ZZ999

« ESTUAIRE URBAIN », Lille.

Z Z 9 9 9

EUROPEAN URBANITY AND STRATEGIC PROJECTS - LILLE FRANCE

CONCEPT

« URBAN ESTUARY »

The question about this site, from released railway acquisitions, is to imagine a piece of town, in order to recreate progressively a multifunctional district finishing the urbanization of this place. Area in question consists of a nearly 23-hectare site, 300 metres from town hall place, in a town of 244 400 inhabitants. Seeking to answer the question, we wanted first to imagine means of finishing, putting an end to a district, a center, a town. Is the most relevant answer to articulate progressively and to weave, as if to close an open field ? Is quality of housing and blocks enough to build the town of public space ? Considering proximity of the physical and historical center of Lille, considering its opening to peripheral landscape, we can propose another answer than those consisting of definitively close again successive beds of the town. Historical study of the town shows the town and the obstacles obstructing its development have moved. The area in question has a strategic situation, as last obstacle to connect “Avenue de la Liberté” and peripheral boulevard ; through the connection of those two highways can we bring to light the historical beds of the town.
Because of the opportunity of making an opening, at the very time when Lille is going to close again, we studied the theme of empty space, neither as a form of proliferation nor as a new transverse obstacle to clear, but as a new public space. By reason of this space, the town could turn round to itself and see itself, creating in that way a new place which — such as Central Park in New York — would be a place of meetings, of improvised crossings, and simultaneously an urban room articulating different districts and looking at its outside, its agglomeration. The idea of an estuary and its banks guided our project, because an estuary is a key moment in a distantly considered landscape, the landscape of a river which passed through lands and is flooded by sea at its mouth. An estuary as a borded landscape, passed through, crossed, as a door of a deep territory, is consequently the source of our project, with this difference that proposed estuary exists through its “banks”, its different districts. It remains consequently for us to form with it a landscape, a place.
The consequence is to propose an infrastructure which would guarantee not only the duration of this empty space, but also the matrix for the development of future districts. This infrastructure can particularly form on the one hand a front on every side of the central park, on the other hand all necessary facilities to make future housing viable.

This project permits a « natural » development to districts bordering on the site, as in the south, where the connection to the district of « Moulins » could be made by a continuation of ways system and by an almost identical reproduction of existing parcels. Sheds, mostly set in the north of the site, are preserved and become inhabited sheds or home-artistshops. Through this requalification operation, not only a disinherited part of the site will recover dynamism, but also existing basic equipments will be again operated, such as tramway rails.

While infrastructures imagined at parkborder can easy, because of their volume and form adaptability, guarantee a duration for future districts, the fitting out of eastern part of the parcel have to create a connection with eastern outskirts. This traffic and movement place is strategic considering networks and image of the eastern part of the town. About the “porte de Valenciennes”, the project is based on a programmatic border articulating a low ground (park and its housing) and a high ground (peripheral boulevard). This one, like a high place, lays on the roof of a regional building (here, a civilizations museum) whose southern front also makes of “porte de Valenciennes” a town entrance. In this thickness can also be integrated the elevated underground rail, whose new station in northern part of high place is directly connected to tramway station, as final point of northern stripe.

Architectural and urban coherence depends no more on specific quality of each building, but on the original infrastructure that we propose here.

