



HAL
open science

Inventer les futurs de la métropole lilloise : échelles, modèles et scénarios. Une métropole transfrontalière en projet(s)

Philippe Louguet, Séverine Bridoux, Denis Delbaere, Bénédicte Grosjean, Maryvonne Prevot, Florence Wierre, Olivier Bourez, Sophie Delhay, Emmanuel Doutriaux, Cédric Michel, et al.

► **To cite this version:**

Philippe Louguet, Séverine Bridoux, Denis Delbaere, Bénédicte Grosjean, Maryvonne Prevot, et al.. Inventer les futurs de la métropole lilloise : échelles, modèles et scénarios. Une métropole transfrontalière en projet(s). [Rapport de recherche] AGE-2007-LOU, Ministère de la culture et de la communication / Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère (BRAUP); Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables; Plan Urbanisme, Construction et Architecture (PUCA); Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille; Laboratoire d'architecture conception territoire histoire (LACTH). 2008. hal-01816053

HAL Id: hal-01816053

<https://hal.science/hal-01816053v1>

Submitted on 14 Jun 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE
d'ARCHITECTURE et de PAYSAGE de LILLE**

LACTH
LABORATOIRE D'ARCHITECTURE . CONCEPTION . TERRITOIRE . HISTOIRE

RAPPORT FINAL
Inventer les futurs de la métropole lilloise : échelles, modèles et scénarios.
Une métropole transfrontalière en projet(s)

PROGRAMME « L'architecture de la grande échelle »
Programme interdisciplinaire de recherche – 2^{ème} session
Octobre 2008

Ministère de la Culture et de la Communication

Direction de l'Architecture et du Patrimoine
Bureau de la Recherche architecturale, urbaine et paysagère

Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables

Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction
Plan urbanisme, construction et architecture

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

Résumé de la proposition p. 004

Composition de l'équipe p. 005

INTRODUCTION

Rappel de la proposition et de la méthode initiale (P. Louguet, C. Tiry) p. 006

1ère PARTIE : L'ESPACE DE LA GRANDE ÉCHELLE

> La frontière p. 013

1) Frontière / frontières : définitions et points de vue (S. Bridoux)

2) Formes émergentes de la frontière (M. Prévot)

> La métropole transfrontalière

I. La métropole transfrontalière dans l'histoire des métropoles en France (S. Bridoux, F. Wierre) p. 019

1) La naissance des métropoles d'équilibre

2) France / Belgique : frontière et coopération transfrontalière

3) « Territoire métropole »

4) Émergence de projets pour la métropole transfrontalière : bilan et état des lieux

II. Les acteurs et les institutions de la métropole transfrontalière (M. Prévot) p. 028

1) Un travail de production volontariste d'une proximité transfrontalière

2) De l'ADULM au GECT en passant par la COPIT : réseaux, structures, acteurs de la métropole transfrontalière aux différentes échelles

III. Histoire de la politique de paysage d'une métropole transfrontalière en formation

(D. Delbaere) p. 037

Introduction : propos et corpus de la recherche

1) Grandeur

1a. Le paysage à la rescousse de la métropolisation

1b. Les grands projets de l'Eurométropole

2) Décadence

2a. L'échec des projets de paysage

2b. La question de la maîtrise d'ouvrage

2c. La question du « faire paysage »

3) Le paradoxe du paysage et du territoire

3a. Paysage et métropole transfrontalière : un mariage impossible ?

3b. L'issue par la trame : le paradigme du Parc de la Deûle

3c. La métropole comme « œuvre ouverte » ?

2ème PARTIE : L'ARCHITECTURE DE LA GRANDE ÉCHELLE

> Introduction : Les rôles spécifiques de l'architecture à cette échelle

I. Les méthodes (S. Bridoux, P. Louguet) p. 073

- 1) La grande échelle interroge fatalement le statut du projet et ses méthodes
- 2) Le projet comme démarche *ouverte*
- 3) L'exercice du projet d'architecture de la grande échelle « Inventer les futurs de la métropole lilloise : une métropole transfrontalière en projet(s) »
- 4) Synthèse : Métropole transfrontalière, utopie ou réalité ?

Ibis. La démarche de projet en architecture : études de cas (B. Grosjean) p. 085

- 1) Analyser des processus de projets : pourquoi et comment ?
- 2) Démarches d'ateliers : hypothèses pédagogiques
- 3) Ateliers / Dessins / Projets : sélections sur la "métropole"

II. Les regards (à travers les projets des étudiants) p. 092

- 1) Quelles démarches de projet ? (B. Grosjean)
 - 1a. Observation. Les dessins de la métropole : critères de classement
 - 1b. Question. Les dessins du projet : quel statut ?
 - 1c. Expérience. Le projet architectural à grande échelle ?

- 2) Quelles formes du territoire ? Manières d'imaginer la métropole ouverte (D. Delbaere)
 - 2a. Les typologies de projets étudiants
 - 2b. Le paysage dans les projets des étudiants

III. Les contenus comme modèles p. 118

- 1) Les contenus historiques de la métropole lilloise (F. Wierre)
- 2) Relations entre contenus et projets : pôles, vecteurs, articulations typologiques (P. Louguet)

CONCLUSION p. 135

BIBLIOGRAPHIE p. 137

CHRONOLOGIE p. 147

INDEX DES SIGLES p. 154

ANNEXES

Les ateliers de projet 2007-2008 p. 157
(présentation des sujets)

Le séminaire de recherche 2007 p. 165
(présentations résumées des séances)

La table ronde finale 2008 p. 174
(restitution synthétique, C. Tiry)

Les conférences 2007 p. 181
(présentations résumées)

Entretiens avec quelques acteurs p. 183
(compte-rendus, D. Delbaere)

RÉSUMÉ DE LA PROPOSITION

Inventer les futurs de la métropole lilloise : échelles, modèles et scénarios. Une métropole transfrontalière en projet(s)

Objet de la proposition

Dans le contexte européen actuel, les recompositions territoriales à l'œuvre des métropoles post-industrielles bouleversent les équilibres urbains et les découpages institutionnels traditionnellement opérants. Elles sont en contrepartie l'occasion de stratégies de repositionnement au sein d'une hiérarchie urbaine héritée, qui s'appuient sur des logiques de projets à variables multiples, à la fois producteurs de qualité urbaine et porteurs d'une nouvelle image métropolitaine identifiable. La redécouverte de ces territoires métropolitains et la recherche de leurs potentiels de transformation ne peuvent être fécondes sans un examen de leurs place et rôle au sein de plus vastes systèmes urbains qui trouvent aujourd'hui leur cohésion à travers des pratiques d'habiter le territoire elles aussi profondément renouvelées, dans un environnement géographique hérité à réévaluer. La question du choix de l'échelle d'appréhension du territoire est donc déterminante pour une définition pertinente du ou des projets. Depuis près d'un siècle, les acteurs de Lille et de son territoire élargi sont en quête d'une mesure et d'une forme métropolitaines. Aujourd'hui, l'idée d'une métropole transfrontalière est à l'œuvre. Elle repose sur une série de projets de différentes natures et échelles, localisés de part et d'autre de la frontière et amorcés en 2005.

À la manière d'un site test, le site transfrontalier de Tourcoing-Mouscron, fera l'objet d'une analyse approfondie visant à comprendre quels (nouveaux) problèmes pose un tel *territoire-frontière*. Ces deux communes situées en vis-à-vis de part et d'autre de la frontière franco-belge, présentent des formes d'urbanisation effrangées par la frontière, qui « se tournent le dos » et accueillent historiquement des fonctions repoussées par la ville centre (déchetterie, cimetièrre, par exemple). Plus globalement, cette figure territoriale hétérogène (ZUP, hôpital, terminus d'une ligne de métro, urbanisation linéaire, friches, etc.) réunit des conditions emblématiques de la ville contemporaine et fait partie d'un projet urbain intégré à la « Proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière » des acteurs de la coopération transfrontalière.

Méthodologie

La recherche consiste à explorer par le projet différents scénarios de construction de la métropole lilloise dans le contexte de son intégration au territoire transfrontalier — dont l'échelle n'est pour l'instant définie qu'en termes de périmètres institutionnels, et l'ensemble des projets uniquement en termes de programmes — afin d'en faire émerger un modèle métropolitain innovant à une échelle pertinente. Cette exploration s'appuie sur une investigation de la notion de métropole transfrontalière, rapportée au cas lillois, à travers plusieurs domaines (historique, géographique, géopolitique, etc.) et selon une double approche — scientifique et projectuelle — sans échelle posée *a priori*. La recherche s'articule avec une réflexion sur les techniques projectuelles de la mise en œuvre spatiale d'une telle métropole, notamment celle du scénario comme méthode d'approche adaptée aux caractéristiques de la ville contemporaine telles que l'instabilité, l'hétérogénéité et la complexité.

Du point de vue pédagogique, nous proposons une construction collective d'une matrice par les étudiants, puis l'écriture de scénarios vus comme des moyens de privilégier telle ou telle couche de la matrice, sans en gommer aucune. Le mode de représentation requis serait un support axonométrique laissant fonctionner chaque couche en parallèle (les logiciels informatiques, où l'on passe instantanément de l'axonométrie au plan sont ici d'une aide essentielle). Le projet serait produit par les fils ou liens tendus entre les couches, susceptibles de faire apparaître les formes architecturales comme expression des ordonnancements territoriaux.

Un atelier de projet de niveau Master et, parallèlement, un séminaire de recherche croisé (chercheur/acteur) et pluridisciplinaire produiront les matériaux nécessaires à la réalisation d'un « Atlas des scénarios de projets pour la métropole transfrontalière ».

COMPOSITION DE L'ÉQUIPE

Inventer les futurs de la métropole lilloise : échelles, modèles et scénarios. Une métropole transfrontalière en projet(s)

Responsable scientifique

Philippe LOUGUET, architecte DPLG, professeur à l'ENSAP de Lille, directeur du LACTH et responsable de l'axe *territoire*
louguet@lille.archi.fr

Organisme de rattachement

École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille
Laboratoire d'architecture, conception, territoire, histoire (LACTH)
2 rue Verte, 59650 Villeneuve d'Ascq
Secrétariat : Isabelle Charlet
Tél. : 03 20 61 95 78
Fax : 03 20 61 95 50
Mail : lacth@lille.archi.fr
Site : www.lille.archi.fr

Membres de l'équipe (chercheurs et enseignants-chercheurs)

Séverine BRIDOUX, architecte DPLG, docteur en Esthétique et pratique des arts (Université de Lille 3), chercheur au LACTH (axe *conception*), chercheur associé au Centre d'étude des arts contemporains (Université de Lille 3)
Denis DELBAERE, paysagiste DPLG, docteur de l'EHESS, maître-assistant à l'ENSAP de Lille (filiale Paysage), chercheur au LACTH (axe *territoire*), chercheur associé au LADYSS / CNRS
Bénédicte GROSJEAN, ingénieur civil architecte, docteur en urbanisme, maître-assistante à l'ENSAP de Strasbourg, enseignante à l'ISA Saint-Luc de Tournai (Belgique)
Philippe LOUGUET, architecte DPLG, professeur à l'ENSAP de Lille, directeur du LACTH et responsable de l'axe *territoire*
Maryvonne PRÉVOT, docteur en histoire contemporaine (IEP de Paris), maître de conférences en aménagement et urbanisme et chercheur au laboratoire TVES (Université de Lille 1), chercheur associé au LACTH (axe *territoire*)
Florence WIERRE, docteur en histoire de l'architecture (Université de Paris 1), attachée de conservation au Centre d'archives d'architecture du XXe siècle / IFA (Cité de l'architecture et du patrimoine), chercheur associé au LACTH (axe *histoire*)

Membres de l'équipe (enseignants)

Olivier BOUREZ, architecte, enseignant à l'ISA St Luc de Tournai (Belgique)
Sophie DELHAY, architecte DPLG, enseignante à l'ISA St Luc de Tournai (Belgique)
Emmanuel DOUTRIAUX, architecte DPLG, maître-assistant à l'ENSAP de Lille, chercheur au LACTH (axe *conception*)
Cédric MICHEL, architecte DPLG, enseignant à ENSAP de Lille

Partenaires scientifiques

Université des sciences et technologies de Lille 1, Laboratoire TVES
Institut supérieur d'architecture Saint-Luc de Tournai (Belgique)

Coordination générale

Corinne TIRY, architecte DPLG, ingénieur de recherche MCC
c-tiry@lille.archi.fr

INTRODUCTION

Rappel de la proposition et de la méthode initiale

« Dans plusieurs régions d'Europe est en train de se produire une 'nouvelle forme de ville' et de métropole, qui oblige à changer d'échelle pour la planification et le projet d'urbanisme. La 'ville diffuse' en est peut-être un des aspects les plus évidents. Mais ce serait une erreur de ne pas s'apercevoir que cette nouvelle forme de métropole est beaucoup plus complexe : l'ancienne armature urbaine du continent et ses métropoles du XIXe siècle, ses périphéries du XXe et ses 'centres historiques', en sont des éléments constitutifs à part entière. Une nouvelle géographie urbaine de l'Europe est en train d'advenir. »

Bernardo Secchi, « Traverser les échelles : la 'città diffusa', un objet de recherche pour une nouvelle dynamique de projet », *Cahiers thématiques*, n° 6, 2006, p. 294.

