneuve d'Ascq ayant été planifiée comme un ensemble de quartiers distincts, chaque groupe partira du centre de l'un de ces quartiers et se rendra à pied, en suivant les sollicitations du terrain, au centre de l'un des quartiers adjacents. Chaque groupe est piloté par un cartographe qui identifie l'itinéraire choisi et note les principales observations faites.

11h00 : départ de chaque groupe, à pied ou en métro, pour le point de départ de son itinéraire

11h00 – 15h30 : promenade. Les groupes peuvent se subdiviser s'ils souhaitent tester des itinéraires différents. Dans ce cas, un cartographe est désigné pour chaque nouveau sous-groupe. Prises de note à partir du terrain. Les cartes fournies lors de l'introduction permettent d'appréhender l'écart entre le planifié et le réalisé.

15h30 - 16h30 : retour des groupes à l'ENSAPL. Chaque groupe met au propre la carte de l'itinéraire suivi, établit une synthèse des impressions, enseignements, constats, et produit les documents qui permettent d'en rendre compte : coupe, story-board photographique, maquette, etc.

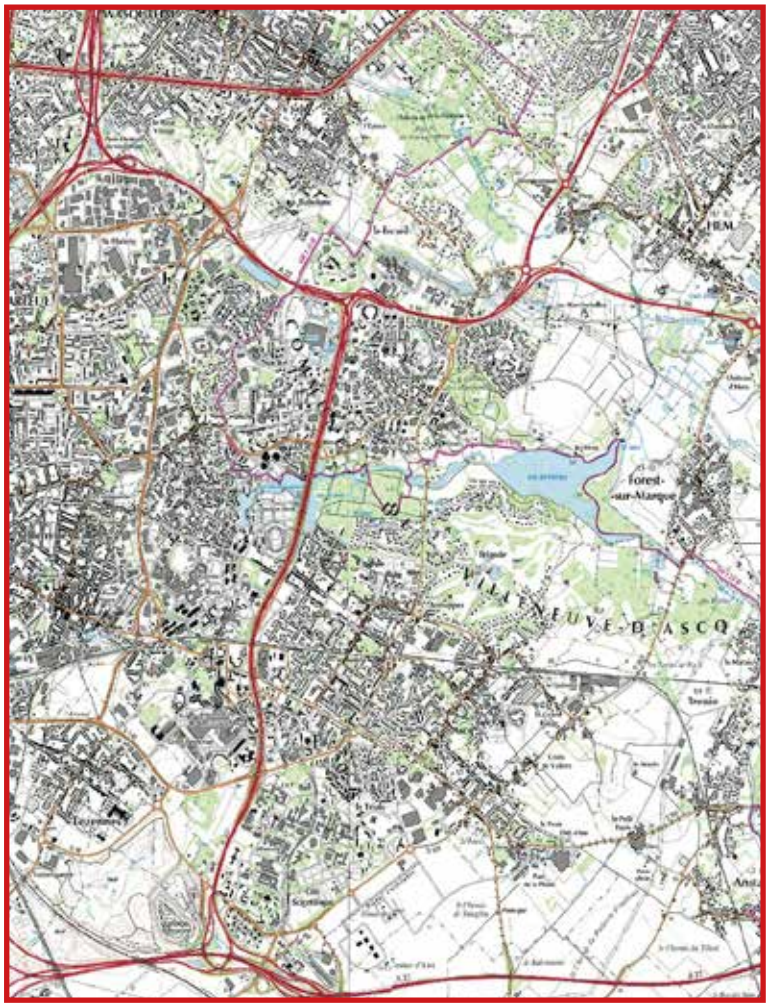
16h30 - 19h00 : chaque groupe présente son itinéraire commenté, face à Pierre Thieffry (EPALE) et Serge Aubépart (paysagiste, ONF), qui réagisent librement.

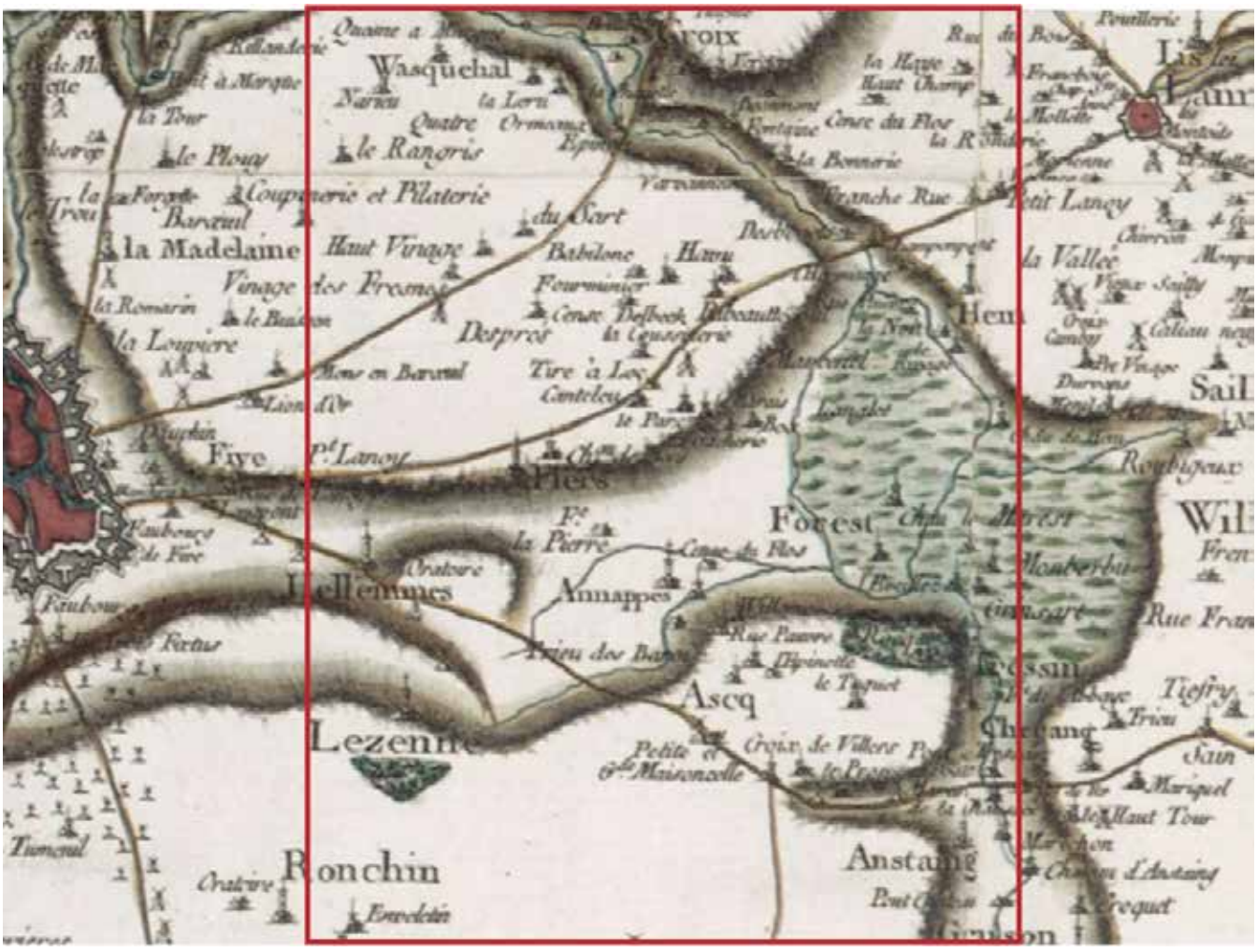









Forest-
-sur-Marque
VILLENEUVE-D'ASCQ


Wasquehal
le Rangeris
la Madelaine
Fives
Lellemmes
Annappes
Forest
Ascq
Lezennes
Ronchin
Anstaing
Hem

LA VILLE NOUVELLE DE LILLE EST
Que reste-t-il de la Ville Parc?

Denis Delbaere

Le territoire de ce qui est devenu la ville nouvelle de Lille Est, puis la commune de Villeneuve d'Ascq, est situé à l'Est de Lille. Les grands éléments géographiques sont, au Nord, les collines argileuses du Ferrain, au Sud le plateau calcaire du Mélantois, et à l'Est, la vallée de la Marque. Ce territoire est structuré par de grandes infrastructures, très présentes. Il s'agit donc d'un territoire rural qui a été très rapidement, en l'espace d'une dizaine d'années, transformé en agglomération urbaine.
Une deuxième caractéristique de ce territoire, c'est qu'il est organisé autour d'un réseau d'infrastructures de transport. La colonne vertébrale Nord-Sud de la ville nouvelle est une autoroute, appelée «boulevard du Broeuq» parce qu'elle devait initalement être un boulevard urbain mais que la difficulté de relier l'autoroute de Gand au Nord et l'autoroute de Paris au Sud a poussé le gouvernement à transformer en autoroute. La voie ferrée Lille/Tournai constitue l'autre axe infrastructurel de la vilel nouvelle, un axe Est-Ouest, pré-existant à l'urbanisation, et qui forme aussi une coupure importante.
Troisième apsect saillant de la ville nouvelle : la «chaîne des lacs», un ensemble de bassins de retenue des eaux pluviales, organisé d'Ouest en Est, le long d'un ancien fossé de drainage creusé sous François 1er, le Courant de Maître David.
Et enfin, on distingue aisément sur la carte un ensemble de quartiers d'habitation présentant des densités et des organisations assez différentes.

La carte de Cassini, que nous présentons ci-contre à la même échelle que l'extrait de carte IGN, nous renseigne sur les raisons pour lesquelles ce territoire, bien que proche de Lille, est resté rural si longtemps. C'est que les marais de la Marque, bien visibles à l'Est, et le cours de la rivière elle-même - que peu de ponts franchisent -, constituaient une défense naturelle pour laville fortifiée de Lille, en direction des frontières les plus sensibles du Royaume de France. Il importait donc que ce territoire demeure ouvert, dénué d'obstacles visuels fixes.

La particularité géologique du sol est un autre facteur explicatif de la persistance de la ruralité sur ce territoire. Si le Nord argileux était propice à l'élevage et à la polyculture, si les terres alluviales basses formaient de riches prairies, le plateau calcaire au Sud favorisait la culture des céréales et des plantes fourragères. Il y avait donc une forte complémentarité des productions agricoles, et ces terres étaient parmi les plus fertiles de la région lilloise. Jusqu'à un passé récent, il n'était pas rare que les lillois et les roubaisiens se rendent, en vélo ou en voiture, dans ces campagnes occupées encore par de nombreuses fermes, pour s'y promener.