Z Z 9 9 9

URBANITE EUROPEENNE ET PROJETS STRATEGIQUES - LILLE FRANCE

« ESTUAIRE URBAIN » *(RESUME)*

Il s'agit sur ce site, issu d'emprises ferroviaires libérées, de concevoir un « morceau » de ville, afin de recréer par étapes un quartier multifonctionnel achevant l'urbanisation de ce secteur. Il nous semble que la proximité du centre physique et historique de Lille et son ouverture sur le paysage périphérique permettent de proposer une autre réponse que celles qui consistent à refermer définitivement les couches successives de la ville.
L'analyse historique de la ville montre un déplacement du centre et des obstacles qui en freinent le développement. Le site se trouve à un point stratégique, dernier obstacle à la mise en relation de l'avenue de la Liberté et du boulevard périphérique ; la mise en tension de ces deux artères permettrait de révéler les couches historiques de la ville, tel un fil d'Ariane. L'opportunité offerte de créer une percée, à un moment où la ville s'apprête à se refermer, nous a conduits à mener un travail sur le thème du vide, non pas comme forme de prolifération ou comme un nouvel obstacle transversal à franchir, mais comme nouvel espace public. Cet espace permettrait à la ville pour ainsi dire de se retourner sur elle-même et de se voir, créant un nouveau lieu qui — à l'instar de Central Park à New York — serait le lieu des rencontres, des passages improvisés, et simultanément une pièce urbaine articulant des quartiers aux identités distinctes et regardant vers son extérieur, son agglomération. L'image de l'estuaire et de ses rives a guidé la conception de notre proposition, puisqu'il constitue un moment clef d'un paysage appréhendé plus largement.
La géométrie qu'adopte ce vide prend ses sources dans les différents tracés urbains qui le délimitent.
Le choix de résoudre cette contradiction par un vide implique la nécessité de structurer et de tenir ce vide. Cela conduit naturellement à proposer une infrastructure qui serait non seulement le garant de la pérennité du vide, mais aussi la matrice pour le développement des quartiers en devenir. En particulier, cette infrastructure permet d'une part d'offrir un front de part et d'autre du parc central, d'autre part d'offrir les aménagements nécessaires à la viabilisation des futurs logements.
Le projet permet aux quartiers limitrophes du site de se développer « naturellement », comme au sud du site, où la liaison avec le quartier des Moulins pourrait être assurée par la prolongation du réseau viaire et la reproduction quasi-identique d'une trame parcellaire existante. Les hangars principalement situés au nord du site, sont conservés et deviennent des hangars habités ou des logements-ateliers pour artistes. Cette opération de requalification permettra non seulement de redynamiser une partie du site jusqu'ici en déshérence, mais aussi, de ré-exploiter des infrastructures existantes lourdes comme les rails pour le passage du tramway.
Si les infrastructures proposées en bordure du parc peuvent aisément par leur gabarit et leur relative souplesse formelle assurer la pérennité des quartiers en devenir, l'aménagement de l'est de la parcelle se doit d'assumer la relation avec la périphérie est de la ville. Ce lieu d'échanges et de flux importants, est stratégique en terme de réseaux, mais surtout en terme d'image qu'offrira la ville à son extrémité est.
L'aménagement proposé pour la porte de Valencienne est organisé autour d'une frange programmatique permettant d'articuler un sol bas (le parc et ses logements) et un sol haut (le boulevard périphérique). Ce dernier, véritable place haute, s'installe sur le toit de l'équipement d'envergure régionale (ici un musée des civilisations) dont la frontalité sud participe à affirmer le statut d'entrée de ville de la porte de Valenciennes. Dans cette épaisseur, vient également s'intégrer la voie du métro aérien, dont la nouvelle station située à l'extrémité nord de la place haute est en relation directe avec celle du tramway point final du ruban nord.
La cohérence architecturale et urbaine ne dépend plus de la qualité intrinsèque de chaque construction, mais de l'infrastructure originale proposée ici

A - HISTOIRE ET LOGIQUE DE DEVELOPPEMENT URBAIN DE LILLE

Il s'agit sur ce site, issu d'emprises ferroviaires libérées, de concevoir un « morceau » de ville, afin de recréer par étapes un quartier multifonctionnel achevant l'urbanisation de ce secteur. L'aire de réflexion représente une surface de près de 23 ha, à 300 mètres de la place de la mairie, dans une ville de 244 400 habitants. Tout en cherchant à répondre au sujet, nous avons d'abord voulu imaginer les moyens d'achever un quartier, un centre, une ville, non pas comme on achève un cheval, mais comme on « l'amène à terme ». La réponse qui consisterait à articuler dans la progression et tisser comme pour refermer un champ ouvert, est-elle la plus pertinente ? La qualité du logement et de son îlot est-elle suffisante pour construire la ville de l'espace public ? Il nous semble que la proximité du centre physique et historique de Lille et son ouverture sur le paysage périphérique permettent de proposer une autre réponse que celles qui consistent à refermer définitivement les couches successives de la ville.