1) Le projet métropolitain contemporain

1a. La pertinence de l'échelle : territoire vécu et territoire projeté

Dans le contexte européen actuel, les recompositions territoriales à l'œuvre des métropoles post-industrielles bouleversent les équilibres urbains et les découpages institutionnels traditionnellement opérants. Elles sont en contrepartie l'occasion de stratégies de repositionnement au sein d'une hiérarchie urbaine héritée, qui s'appuient sur des logiques de projets à variables multiples (opérations de renouvellement urbain, création de pôles de compétitivité, renforcement de l'accessibilité des territoires, préservation des espaces non construits, etc.), à la fois producteurs de qualité urbaine et porteurs d'une nouvelle image métropolitaine identifiable. Barcelone en fut un cas exemplaire dans les années 1990 à l'appui d'une stratégie de requalification de ses espaces publics ; Londres (ré)émerge aujourd'hui en privilégiant celle d'une production d'icônes architecturales. Ces mutations et visées requièrent par conséquent de la part des acteurs du territoire, qu'ils soient décideurs ou concepteurs, des modes d'exploration et d'intervention — diagnostic et projet — inédits, capables d'en saisir et révéler les potentiels tant en termes de dynamiques et formes urbaines innovantes qu'en termes d'images métropolitaines renouvelées. Mais la redécouverte de ces territoires métropolitains et la recherche de leurs potentiels de transformation ne peuvent être fécondes sans un examen de leurs place et rôle au sein de plus vastes systèmes urbains qui trouvent aujourd'hui leur cohésion à travers des pratiques d'habiter le territoire (au sens large) elles aussi profondément renouvelées, dans un environnement géographique hérité à réévaluer. La question du choix de l'échelle d'appréhension du territoire est donc déterminante pour une définition pertinente du ou des projets.

1b. L'invention de modèles urbains innovants : la méthode du scénario, entre diagnostic et projet

L'étude (et la représentation) de ces cohésions — qui sont multiples selon les différents points de vue, échelles et temporalités adoptés — participent à la formulation d'hypothèses de reconfigurations territoriales. D'un point de vue qualitatif, elles requièrent cependant la définition d'un modèle métropolitain qui oriente les décisions et mobilise les acteurs des projets. Toutefois, le recours aux modèles urbains de référence, qu'ils soient historiques (ville

compacte, ville linéaire, ...) ou contemporains (ville multipolaire, ville émergente, ...) tend à limiter les représentations mentales futures du territoire. L'application a priori de l'un ou l'autre type de modèle comporte toujours le risque d'évacuer les spécificités et ressources propres (historiques, géo-morphologiques, économiques, sociales, etc.) d'un territoire d'une part, d'annihiler toutes capacités d'innovation à créer un modèle approprié d'autre part.

Mais, désormais, sur quoi s'appuient dans leur action l'aménagement et l'urbanisme ? D'une part, la tendance actuelle à la qualification de l'espace public ne saurait rendre compte à elle seule des problématiques de la grande échelle. D'autre part, au moment où s'impose la mobilité, et où donc les déplacements ont une importance croissante, autant en tant que systèmes pendulaires, qu'en engageant la moyenne et la longue durée ; au moment où se recomposent paysages et territoires à l'aune d'une économie de plus en plus volatile, et où le transitoire semble s'imposer, si ce n'est le provisoire, les anciennes catégories liées à l'histoire et à la géographie ont-elles encore cours ? Assiste-t-on de plus en plus à un territoire indifférencié, en nappe (ce qui n'interdit en rien la constitution d'espaces publics de qualité), ou est-il légitime de continuer à asseoir le regard sur des différences héritées de l'histoire, de la topographie, des natures de sols, etc ?

Il apparaît donc que, dès lors que la complexité habite le regard, il est légitime d'observer le territoire comme la superposition de couches qui ne sont pas forcément en sympathie : l'économique, le culturel, le social, le géographique, l'historique, etc. Or, si cette observation, et la reconnaissance du conflit larvé qu'elle implique ne semblent pas encore évidentes pour la plupart des acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme, cette question est néanmoins cruciale pour l'enseignement. En effet, concernant l'enseignement, la question du regard est essentielle : qu'observe-t-on ? Comment ? À l'aide de quelles catégories forme-t-on le regard des étudiants ?

Nous voulons poser cette question dans le champ même de la conception pour deux raisons :

- D'une part, le projet est le système même de l'architecture, sa manière propre d'être au monde. Pour les architectes (et il y va de leur apport spécifique sur la grande échelle), il est aujourd'hui probable que la spéculation théorique ait une légitimité rétroactive par rapport au projet ; par rapport à ce qui se joue sur ce plan là dans le projet. En corollaire, la question de l'esthétique redevient centrale.¹

- D'autre part, la complexité des modèles de compréhension impose que l'on fasse l'hypothèse d'une prégnance et d'une persistance des structurations anciennes des territoires, précisément afin d'éviter toute simplification (telle que considérer qu'il n'y a plus que des territoires génériques). Sur le plan théorique, il y a en effet une continuité des approches contemporaines, du *genius loci*, cher à Christian Norberg-Schulz au territoire comme palimpseste de André Corboz.

C'est donc une approche volontairement syncrétique que nous proposons, en nous appuyant sur la notion de scénario. Il s'agit en effet d'autoriser une expérimentation dans laquelle des possibles pourraient s'ouvrir et se différencier selon qu'on privilégierait un paramètre plutôt qu'un autre, mais sans jamais qu'aucun ne soit gommé. Sur le plan méthodologique, on peut penser que faire jouer toute la gamme des possibles produirait des identités différentes à partir d'une matrice identique. Cette matrice serait la somme, non organisée, des données historiques, géographiques, hydrologiques, topographiques, programmatiques, etc. mais aussi la somme des utopies, rêves et spéculations de toutes sortes que porterait le territoire.² Comme telle, elle porterait toutes les traditions et tous les possibles. Son enjeu serait de donner forme, au sens le plus littéral.

¹ C'est d'ailleurs ce qui a légitimé la tendance actuelle de l'espace public qui a ressuscité à bien des endroits la composition classique, solution pour nous insatisfaisante car réductrice de la complexité.

² Les recherches de Bruno Fortier sur l'atlas urbain de Paris en donnent un exemple stimulant.

Notre hypothèse s'appuie sur l'idée qu'un modèle urbain innovant ne peut émerger qu'à l'aide d'une approche ouverte du territoire, à différentes échelles et à partir de procédés de manipulation des multiples couches d'informations qui le constituent. Ce processus dynamique constitue une méthode de projet adaptée à la grande échelle, que nous nommons « scénario », dans la mesure où ses vertus expérimentales (permutation des données, extrapolation des situations, intégration des temporalités, etc.) peuvent répondre à l'instabilité conjoncturelle et à la complexité structurelle des phénomènes de recomposition à l'œuvre de la ville contemporaine. La finalité première de cette méthode est l'activation de potentiels et la production d'hypothèses de projets, et non la production d'images et de dispositifs figés.

2) La métropole transfrontalière³

2a. À la recherche d'une « nouvelle » échelle métropolitaine

Depuis près d'un siècle, les acteurs de Lille et de son territoire élargi sont en quête d'une mesure et d'une forme métropolitaines. Métropole multipolaire ? Métropole (du) nord ? Aire urbaine centrale ? Capitale régionale ? Euro-métropole ? La multitude d'appellations qui titrent les nombreux documents d'urbanisme et de planification s'efforçant de la construire rend compte de cette quête inachevée, en prise avec l'élargissement constant (de la pratique) de son territoire et de ses enjeux. Différents scénarios de construction de la métropole lilloise se sont appuyés sur des logiques de projets à grande échelle : celui d'une entité métropolitaine à trois centres initiée avec le projet du Grand Boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing (1909), celui d'une métropole régionale qui visait à s'associer le chapelet des communes du bassin minier grâce à un réseau de transport en commun régional (Plan Bernard, 1964), jusqu'à celui celui d'une métropole dite « européenne » car connectée au réseau de trains à grande vitesse (Euralille, années 1990). Aujourd'hui, l'idée d'une métropole transfrontalière est à l'œuvre. Elle repose sur une série de projets de différentes natures et échelles, localisés de part et d'autre de la frontière et amorcés en 2005.

Toutes ces tentatives s'appuient sur les spécificités historiques et géographiques de la métropole lilloise telles que son assise industrielle et ses problématiques de reconversion, sa structure urbaine polycentrique (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq), son inscription dans un réseau régional de villes dense (bassin minier au sud, vallée de la Lys au nord-ouest) et sa localisation frontalière avec la Belgique (contiguïté ou forte proximité spatiales de villes belges telles que Menin, Courtrai, Tournai, ou Mons).

2b. Une définition par les périmètres et les organes de coopération. Quelle approche pour l'espace de la frontière ?

Il existe actuellement deux regroupements d'acteurs français et belges, qui correspondent à deux échelles de projet distinctes :

La **COPIT**⁴ : organe de pilotage et de concertation créé en 1991 qui regroupe cinq structures intercommunales française et belge) autour de six centres urbains : Ypres (Ieper), Courtrai (Kortrijk), Lille, Mouscron, Roulers (Roeselare), Tournai ; soit 1,8 M d'habitants / 166 communes / 2 500 km² / 20 % du linéaire de la frontière.

³ « Au contraire du terme 'Métropole franco-belge', ce terme n'a pas de délimitation géographique. Il renvoie aux caractéristiques essentielles : être métropole, et être transfrontalier, sans indication préalable du territoire ni du partenariat d'institutions ou d'acteurs. », in van Staeyen (Jef), (dir.), *Proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière. Synthèse*, Lille, COPIT, 2001, p. 110.

⁴ Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière.

La **COMET**⁵ : regroupement d'acteurs en charge de la définition de l'Aire métropolitaine de Lille (approuvée par le gouvernement français en 2005) dans le cadre de « l'appel à coopération métropolitaine visant à accompagner les ambitions européennes et internationales des métropoles françaises »⁶ ; soit 3,3 M d'habitants : Lille Métropole Communauté urbaine, les agglomérations de l'Arc Sud (Arras, Béthune, Douai, Hénin-Carvin, Lens, La Porte du Hainaut, Valenciennes), les intercommunales belges de Tournai (IDETA), Courtrai (LEIEDAL), Ypres-Roulers (WVI) et Mouscron (IEG), la COPIT, la Communauté de communes de l'Est-Douais, la Mission Bassin minier, et le Syndicat mixte du SCOT de l'Artois.

Ce dernier regroupement, qui est animé par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, est en charge de la définition d'un projet métropolitain, autour de trois types de projets : des projets de maillage des infrastructures, des projets d'excellence et d'innovation (ex : « urbanisme durable »), la communication et le marketing territorial.

« L'objectif de la COPIT est de dépasser les problèmes que pose la séparation frontalière. Comme l'ont écrit Philippe Thomas et Anne Leplat dans les *Cahiers et Dossiers de l'Atelier transfrontalier*, 'la coopération transfrontalière se nourrit d'ambitions et de stratégies, de connivences et d'amitiés, et de savoirs. Les travaux de la COPIT (décider ensemble pour bâtir une métropole transfrontalière) font émerger des idées, des ambitions, des stratégies, des projets... pour les faire partager.'⁷ Se profile ainsi actuellement le projet de création d'un Eurodistrict sur un territoire couvrant la métropole lilloise et sept arrondissements belges (Mouscron, Tournai, Ath, Courtrai, Ypres, Roulers, Tielt). Ce territoire représente une population de quelque deux millions d'habitants, ce qui en ferait la plus grande métropole transfrontalière d'Europe...

S'il est séduisant, ce projet d'Eurodistrict n'a cependant pas encore fait l'objet de thèmes de réflexion de détail ou de missions précises. Seules de grandes problématiques générales comme celles de l'urbanisme, de l'aménagement, du transport par exemple ont déjà été abordées. Or, il semble important de mener une réflexion précise sur l'aménagement architectural et urbain de quelques espaces transfrontaliers caractéristiques.

En effet, on constate à l'heure actuelle que, contrairement aux territoires faiblement urbanisés de la métropole transfrontalière lilloise (le canal de Roubaix, la vallée de la Lys, voire ces espaces de « campagne démarrant en ville »...), les territoires transfrontaliers constitués de masses bâties denses n'ont pas encore fait véritablement l'objet de réflexions architecturales et urbaines approfondies, notamment au niveau de la question de la frontière — et plus précisément en ce qui concerne la logique d'organisation relative à la frontière (la limite / la marge). »⁸

2c. Une somme de projets sans modèle spatial ?

L'inventaire des projets en cours ou à l'étude impliquant directement Lille Métropole Communauté urbaine s'appuie sur quatre grands domaines d'investigation :

- MOBILITÉ

Liaison tram-train, HST Connect (connecter la Flandre occidentale et la région d'Armentières entre eux et au réseau de TGV au départ de Lille), liaison Deûle-Escaut (projet « Blue Links » couplé à des opérations de régénération urbaine des quartiers traversés ; en France : sites de

⁵ COopération METropolitaine.

⁶ *Les coopérations transfrontalières de Lille Métropole Communauté urbaine. Bilan 2005* , Lille, LMCU, mai 2006, p. 6.

⁷ Thomas (Philippe), Leplat (Anne), « Portrait du paysage », *Cahiers et Dossiers de l'Atelier transfrontalier* , Cahier 2, Lille, COPIT-GPCI, non daté.

⁸ Compte rendu d'un entretien avec Jef van Staeyen, directeur de la COPIT-GPCI, réalisé le 23 mai 2007 par Séverine Bridoux (LACTH) et Maryvonne Prévot (TVES).

l'Union, Eurozone, PCUK), liaisons multimodales (Pont Rouge sur la rivière Lys, maillage bleu transfrontalier, etc.)