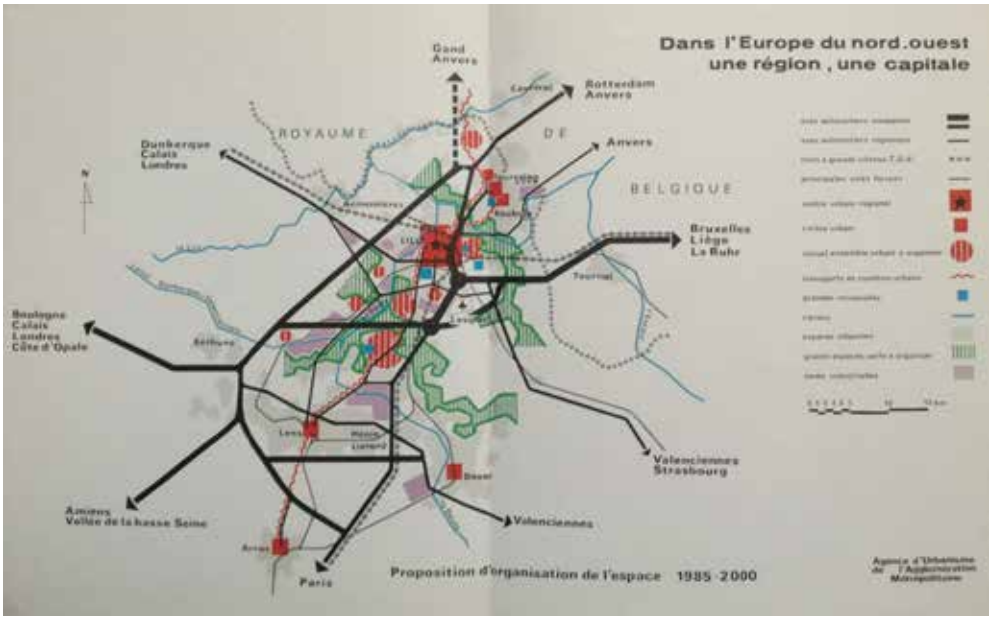


Cette situation explique que les premiers schémas d'aménagement du territoire de la région lilloise ont tous voulu préserver de l'urbanisation ce territoire, et même en faire le lieu d'un grand parc métropolitain, le Parc de la Marque. C'était le cas du schéma dessiné en 1966 pour l'Agence d'Urbanisme par les architectes Bernard et Deldique (ci-contre). Le schéma faisait apparaître deux grands parcs métropolitain, l'un au Sud Ouest, le Parc de la Deûle, et l'autre au Nord Est, le Parc de la Marque, et ces dispositions avaient été reprises, les années suivantes, par l'OREAM Nord. Le schéma d'améangement régional qui allait devenir la charpente des documents d'aménagement du territoire pour les décennies à venir, et dont nous présentons un extrait à l'échelle et sur le périmètre du schéma Bernard Deldique, confirme la planification du Parc de la Marque, au voisinage toutefois d'un grand équipement universitaire dont nous parlerons bientôt.
Pour autant, le schéma de l'OREAM constitue malgré tout un affaiblissement du schéma qui l'avait précédé. On y lit plus difficilement le Parc de la Marque, dont la continuité semble compromise par les projets d'infrastructure au Nord (création d'un canal de la Marque entre les bassins fluviaux de la Lys au Nord Ouest et de l'Escaut à l'Est) et au Sud (construction de l'autoroute de Bruxelles). En fait, c'est le Parc de la Deûle qui apparaît ici comme le grand projet d'infrastructure verte prôné par l'OREAM, ce qui s'explique bien quand on sait que l'équipe de l'OREAM pronostiquait une fussion des agglomérations de Lille Roubaix Tourcoing d'un côté, et du bassin minier au Sud d'autre part : le Parc de la Deûle s'imposait alors comme le moyen de maintenir une aération entre ces deux ensembles, permettant par ailleurs de protéger les champs captants dont dépendent sur ce secteur 40% de la ressource en eau potable de la métropole.

Si tous les documents d'urbanisme convergeaient en faveur d'une préservation du paysage rural de ce territoire, comment expliquer alors qu'il ait été affecté, quelques années plus tard, à la construction d'une ville nouvelle?

C'est que, depuis la fin des années 1950, un processus d'urbanisation, d'abord discret puis de plus en plus massif, avait commencé à s'exprimer sur ces terres. Il partait d'abord des trois villages situés dans cette portion de la vallée : Flers, Ascq et Annapes. Chacun de ces trois villages commençait à ressentir les premiers effets de la périurbanisation qui suivait la développement des grandes infrastructures.
Plus significativement, la construction en limite du village d'Annapes, au début des années 1960, d'une ZUP, le quartier de la Résidence, devait introduire une nouvelle forme urbaine en même temps que la prise de conscience brutale que l'urbanisation pourrait prendre bientôt une forme bien plus vigoureuse. Les collectifs de la Résidence, bien que présentant des volumétries très majoritairement basses, n'en contrastaient pas moins avec celles des noyaux villageois plus anciens.
Mais tout cela n'aurait sans doute pas enclenché la dynamique de la ville nouvelle si, dès 1959, le recteur de l'université de Lille, Guy Debeyere, n'avait décidé la construction d'un nouveau campus sur les champs fertiles du Mélantois. Pendant les années 1960, un campus moderniste sort de terre au milieu des champs de betteraves et de pommes de terre, à peine relié à la gare la plus proche, distante de plus d'un kilomètre, par une navette. Conçue sur un plan directeur de Vergnaud et Le Maresquier, la cité scientifique présente la forme d'une trame régulière de bâtiments à l'esthétique moderniste, distribuée par un réseau de voies circulaires organisées en ceintures successives autour d'un point central unique, la bibliothéque universitaire. Cet incroyable chantier, réalisé avant que les premiers documents d'urbanisme n'en régule les orientations, constitue un fait accompli avec lequel il va falloir maintenant composer. La ville nouvelle sera conçue, en grande partie, pour compenser la situation d'isolement extrême du campus. Puisque le campus est sorti de la ville, il faut ramener la ville au plus près du campus.

En 1969, l'Etat crée l'Etablissement Public d'Aménagement de Lille-Est (EPALE), qui va planifier et mettre en oeuvre la ville nouvelle pendant les 15 années suivantes, jusqu'à sa dissolution.
Or, dès les premières esquisses, les urbanistes vont manifester le soucis de concilier la nécessité de l'urbanisation avec la préservation de la qualité paysagère, et du statut de ce territoire rural dans l'imaginaire des métropolitains. La dialectique Ville Parc sera l'un des arguments majeurs du projet : c'est elle qui motive les procédés urbains qui seront majoritairement mis en oeuvre à Lille Est, puis à Villeneuve d'Ascq.


Dans l'Europe du nord.ouest
une région, une capitale
Gand
Anvers
Rotterdam
Anvers
ROYAUME
DE
BELGIQUE
Anvers
Dunkerque
Calais
Londres
Bruxelles
Liège
La Ruhr
Tournai
Boulogne
Calais
Londres
Côte d'Opale
Valenciennes
Strasbourg
Amiens
Vallée de la basse Seine
Valenciennes
Paris
Proposition d'organisation de l'espace 1985-2000


COURTRAI
TOURCOING
ROUBAIX
ARMENTIERES
LILLE
TOURNAI
BETHUNE
LENS
DOUAI
VALENCIENNES





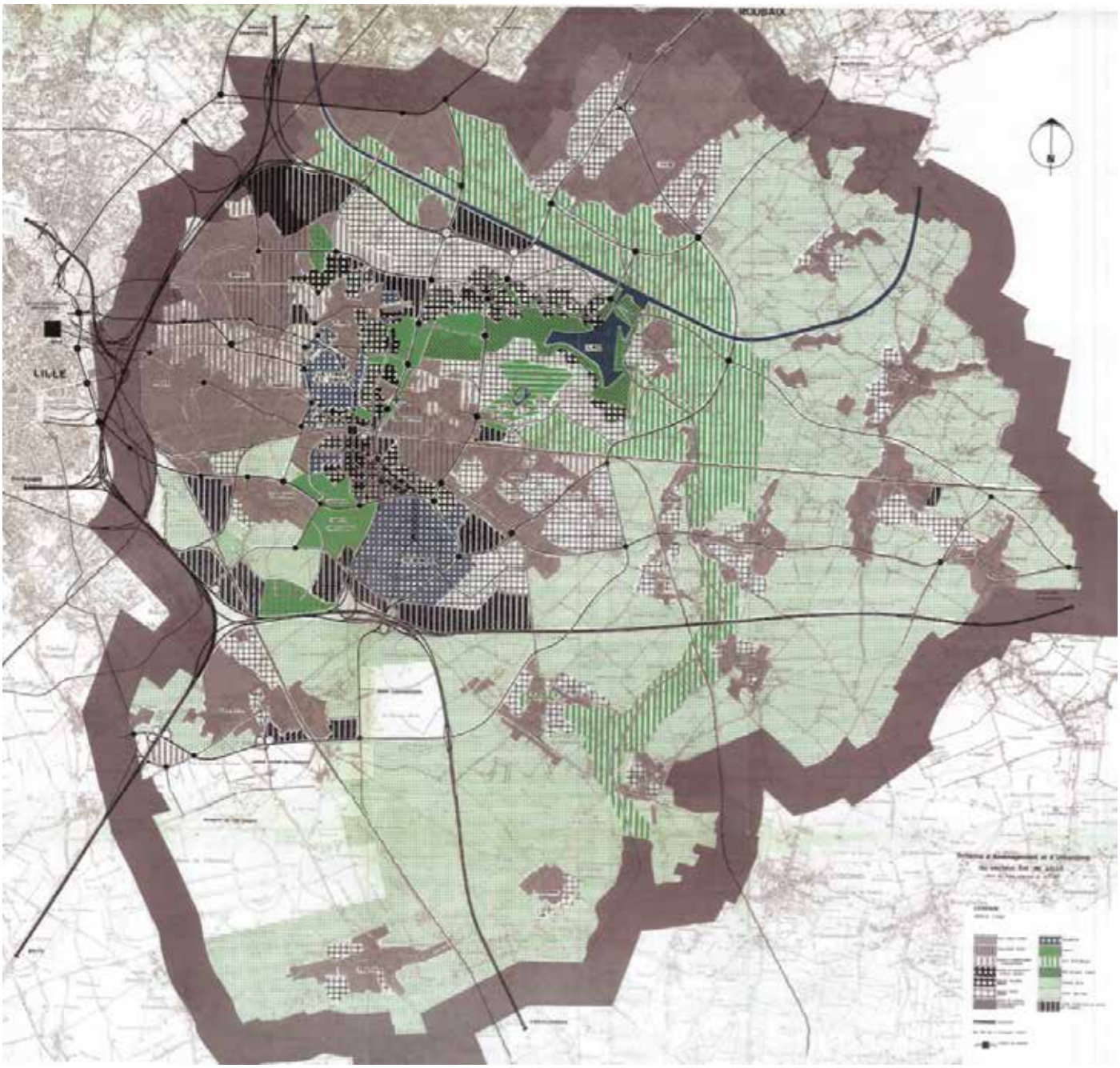


L'architecte Philippe Legros produit des vues éloquentes à cet égard (ci-dessous). La ville nouvelle y est explictement désignée comme «ville parc». Elle prend la forme de deux entités urbaines, l'une au Nord sur l'actuel quartier de la Cousinerie, et l'autre au Sud sur le quartier de l'Hôtel de Ville. Ces deux morceaux de ville nouvelle sont disposés de part et d'autre d'un ensemble verdoyant, un immense parc structuré autour d'une chaîne de lacs. C'est donc le parc, et non la ville, qui constitue le centre géographique de la ville nouvelle. L'urbanisation semble se dissoudre progressivement dans les frondaisons de ce grand parc, selon un principe alors très en vogue d'architecture organique, fondée sur la modularité et la combinatoire de celules de logement empilées ou juxtaposées à la façon d'un jeu de cubes.