L'analyse des cartes historiques de la ville nous a permis de comprendre d'une part comment Lille s'est logiquement développée depuis le Moyen-Âge et d'autre part à quel point la zone de réflexion possède une position stratégique et, de ce point de vue, particulière. En effet, la ville royale s'est développée d'abord en ouvrant ses remparts au sud, doublant ainsi sa capacité. Au XIXe siècle, la circulation est rendue plus aisée par de grands tracés qui traversent la ville de bout en bout ; son centre de gravité (défini par la présence de l'hôtel de ville et sa place) se déplace à l'endroit même où, un siècle auparavant, un rempart fermait la ville. L'avenue de la Liberté que bordent aujourd'hui l'hôtel de ville, sa place et le musée des beaux-arts, constitue le centre physique ou le milieu d'une ville dont la forme (le périmètre) définitive ne va plus changer, puisque son développement concentrique se traduit au XXe siècle par la création de boulevards périphériques, complétés par la présence à l'est de l'autoroute, obstacles ultimes avant d'atteindre la banlieue. L'ancien site de marchandises de la SERNAM, dernière grande emprise en friche de la ville, se situe à un point stratégique, dernier obstacle à la mise en relation de l'avenue de la Liberté et du boulevard périphérique ; la mise en tension de ces deux artères permettrait de révéler les couches historiques de la ville — tel un fil d'Ariane. L'opportunité offerte de créer une percée, à un moment où la ville s'apprête à se refermer, nous a conduits à mener un travail sur le thème du vide, non pas comme forme de prolifération ou comme un nouvel obstacle transversal à franchir, mais comme nouvel espace public. Cet espace permettrait à la ville pour ainsi dire de se retourner sur elle-même et de se voir, créant un nouveau lieu qui — à l'instar de Central Park à New York — serait le lieu des rencontres, des passages improvisés, et simultanément une pièce urbaine articulant des quartiers aux identités distinctes et regardant vers son extérieur, son agglomération. L'image de l'estuaire et de ses rives a guidé la conception de notre proposition, puisqu'il constitue un moment clef d'un paysage appréhendé plus largement, celui d'un fleuve qui, après avoir traversé les terres, est envahi par la mer à son embouchure. L'estuaire comme paysage bordé, franchi, traversé, comme porte d'un territoire profond, est donc la source de notre proposition — à la différence près que l'estuaire proposé existe par la présence de ses « rives », ses quartiers distincts. Il nous restait donc à en faire un paysage, un lieu.

B - CONNEXION A LA VILLE EXISTANTE

La géométrie qu'adopte ce vide prend ses sources dans les différents tracés urbains qui le délimitent. A l'ouest, l'axe principal fondateur de cet espace urbain est l'avenue de la Liberté qui, prolongée virtuellement, s'évase légèrement lors de sa pénétration dans le site. A l'est, cette dynamique trouve son contrepoint dans le cône formé par l'espace public dégagé face à la porte de Valenciennes.

C - BANDES ACTIVES URBAINES ET PERENNITE DE LA PROPOSITION

Il apparaît improbable de planifier et de constituer un tissu urbain ex nihilo sur une telle étendue. Qui plus est, il semble difficile de mêler des types de parcellaires aussi hétérogènes qu'ont pu générer les emprises ferroviaires d'une part, l'habitat étroit d'autre part. Le choix de résoudre cette contradiction par un vide implique la nécessité de structurer et de tenir ce vide.

Cela conduit naturellement à proposer une infrastructure qui serait non seulement le garant de la pérennité du vide, mais aussi la matrice pour le développement des quartiers en devenir. En particulier, cette infrastructure permet à la fois d'offrir un front de part et d'autre du parc central, et d'offrir les aménagements nécessaires à la viabilisation des futurs logements.

L'impératif de tenir un espace sur plus de 600 m en y abritant du programme, tout en permettant des porosités (visuelles et physiques), nous a conduits à nous tourner vers l'archétype du pont habité ou, plus proche de nous, de l'ancien viaduc reliant la Bastille à Vincennes, aujourd'hui réaménagé en promenade verte. Cette structure est cependant trop rigide pour maintenir à terme des percées tout en y abritant du programme. Une forme dérivée du créneau permettrait alors de concilier toutes ces exigences, tout en offrant une diversité de volumes capable de s'adapter à toutes les variétés d'équipements. Les deux lignes ainsi constituées forment un premier plan identifiable, d'où peut émerger un skyline nouveau et hétérogène.