- ACTIVITÉ

Eurozone (zone d'activités à l'étude à proximité de la frontière belge à Wattrelos), la Rouge Porte (zone d'activités à Halluin, le long de la frontière belge, face à la commune de Menin ; nb : le futur parc du Ferrain se situe à proximité directe de cette extension), le Front de Lys (zone d'activités imbriquée avec des quartiers d'habitat, située au bord de la Lys, directement en façade de la Belgique)

- ÉQUIPEMENTS

Extension de la piscine de Comines-Belgique, plusieurs stations d'épuration partagées (franco-wallonne ou franco-flamande), coopération sur les crématoriums

- HABITAT : uniquement des échanges de pratiques.

Il ressort de cet inventaire que la construction de la métropole transfrontalière s'appuie sur une série de projets épars, sans vision globale manifeste, aux programmes peu emblématiques sauf dans le cas des projets de liaisons transfrontalières (rubrique Mobilité).

À la manière d'un site test, **le site transfrontalier de Tourcoing-Mouscron**, pourrait tout particulièrement faire l'objet d'une analyse approfondie visant à comprendre quels (nouveaux) problèmes pose un tel *territoire-frontière*. Ces deux communes situées en vis-à-vis de part et d'autre de la frontière franco-belge, présentent des formes d'urbanisation effrangées par la frontière, qui « se tournent le dos » et accueillent historiquement des fonctions repoussées par la ville centre (déchetterie, cimetière, par exemple). Plus globalement, cette figure territoriale hétérogène (ZUP, hôpital, terminus d'une ligne de métro, urbanisation linéaire, friches, etc.) réunit des conditions emblématiques de la ville contemporaine et fait partie d'un projet urbain intégré à la « Proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière » de la COPIT.

3) Objectifs et méthode

La recherche consiste à explorer par le projet différents scénarios de construction de la métropole lilloise dans le contexte de son intégration au territoire transfrontalier — dont l'échelle n'est pour l'instant définie qu'en termes de périmètres institutionnels, et l'ensemble des projets uniquement en termes de programmes — afin d'en faire émerger un modèle métropolitain innovant à une échelle pertinente. Cette exploration s'appuie sur une investigation de la notion de métropole transfrontalière, rapportée au cas lillois, à travers plusieurs domaines (historique, géographique, géopolitique, etc.) et selon une double approche — scientifique et projectuelle — sans échelle posée *a priori*. La recherche s'articule avec une réflexion sur les techniques projectuelles de la mise en œuvre spatiale d'une telle métropole, notamment celle du scénario comme méthode d'approche adaptée aux caractéristiques de la ville contemporaine telles que l'instabilité, l'hétérogénéité et la complexité.

Du point de vue pédagogique, nous proposons une construction collective de la matrice par les étudiants, puis l'écriture de scénarios vus comme des moyens de privilégier telle ou telle couche de la matrice, sans en gommer aucune. Le mode de représentation requis serait un support axonométrique laissant fonctionner chaque couche en parallèle (les logiciels informatiques, où l'on passe instantanément de l'axonométrie au plan sont ici d'une aide essentielle). Le projet serait produit par les fils ou liens tendus entre les couches, susceptibles de faire apparaître les formes architecturales comme expression des ordonnancements territoriaux.

En fait, nous voulons nous situer dans la continuité des recherches formalistes (qui ont donné

naissance à la logique formelle) en ce qu'elles nous semblent toujours prégnantes sur les enjeux de l'esthétique contemporaine. Nous nous référons donc aux catégories de construction active de la forme chères aux modernes, nous appuyant en cela sur le postulat d'une modernité débarrassée de l'idéologie, telle que l'avait posé l'OMA autour d'Elia Zenghelis et Rem Koolhaas, et lisible dans leur projet pour le parc de La Villette. D'une part, les opérations de collage, montage, renvoient à la notion même de scénario, d'autre part les coïncidences de couches peuvent produire des pôles locaux d'intensité et en même temps donner forme aux fragments de territoires. On peut penser qu'il n'y aurait pas ici de contradiction entre dimension programmatique et esthétique, si l'on admet que le territoire porte tous les possibles.⁹

Les modes de construction de l'entité métropolitaine font appel à des processus complexes qui ont été largement explorés par la communauté scientifique française et internationale, que ce soit en termes de jeux d'acteurs, de formes urbaines, de stratégies et outils de projet, etc. Dans le cadre de la construction européenne, les territoires transfrontaliers se situent au premier plan des problématiques contemporaines de transformation et d'intervention à grande échelle. D'une part, la présence de systèmes de décision nationaux distincts de part et d'autre d'une frontière commune exacerbe la complexité des processus d'action sur le territoire (multiplicité des acteurs, disparité des périmètres d'action, diversité des enjeux, etc.) alors que, bien souvent, les territoires transfrontaliers sont vécus et pratiqués par leurs habitants comme des entités constituées.¹⁰ D'autre part, même si des formes de coopération se mettent en place à différents niveaux, cette dichotomie balaye l'idée d'une maîtrise possible du territoire par les outils traditionnels de la planification et nécessite en revanche de faire appel à des logiques de projets fédérés par un modèle métropolitain partagé.

Cette situation particulière de projet constitue une opportunité de renouvellement et d'élargissement de la réflexion sur la structuration spatiale de la métropole lilloise d'une part, sur la pertinence des échelles du projet métropolitain d'autre part.

Le travail de conception à grande échelle à travers l'élaboration de scénarios conçus suivant une exploration ouverte du territoire a pour finalité non pas la réalisation mais l'activation de potentiels de projets. À ce titre, cette méthode vise la construction d'un modèle métropolitain, au lieu de le poser *a priori*. D'un point de vue pédagogique, cette méthode permet de fonder la transformation d'un site davantage circonscrit (site transfrontalier Tourcoing-Mouscron) à partir d'une articulation de toutes les échelles.

En poursuivant et en amplifiant les modalités actuelles de notre enseignement du projet urbain, projet de territoire à l'ENSAP de Lille, cette recherche viserait à évaluer notre posture actuelle, qui en fonction de ce qui est débattu ici prônerait une « esthétique des territoires », vue comme seule susceptible de rendre compte de la complexité contemporaine. Suivant en cela la tradition moderne, cette esthétique inclurait sa propre méthodologie, comme fatalement structurante des contenus.

Il faut préciser que, jouant des échelles (le défaut classique de l'informatique pour les enseignants en architecture : le fait qu'il n'y ait pas d'échelle, serait plutôt ici une qualité), le travail irait jusqu'au projet architectural seul susceptible de vérifier le bien fondé de la démarche formelle. C'est pourquoi se développerait en parallèle l'étude du territoire

⁹ Ou que tout lieu est potentiellement actif, conséquence intéressante de ce qu'avait postulé en son temps Henri Lefebvre dans *La révolution urbaine*. L'alliance entre dimension programmatique et esthétique, au nom de la complexité renvoie également aux positions d'Andrea Branzi dans *Nouvelles de la métropole froide*.

¹⁰ La frontière n'est pas toujours là où on s'y attend. Elle commencerait sur les quais de l'Eurostar à la Gare du Nord selon Simon Jodogne, chargé de la Coopération transfrontalière à LMCU. Entretien réalisé le 16 mai 2007 par Corinne Tiry (LACTH).

proprement dite et la recherche d'architectures.

Le travail des étudiants est organisé comme suit :

1- Construction de la matrice: la première approche est assez classique. Les étudiants recueillent l'ensemble des données du territoire. Cependant, dans le même temps, chaque étudiant réalise un projet imaginaire exprimant très librement l'appréhension subjective du territoire, et sa propre sensibilité à l'organisation des établissements humains. À partir de l'ensemble de ces matériaux, les étudiants élaborent collectivement un support axonométrique comprenant le nombre de couches nécessaires à l'expression des données recueillies et des projets imaginaires. Cet ensemble non hiérarchisé constitue la matrice.

2- Elaboration des scénarios: Individuellement, chaque étudiant tisse des liens entre les différentes couches de la matrice, en hiérarchisant les données selon une hypothèse (prégnance de l'histoire, de la géologie, des flux, etc.) et en tire les conséquences formelles. À ce stade, l'image du territoire s'écrit selon des données complexes hiérarchisées en plan. C'est selon ces données complexes que s'expriment des pôles d'intensité (offerts directement par la compression hiérarchisée des données) qui permettent de définir des densités. À ce stade, les scénarios ne sont pas exprimés uniquement en plan, mais font intervenir la coupe. Ils sont désormais spatialisés dans les trois dimensions.

3- Projet architectural : il s'agit d'un zoom effectué par chaque étudiant individuellement. L'enjeu est la mesure de la pertinence formelle de la logique matricielle mise en place à l'échelle territoriale.¹¹

Ce travail est nourri en parallèle d'un état des connaissances, tant sur le plan de la grande échelle que sur celui d'architectures contemporaines, d'une part au regard de cette question, d'autre part comme matériau typologique exploitable au sein de l'expérience territoriale envisagée. Ainsi, l'échelle architecturale peut être comprise comme recherche d'un projet original croisant la recherche spatiale et la définition typologique vue comme système d'entités topologiques déformables, engageant la construction en correspondance formelle avec les pôles d'intensité. Ces questions théoriques, envisagées comme un dialogue entre une transmission de connaissances et des éléments d'enquête des étudiants feraient l'objet d'un séminaire au sein de l'atelier, où se produiraient également les échanges avec les acteurs locaux du territoire.

Dans ce dispositif, le rôle des chercheurs est double : d'une part, ils accompagnent la démarche au niveau du séminaire, d'autre part, ils interprètent le dispositif, jusqu'au résultat (dans l'esprit que nous avons indiqué, d'amplification des catégories de l'esthétique vers le territoire, à travers une observation proche de la recherche génétique de Genette, intégrant le processus dans l'évaluation et élaborant ses catégories au sein même de la recherche).

L'approche de la question du projet métropolitain contemporain simultanément par la recherche et le projet répond aux enjeux actuels des domaines (architectural, urbain, paysager) de la transformation de l'espace à grande échelle. D'une part, la complexité des situations de projet à cette échelle ne saurait faire l'économie de croisements disciplinaires que la recherche est à même d'opérer. D'autre part, l'investigation de ces situations par le projet participe d'une invention et d'une mise en représentation de « possibles » au gré des temporalités diverses qui caractérisent l'action sur le territoire et sa longue durée.

¹¹ Un bon exemple pourrait en être le premier projet de Peter

Eisenmann pour Berlin, qui croisait la trame

1ère PARTIE : L'ESPACE DE LA GRANDE ÉCHELLE

> La frontière

1) Frontière / frontières : définitions et points de vue

L'étude de la notion de *frontière* se pose dès lors que l'on observe un territoire, et qui plus est un territoire métropolitain *transfrontalier*. Cette recherche part de l'idée que la frontière constitue non pas une limite mais un territoire. La réflexion peut être plus large encore si l'on essaie de définir et de confronter les multiples sens de la notion de *frontière* et de la notion de *transfrontalier*, ne serait-ce qu'au niveau conceptuel ou esthétique¹². La thématique de la frontière, en tant que dénominateur commun de cette recherche interdisciplinaire, peut ainsi être abordée sous différents angles. Parmi les multiples façons de penser la frontière, on pourra interroger notamment les notions de limite¹³ et d'effrangement disciplinaire.

Observer la frontière franco-belge de la métropole lilloise revient à observer un processus de dématérialisation de la frontière dans le temps et dans l'espace. Il est donc important de « comprendre la nature, le support, l'échelle du lieu, d'analyser son sens, c'est-à-dire percevoir, dans le temps et dans l'espace, ce qui constitue la structure d'un *paysage*, avec ses limites physiques ou virtuelles, ses lignes-forces, ses pleins, vides, ses masses bâties [...] bref, de s'interroger sur ses logiques spatiales et sur ce qui a engendré sa formation »¹⁴. Pour cela, le projet d'aménagement urbain et d'architecture semble devoir intégrer une multitude de regards qu'ils soient géographiques, historiques, esthétiques, paysagers, écologiques, visuels, acoustiques, sonores, olfactifs, architecturaux, urbains...

La première étape du travail a été celle de la définition de la notion de frontière rapportée au contexte de la métropole lilloise, une définition envisagée précisément autour de la thématique de l'« Architecture de la grande échelle ». La thématique de la frontière peut être abordée sous des angles très différents. Patrick Picouet, Dominique Vidal, Bénédicte Grosjean, Denis Delbaere, Séverine Bridoux-Michel, Maryvonne Prévot, Bruno Ferracci, Jef Van Staeyen, Simon Jodogne l'ont précisément démontré au cours de leurs interventions aux séances du séminaire de recherche du programme interdisciplinaire « l'Architecture de la grande échelle » organisées à l'ENSAP de Lille¹⁵. Leurs points de vue respectifs de géographe, historien, sociologue, ingénieur, paysagiste, architecte, ont ainsi permis

¹² On pourra d'ailleurs partir de l'idée de frontières disciplinaires, transdisciplinarité, de croisements de pensées, de projets de collaboration, ainsi qu'il en est question dans Bridoux (Séverine), « Architecture et musique : croisements de pensées après 1950 (la collaboration de l'architecte et du musicien de la conception à l'œuvre) », Thèse de Doctorat, sous la direction de Joëlle Caullier, co-direction Frank Vermandel, Université Charles de Gaulle Lille III, décembre 2006, 596 p.