Ces travaux de planification ont abouti en 1970 sur la production d'un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du Secteur Est de Lille (SDAUSEL, ci-contre). Ce document a été approuvé en 1970 par la Communauté urbaine de Lille qui venait d'être créée en 1967. Il prévoie la construction de 17 200 logements à édifier à l'horizon de 1983. Ce programme sera mis en œuvre assez fidèlement et il a été grandement facilité par la fusion en 1978 des trois communes de Flers, Annappes et Ascq, qui sont devenues une seule commune Villeneuve d'Ascq. Villeneuve d'Ascq est la seule ville nouvelle où cette situation s'est produite.

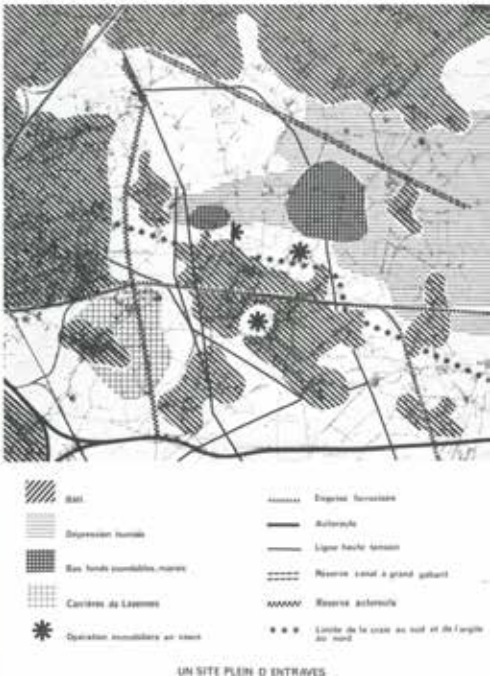
La volonté de fondre la ville dans le paysage se traduit assez lisiblement dans ce schéma directeur, notamment par la fragmentation de la ville nouvelle en quartiers relativement autonomes, véritable particularité de l'urbanisme qui a été promu à Lille-Est. Cette orientation, cependant, s'explique aussi bien par des choix architecturaux que par l'intégration des contraintes lourdes qui pesaient sur ce territoire.


LILLE

Ces contraintes étaient de natures diverses, il y avait d'abord les contraintes d'infrastructure, dont il a déjà été question. A cela s'ajoutaient des contraintes hydrauliques, un marais en partie centrale, des terrains humides, mais aussi des sols particulièrement instables parce que crevés de catiches, ces carrières de craie, présentes sur la partie Sud-Ouest du territoire, et qui forment autant de puits à peine refermés par des dômes précaire, mal cartographiées et compliquant considérablement les travaux de fondation. A cela s'ajoutait la préexistence des noyaux villageois, et de la cité scientifique. Tout cela constituait un maillage de contraintes qui doit être lu comme un facteur explicatif de la fragmentation urbaine qui a été adoptée pour ce territoire de Villeneuve d'Ascq.



Cette fragmentation, avant de devenir un argument de projet, résulte des multiples contraintes qui pèsent sur la constructibilité du territoire : marais au centre, sol miné par les carrières de craie au Sud et àl'Ouest, coupure de la voie ferrée Lille/Tournai au centre. En se lovant entre ces obstacles, la ville nouvelle prend sa forme de grappe urbaine.



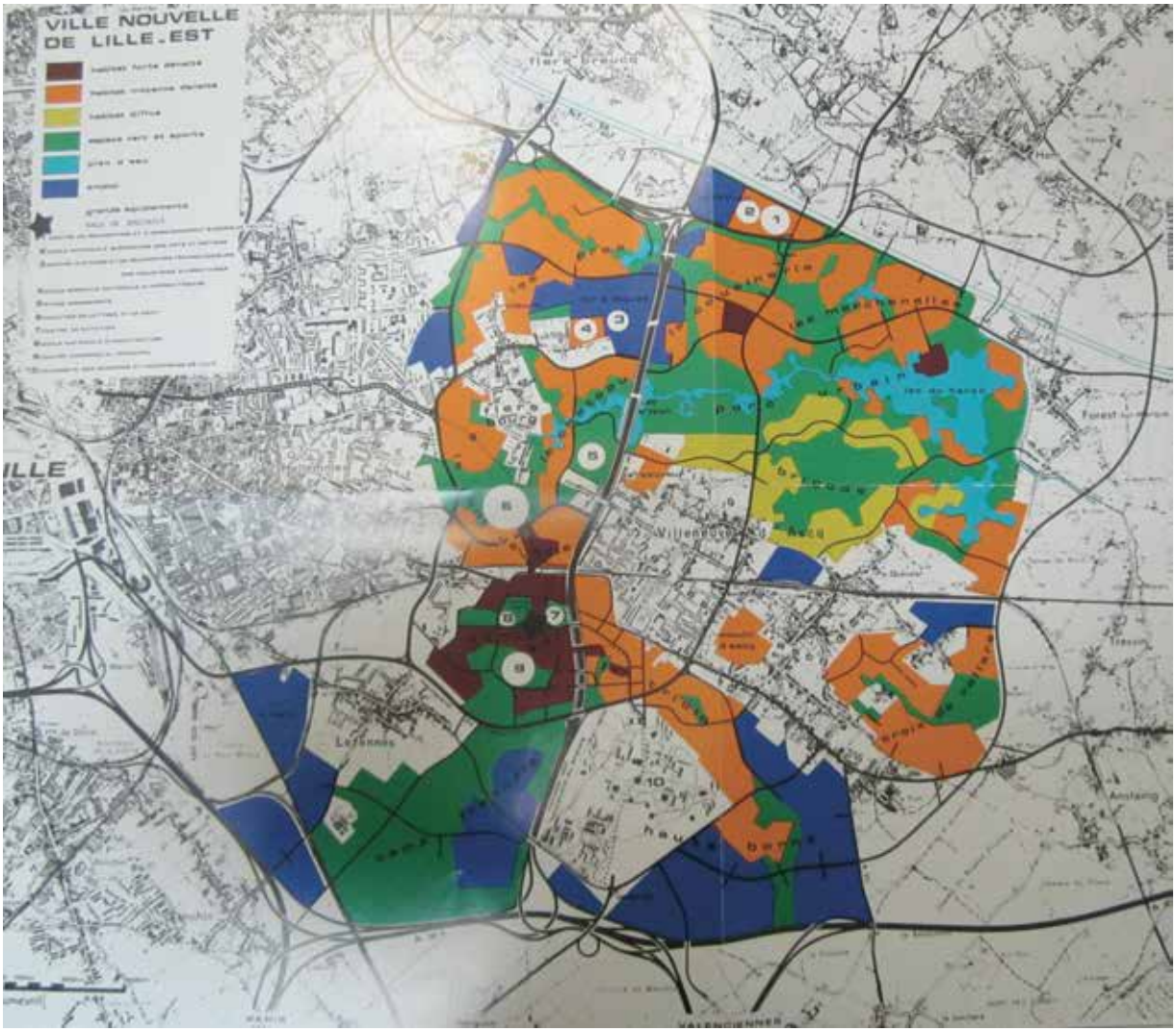
UN SITE PLEIN D ENTRAVES



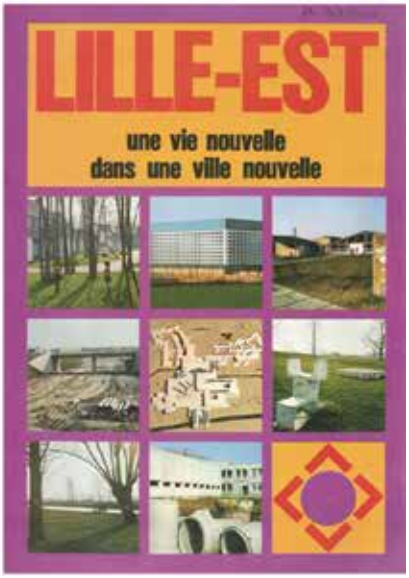


La fragmentation u structuration en qua dans l'esprit des ville fait l'objet d'un plan équipe précise. Ceci la disjonction de ces

≠≠Trois années plus tard, en 1973, le Plan s’est précisé. Pour faire face à la complexitédu territoire et préserver la relation organique entre la ville et le parc, l’idée de grappes urbaines, d’agrégat de quartiers séparés les uns des autres par une matière verte peu qualifiée mais qui tend à constituer une trame quasiment continue d’un bout à l’autre de la ville nouvelle, a gagné en lisibilité. Elle est devenue un argument promotionnel, très exprimé dans les documents de communication difuséspar l’EPALE. Cette structuration en quartier n’est pas restée, d’ailleurs, un simple argument rhéthorique : elle s’est incontestablement ancrée dans l’esprit des villeneuvois, qui revendiquent souvent leur appartenance à un quartier plutôt qu’à Villeneuve d’Ascq.