Intégrant des surfaces potentielles pour toute activité marchande, culturelle ou sociale, cette infrastructure, véritable bande active, s'accompagne d'un cheminement piéton haut et d'une voie carrossable permettant d'irriguer les nouveaux îlots. Elle abrite également en sous-sol les réseaux et les stationnements nécessaires à son fonctionnement propre. Au sud, cette ligne offre un vis-à-vis aux logements en venant former une rue en contact visuel permanent avec le parc urbain. Au nord, l'infrastructure est longée par le tramway et permet d'abriter les arrêts nécessaires. Commerce de proximité, aire de sport ou activités économiques, tous les éléments indispensables à la vie d'un quartier peuvent ainsi prendre place au fur et à mesure du développement de celui-ci.

D - IDENTITES : REHABILITATION ET EXTENSION DES QUARTIERS EXISTANTS

Après en avoir défini les limites et le cadre, le projet permet aux quartiers limitrophes du site de se développer « naturellement ». En effet, le parti pris adopté autorise la propagation des différents tissus urbains, comme au sud du site, où la liaison avec le quartier des Moulins pourrait être assurée par la prolongation du réseau viaire et la reproduction quasi-identique de la trame parcellaire existante. Ainsi, même si la typologie de logement est renouvelée – les

références étant nombreuses, contemporaines et orientées par la production architecturale « locale » –, l'image, l'occupation – en terme de densité notamment – et l'esprit, tout ce qui constitue l'identité forte de ce quartier, sont valorisés.
Dans cette rupture entre différentes urbanités, il s'est développé au fil du temps des spécificités architecturales et spatiales qui font de ce site un paysage à part entière. Les fonctions et nécessités de ce lieu de production et de travail ont donné naissance à un paysage constitué de lignes fuyantes, de vastes espaces dégagés en alternance avec de grands bâtiments que sont les hangars et les entrepôts. Ces édifices, principalement situés au nord du site, sont conservés pour les qualités spatiales qu'ils engendrent, mais aussi pour leurs qualités fonctionnelles intrinsèques et leur potentiel de réhabilitation. Ils deviennent des hangars habités ou des logements-ateliers pour artistes – à l'instar des anciens entrepôts SNCF d'Argenteuil. Cette opération de requalification permettra non seulement de redynamiser une partie du site jusqu'ici en déshérence, mais aussi, de réexploiter des infrastructures existantes lourdes comme les rails pour le passage du tramway.

E - RESEAUX URBAINS ET INTERFACES PERIPHERIQUES

Si les infrastructures proposées en bordure du parc peuvent aisément, par leur gabarit et leur relative souplesse formelle, assurer la pérennité des quartiers en devenir, l'aménagement de l'est de la parcelle se doit d'assumer la relation avec la périphérie est de la ville. Ce lieu d'échanges et de flux importants est stratégique en terme de réseaux, mais surtout en terme d'image qu'offrira la ville à son extrémité est. L'aménagement proposé pour la porte de Valenciennes est organisé autour d'une frange programmatique permettant d'articuler un sol bas (le parc et ses logements) et un sol haut (le boulevard périphérique). Ce dernier, véritable place haute, s'installe sur le toit de l'équipement d'envergure régionale (ici un musée des civilisations) dont la frontalité sud participe à affirmer le statut d'entrée de ville de la porte de Valenciennes. Dans cette épaisseur, vient également s'intégrer la voie du métro aérien, dont la nouvelle station située à l'extrémité nord de la place haute est en relation directe avec celle du tramway, point final du ruban nord.

F – TABLEAU DE SURFACES

TABLEAU DE SURFACES		
		SURFACE M2
LOGEMENTS REHABILITES		
	X 66	10000
	NEUFS	
	X 320 T3	34500
PARKING	TOTAL	35000
MUSEE		23000
	-COMMERCES -BUREAUX - LOCAUX ASSOCIATIFS	10000