¹³ à propos du concept de limite, de la distinction entre fiction et documentaire, et des frontières du réel, on pourra se reporter à Kilborne (Yann), *Le cinéma à la frontière du réel*, revue sens public, <http://www.sens-public.org> : « la limite existerait non pas seulement pour nous *asservir* (à un pouvoir économique, moral, politique, métaphysique...), mais pour nous *affranchir* (du chaos informe du monde), parce que si on ne veut pas que tout soit dans tout et réciproquement, il faut bien admettre des distinctions. Cependant, à la différence de ce qu'on entendait par limite au départ de notre réflexion, il faudrait sans doute adopter une acception plus souple du concept, en le pensant comme un *entre-deux*, plutôt que comme une rupture brusque. La limite serait donc moins une frontière, moins un intervalle exigü, qu'une zone (frontalière) où se mélangent graduellement les opposés. »

¹⁴ Bridoux (Séverine), « Etude pour un projet d'aménagement d'un site transfrontalier », Travail Personnel de Fin d'Etudes, dirigé par Frank Vermandel, Ecole d'Architecture de Lille, juin 1995, 120 pages.

¹⁵ Cf. programme des séances du séminaire de recherche du programme interdisciplinaire « l'Architecture de la grande échelle », ENSAPL, 2007-2008.

d'appréhender la notion de frontière sous des angles différents et ont finalement montré que la multiplicité de ces points de vue fait apparaître une relative ambivalence de la notion de frontière — ambivalence que les étudiants ont tenté de saisir et de transcrire dans leurs projets.

Ainsi, il semble méthodologiquement important de souligner que le croisement des points de vue, la mise en commun des recherches et analyses concernant la notion de frontière, voire celle de transfrontalier, ont constitué une base commune du travail : l'étude des significations de la notion de frontière met ainsi en évidence les problèmes que peuvent poser la « grande échelle ».

Plusieurs idées se présentent quant à l'étude d'un territoire métropolitain transfrontalier :

1- Lorsque l'on observe un territoire, la notion de frontière se pose inévitablement. La frontière apparaît alors en tant que délimitation territoriale ; elle est ce qui clôt ce territoire.

2- La notion de frontière est encore plus importante lorsqu'il s'agit d'observer un territoire métropolitain transfrontalier. La frontière n'est plus alors seulement ce qui délimite le périmètre du territoire ; c'est alors aussi un élément *faisant partie* de ce territoire.

3- La notion de transfrontalier prend un autre sens encore lorsque la frontière, ayant subi un *effrangement*, laissant alors place à un nouvel espace constituant un *entre-deux*.

4- On pourrait encore imaginer une quatrième situation/étape, consécutive à l'abolition de la frontière, l'*entre-deux* s'estompant à son tour au profit d'un espace fusionné.

Du point de vue du géographe, la frontière apparaît en tant que représentation spatiale. Patrick Picouët part en ce sens de l'idée que la frontière est un espace représenté, un « objet sensibilisé par nos représentations » — représentation cartographique, graphique, mais aussi représentations liées à l'imaginaire individuel et collectif..., et constitue ce qu'il appelle un « construit socio-culturel »¹⁶ : « Objet sensibilisé par nos représentations, la frontière nous renvoie à l'imaginaire qui permet d'aborder la question délicate de la définition et l'affirmation de l'identité collective »¹⁷. Patrick Picouët propose à la fois des définitions conceptuelles, un panorama des usages multiples de la notion de frontière, de ses nouvelles significations — miroir de la société —, mettant notamment en avant son ambivalence : « en même temps, la frontière doit continuer à jouer un rôle de protection et rassurer les citoyens de leur identité, sur leur existence. Plus que jamais, elle est ambivalente et vécue comme telle. »¹⁸ Toujours selon Picouët, on parle de frontières au pluriel ; « les frontières se multiplient, prennent des formes variées, visibles ou invisibles, à toutes les échelles et dans tous les espaces, terrestres, maritimes et aériens. » Le cas des frontières européennes marque également une certaine ambivalence depuis l'ouverture des frontières en 1993 : « en Europe, les frontières semblent disparaître ! En réalité, leurs formes changent. La ligne frontière, si ancrée dans nos esprits, se dilate en zone frontalière plus floue. La frontière se « diffuse » dans l'espace ; elle paraît s'éloigner pour mieux se durcir à la périphérie de l'Union Européenne [...] »¹⁹ De ce point de vue, la frontière perd de sa netteté territoriale, et si elle apparaît sur la carte comme une ligne entre deux territoires (une icône finalement), si aujourd'hui les frontières internes à l'Europe s'estompent, d'autres formes de frontières apparaissent dans les villes, de nouvelles formes s'établissent dans les aéroports, gares et ports, révélant la complexité de la (des) signification(s) de cette notion de *frontière*.

¹⁶ Picouët (Patrick), « La frontière, construit socio-culturel. Une approche par les représentations ». note de présentation, 1^{ère} séance du séminaire de recherche du programme interdisciplinaire « L'Architecture de la grande échelle », ENSAPL, 17 octobre 2007.

¹⁷ Idem.

¹⁸ Picouët (Patrick), « Les frontières », dans « Les nouvelles d'Archimède », le journal culturel de l'Université des Sciences & Technologies de Lille, n° 46, oct.-nov.-déc. 2007, p. 4.

¹⁹ Idem.

Autre point de vue développé au cours de cette recherche : Maryvonne Prévot, historienne spécialiste en aménagement et urbanisme, a mis en évidence des « formes émergentes de frontières » — frontière réticulaire, frontière gestionnaire, frontière(s) sociale(s)...

Du point de vue du paysagiste Denis Delbaere, « c'est la notion même de limite, et par-delà, de frontière, qui divorce d'avec les linéaments du territoire »²⁰. Selon lui, « le paysage, par nature, ignorerait les limites administratives des territoires, et serait donc la bonne manière d'envisager l'espace métropolitain à son échelle transfrontalière »²¹

Du point de vue architectural, la définition de la notion de frontière concerne la *poïesis*, l'ordre du faire. C'est notamment ce que l'architecte-urbaniste Bruno Ferracci a tenté de faire apparaître lors de la présentation²² de son étude sur le territoire de la vallée de la Lys frontalière situé au nord de la métropole lilloise — étude relative à la cohérence spatiale d'un territoire situé de part et d'autre de la frontière franco-belge (1992-1993) — et de l'étude réalisée pour la ZAE de la Cavale Rouge située à Halluin, près de la frontière franco-belge.

La définition de la notion de frontière peut aussi partir d'une approche théorique touchant au domaine de l'esthétique. Ainsi, Séverine Bridoux-Michel, architecte et docteur en esthétique, a mis en évidence ce type d'approche lors de son exposé « Le transfrontalier à l'étude : émergence de projets architecturaux et urbains pour une métropole ouverte »²³. Même si l'origine du terme est territoriale, la notion de frontière n'est évidemment pas cantonnée au seul domaine du territoire. Parmi les multiples façons de penser la frontière, on peut ainsi interroger la notion de limite et d'effrangement disciplinaire. En transposant ceci sous un angle plus spécifiquement architectural, il s'agit de confronter les notions de *frontière* et de *trans-frontalier* et, pourquoi pas, de suggérer que l'architecture peut être « à la frontière du réel »²⁴. La notion de *trans-frontalier* est en tous cas centrale dans cette réflexion. Séverine Bridoux-Michel interroge également le concept d'*ouverture*²⁵, qui se révèle central dans son approche du territoire métropolitain transfrontalier. Si aujourd'hui, à petite échelle, les espaces transfrontaliers peuvent faire apparaître « un potentiel de liberté, d'action, d'architectures »²⁶, on peut se poser la question de la cohérence future du territoire transfrontalier à grande échelle. Peut-on envisager le territoire transfrontalier comme une sorte de colonne vertébrale de la métropole, une structure *ouverte* à grande échelle ?

Toujours du point de vue de l'architecte, on peut également étendre la notion de frontière à celle de limite, et penser, comme Tschumi que, finalement, « la ville est une succession de limites ». En ce sens, « il faut abandonner l'idée de centralité pour la ville », ainsi que Tschumi l'a exposé à propos du site de la Villette : « Je préfère qu'on laisse à La Villette une caractéristique qui me plaît beaucoup, explique-t-il : sa position de limite. Le site

²⁰ Delbaere (Denis), « Inventer les futurs de la métropole lilloise : une métropole transfrontalière en projet(s) », note concernant l'état des recherches pour le programme interdisciplinaire « L'Architecture de la grande échelle » au 14-02-08, p. 2.

²¹ Idem, p. 1.

²² Bruno Ferracci, architecte-urbaniste de l'agence *Urba-linea* (Lille), invité à la 3^{ème} séance du séminaire de recherche du programme interdisciplinaire « L'architecture de la grande échelle », « Les projets architecturaux, urbains et paysagers de la métropole transfrontalière. Enjeux et spécificité d'une situation inédite », ENSAPL, 21-11-2007.

²³ 3^{ème} séance du séminaire de recherche du programme interdisciplinaire « L'architecture de la grande échelle », ENSAPL, 21-11-2007.

²⁴ À propos du concept de limite, de la distinction entre fiction et documentaire, et des frontières du réel, on pourra se reporter à Kilborne (Yann), *Le cinéma à la frontière du réel*, revue sens public, <http://www.sens-public.org>

²⁵ Tel que défini par Umberto Eco. Cf. Eco (Umberto), *L'œuvre ouverte*, Editions du Seuil, [1962] 1965.

²⁶ Demangeon (Alain), « Le grand boulevard de Lille, Roubaix, Tourcoing, 1896-1992. De l'œuvre ouverte en urbanisme », dans *Lille Métropole. Un siècle d'architecture et d'urbanisme*, Ecole d'architecture de Lille / Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Paris, éd. Le Moniteur, 1993, pp. 50-55.

de la Villette est à la limite : de programme en terme de contenu entre sciences, parc et musique, de situation entre la ville et la banlieue, etc. Il faut éviter de voir en La Villette un nouveau centre, de considérer cet espace comme un noyau régénérateur. Il faut plutôt considérer La Villette comme un travail sur la couture, la cicatrice. Il faut abandonner l'idée d'une centralité pour la ville. La ville est une succession de limites »²⁷. Un site (trans)frontalier peut-il être ainsi considéré, en suivant l'exemple de La Villette, comme « à la limite de » ?

Du point de vue des étudiants en architecture, les questions ont été posées dès la phase d'analyse : l'utopie de l'*entre-deux* transfrontalier de la métropole lilloise, la limite et la centralité, les situations urbaines particulières de la métropole de part et d'autre de la frontière franco-belge, le jeu des échelles entrecroisées. L'important travail d'analyse cartographique de la métropole transfrontalière, entrepris dans les différents ateliers, en amont du travail de conception, a permis d'orienter la question de la définition de la frontière autour de la problématique d'un grand territoire. La notion de frontière constitue un objet spécifique de réflexion, permettant d'appréhender l'espace à différentes échelles et de donner sens à la question de la « grande échelle ». Appréhendée également d'une manière sensible en tant qu'objet constitutif du projet urbain et architectural, la notion de frontière a donné lieu à des hypothèses de travail, ainsi qu'à une déclinaison de réponses tant programmatiques que projectuelles.

2) Formes émergentes de la frontière

« **Inventer les futurs de la métropole transfrontalière** » s'inscrit dans les réflexions en cours sur *les formes émergentes de frontières*²⁸, à côté de la notion classique de la frontière d'Etat terrestre ou de frontière ligne. Parmi ces formes émergentes de frontières se trouvent :

- **La frontière réticulaire** qui vient appareiller les réseaux de transports. C'est une des réflexions à la base du projet de métropole lilloise transfrontalière depuis l'arrivée du TGV à la fin des années 80, (voire même dans les années 70 avec le schéma de l'OREAM-Nord et le projet de tunnel sous la Manche abandonné en 1974) à savoir l'idée du « hub » Lille/Londres/Bruxelles. La question de l'échelle est au cœur de cette nouvelle forme de frontière. D'autres idées comme celle *du tram/train* ont été l'un des supports de travaux d'étudiants en architecture (ateliers Doutriaux/Michel, plate-formes multimodales, projets urbains autour des futurs arrêts projetés). **Cette figure tranche avec la figure classique de ligne frontière** séparant des territoires et en crée d'autres à des endroits inattendus (la gare TGV à Bruxelles, Londres, Lille sont des lieux/postes frontières internationaux en cœur de ville)
- **La frontière gestionnaire**, c'est ce à quoi le GECT de l'Eurométropole créé en janvier 2008²⁹ tend - cette fois dans le registre des *acteurs* producteurs/désactivateurs de

²⁷ Bernard Tschumi dans Pélissier (Alain), « Entretien avec Bernard Tschumi », *op. cit.*, pp. 70-74.

²⁸ Groupe « Frontière », « La frontière, un objet spatial en mutation » , in *EspaceTemps.net*, novembre 2006, 15 pages.

Reitel B., Graefe O., « Quelques enjeux des villes-frontières. Introduction au cahier thématique Villes-frontières – frontières urbaines –espaces sans frontières », in *Geographica Helvetica*, 2007/Heft1, pp. 2-4. Reitel B., « Les agglomérations transfrontalières : des systèmes urbains en voie d'intégration ? Les espaces urbains de la « frontière » du territoire français », in *Geographica Helvetica*, *op. cit.*, pp. 5-14. Reitel B., « Les logiques de projet dans l'agglomération transfrontalière de Strasbourg-Kehl et de l'agglomération trinationale de Bâle : vers l'émergence de nouvelles territorialités ? », in Amilhat-Szary A.-L. et Fourny M.-C. (dir), *Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 2006, pp. 151-167. Reitel B., « Mémoire, effacement, transgression : l'aménagement urbain des zones frontières de villes-frontières (Berlin, Frankfurt/Oder-Slubice, Strasbourg/Kehl), in *Le Globe*, « frontières-frontière », Genève, tome 145-2005, pp. 29-58.