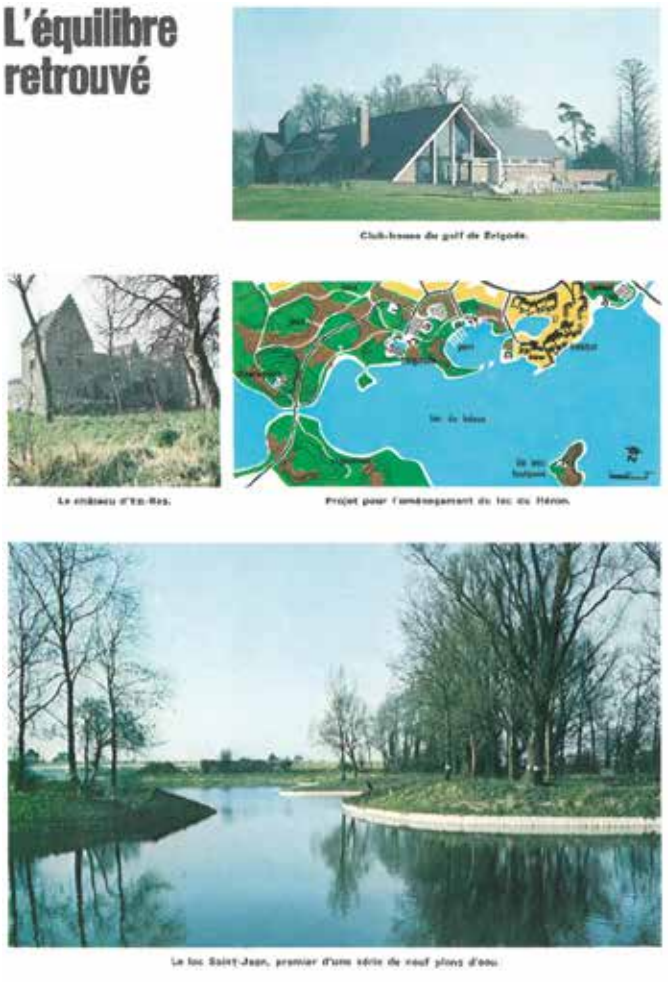


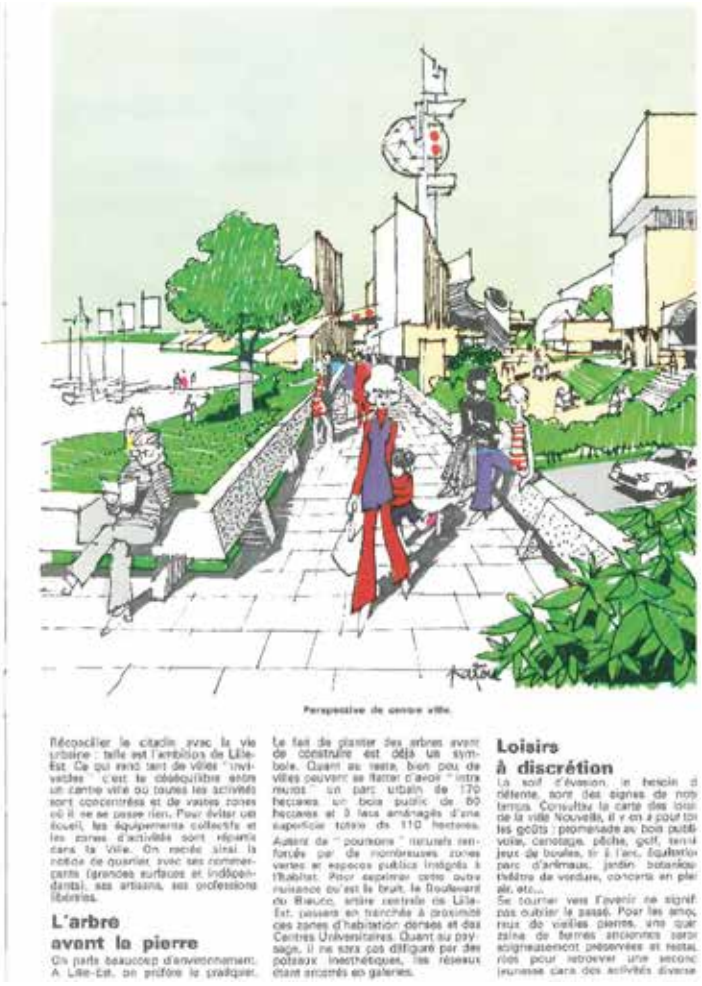




Cependant, chaque quartier a fait l'objet d'un plan spécifique confié à une équipe précise et ceci se traduit dans l'espace par une certaine disjonction de ces tissus. Les photographies aériennes des chantiers de construction d'un certain nombre de ces quartiers montrent les grappes qui se constituent, mais aussi les vides systématiquement préservés pour séparer les grappes les unes des autres. La qualification de ces vides, pourtant, n'a pas toujours fait l'objet des mêmes attention que celle des pleins, malgré des intentions perceptibles dans la plupart des quartiers de la ville nouvelle.

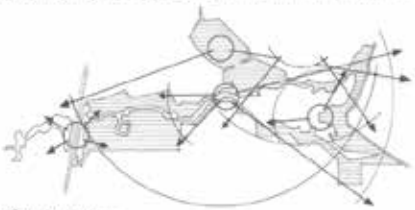
La mise en œuvre de l'armature verte culmine avec la construction de la chaîne des lacs le long du Courant de Maître David. Le cours d'eau présente une pente infime mais qui a permis de conduire les eaux vers un grand lac exutoire, le lac du Héron, puis de là vers la Marque après épuration. Ce procédé hydraulique, recueillant l'ensembledes eaux de pluie des quartiers riverains, est à l'époque très innovant.
Le plan masse est dessiné par le paysagiste Serge Aubépart, qui travaille alors au sein de l'Office National des Forêts et est mandaté par l'EPALE sur les grands secteurs de parcs qui composent la ville nouvelle. Le projet du paysagiste se dévelope dans l'espace, mais aussi dans la durée de la ville nouvelle, comme le montrent ses dessins. Le paysage du lac du Héron y est présenté tel qu'il sera après le chantier, 5 ans après et 15 ans après. Or, 15 ans, c'est aussi en théorie la durée de vie de l'EPALE. Le temps de l'aménagement n'est pas dissocié ici du temps de la maîtrise d'ouvrage.
La chaîne des lacs, armature verte principale de Lille-Est, est devenue assez rapidement à son tour un argument promotionnel, comme le montrent des documents de l'époque. Le lac du Héron y est conçu comme un élément totalement ouvert sur la ville et inversement.





LE PAYSAGE DU PARC

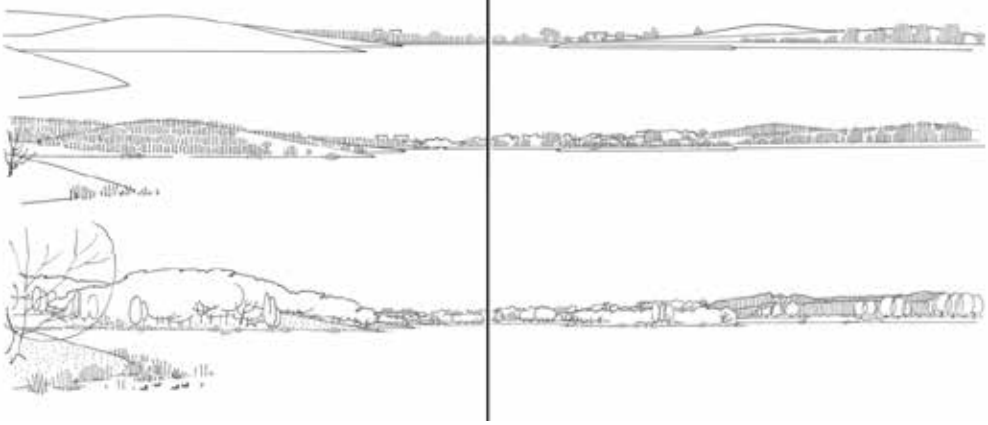
UN PARC A CREER SUR UN SITE CONSTRUIT DE TOUTES PIECES



- de multiples paysages nouveaux, plus variés que le parc lui-même.



- le parc n'est encore qu'ébauché : il lui faudra 10 à 15 ans pour que la végétation prenne sa juste place et pour qu'il présente son vrai et durable visage.



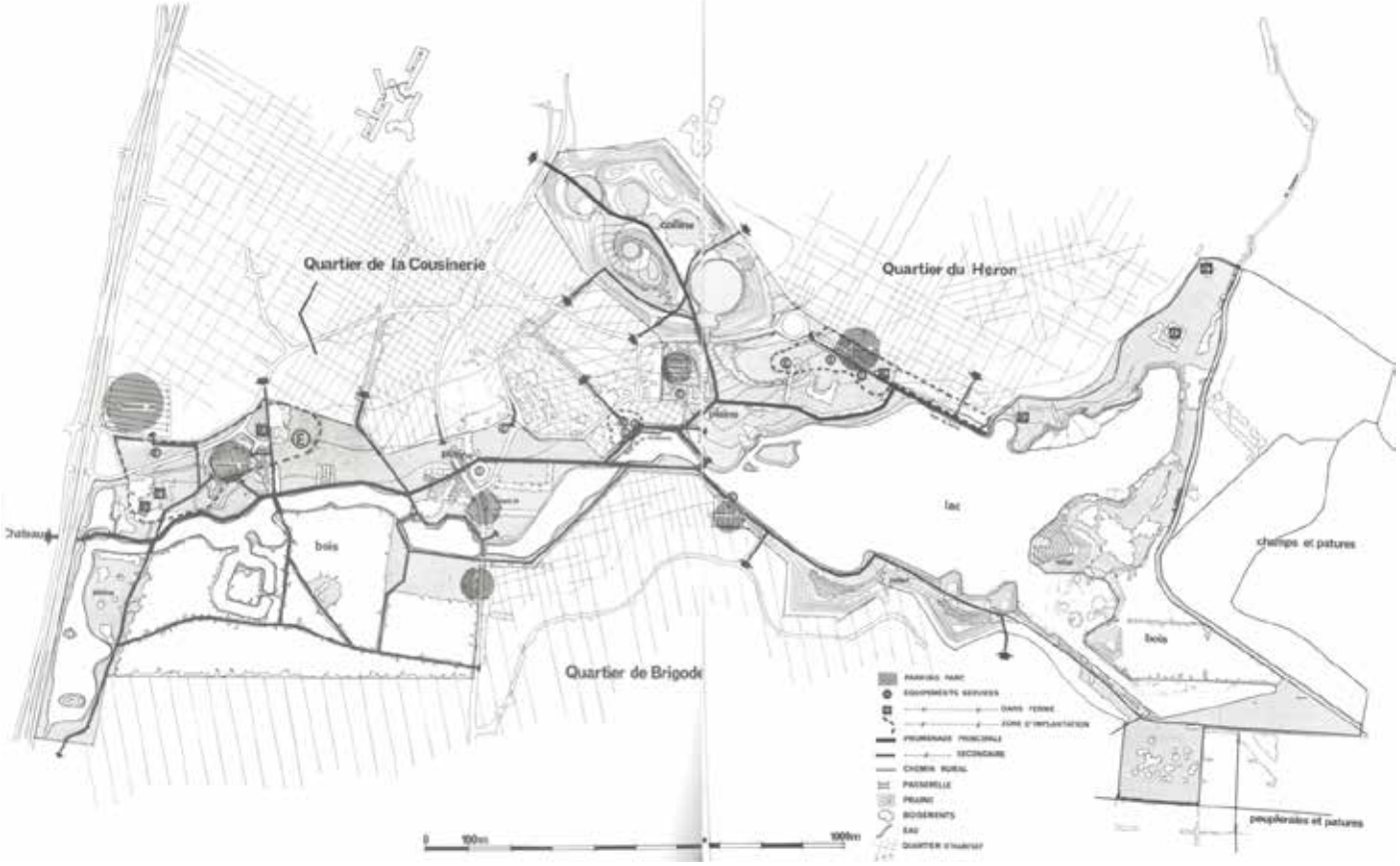


- la rivière et les lacs
  - 10 kilomètres de promenades au bord de l'eau
  - 10 kilomètres de rives aux aspects divers.