²⁹ Voir chronologie jointe.

frontières - avec l'émergence d'organisations plus ou moins formelles, capables de susciter (ADULM, COPIT) puis d'agir sur le plan politique et juridique (Groupe Parlementaire franco-belge puis GECT³⁰) des initiatives pour « *faire territoire* » de manière transfrontalière. Ces initiatives doivent être replacées dans un contexte plus large de relativisation de l'Etat (des Etats, notamment français puisque la Belgique est déjà un Etat fédéral), des décentralisations successives (ainsi l'expérimentation juridique transfrontalière a-t-elle été relancée après la venue de Jean-Pierre Raffarin Premier Ministre à Lille en 2003) aux constructions supra-étatiques (Europe) qui prennent désormais toute leur place dans les *systèmes de gouvernance*. **La frontière** apparaît donc **comme condition d'émergence de lieux d'hybridation**, susceptibles de dépasser le cadre strict des relations de proximité pour inventer des représentations et des pratiques de gouvernance originales (dont le GECT serait l'illustration), une *d'entre-deux* là encore où l'on verrait émerger des cultures et des pratiques locales spécifiques.

- **Le concept de « marche » remis au goût du jour ?** Le concept de « marche »³¹ est fort proche de cette notion d' « *entre-deux* » évoquée précédemment à propos des lieux hybrides où s'inventeraient une nouvelle gouvernance et un nouveau territoire de projet. L'atelier de projet des étudiants de Lille1 parle, à la suite de C. Denys et I. Paresys³², de « **territoire d'histoire partagée** », que pourrait valoriser en certains points la mobilisation du concept de « lieux de mémoire » (P. Nora³³). C'est sur ce point que la réflexion étudiante- existante sur la notion de paysage - aurait pu être plus approfondie et inclure la notion de patrimoine. D'une **frontière-ligne** on passerait à une **frontière-lieu, parée d'une profondeur** ou encore **une frontière-mémoire partagée (nouvel élément potentiel de marketing urbain)**. Toutefois, à la différence de villes frontières avec l'Allemagne et/ou la Pologne, la métropole lilloise et les villes belges voisines n'incarnent pas une matérialité de la frontière fortement symbolique de tensions (cf. table ronde AGE ENSAPL du 6 février 2008).

Ces évolutions dans les formes émergentes de frontières ne sont pas sans poser question : dans le contexte de **redistribution des pouvoirs** que suppose **une dévaluation de la frontière - à laquelle la naissance du GECT Eurométropole lilloise participe** - la discontinuité territoriale est-elle appelée à disparaître effectivement ? Quels usages des anciennes fonctions de la frontière perdurent dans l'espace urbain ? A-t-on cherché et cherche-t-on toujours à en garder des vestiges (cf. études sur le poste frontière de Rekkem et le concept de « porte de Flandres » commandées par l' ADULM entre 1992 et 1994) ou, au contraire, cherche-t-on ou doit-on chercher à en effacer certaines traces matérielles, symboliques etc... ? Cette dévaluation de la frontière s'est inscrite dans le cadre de la construction européenne (contrôles douaniers abolis en 1993, autres dispositifs moins médiatisés, coopération entre polices, accords de Schengen). Parmi les études menées autour du poste frontière de Rekkem (cf. *Paroles d'habitants, paroles de voyageurs*), le bureau d'études TETRA (Michel Suire) avait

³⁰ Voir l'index des sigles joint.

³¹ Ce qu'on appelait marche d'empire était en général une zone plus ou moins sous contrôle du pouvoir central. On créait une « marche » -c'est-à-dire une zone tampon - entre un royaume et son ou ses voisins plus ou moins « barbares » ou considérés comme tel durant le Haut Moyen-Age (l'empire carolingien a pratiqué ce type de création, l'empire russe également plus tard pour « tenir » l'Ukraine ou la Crimée par exemple) . On laissait dans cette marche une administration aux mains d'un seigneur local puissant qui avait la charge, en échange de sa large autonomie confinant à l'indépendance, de défendre et d'administrer son territoire comme il le souhaitait du moment qu'il évitait les attaques.

³² Denys C, Paresys I, *Les anciens Pays-Bas à l'époque moderne (1404-1815). Belgique, France du Nord, Pays -s-Bas*, Paris, Ellipses, 2007, 262 p.

³³ Nora, P. (dir), *Les lieux de mémoire*, tome 1 *La République*, tome 2, *La Nation*, tome 3, *Les France*, Paris, Gallimard, 1987-1992.

forgé le concept *d'altérité familière*, derrière laquelle il y a ce que les géographes nomment plus froidement « *les différentiels* » qui attirent de part et d'autre mais qu'on pourrait appeler aussi *une saveur* à ne pas chercher à gommer par trop.

I. La métropole transfrontalière dans l'histoire des métropoles en France

1) La naissance des métropoles d'équilibre

L'histoire de la métropole lilloise, qui connaît une croissance urbaine indissociable d'un changement d'échelle en termes d'aménagement au cours du XX^{ème} siècle, doit être replacée dans le cadre plus général de la politique de l'état durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle afin d'expliquer la naissance du projet lillois.

Tout au long du XX^{ème} siècle, l'Etat français se penche sur les lois qui visent à cerner l'urbanisation de son territoire, notamment après la Seconde Guerre mondiale. À cette époque apparaît une politique centralisée d'aménagement du territoire, visant à combler le déséquilibre grandissant entre Paris et la province. Au cours des années soixante, émerge l'idée d'aménagement du territoire et d'action régionale avec la création, en 1963, de la Délégation de l'aménagement du territoire (DATAR), afin de contrebalancer l'évolution galopante de la région parisienne. Les notions d'aire métropolitaine, correspondant à des groupes d'agglomérations, et de métropole d'équilibre font leur apparition avec les schémas d'aménagements, destinés à orienter et à dynamiser les plus grands ensembles urbains de province. Cette politique se traduit par la création des premières communautés urbaines en 1967, parmi lesquelles figure celle de Lille.

2) France / Belgique : frontière et coopération transfrontalière

La frontière entre la France et la Belgique ne se matérialise pas par des obstacles physiques. Toutefois elle est bien présente entre deux états de taille distincte³⁴ : elle marque l'inscription historique et géographique des pouvoirs, leurs limites juridiques³⁵. Au fil de l'histoire, cette frontière s'est vue renforcée par des fonctionnements administratifs différents : centralisation du pouvoir en France, fédéralisme de plus en plus marqué du côté belge. Elle marque donc la limite de systèmes politiques, économiques, culturels et sociaux différents. Tous ces éléments constituent des frontières invisibles très prégnantes lorsqu'il s'agit de construire des projets communs aux deux pays.

En France, la région Nord a longtemps été perçue comme une région industrielle, un « cul-de-sac ». Historiquement le Nord-Pas de Calais est un espace intermédiaire qui a souvent été le champ de bataille des grandes puissances européennes. Avec la disparition de la menace militaire dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, puis la progressive disparition des frontières administratives avec l'Union européenne, des perspectives de développement basées sur les échanges entre grandes cités se sont développées.

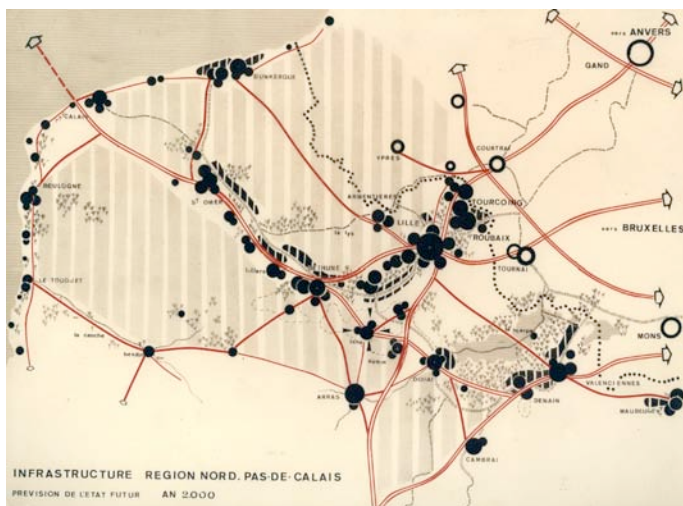
Dès les années soixante, l'intérêt géographique de la métropole lilloise, située à un carrefour européen, est évoqué comme un atout à développer³⁶.

³⁴ Plus 10 millions d'habitants en Belgique pour 63 millions en France.

³⁵ Cf. Intervention de Patrick Picouet, agrégé de géographie maître de conférence à l'Université de Lille 1, lors du premier séminaire de recherche organisé à l'École d'architecture et de paysage de Lille (« La frontière, un construit socio-culturel »), le 17 octobre 2007.

³⁶ Cf. « Schéma de structure de la métropole du Nord », notes d'Henry Bernard, 1964 - Fonds Henry Bernard [266 AA] Académie d'architecture / Centre d'archives d'architecture du XX^e siècle, Cité de l'architecture et du patrimoine / IFA.

Plus tard, la naissance des métropoles d'équilibre, parmi lesquelles se place Lille-Roubaix-Tourcoing, voit également la naissance des organisations d'études d'aménagement des aires métropolitaines (OREAM). Le périmètre de réflexion de l'OREAM-Nord est fixé sur l'aire métropolitaine du Nord élargie plus tard à la région. Concernant la « fonction internationale » de cette métropole : on envisage qu'elle puisse être considérée comme un carrefour européen mais que : « - l'aire urbaine ou métropolitaine n'est pas stabilisée, faible compétitivité de



Projet d'aménagement régional du Nord de la France (Henry Bernard, architecte-urbaniste)

Cependant, ce n'est qu'à la fin des années quatre-vingt et au début des années quatre-vingt-dix que cet atout est véritablement exploité. L'année 1991 voit la création d'une Eurorégion (avec un statut de groupement européen d'intérêt économique) qui unit les régions du Kent, de la Flandre, de Wallonie et de Bruxelles-capitale. Quelles sont les stratégies qui cohabitent en Belgique à cette époque ? et comment prennent-elles en compte la notion de frontière ? Il y a le Schéma de structure spatiale de Flandre (Ruimtelijk structuurplan vlaanderen) où les enjeux transfrontaliers n'apparaissent pas mais peuvent être traités dans le cadre de certaines politiques sectorielles (ex : transport, environnement...) et le Plan régional de développement de l'espace régional de Wallonie qui introduit des « aires de coopération trans-régionales » notamment avec Lille.

3) « Territoire métropole »

Il ne s'agit pas de définir ce qu'est un *territoire* (quoiqu'il soit toujours intéressant de revenir à l'origine / aux origines du sens des mots), mais il paraît nécessaire de poser la question : *de quel territoire parle-t-on, de quelle nature sont ses limites ?* Concernant le territoire de la métropole lilloise, il faudrait ainsi d'abord rappeler ce qui en fait la spécificité par rapport à d'autres territoires métropolitains. On peut se reporter à *Métropoles en Europe*³⁷, ouvrage mettant en parallèle les projets d'urbanisme récents de la métropole lilloise et ceux d'autres métropoles européennes. Peut-on considérer que la métropole lilloise, en tant que métropole *ouverte*, participe à la formation de ces « nouvelles formes de villes et de métropoles » européennes qu'envisage Bernardo Secchi à travers la notion de « Megacity », la *Megacity* ressemblant à « un grand parc habité dans lequel on reconnaît, noyés dans la dispersion, des noyaux anciens plus denses »³⁸ ?

Dans le cas de Lille, selon le contexte, on parle de « métropole du Nord », « métropole transfrontalière », « territoire métropole » — il serait d'ailleurs là aussi intéressant de préciser l'origine de ces termes appliqués au cas de Lille et notamment celui de « territoire

ses entreprises, faible attractivité de l'espace trop hétérogène pour les investisseurs, forte concurrence des voisins plus performants (Londres - Bruxelles - Paris), absence de projet de développement économique porteur d'image, polarisation sur Lille de la fonction internationale, trop faible niveau d'échanges transfrontaliers quotidiens ».

³⁷ Lapiere (Eric), *Métropoles en Europe*, Paris, éd. Le Moniteur, 2004.

³⁸ Secchi (Bernardo), « Traverser les échelles : la “ città diffusa ” , un objet de recherche pour une nouvelle dynamique de projet », dans les *Cahiers Thématiques n° 6*, « L'espace de la grande échelle », Villeneuve d'Ascq/ Paris, Éditions de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille / Jean-Michel Place, 2006, pp. 294-295.

métropole ». Pour reprendre le terme tiré du titre de ce texte de Didier Joseph-François, paru en 1993 dans *Lille Métropole*³⁹, rappelons que ce « territoire métropole » échappe au modèle urbain caractéristique de la ville concentrique. Il s'agit d'un territoire dont les extensions urbaines ont été « conditionnées par les grands tracés légués par le siècle de l'industrie »⁴⁰ ; un territoire métropolitain singulier, dont la structure « multipolaire dès l'époque médiévale », s'appuie sur trois villes. Mais on pourrait ajouter avec Philippe Louguet : « Ce faisant elle fait exception dans le paysage français », ainsi qu'il le souligne dans les *Cahiers Thématiques* n°6 : *L'espace de la grande échelle*, « Complexification des modèles urbains : question à la recherche et recherche d'un nouveau modèle »⁴¹.

La logique de la métropole lilloise revient ainsi à une relative absence de modèle évident, sa complexité résultant de divers systèmes urbains se superposant ou se juxtaposant dans le temps et l'espace.

On ne reviendra pas ici sur l'historique de la formation de la métropole, exposé par Florence Wierre. Il est cependant intéressant de montrer cette singularité de l'extension métropolitaine en observant la métamorphose de ces petites villes situées de part et d'autre de la frontière franco-belge, au Nord de la métropole (et notamment de part et d'autre de la Lys frontalière), d'une part, et à l'Est, d'autre part (c'est-à-dire là où l'urbanisation est relativement continue, entre Tourcoing et Mouscron, et là où la mutation entreprise depuis le XIX^{ème} siècle a conditionné la physionomie de cités longtemps liées à l'industrie du textile).

Un aperçu historique de la formation de ces tissus urbains pourrait nous faire comprendre que les franges urbanisées du territoire transfrontalier de la métropole lilloise ont été largement conditionnées par certains tracés comme :

- les tracés, les éléments architecturaux et urbains légués par l'histoire et par le siècle de l'industrie
- les tracés et composants du paysage, notamment la rivière de la Lys qui a elle-même historiquement contribué à délimiter le Nord de la métropole, en même temps qu'elle constituait un espace d'ouverture
- le tracé de la frontière franco-belge

Prenons le cas des villes de Menin et d'Halluin, situées au croisement de la Lys et de la voie urbaine reliant ces villes au cœur de Lille : situées au nord de Tourcoing, ces villes se sont développées de part et d'autre de la rivière de Lys, à 18 km au nord de Lille, à 12 km de Courtrai et à 16 km d'Ypres. Elles apparaissent aujourd'hui comme un double îlot urbain entouré d'un large espace rural, structuré notamment par la vallée de la Lys (sud-ouest / nord-est) et la plaine du Ferrain (au sud-est). Jusqu'au début des années 1990, l'ancienne ville fortifiée de Menin *tournait le dos* à Halluin, la Lys, cette ancienne rivière du lin, aussi appelée la « rivière d'or », constituant désormais une voie de transit, un espace essentiellement fonctionnel. Jusqu'à cette période récente, ce territoire de la métropole n'avait alors encore jamais fait l'objet d'une véritable étude de requalification à grande échelle. Et, l'on a pu montré lors de la séance du séminaire de recherche du 21 novembre 2007 que même si pendant longtemps Menin et Halluin se sont tourné le dos, elles ont réussi, dans l'histoire récente, à retourner cette tendance pour faire de l'espace *frontière* de la Lys, un espace

³⁹ Joseph-François (Didier), « Un territoire métropole », dans *Lille Métropole. Un siècle d'architecture et d'urbanisme*, Ecole d'architecture de Lille / Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Paris, éd. Le Moniteur, 1993, pp. 30-35.

⁴⁰ Joseph-François (Didier), « Un territoire métropole », *op. cit.*, p. 31.

⁴¹ Louguet (Philippe) « Complexification des modèles urbains : question à la recherche et recherche d'un nouveau modèle », dans *Cahiers Thématiques* n° 6 : *L'espace de la grande échelle*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille/ Jean Michel Place, 2006, p. 280.

transfrontalier témoignant d'une volonté de rapprochement évidente. Notons que les études consacrées à la vallée de la Lys et le poste frontière de Reckem au début des années 1990⁴² font apparaître une même volonté de rapprochement.

Le cas des villes de Menin et d'Halluin et de la vallée de la Lys est toutefois particulier. Il s'agit de mettre en évidence le faible nombre de réalisations effectives et l'absence de projet d'ensemble à grande échelle (à l'échelle du territoire de la métropole).

4) Émergence de projets pour la métropole transfrontalière : bilan et état des lieux

Aujourd'hui, à l'heure où la frontière tend à disparaître, les projets *transfrontaliers* sont encore très peu nombreux. Il s'agit de présenter une lecture du territoire de cette métropole transfrontalière ainsi qu'une sorte d'inventaire des projets architecturaux et urbains transfrontaliers, projets en concertation, en cours de réalisation ou même déjà réalisés, situés de part et d'autre de cette représentation imaginaire que représente la frontière franco-belge.

« La difficulté de repérer les projets urbains et architecturaux transfrontaliers de la métropole lilloise tient sans doute à la prise en compte relativement récente de ce caractère transfrontalier. On peut constater aujourd'hui qu'un certain nombre d'études, de réflexions, de travaux ont été menés, « aboutissant à des propositions le plus souvent d'ordre juridique : une loi, un règlement, une procédure... Ces initiatives ont eu des effets réduits, mais bénéfiques »⁴³, ainsi que le signale l'Atelier transfrontalier de la COPIT. Les dossiers de l'Atelier transfrontalier rendent compte en effet de l'état des travaux concernant l'organisation de la coopération transfrontalière et font apparaître que des « initiatives » et des orientations existent, mais que, sur le terrain, les projets sont encore relativement balbutiants et semblent être en attente d'une vision d'aménagement globale, à grande échelle, voire d'une avancée en matière de « culture de l'aménagement transfrontalier ». Comme le souligne ainsi le dossier n° 6, réalisé en 2001-2004, « la culture de l'aménagement transfrontalier est encore balbutiante »⁴⁴. De la même façon, le « Mode d'emploi pour la planification locale transfrontalière » de la COPIT signale qu'« aujourd'hui, la coopération transfrontalière dans l'exercice quotidien de la planification, de l'aménagement, du développement et de l'environnement est encore peu avancée. Les logiques nationales ont tendance à prévaloir.[...] Dans certains cas, la coopération transfrontalière s'impose d'elle-même. C'est évidemment le cas des projets transfrontaliers tel le projet du parc du Ferrain, situé de part et d'autre de la frontière.[...] Dans le cadre du diagnostique pour le Plan d'Aménagement et de

⁴² On peut noter les études suivantes :

- « La vallée de la Lys frontalière / het Grensleie - gebied », Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Communauté Urbaine de Lille, I.E.G. Mouscron, LEIEDAL Kortrijk, WITAB Brugge, Urba linea Sarl d'architecture, déc. 1992 (document format A3).

- « Het Grensleiegebied / la vallée de la Lys frontalière », étude relative à la cohérence spatiale du territoire et à ses développements potentiels, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Communauté Urbaine de Lille, I.E.G. Mouscron, Comines et Estaimpuis, LEIEDAL Kortrijk, WITAB Brugge, Urba linea Sarl d'architecture, sept. 1993 (document format A3).

- « Studie Leievallei Menen – Wevelgem », Menen, Wevelgem, WITAB, LEIEDAL Kortrijk nov. 1993 (document 20 p. format A3).

- « Voorstellen voor de omvorming van de site van de grenspost op de E17-A22 te Reckem / Propositions pour le réaménagement du site du poste-frontière E17-A22 à Reckem et pour l'aménagement de son environnement », LEIEDAL Kortrijk, Agence de développement et d'urbanisme Lille, Paul Deroose & partners, nov. 1994 (document 27 p. format A3).

⁴³ Cf. Tetra & Wim De Jaeger, *Dossier de l'atelier transfrontalier n° 6* « Mode d'emploi pour la planification locale transfrontalière », 2001-2004, p. 11.

⁴⁴ Cf. Tetra & Wim De Jaeger, *Dossier de l'atelier transfrontalier n° 6* « Mode d'emploi pour la planification locale transfrontalière », 2001-2004, p. 33.

Développement de la Deûle à l'Escaut (PADDE), l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole, pour son recueil de données, avait besoin de la coopération belge »⁴⁵.

Les études, les projets architecturaux et urbains transfrontaliers, sont eux aussi relativement balbutiants, même si, depuis 2005, les institutions de coopération transfrontalière favorisent la réalisation de tels projets. La LMCU (Lille Métropole Communauté Urbaine) mentionne que « le groupe de travail parlementaire franco-belge a débuté sa mission d'un an le 10 novembre 2005. Il a pour objectifs d'identifier les freins et de proposer des solutions pour développer la coopération transfrontalière et de faciliter l'émergence de nouvelles formes de gouvernance transfrontalière. L'Aire de coopération métropolitaine de Lille, retenue par la DATAR en 2005, intègre le versant belge et constitue une nouvelle échelle de coopération transfrontalière. Parallèlement, le service Coopération transfrontalière a poursuivi son action avec l'appui de ses partenaires belges. Il a poursuivi le développement d'une quarantaine de projets transfrontaliers, impliquant financièrement ou opérationnellement la Communauté urbaine et parmi lesquels figurent la remise à la navigation de la liaison Deûle Escaut, l'étude de requalification du Front de Lys à Halluin, l'échange d'expériences sur la qualité des zones d'activités (projet Interreg « Émulation »). »⁴⁶

Même si les projets architecturaux et urbains transfrontaliers sont encore relativement isolés, l'idée du transfrontalier n'est pas nouvelle. Au début des années 1970, Lentacker proposait l'idée de « frontière créatrice »⁴⁷ à laquelle répond aujourd'hui cette prise en compte de la position transfrontalière de la métropole lilloise dans la réalisation de projets. Depuis ces dernières années, toute une série de projets situés sur la frontière sont apparus, et notamment depuis l'engagement de la LMCU dans la coopération transfrontalière. Ce mouvement, désormais en marche, marque l'entrée symbolique de la Métropole lilloise dans le XXI^e siècle.

En effet, la question du transfrontalier préoccupe véritablement les institutions intercommunales de la région lilloise depuis seulement quelques années — voire depuis une quinzaine d'années — et notamment, pour ce qui concerne les institutions françaises, depuis l'élaboration de l'avant-projet du Schéma directeur de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, en 1993.

Depuis l'élaboration de ce document, la dimension transfrontalière de la métropole est à l'étude : ainsi, selon les termes du schéma directeur (« bien positionner la métropole à la bonne échelle », rubrique 1.3 : « la dimension transfrontalière), « la métropole lilloise transfrontalière est [...] une réalité. Elle est aussi une ambition »⁴⁸. Ce document annonce ainsi que « la prise en compte de la dimension transfrontalière met l'accent sur une série d'orientations d'aménagement [...] », visant « l'intégration réciproque des territoires français et belges de la métropole », « l'accessibilité de la métropole et des territoires qui la composent », « l'utilisation des grandes voies de communication comme support de développement maîtrisé et comme moyen de requalification et d'amélioration de l'image urbaine », et enfin la redéfinition des « fonctions urbaines en tenant compte de la nouvelle dimension transfrontalière » (complémentarité des équipements des villes françaises et belges, requalification du territoire traversé par le canal de Roubaix).

Jusqu'au début des années 1990, certains territoires de la métropole, relativement

⁴⁵ Idem, p. 23.

⁴⁶ Source lillemetropole.fr

⁴⁷ Lentacker (F.), *La Frontière franco-belge. Etude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations*, Thèse d'Etat, Université Lille 3, 1974.

⁴⁸ *Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole*, « bien positionner la métropole à la bonne échelle », rubrique 1.3 : « la dimension transfrontalière », pp. 34-36.

étendus, n'avaient alors encore jamais fait l'objet d'une approche transfrontalière, ou même d'une approche d'ensemble. Ainsi, la « vallée de la Lys frontalière », s'étendant de Frelinghien à Menin-Halluin — 10 communes, 70 000 habitants —, est l'un de ces grands territoires de la métropole dont la localisation frontalière constituait, au début des années 1990, d'après l'Agence d'urbanisme de la métropole lilloise, une sorte de point de départ d'une réflexion sur le développement de la métropole *transfrontalière*. Selon les mots mêmes de Pierre Mauroy, alors Président du syndicat pour la révision du schéma directeur de l'arrondissement de Lille, ce document constitue « une première, parce que le terrain d'investigation est transfrontalier ». Il est également le premier d'une série de documents de l'Agence d'urbanisme à être bilingue (français/flamand). Ainsi, en 1992-1993, soit un an après la création de la COPIT, la vallée de la Lys faisait l'objet d'une « étude relative à la cohérence spatiale du territoire et à ses développements potentiels ». Pour mémoire, cette étude fut réalisée par l'agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, la Communauté Urbaine de Lille, l'I.E.G. de Mouscron, LEIEDAL de Courtaai, WITAB de Brugge, et l'agence d'architecture URBA LINEA.

Elle fut réalisée en deux phases, l'une constituant une phase d'analyse, en 1992, l'autre, une phase de propositions en 1993 et fut entreprise après des réunions de concertation entre des urbanistes et architectes, français et belges, de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille, des intercommunales belges I.E.G., LEIEDAL, WITAB, et de l'agence d'architecture URBA LINEA. Cette agence a d'ailleurs réalisé et esquissé minutieusement des propositions de développement pour ce territoire transfrontalier. L'étude en question a abouti à la publication (relativement restreinte) d'un document de synthèse composé d'un certain nombre de planches graphiques.