- les collines des Marchenalles
  - de larges vues sur la ville, le lac et la campagne
  - mais aussi un bois et des clairières.

UN PARC DANS LA VILLE (SCHEMA D'AMENAGEMENT)



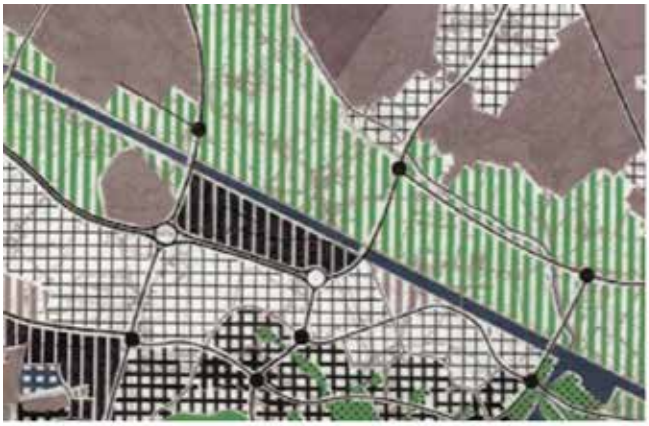
PLAN PAYSAGE / séminaire itinérant d'exploration des paysages produits par les plans nationaux d'aménagement du territoire

Les autres parties de cette armature verte n'ont pas forcément eu un destin aussi heureux en tout cas ils n'ont pas fait l'objet d'une mise en forme aussi linéaire, comme le montrent les reconductions en photographies aériennes des extraits du SDAUSEL ci-contre.

Un parc était ainsi planifié au Nord de la ville nouvelle, sur le secteur du Recueil (extrait de carte et de photo aérienne en haut à gauche). Ce parc était lié au projet de canlisation de la Marque dont il a déjà été question. L'abandon de ce projet, la récupération des emprises pour faire passer une ligne à haute tension électrique, les aléas du projet d'infrastructure autoroutière, totu cela explique peut-être l'abandon manifeste du Plan. Pourtant, la construction récente de la ZAC du Recueil a permis de redonner une actualité à cet ancien, sous la forme d'une coulée verte.

Au Sud de la ville nouvelle,un autre secteur deparc était planifié (en haut à droite). Si la vue aérienne montre que ce secteur-ci a bien vu le jour, c'est toutefois sous une forme partielle : ses prolongementsNord ont cédé la place aux nappes de parking du centre commercial V2 et du Grand Stade récemment construit, tandis que les parties effectivement aménagées correspondent pour l'essentiel au golf public de la métropole.

Enfin, les deux images en bas (ci-contre toujours), montrent comment le projet de boulevard central, dit «boulevard du Broeuq», a donné lieu finalement à une autoroute urbaine. Est)ce pour compenser ce revirement que le plan vert, lui, a été mis en euvre assez précisément? Toutes les surfaces vertes prévues au SDAUSEL ont été plantées le long de l'autoroute et assez prondément dans l'épaisseur de la ville nouvelle, d'après les plans des paysagistes Michel et Ingrid Bourne.













Décrire la ville nouvelle comme un paysage

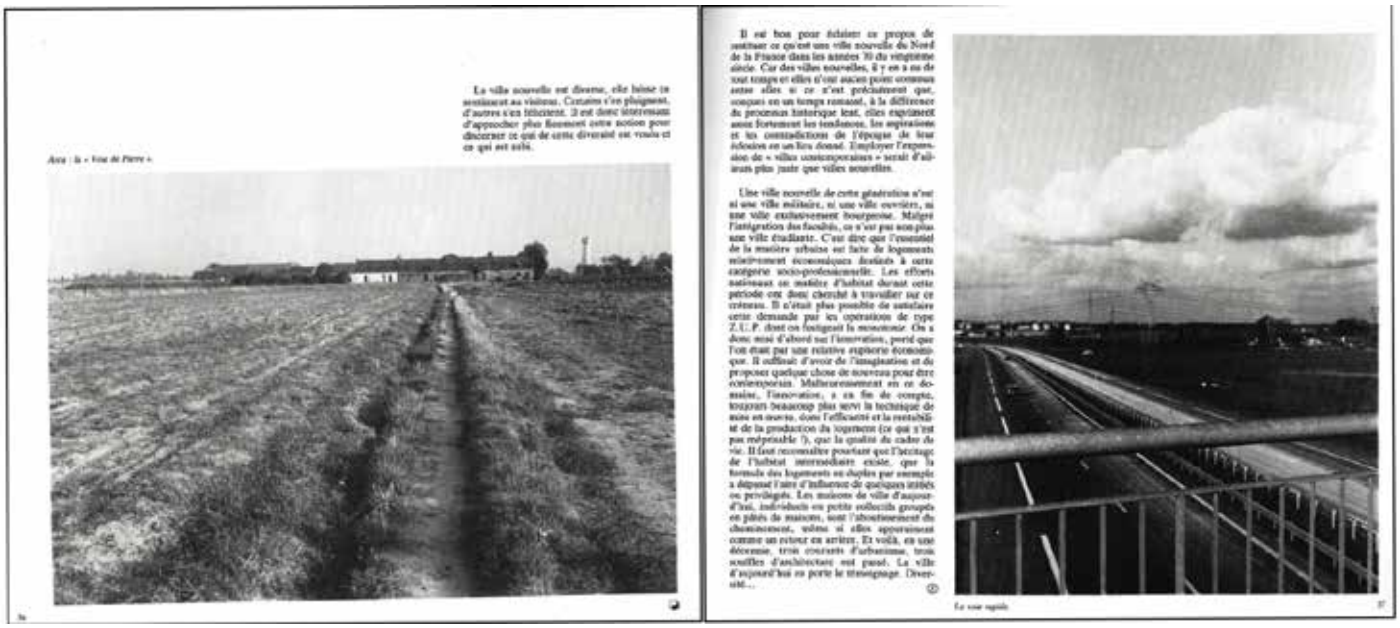
renouveler l'expérience de Francine Masselis

Denis Delbaere

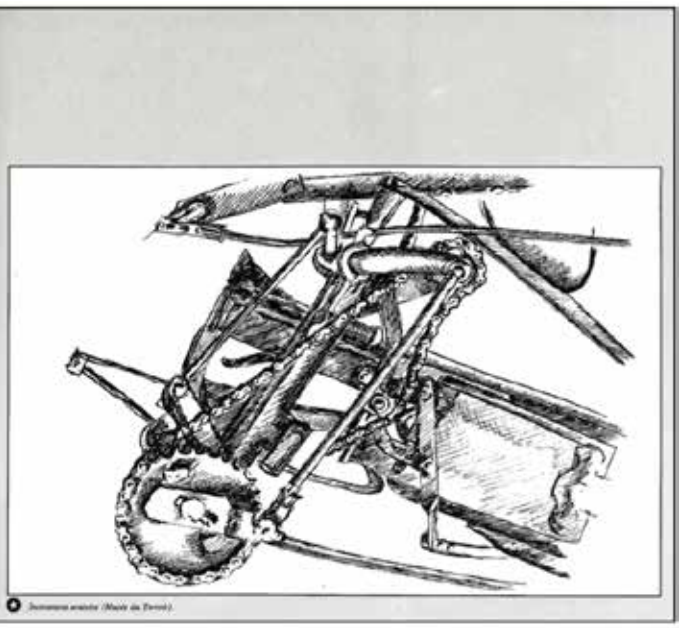
Comment, aujourd'hui, relire le paysage planifié voici presque un demi-siècle? Pourle savoir, il n'est peut-être pas inutile de se rendre compte que PlanPaysage n'est pas la première entreprise de cette sorte.

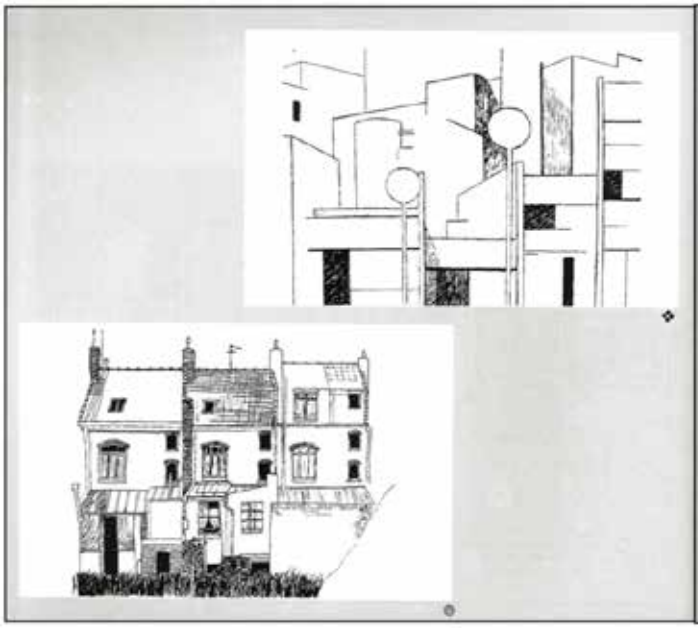
Dans « Visages de Villeneuve d'Ascq », un ouvrage publié en 1981, Francine Masselis, une habitante de Villeneuve d'Ascq, née sur le territoire d'Ascq ou d'Annappes et qui a assisté à la transformation de ce territoire, publie un important travail mené avec la cité scientifique, Lille 3 et l'école d'architecture. Il s'agissait d'une première exploration du paysage, dont la matière est essentiellement iconographique, photographique et plastique. Elle a demandé aux étudiants d'aller un peu partout sur ce territoire, de dessiner, de décrire, de rendre compte de façon très libre de ce qu'ils voyaient. Cet ouvrage est très intéressantnotamment par la manière qu'il a de mettre en regard les images autour d'une belle réflexion sur la question du temps, de la permanence paradoxale du paysage à travers ses transformations.