À la suite de cette étude, des projets transfrontaliers ont été réalisés. On peut observer quelques exemples en suivant à peu de chose près le tracé de la frontière, du Nord au Sud :

- la passerelle transfrontalière du Pont Rouge, projet symbolique situé sur la Lys (Deûlémont-Warneton Belgique) et rétablit symboliquement la continuité de la route historique Lille-Ypres ; cette passerelle piétonne et cycliste réalisée, reliant à nouveau la France et la Belgique —on peut d'ailleurs noter les orientations du « maillage bleu métropolitain »⁴⁹ constituées autour de la thématique de l'eau, lesquelles peuvent se croiser avec celle du transfrontalier.
- la base de loisir des Prés du Hem (amélioration de l'accessibilité, "levée" de la frontière)
- l'extension de la piscine de Comines-Warneton, sur la partie belge de la commune (Comines-Belgique) ; ce projet de coopération transfrontalière est l'un de ceux dont l'objectif témoigne tout particulièrement d'une prise en compte du caractère transfontalier de cette zone, puisqu'il s'agit là d'éviter de multiplier les équipements publics de part et d'autre de la frontière et de créer des réseaux de relation franco-belge. Les deux communes se sont entendues pour que cet équipement soit notamment utilisé par un public scolaire franco-belge (la Communauté Urbaine a investi en ce sens).
- le « carré urbain » de Comines : projet urbain profitant de la mise à grand gabarit de la Lys frontalière, valorisant la relation entre ville et rivière, d'une part, et entre les deux villes « jumelles », d'autre part
- le projet du Parc de la Lys, le port de plaisance situé sur les prés de Menin, l'aménagement de voies et d'un réseau de pistes cyclables transfrontalier (notamment les chemins de halages)
- l'aménagement d'un espace public à Halluin, situé sur la frontière, au croisement de la rue de Lille et de la rue Nolle et restructuration d'un ancien îlot industriel (habitat, commerces)

⁴⁹ On pourra se reporter aux *cahiers de l'atelier transfrontalier*, cahier 13 « un maillage bleu métropolitain, wvi & Lille Métropole Communauté Urbaine.

- l'aménagement d'un rond point situé sur la frontière, au croisement de la rue de Mouscron et de la Départementale 945

- l'extension de la ZAC de la Cavale Rouge : l'étude est notamment confiée à Urba linea architectes dplg et l'agence Gilles Noyon paysagiste : étude de programmation urbaine, environnement et scénarios d'aménagement concernant l'extension de la ZAE de la cavale rouge à Halluin (juin 2006)

- les projets symboliques des anciens postes-frontière :

Les études réalisées pour la reconversion du site du poste-frontière de Reckem-Ferrain n'ont pas abouti (notamment la proposition de Paul Deroose concernant l'aménagement de ce site — Paul Deroose paysagiste lauréat du concours d'idées (Leidal Courtrai/Agence de développement et d'urbanisme de Lille).

Précisons que la politique de la Flandre diverge de celles de la Wallonie et de la France en matière de contrôle des frontières (conserver la possibilité de contrôle des véhicules à la frontière, politique de fermeture, complexité des procédures entre ministères français et Etat belge...). Conséquence : blocus sur ce projet, *statu quo*

Autre poste-frontière en projet, situé au sud de la métropole : la plate forme douanière de Camphin-Lamain (près du lieu dit de la « Couture de la Grande Barre » !), hors de la zone de la LMCU (LIDETA Tournai). Contrairement au projet d'aménagement du poste-frontière de Reckem, le projet de la plate forme douanière de Camphin, situé en Wallonie pour la partie belge, va aboutir. L'objectif est ici celui de l'effacement relatif des traces visibles du poste frontière de Camphin.

- Projet pour le territoire des trois frontières (site à la rencontre des territoires français, flamand et wallon), s'étendant du « dronkaert » au quartier du « risquons-tout ». Il s'agit d'un projet de « site d'accueil de fonction rares, ayant un lien fort avec la stratégie transfrontalière »⁵⁰ :

On peut voir la réalisation, au « risquons-tout », d'un bâtiment et la restructuration du non man's land en parking

- la Martinoire (communes Mouscron à Tourcoing), projet de zone de logistique (Port sec) liée à l'ancienne route de la laine, coïncident notamment avec le projet de prolongement de la voie rapide urbaine menant à la zone de l'Union

- On peut aussi relever le projet de remembrement de l'ancien site industriel Motte situé en face de la gare de Mouscron : Atelier d'architecture Van Oost (B), Comptoir des projets paysagiste (F). Ce projet participe à la restructuration de la zone centre de Mouscron, au sud des voies ferrées.

- Projet urbain et territorial de Watrelos-Tourcoing-Mouscron ; voie « habitat-travail » : desserte transfrontalière est-ouest améliorant notamment l'accessibilité du centre ville de Watrelos

- Projet du parc d'activités économiques transfrontalier de l'Eurozone (Watrelos-Estaimpuis-Spiere)

- les projets concernant des stations d'épuration franco-belge (4 existantes et 1 en construction)

Le bilan de la communauté urbaine concernant *Les coopérations transfrontalières de Lille Métropole Communauté Urbaine. Bilan 2005*⁵¹ fait apparaître les projets transfrontaliers selon quatre types :

⁵⁰ *Les cahiers de l'atelier transfrontalier* , Synthèse Sigma, « Proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière », SPIRE, IGEAT, ISRO & Atelier, décembre 2001, p. 43.

⁵¹ *Les coopérations transfrontalières de Lille Métropole Communauté Urbaine. Bilan 2005* , Lille Métropole Communauté Urbaine, mai 2006.

- 1- Les projets d'études transfrontaliers associant acteurs belges et français
- 2- Les projets d'équipements transfrontaliers
- 3- Les projets de concertation politique réunissant élus français et belges
- 4- Les projets d'échanges d'expériences

1- « Les projets d'études associant les Belges concernent des études dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Communauté urbaine de Lille. Du fait de l'impact transfrontalier de leur objet, les acteurs belges concernés sont associés au comité de pilotage de l'étude et le cas échéant un certain nombre de documents sont traduits en Néerlandais.

Exemples : extension et accessibilité de la ZAC de la Cavale Rouge, Front de Lys, Enquête ménages déplacements, les études sur le tram-train.

2- « Les projets d'équipements transfrontaliers correspondent à la mutualisation des moyens pour répondre à un besoin identique ou complémentaire de part et d'autre de la frontière. Ils permettent de rationaliser l'utilisation des équipements et engendrent des économies importantes pour toutes les parties concernées.

Exemples : les stations d'épuration franco-belge (4 existantes et 1 en construction), l'extension de la piscine de Comines-Belgique, la coopération sur les projets de nouveaux crématoriums ».

3- « Les projets de concertation politique consistent à réunir des élus français et belges en charge d'une thématique pour étudier les problèmes liés à la frontière, faciliter leur résolution et orienter la coopération dans ce domaine. Si ces concertations sont un premier pas vers des actions de coopération, elles gagneront à être développées dans le cadre de l'Eurodistrict. Exemple : Concertation transfrontalière sur la mobilité »

4- « Les projets d'échanges d'expériences visent à tirer parti de la diversité des connaissances et compétences développées de part et d'autre de la frontière au profit de la métropole franco-belge. Ces projets favorisent la cohérence territoriale. Ils créent une émulation favorable au processus de métropolisation et à la qualité de notre territoire.

Exemples : Emulation (qualité des zones d'activités), Minidéchets (ce projet va au-delà d'un échange d'expériences), Séminaire sur le maillage bleu transfrontalier, HST Connect, Télévision transfrontalière, Dynamiques d'accompagnement social en matière de logement. »⁵²

Pour conclure cet état des lieux, notons qu'aujourd'hui, peu de projets d'intervention volontariste intègrent véritablement ces espaces transfrontaliers en tant que grand territoire ; la coopération transfrontalière dans l'exercice quotidien de la planification, de l'aménagement et de l'environnement est encore peu avancée, même si le service Coopération transfrontalière de la Communauté Urbaine de Lille a mené un certain nombre d'actions importantes, avec l'appui de partenaires belges, autour du développement de cette quarantaine de projets transfrontaliers. Ainsi, la métropole lilloise est actuellement ponctuée de quelques projets transfrontaliers soulevant le problème de la cohérence spatiale du territoire à grande échelle.

Ainsi, cet état des lieux fait notamment apparaître la difficulté qu'ont les institutions à « affronter les mécanismes de la grande échelle »⁵³, à considérer les espaces transfrontaliers

⁵² « Les projets transfrontaliers en 2005 », dans *Les coopérations transfrontalières de Lille Métropole Communauté Urbaine. Bilan 2005*, Lille Métropole Communauté Urbaine, mai 2006, p. 7.

⁵³ Masboungi (Ariella), « Penser la ville contemporaine par le paysage », texte résumant l'ouvrage Masboungi (Ariella) et Mangin (David), *Aménager la ville territoire*, éditions du moniteur, à paraître / www.unidiversite.org

comme des territoires d'intervention urbaine pouvant amener de la qualité, à faire converger un ensemble de projets d'aménagement vers un projet « de cohérence territoriale », voire vers un projet de société.

II. Les acteurs et les institutions de la métropole transfrontalière

1) Un travail de production volontariste d'une proximité transfrontalière

La recherche-action « Inventer les futurs de la métropole transfrontalière » paraît aussi devoir être ajoutée à tout **le travail de production d'une proximité transfrontalière**, entamé depuis plus de 15 ans par l'ADULM puis la COPIT, Euro6 puis Euro3 (Chambres de commerces franco-belges) puis le SGAR, la MOT et le Groupe parlementaire de travail franco-belge entre novembre 2005 et mars 2007 ; coopération qui ne va pas forcément de soi, derrière les discours selon lesquels celle-ci se ferait de manière « naturelle » entre voisins (cf. : *Le transfrontalier, une réalité palpable*⁵⁴).

Ce travail de production d'une proximité transfrontalière consiste à **fonder en évidence les formules d'intercommunalité transfrontalière ; un travail à la fois « d'invention d'une tradition » et déconstruction de la frontière actuelle** qui joue sur les ressorts d'une identité partagée avec des coopérations imaginées (**Atelier étudiants Lille1**) qui ont un profil d'aide au montage de projets à la fois techniques, économiques et cultures en liaison avec des aides communautaires (programme Interreg4 A). On retrouve, dans les discours concernant la métropole franco-belge, les constantes repérées par Philippe Hamman⁵⁵ notamment pour les régions de Lorraine et de la Sarre à commencer par **l'évocation d'une unité géographique**⁵⁶. Lorsque la frontière est dite « ouverte » ou « artificielle » (cf. villes jumelles de la vallée de la Lys) c'est aussi pour administrer la preuve quasi « physique » que les localités de part et d'autres seraient « faites » pour travailler ensemble. La frontière franco-belge a donc longtemps été présentée comme **l'archétype de la frontière artificielle**⁵⁷ puisque ne correspondant précisément à aucun accident naturel d'importance et qu'elle divise des territoires qui ont longtemps été sous la même juridiction, et qu'elle sépare même en deux quelques villes comme Comines ou Mouscron. **L'évocation d'une unité historique**, ensuite (à l'exemple de la Moselle et Sarre rattachées ou séparées entre Lorraine, France et Allemagne depuis le Moyen-Age ou bien encore les possessions des Comtes de Flandres, ducs de Bourgogne ou des Habsbourg d'Espagne pour Lille et les villes alentours) sert le même

⁵⁴ SGAR, Groupe de travail parlementaire franco-belge, *Rapport final sur le développement de la coopération transfrontalière entre la France et la Belgique*, 2007, p. 10-11 : Les échanges de toutes natures ont tendance à s'accroître au fil des ans et quelques chiffres suffisent à le démontrer : en 2005, ce sont 22.500 Français qui travaillaient en Belgique (ils étaient 7.000 en 1990 et 14.500 en 1999) et 5.000 belges travaillaient en France (ce nombre est stable depuis le milieu des années 90). La Belgique avec 35 % des importations et 30 % des exportations constitue le premier partenaire économique étranger du Nord – Pas-de-Calais. Réciproquement, ce dernier pèse 30 % des importations françaises vers la Belgique et 25 % des exportations. Ce sont encore 240 projets menés à bien entre 2000 et 2006 au titre du programme Interreg France-Wallonie-Flandre, après que les quelques 470 projets soutenus au cours des années 1990 aient permis d'asseoir la culture de la coopération transfrontalière. L'éducation au quotidien - avec plus de 16.000 élèves scolarisés dans les établissements primaires et secondaires ordinaires belges, très majoritairement wallons – et la culture, avec l'organisation de « Lille 2004 Capitale européenne de la culture » a donné à une manifestation originellement dédiée à une ville une dimension réelle de système transfrontalier. Dans le champ médico-social cette fois, l'accueil de quelque 1.500 personnes âgées françaises originaires à 80 % du département du Nord dans les établissements belges et le placement de plus de 3.500 personnes handicapées originaires de France dans les centres belges, donnent également chair à une réalité de services transfrontaliers. Des pratiques commerciales très ouvertes existent enfin, certes liées à des effets d'aubaine tarifaire qui perdureront, mais aussi à des formes de spécialisation et à la qualité des services offerts : jardinerie, mobilier, loisirs en Belgique, habillement, grandes surfaces en France, ...

⁵⁵ Hamman Ph., « Vers un intérêt général transfrontalier ? », in *Annales de la recherche urbaine*, n° 99, pp. 102-109.

⁵⁶ SGAR, Groupe parlementaire franco-belge, *op. cit.*, p.8 : « Aucune barrière physique d'importance ne vient fragmenter ce territoire qui compte plus de deux millions d'habitants ».