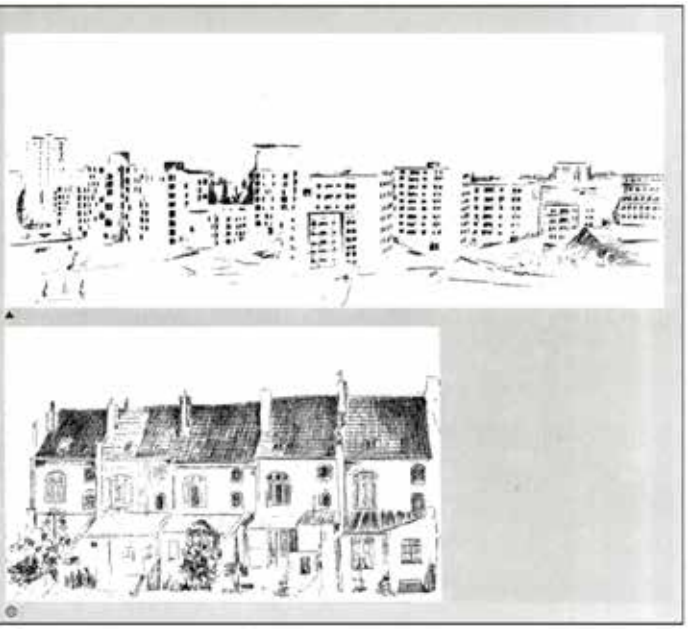
Les extraits que nous présentons ici constitue quelques exemples parmi bien d'autres de cette façon de faire résonner le paysage à traversle temps de la construction de la ville nouvelle.
Ci-dessous, la photo d'un chemin rural de Villeneuve d'Ascq est mise en relation avec celle du boulevard de Breucq. Après un premier moment d'incompréhension face à ce qui ressemble à un collage, une relation ne paraît-elle pas aussitôt évidente, qui nous parle de permanence de ce paysage?
En haut à droite un rassemblement de motos au bord d'un chantier est mis en relation avec un instrument aratoire conservé au Musée de la Vie Rurale à Villeneuve d'Ascq. En l'absence de commentaire, le lecteur tire ses conclusions, ou non. Il pourrait s'agir d'un travail subliminal sur la permanence des formes à travers les objets qui habitent ce territoire.
Le groupe d'images en dessous pourrait être traversé par l'idée de la sérialité architecturale.En bas, des rangs de maisons du Nord, ces maisons de ville avec les pignons et les cheminées qui sortent et produisent un rythme, scandé aussi par les petits «cotches» à l'arrière. Et en haut, ne retrouve-t-on pas cette même idée de scansion et de rythme architectural dans ces dessins de groupes d'immeubles qu'on devine récemment construits dans la ville nouvelle?
En bas de page, on voit des personnes se déplçant à vélo à travers la ville et la campagne. Les lieux visités sont très différents et devraient donc conforter l'idée d'une discontinuité forte entre l'ancien et le nouveau, mais la pratique du vélo unifie ces paysages et leur confère une cohérence inattendue.

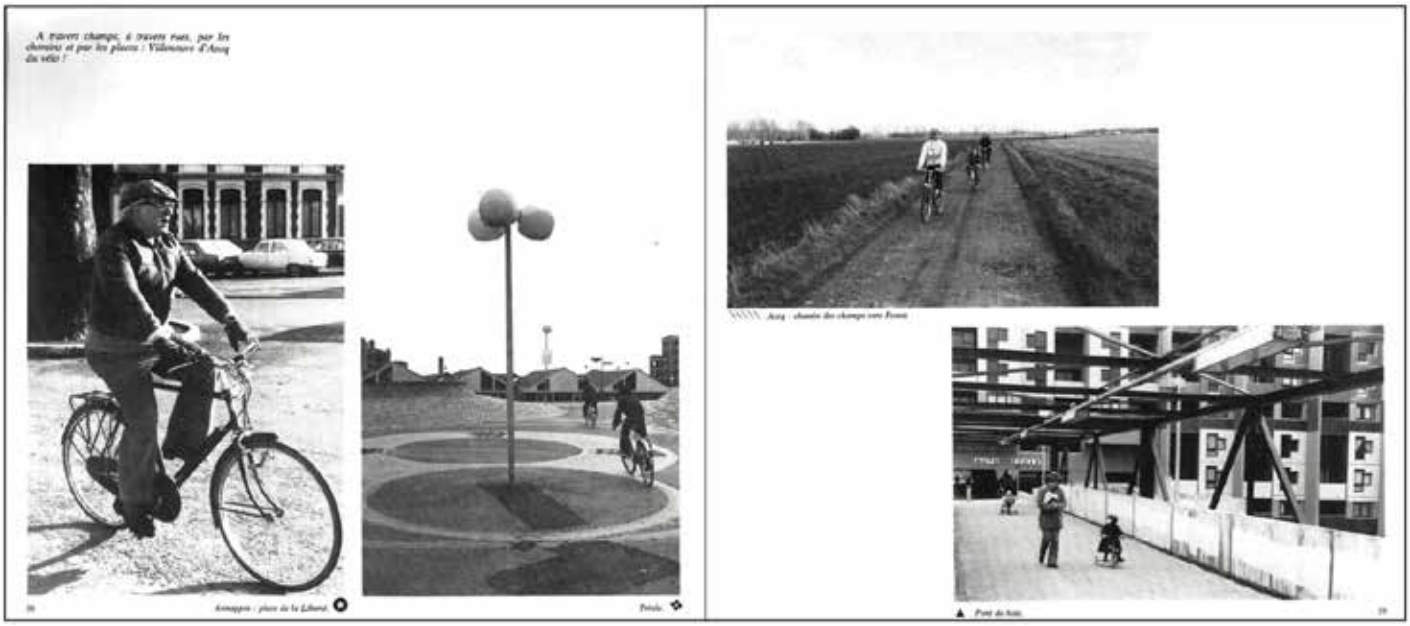











A travers champs, à travers rues, par les chemins et par les places : Villeneuve d'Ascq du vélo !



Beauté sereine des paysages : la Marque et ses prairies.







ENCORE ET MAINTENANT LES VILLAGES



Point de repère à Villeneuve d'Ascq : le château d'eau, les champs l'entourent aujourd'hui comme hier. La vue est restée dégagée, le paysage ouvert.

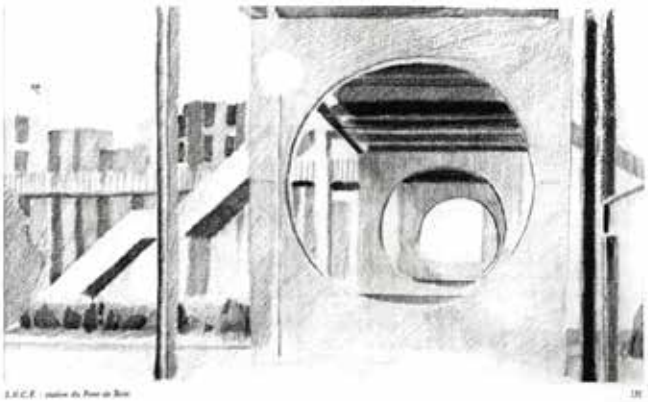




Eglise de Mons.

Alors le contraste est inévitable. Tout change. Mais tout se juxtapose : là subsiste la maison ombragée sur sa parcelle qui se ressemble en rien à la maison voisine et qui pourtant s'accorde si bien à l'autre. Et puis là, près de cette arcade qu'on veut nous faire prendre pour un boulevard et qui pourtant ressemble tant à une autoroute, sur un terrain qui n'a plus rien d'une parcelle, qui n'a plus rien d'un lot, cette forme géométrique vaguement déterminée par le jeu des murs et des maisons qui la bordent, à la base même de la ville traditionnelle, se trouve au ensemble, un grand ensemble simple ou complexe par ses formes ou ses fonctions qui sert tout droit d'un plan sur table de quelques rêves chercheuses, mais plus du tout de la terre, plus du tout de la tradition et des existences, plus du tout de l'évolution lente, à la mesure des générations d'hommes.





S.I.C.E. : station du Pont de Bois

Ci contre et en haut, le propos est plus classique. Il s'agit de montrer, en rapprochant des vues anciennes et récentes de fragments du paysage rural, sa permanence effective en certains lieux de la ville nouvelle.
En dessous, la bande déploie un horizon sur la double page, horizon que nous assimilons de prime abord à un paysage rural. Mais si on détaille un peu les éléments qui le constiteznt, on remarque que des indicateurs dela ville en construction sont bien là, et comme naturalisés à l'horizon : une grue, un château d'eau, un tas de déblais.
En bas de page, des tuyaux de canalisation stockés en attente de leur enfouissement sont mis en relation avec une église, figure archétypale de la permanence des paysages ruraux. Le dessin qui accompagne cette photo semble même montrer que la canalisatino a fini par faire corps avec le paysage, par y devenir l'une de ses composantes même, ici à travers les extrudations qui en rappellent le profil à travers les points d'appui d'une passerelle.

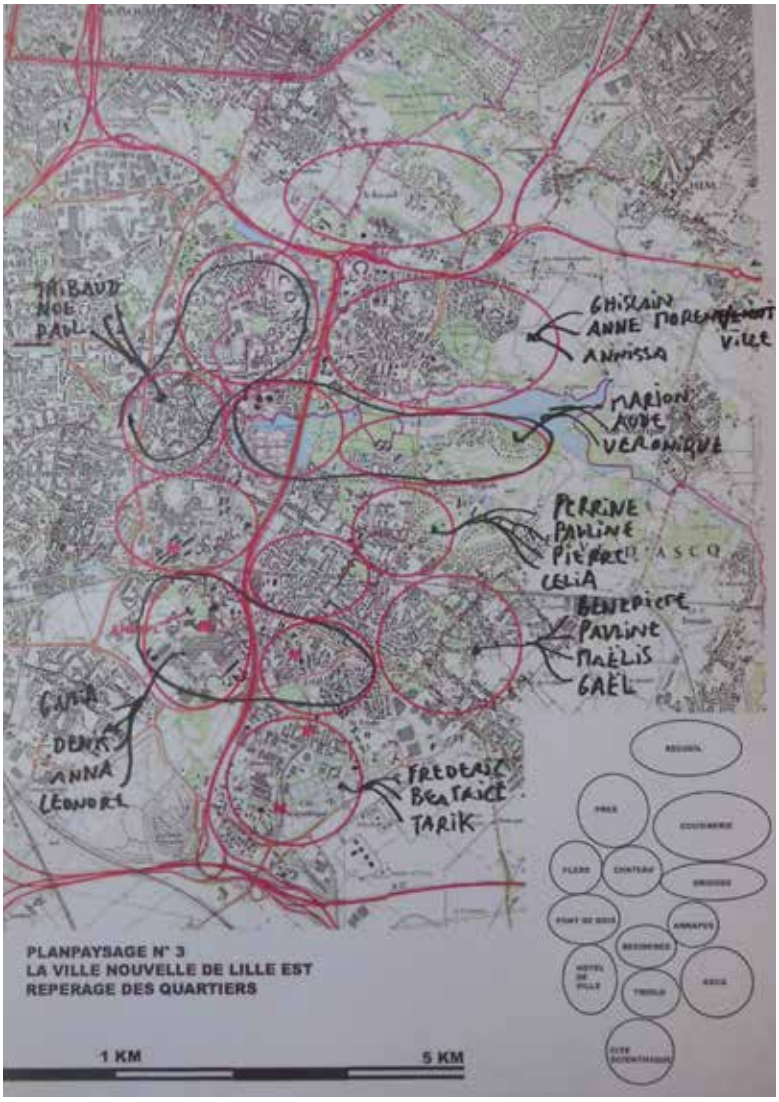
Le voyage que relate Francine Masselis relève en un sens d'une sorte d'hallucination, faisant se superposer et pratiquement se confondre deux paysages que pourtant tout distingue en apparence, celui de la campagne qu'elle a connue enfant, et celui de la ville nouvelle en construction. L'argumentation de ce rapprochement n'est pas rationnelle mais sensible et émotionnelle. Peut-être est-ce par ce biais que nous pourrions tenter de reconduire cet exercice?

Sept explorations

L'exploration du paysage de la ville nouvelle a suivi le programme suivant. Premièrement, le choix des terrains a été déterminé par la structure de la ville telle que planifiée. La planification étant fondée sur une logique de quartiers, il a éré convenu que chaque groupe d'explorateurs partirait de l'un de ces quartiers et se dirigerait vers un autre, contigu au premier. De la sorte, la quasi totalité des quartiers pourrait être visités, mais le fait de passer de l'un à l'autre permettrait aussi une comparaison éclairante sur les singulairté de chacun. Par ailleurs, le passage d'un quartier à l'autre implique nécessairement de se confronter à l'entre-deux, c'est-à-dire à cette matière verte planifiée par le surbanistes de l'EPALE mais dont la nature semble avoir été souvent peu définie.



La seconde consigne que nous nous sommes donnée était de produire chemin faisant des documents suceptibles d'alimenter un assemblage de photographies, de dessins, de cartes, de relevés, dans l'esprit qui fut celui de l'ouvrage dirigé par Francine Masselis. On se propose ainsi de reconduire l'ouvrage «Visages de Villeneuve d'Ascq» à 35 ans de distance. Ce mode de représentation polyphonique, dont l'unité réside moins dans l'homogénéité graphique que dans la continuité d'un parcours, nous semble par ailleurs correspondre avec l'univers visuel qui dominait dans ces années 1970 qui virent l'édification des villes nouvelles.





Les témoins

NB: Les témoignages sont recueillis au fil du récit des terrains d'explorations. Il s'agit d'une prise de notes d'une expression orale libre.

Les explorations des différents groupes rendent compte d'une perception du paysage planifié par des personnes le connaissant et parfois le pratiquant elles-mêmes assez peu. Comment faire dialoguer la perception du présent avec les intentions portées jadis sur ces espaces? Pour le savoir, deux acteurs de la planification de la ville nouvelle ont été invités à réagir très librement aux propos des explorateurs.

Pierre Thieffry

« Ce n'est pas l'histoire qui se répète, c'est la géographie qui se maintient »

Né en 1946, je suis l'un de ces babyboomers pour lesquels on n'a pas cessé de construire du neuf ! C'est pour répondre à notre arrivée que Paul Delouvrier a décidé la construction de 9 villes nouvelles. Son idée était aussi de faire rupture avec l'expérience des grands ensembles en favorisant plus de mixité spatiale et sociale.
Lorsque l'EPALE a été créé, il n'était composé que d'experts parisiens. Il fallait trouver des personnalités locales. C'est ainsi que j'ai été embauché à l'issue de mes études, avec pour mission de diriger la politique de l'emploi – qui n'était pas une priorité, contrairement aux logements et à la captation des industries. Mon travail était de trouver des promoteurs pour réaliser les opérations à visée économique. C'était compliqué car à cette époque la réputation du Nord était telle que personne ne voulait y investir. Sans la politique d'aménagement du territoire volontariste de l'Etat, qui bloquait les investissements en région parisienne pour les diriger vers la province, ça aurait été encore plus difficile.
A l'EPALE, notre rôle était souvent de « faire les habitants », c'est-à-dire de nous mettre dans la peau des futurs habitants pour critiquer les projets des architectes. Nous disposions d'une réelle autonomie d'action car nous dépendions directement de la Direction de la Construction pour l'attribution des droits à construire, alors que hors du périmètre EPALE, c'était les DDE qui géraient les attributions de ces droits en négociant directement avec les communes. Nous échappions à ces négociations et pouvions travailler sur des bases plus stables.
Au final, je suis fier de ce que nous avons fait. Les parcs d'activité ont atteint les « job ratio » qui nous étaient imposés. Ils sont riches en emplois bien rémunérés. Ils sont bien entretenus car la gestion est assurée par les sociétés, issues des banques, qui possèdent ces parcs d'activités.

La ville nouvelle s'est construite sur les décombres de la Cité administrative et du Centre directionnel, qui avait été planifiés près de la gare de Lille, et dont il ne reste aujourd'hui que des lambeaux (notamment le groupe d'immeubles de bureaux appelé « le forum »). C'est le président de la CUDL, Arthur Notebart, qui a porté l'abandon du Centre directionnel – au grand dam de la Chambre de Commerce et d'Industrie- au profit de la ville nouvelle. Euralille aura été, après la mort de Notebart, la revanche du projet de Centre directionnel. Pour moi, ces deux projets n'en sont qu'un.
Notebart avait une conception très pragmatique de l'urbanisme, estimant qu'on construit là où passe l'assainissement (« les tuyaux à merde »), et donc là où la topographie permet l'évacuation des matières. Il abordait l'urbanisme en terme de viabilisation et de réseau. Sa grande force a été de pousser la construction du métro, le VAL, acronyme initial de « Villeneuve d'Ascq Lille ». C'est grâce à lui qu'au final Villeneuve d'Ascq n'est pas une vraie ville nouvelle, mais un quartier de Lille, avec son identité propre. Le métro a permis cet arrimage à la ville, une chance qui n'a pas été donnée à toutes les villes nouvelles !

Le choix du toponyme « villeneuve » fait explicitement référence aux villes neuves médiévales. « Neuville » avait été d'abord envisagé, mais ce toponyme existait déjà plus au Nord, à Neuville-en-Ferrain.

Je suis frappé aujourd'hui par le fait que ce qui a le mieux vieilli à Villeneuve d'Ascq, ce sont les arbres. Alors que la plupart des constructions se sont altérées, les arbres ont embelli. Je remarque aussi que la structuration en quartier a très bien pris : les gens se sentent appartenir à ces quartiers, et du coup la ville nouvelle est la localisation la plus demandée en ce qui concerne les demandes de logement social.

Serge Aubépart

paysagiste DPLG en 1970, est employé au centre technique forestier (actuel cemagref) de 1970 à 1972, puis à l'ONF jusqu'à la fin de sa carrière. C'est à ce dernier titre qu'il est mandaté par l'EPALE pour la mise en oeuvre de plusieurs parcs de la ville nouvelle de Lille Est, particulièrement le parc urbain et la chaîne des lacs.

La cité scientifique
Tarek Adda / Béatrice Mariolle / Frédéric Pousin

Le SDAUSEL ne montre de ce quartier que la voirie et, de fait, c'est bien elle qui domine ce paysage. On compte souvent 120m de façades à façades, dont 70m asphaltés pour seulement 12m de voirie! Mais en mesurant, nous nous sommes aussi étonnés de l'épaisseur du paysagement. De belles plantations, de grands sujets, une sélection assez vaste des essences bref, une réelle générosité sur ce plan. Ce sentiment semble partagé par les étudiants que nous avons pu interoger. Les clôtures disparaissent derrière les plantations, et cela donne une impression d'unité. Mais les étudiants déplorent qu'il y ait si peu d'espaces vraiment aménagés pour la détente au milieu de toute cette verdure : des pelouses agréables, ensoleillées, des bancs. Un ancien de la cité nous a parlé des bois qui occupaient autrefois une partie du site, et qui ont été coupés ensuite. Ce campus nous a semblé plus vivant, plus animé que, par exemple, celui de Marne-la-Vallée : le fait que de nombreux étudiants y résident joue certainement un rôle important sur ce plan. Il est vrai que nous étions alors à l'heure du déjeuner, qu'il faisait relativement doux et que de nombreux étudiants déjeunaient dehors. En rentrant, nous avons pris le métro. Son viaduc légèrement sinueux nous a donné l'impression de nous glisser dans cette matière verte.





















REACTION DE PIERRE THIEFFRY

Je suis assez surpris par ce que vous dites. Le campus, c'est le domaine privé de l'Etat. Notre objectif à l'EPALE était d'intégrer la Cité scientifique mais les enseignants ne voulaient pas du métro, qui a été pour nous l'instrument principal. Ils défendaient fièrement l'autonomie du campus. Je trouve qu'il en résulte un certain manque d'animation!

Hôtel de Ville et Triolo

Giulia Bassi / Anna Bouchard / Denis Delbaere / Léonore Lamour

Nous avons suivi les tracés du SDAUSEL. Le quartier de l'Hotel de Ville se signale par de grands blocs résidentiels aux ambiances contrastées : si la rue est assez animée, les passages sous porches nous mènent dans des intérieurs d'ilots ouverts dont les squares sont extrêmement calmes. Ce quartier donne souvent des signes d'inachèvement : des cheminements semblent avoir été refermés à l'arrière des lotissements, des voies au tracé rectiligne ont été coudées, et si on suit scrupuleusement leur tracé, on se retouve dans des friches. Ces friches de grandes dimensions, partiellement boisées, couvertes d'herbes folles, nous ont réjouis, même s'il n'a pas été simple de trouver la sortie!

Le SDAUSEL annonce un grand parc au Sud de l'Hotel de Ville. Nous avons voulu nous y rendre mais nous n'avons trouvé que les immenses parkings du centre commercial, d'ailleurs pas dénués de vie puisque les food trucks s'y installent et semblent avoir un certain succès. Pourquoi a-ton renoncé à cette partie du parc Sud?

Pour nous rendre à Triolo, nous avons d'abord parcouru une longue avenue plantée d'alignements d'arbres, et longeant le Grand Stade (leboulevard de Tournai). Là aussi, les nappes de parking derrière les haies devaient initialement constituer des parcs. Après avoir traversé l'autoroute (boulevard du Broeucq), nous sommes entrés dans le quartier du Triloolo par un petit chemin sineux, et nous avons éprouvé à nouveau ce sentiment fort de contrastes d'ambiances. Les grands tracés rectilignes prévus au SDAUSEL ont laissé la place à un ensemble où tout est sineux, petit, morcelé, courbe, planté, adouci, mais aussi un peu labyrinthique. Nous avons aimé ce petit quartier, avec ses très beaux arbres, ses squares aux tracés abandonnés.









REACTION DE SERGE AUBEPART

C'est vrai qu'il y a des contrastes d'ambiance très forts à Villeneuve d'Asccq, mais en même temps je m'étonne que vous parliez si peu de ce qui fait transition. Par exemple, il y a une évolution des volumétries du bâti entre les centres de quartier - très denses- et leur périphérie, plus basse. Les centres villageois, comme ici le village de Lezennes, forment aussi des espaces de transition entre la ville nouvelle et les espaces ouverts restés en place...

Je ne trouve pas que Triolo soit un quartier si vivant. Il y a beaucoup d'adolescents et c'est vrai qu'ils apprécient les squares, mais à mon avis ils sont lien les seuls! Mon impression est plutôt celle d'un quartier ennuyeux...













REACTION DE PIERRE THIEFFRY

L'échec du Parc Sud et l'invasion de ces terrains par les nappes de stationnement s'explique en grande partie par le fait qu'à la dissolution de l'EPALE, la Communauté urbaine de Lille qui a repris les terrains n'a pas suivi le SDAUSEL. La logique suivie a été celle des grands équipements, commerciaux (V2) puis sportifs (Grand Stade). Ainsi, le boulevard de Tournai, malgré ses apparences de boulevard urbain, n'est jamais que la desserte du Grand Stade.

Je suis assez surpris de ce que vous percevez du Triolo. A mon avis, les gens n'aiment pas ce quartier. Les chemins et les squares sont nombreux, c'est vrai, mais mal entretenus. Si ce quartier est labyrinthique, c'est que les grands tracés que nous avions prévus en direction de la Cité scientifique ont été abandonnés à cause du refus des enseignants de voir le campus clairement relié au centre-ville.

En fait, ce quartier a été massacré par la décision du maire de Villeneuve d'Ascq qui, fraichement élu, a voulu que le métro aérien passe sous terre : la trémie qui assure la descente du métro depuis le viaduc de la Cité scientifique vers le tunnel de l'Hotel de Ville coupe le Triolo en deux parties bien difficiles à relier. Les espaces d'animation, par exemple le petit centre commercial, avaient été planifiés par nous au niveau haut du métro : ils se sont donc retrouvés perchés sans raison et cela a nui à leur attractivité.

Ascq

Maelys Deguitre / Pauline Derollez / Gaël Poulain

Ici, nous avons observé une intrication assez subtile de la ville nouvelle dans un cœur villageois préexistant. Les grands îlots villageois ont été conservés, et donc en première lecture nous avons eu l'impression que rien n'avait changé. Mais à l'intérieur de ces îlots, des groupes d'habitat neuf ont été construits.













REACTION DE SERGE AUBEPART

C'est vrai qu'on a ici une belle hybridation de la ville et de la campagne. Elle se traduit aussi par l'efficacité et la densité des réseaux de chemins qui traversent la campagne pour rejoindre le site du Héron.















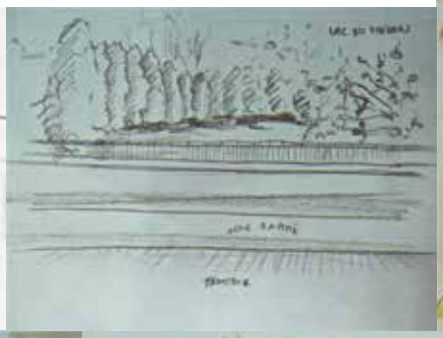
Château et Brigode

Marion Beaufils / Véronique Hattet / Aude Letezelter

Nous avons été frappées par l'absence de clôture, la facilité d'accès aux espaces. Ce quartier construit au bord d'un lac est agréable. Nous avons trouvé la même qualité dans le lotissement de Brigode, dont le grand parc central est omniprésent et visible depuis les différentes grappes de logements qui l'entourent. Ici, le paysage est si homogène qu'il peut devenir un peu ennuyeux.

L'autoroute, qui sépare ces deux quartiers, est absolument imperceptible. Par contre, le stadium Nord constitue entre les deux quartiers et au bord de l'autoroute une enclave difficile à contourner.

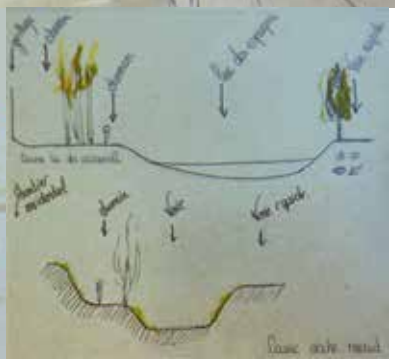














REACTION DE SERGE AUBEPART

L'idée de Brigode, c'était de construire un lotissement dans un bois. Effectivement, le site était occupé par un bois assez épais. Mais il aurait fallu un paysagiste ici, car les architectes ont cru qu'il suffisait de défricher des clairières pour y loger les maisons. Or, ces opérations brutales ont déséquilibré les boisements et les lisières. De nombreux arbres sont morts prématurément et la qualité paysagère a été finalement bien moindre qu'elle n'aurait pu l'être.

REACTION DE PIERRE THIEFFRY

Le stade n'était pas prévu à cet endroit, et donc le passage d'un quartier à l'autre n'aurait pas du souffrir de cette grande enclave. Le stade était prévu là où, finalement, vient d'être construit le Grand Stade : il y a eu ici un long détour de la planification pour revenir à la situation initialement prescrite.

La qualité des lotissements provient en partie de la proximité entre l'EPALE et le promoteur SEDAF. Les deux structures ont été créées en même temps et ont collaboré pendant des années. Le quartier du Château est à mon avis une très belle réussite. C'est le seul quartier de la ville nouvelle où le principe de séparation des flux automobiles et piétons fonctionne bien, et la présence du Lac des Espagnols est un atout majeur.

Annapes

Pauline Derollez / Perrine Guelton / Pierre Samson / Celia Vandermeeren

Le quartier nous est apparu comme une entité très étanche. Comme dans d'autres quartiers, les limites Ouest (autoroute du Breucq) et Est (Lac du Héron) sont complètement fermées, et le village, lui, a conservé son aspect d'avant la ville nouvelle, comme si tout ça s'était passé autour sans rien induire dans le paysage.
Par ailleurs, c'est un paysage urbain agréable, avec une belle densité architecturale, un réseau de ruelles, de magnifiques villas et de nombreux sites de jardins partagés.





REACTION DE PIERRE THIEFFRY

Annapes, comme tous les villages, était placé hors du périmètre de l'EPALE, ce qui explique sans doute cette impression. Cependant, la ville nouvelle a eu des effets induits sur le village. Les écoles ont accueilli un public de plus en plus important, ont été agrandies, et l'animation s'est accrue. La prégnance des jardins partagés participe d'une volonté de la municipalité d'affirmer, contre l'EPALE, l'identité rurale des anciens villages.

REACTION DE SERGE AUBEPART

C'est vrai qu'il y a beaucoup de sites de jardins partagés. Lorsque nous nous sommes installés dans la ville nouvelle, nous les pionniers, nous sortions de 1968 et nous voulions faire notre petit retour à la nature !

Flers et les Prés

Thibaud Donsdeck / Noé Fihey / Paul Vecchioli

Cet ancien village présente une structure en cercles progressifs. Le centre du village nous est apparu très préservé. Il est entouré par une ceinture de d'habitat ancien à l'intérieur de laquelle les effets de la ville nouvelle se manifestent. Puis, en troisième plan, on devine par des émergences le paysage moderne qui accompagne le boulevard de l'Ouest. Nous avons identifié ce gradient sur tous les plans : tant du point de vue des modes de déplacement que de la gestion des clôtures, des limites, des alignements, de la signalétique, des enseignes.

REACTION DE ANNE MORENVILLE

L'architecte du Pont de Bois, Pierre Vago, misait sur la chaussée haute, un piétonnier complètement autonome, pour construire cette greffe urbaine. Mais contrairement à ce qui s'est passé pour la Cité scientifique, peu de logements étudiants ont été construits ici et cela a nuit à l'animation et à l'appropriation des espaces. Par la suite, le départ des classes moyennes des logements sociaux construits par Josic autour de la chaussée haute et la paupérisation des populations a accéléré la dégradation du quartier.

REACTION DE PIERRE THIEFFRY

Nous avons voulu greffer le village de Flers au campus du Pont de Bois, mais c'est un échec.

Cousinerie
Gusilain Baudelet / Anissa El Halaoui / Anne Morenville

Ce quartier devait selon le SDAUSEL constituer un centre urbain assez intense, tirant notamment parti de sa position riveraine du boulevard du Broeucq. Mais comme ce boulevard est devenu une autoroute, le quartier s'est refermé derrière de hauts talus plantés, formant une coupure d'ailleurs d'une efficacité sonore surprenante. Au Nord, la limite avec l'A22 est « gérée » par un mur antibruit monumental. L'autre bordure du quartier, à l'Est, finit brutalement sur les champs à perte de vue, sans aucune transition contrairement à ce que prescrivait le « schéma organique » dessiné par Philippe Legros.
Cette pauvreté des limites du quartier n'enlève rien à certaines qualités observables à l'intérieur : diversité du réseau de cheminements piétons, homogénéité des matériaux et présence continue des plantations.
Au Sud, la bande verte prescrite par le SDAUSEL en direction du Lac du Héron a donné lieu à la colline des Marchenelles, un remblai gigantesque, densément planté, le paradis des joggeurs.

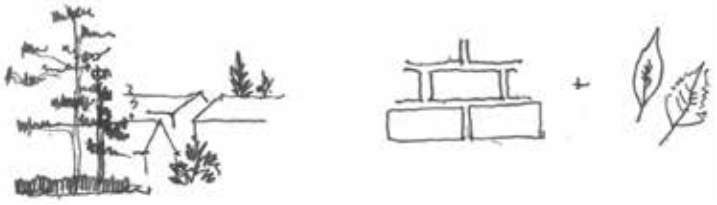






REACTION DE SERGE AUBEPART

La colline des Marchenelles est un ancien fortin de 1870, devenu ensuite une décharge d'ordures ménagères. Cette décharge a été recouverte avec les déblais issus du creusement du Lac du Héron (en grande partie). Les dégagements de méthane ont longtemps imposé que le site reste fermé, et la friche s'y est installée. Des milieux biologiques originaux s'y sont installés, notamment parce que la nature argileuse des terres a induit des effets de « nappes captives », et donc des micro-zones humides.
Finalement, c'est donc un espace naturel qui a été créé en lieu et place d'un quartier au bord de l'eau. De mon point de vue, ce n'est pas forcément regrettable : au lieu de juxtaposer la ville aux espaces ouverts, on obtient finalement un gradient, cet espace naturel faisant transition entre la ville et la campagne.



















REACTION DE PIERRE THIEFFRY

La Cousinerie, a permis de tester des implantations de bureaux innovantes. Sur 2000 m2, nous avons amené la SEDAF à construire des bureaux dans une trame de logements, afin d'assurer la réversibilité de l'opération.
Ici aussi, la dissolution de l'EPALE a eu des effets regrettables. La Cousinerie devait, selon le SDAUSEL, voisiner avec le Lac du Héron. Mais les opérations de logement prévues au bord du lac ont été stoppées par la CUDL, qui considérait qu'il fallait rééquilibrer le nombre de logements construits dans la métropole au profit de Roubaix et Tourcoing, qui étaient largement délaissés. Le changement d'échelle de réflexion a eu pour effet une coupure absurde entre la ville nouvelle et son grand lac !
Tout ceci constitue cependant toujours une magnifique réserve foncière de 600 hectares.



conception et
réalisation :
Denis Delbaere
Véronique Hattet
Frédéric Pousin
pour
PLAN PAYSAGE /

Février 2017