⁵⁷ Giblin-Delvallée, B., *Lille Métropole, une Eurométropole en devenir*, 2007, p. 76.

objectif de *production volontariste et politique* d'une proximité transfrontalière y puisant ses racines. *L'homogénéité géographique* du territoire des anciens Pays-Bas a ainsi eu pour corollaire une *unité politique* qui s'est construite au gré des dynasties (ducs de Bourgogne, Valois, Habsbourg, Bourbon), empires et royaumes. Le symbolique lion des Flandres (« Leo Belgicus » qui fait allusion à la Gaule Belgique romaine) est d'ailleurs présent de Lille jusqu'aux provinces belges de langues française et néerlandaise. Autre facteur d'homogénéité : l'essor économique et commercial et un taux d'urbanisation déjà supérieur à 37% en 1600⁵⁸.

2) De l'ADULM au GECT en passant par la COPIT : réseaux, structures, acteurs de la métropole transfrontalière aux différentes échelles

L'Eurométropole franco-belge est bien une « œuvre ouverte »⁵⁹, en devenir, issue de scènes et de *scenarii* pluriels servant une ambition métropolitaine aux contours territoriaux initialement variables.

Ainsi, si au sens le plus strict du terme, la COPIT est une association, créée en septembre 2000 et dissoute en novembre 2007, avec des instances politiques, un budget, du personnel, des moyens externes et des activités elle est **aussi, voire d'abord** une *Conférence politique* créée dès octobre 1991⁶⁰, et qui n'a pas disparu avec la naissance de l'association. Un *forum politique ouvert* ou une *scène politique* qui a fonctionné comme un *lieu d'échange et de concertation* qui a permis aux partenaires de se lancer dans des projets de coopération, dont certains ont bénéficié des programmes financiers européens. Elle a favorisé l'*ouverture* transfrontalière d'un certain nombre de démarches et de *projets* initialement « unilatéraux » : schémas d'aménagement et d'urbanisme, stratégies de développement, candidature olympique, Lille 2004 etc... Parmi les objectifs initiaux de la COPIT figure, dès sa création la volonté d'analyser *les possibilités d'évolution du cadre structurel* de la coopération transfrontalière. En ce sens, le projet de métropole transfrontalière est d'emblée perçu comme une *œuvre ouverte, itérative*⁶¹.

Le territoire métropolitain transfrontalier et sa délimitation ont très souvent été au cœur des débats de la COPIT. Lors de sa création, en 1991, cette dernière n'avait pas, à proprement parler de *territoire*⁶² même si elle avait bien une *ambition territoriale*. Les documents et les discours de l'époque ne font pas mention d'une quelconque *délimitation précise* du territoire. D'ailleurs, seules la CUDL/LMCU, créée en 1967 et l'IEG (trois communes) ont une délimitation territoriale univoque. Dans les autres intercommunales belges, les communes pouvaient adhérer en quelque sorte « à la carte », en fonction des missions qu'elles souhaitaient confier ; certaines communes pouvant adhérer à plusieurs intercommunales à la fois. Même les statuts de l'association COPIT déposés en 2000 ne mentionnent pas un territoire précis (ni même une ambition de construire une métropole transfrontalière d'ailleurs). Ce sont les travaux techniques, la cartographie, le traitement de données statistiques notamment, et la mise en place de clefs de financement de la COPIT et/ou de ses projets qui ont introduit la question de la délimitation précise du territoire (l'article 6 de l'accord de coopération signé le 26 juin 1993 entre les présidents des 5 intercommunales et l'ADULM stipule : « Le système concerne les arrondissements de Lille, Ieper, Kortrijk, Mouscron, Roeselare et Tournai ». Ce choix est lié au fait que certaines statistiques ne sont

⁵⁸ Denys C., Paresys, I., *op. cit.*, p. 37.

⁵⁹ Voir deuxième partie.

⁶⁰ L'idée de cette conférence était née en avril 1990, à New York, lors d'un déplacement de responsables politiques et économiques français et belges à l'occasion du prêt de plusieurs tableaux d'un Musée des Beaux-Arts de Lille en pleine transformation.

⁶¹ Voir chronologie jointe.

⁶² Quelle que soit sa nature, un territoire est défini, précisément, par des limites et des frontières.

disponibles qu'à l'échelle des arrondissements. Ce sont ces 6 arrondissements que l'on retrouve sur le logo de la COPIT dès février 1996). *Implicitement*, le territoire de la COPIT couvre donc initialement la totalité de la LMCU, IEG et Leiedal, la partie « tournaisienne » d'IDETA et les communes frontalières de Menin et Werwick. *Explicitement*, c'est le projet *Grootstad*⁶³ (projet de Schéma transfrontalier) – ou plus précisément les travaux préparatoires auxquels il a donné lieu – qui devient à la fois un *projet pour un territoire* et un *territoire pour un projet*⁶⁴ et pose explicitement la question du territoire de référence pour sa réalisation et son financement (les 6 arrondissements donc, un territoire qui dépasse celui de LMCU). Le Cahier n° 12 de l'Atelier transfrontalier⁶⁵ traite longuement de la pertinence des différentes « délimitations » de la métropole. Les auteurs y confrontent notamment les différentes *visions* de la métropole transfrontalière (vision *instrumentale* : monter des projets de développement et d'aménagement et vision « *marketing* » : faire exister une « marque territoriale » qui reste encore à définir⁶⁶) pour conclure à la *complexité* des données de base (densités, proximités, relations fonctionnelles, institutionnelles, projet politique) et à la *primauté de l'acte politique*. On peut à cet égard distinguer quelques périodes dans le jeu d'acteurs ayant mené à la création officielle de l'Eurométropole franco-belge en janvier 2008.

- Une première période courant de 1991 à 1998

Elle serait caractérisée par une certaine facilité politique et institutionnelle et dominée par les initiatives de l'ADULM⁶⁷. Pendant cette période, l'agence d'urbanisme a endossé plusieurs rôles/positions : tantôt elle a été le partenaire français privilégié, tantôt elle est venue s'ajouter, exister à côté – dans une position « transfrontalière » – des partenaires existants (LMCU et intercommunales belges) : ainsi lorsqu'elle a géré le budget de la COPIT ; tantôt encore elle a permis *l'ouverture d'espaces intellectuels*, à travers notamment « le club des urbanistes »⁶⁸ animé par le numéro deux de l'ADULM Giuseppe Buonaccorsi⁶⁹ ; un Club des urbanistes qu'il ouvrit alors aux Belges (et parmi eux Karel Debaere, aujourd'hui directeur de Leiedal). Durant cette première phase, l'ADULM a lancé plusieurs chantiers en parallèle, dont certains n'ont pas vraiment abouti ou moins bien que d'autres, mais il n'y a pas eu d'abord de projets de coopération à plus grande échelle (en direction de Bruxelles et

⁶³ Voir chronologie jointe.

⁶⁴ Voir deuxième partie.

⁶⁵ « Une métropole en réseau » - « Een netwerkmetropool ».

⁶⁶ « La promotion d'un produit n'est possible que lorsque celui-ci a un nom bien à lui ». Extrait de la déclaration d'Antoon Sansen, président de Leiedal, lors de la création de la COPIT en octobre 1991. La question du nom a souvent été débattue également. La COPIT dans sa traduction française ou néerlandaise n'a jamais comporté de référence géographique, d'indication territoriale. La charte de 1991 désigne toutefois la *métropole franco-belge*, « L'Eurométropole ». Le mot « métropole » (re) fait son entrée dans le paysage institutionnel et l'Agence d'urbanisme et de développement adopte le nom de « Lille métropole » (ADULM) tout comme la Communauté urbaine (LMCU) aux alentours de 1994. L'APIM lance à cette date « Lille Métropole Europe ». Depuis 2002, les acteurs politiques – Mauroy en tête – ont plaidé et œuvré en faveur de la mise en place de *structures publiques de gouvernance transfrontalière*. La plupart du temps en les nommant « Eurodistrict » ou bien encore « District européen », mais sans que cela ne corresponde à une forme juridique précise. Aujourd'hui, si la formule juridique du GECT a été retenue (avec le statut subsidiaire du syndicat mixte français), le nom « Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai » est le plus souvent connu, tout comme celui d'« l'Eurodistrict » (cf. intitulé du rapport parlementaire franco-belge). À la différence de la COPIT qui n'a jamais été une structure opérationnelle mais bien plutôt d'études et de prospective, le GECT dispose des compétences la maîtrise d'ouvrage ET de la maîtrise d'œuvre.

⁶⁷ Entretien de Jef Van Staeyen avec Maryvonne Prévot du 23 avril 2008. Il est entré à l'ADULM au printemps 1991 pour ensuite devenir chef du projet Grootstad et directeur de la COPIT en 2001.

⁶⁸ Créé notamment par Jean-Paul Baiëtto. Voir Hayer, Dominique, *Jean-Paul Baiëtto. Portrait d'un aménageur urbain*, Le Moniteur, 2006.

⁶⁹ Le directeur d'alors est Francis Ampe.

Londres⁷⁰) qui se seraient ensuite « réduits » à une coopération transfrontalière de « proximité ». Agissant au nom de la CUDL/LMCU, l'ADULM a cherché des partenariats en direction de Londres avec/via des structures privées (notamment des bureaux d'études possédant des contacts avec des investisseurs immobiliers). A l'inverse, les démarches partenariats en direction de Bruxelles ont été strictement institutionnelles. C'est au cours de cette première période que l'ADULM lance en particulier les travaux de réflexions sur l'aménagement du poste frontière de Rekkem⁷¹. Mais avant même la création de l'ADULM, des études avaient été menées dans les années 80 par les Chambres de commerce (belges et françaises) pour favoriser les sites transfrontaliers et en faire des « vitrines ». Durant cette période cependant, le Hainaut s'inquiète de ce que la mobilisation transfrontalière autour de la candidature de Lille/Bruxelles aux Jeux Olympiques apparaisse surtout comme un partenariat franco-flamand. IDETA interrompt pendant quelques semaines, à l'automne 1996 toute participation technique aux travaux de la COPIT jusque à ce qu'une rencontre au niveau politique rétablisse durablement la dynamique de coopération.

La première phase brièvement décrite correspond, pour la COPIT, à une phase de *non-existence juridique* et d'*absence d'équipe opérationnelle permanente*. Néanmoins, un secrétariat permanent administratif de 10 personnes (les 5 directeurs ou assimilés et leurs collaborateurs chargés de la coopération transfrontalière) et un secrétariat opérationnel, confié à la LMCU mais pouvant être réaffecté. C'est en 1994 seulement que la COPIT se dote d'un premier budget de fonctionnement (géré par l'ADULM) et en 1997 qu'elle est désormais pourvue d'une équipe permanente (un Atelier transfrontalier associé à un Comité de pilotage technique et politique), toujours situé dans les locaux de l'ADULM, dans le cadre du projet Grootstad. La COPIT a su profiter de l'aubaine des fonds européens Interreg pour exister – en tant que structure d'étude technico-politique - et amorcer son processus d'autonomisation, au moins relative, de l'ADULM. *« L'Europe nous a fait énormément de crédit – pas seulement financier - mais intellectuel, en nous accordant aussi une marge de liberté »*⁷².

Le projet Grootstad se met en place en 1997/1998. C'est une démarche technique dans son essence, suivie par le politique⁷³. Les intercommunales française et belges versent leurs contributions à l'ADULM et les décisions (d'engagement et de paiement d'études) prises par le secrétariat permanent étaient transmises par la LMCU (secrétariat opérationnel) à l'ADULM pour exécution. Du point de vue juridique, ce mode de fonctionnement est facilité par l'adhésion des intercommunales belges à l'ADULM qui est donc régulièrement associée aux travaux du secrétariat permanent et à la conduite, voire au pilotage technique des projets de coopération (études « Lys transfrontalière », cartographie transfrontalière, atlas transfrontalier, projet Grootstad). ***A cette date donc, la COPIT revêt une forme « légère », agit comme un lieu d'échange et de concertation tout en laissant à d'autres lieux, d'autres forums ou d'autres structures le soin d'approfondir, de préciser, de négocier.***

- *Une seconde période (1998-2001) : un budget, un contrat, des objectifs à atteindre pour la COPIT mais un réseau d'experts plus que d'institutions*

La réalisation du projet Grootstad permet d'ajouter au fonctionnement existant de la COPIT plusieurs éléments nouveaux formalisés concrètement par une convention de coopération entre les 5 intercommunales et l'ADULM, adossée à un budget spécifique important et des

⁷⁰ A l'échelle d'un nouveau concept né en 1991/1992 : l' *Eurorégion*. La toute nouvelle « Eurorégion » réunit dans un GEIE : le comté de Kent, la région Nord-Pas-de-Calais et les trois Régions belges.

⁷¹ Voir première partie également. C'est Giuseppe Buonaccorsi qui serait à l'origine de ces études.

⁷² Entretien de Maryvonne Prévot avec Jef Van Staeyen du 23 avril 2008.

⁷³ Idem : « *Pierre Mauroy découvrait le programme. Francis Ampe était complètement absorbé par le projet de candidature de Lille aux JO. On a en fait trouvé suffisamment de solides échos externes (Europe, la société civile) pour convaincre à l'interne (ADULM) ».*

règles juridiques afférentes à ce budget. C'est alors une équipe technique de 6 personnes qui vont travailler à mi-temps et plus sur ce projet. Cette équipe est appelée *l'Atelier transfrontalier*, appellation qui désigne aussi les locaux, « loués » auprès de l'ADULM et aménagés grâce à un effort commun (budget COPIT et ADULM). Cet atelier lance un vaste programme d'études, la plupart d'entre elles relevant d'une *expertise externalisée* (universitaires ou experts flamands, wallons, français) et des publications (cf. chronologie et bibliographie). Un *réseau d'acteurs* s'étend ainsi au fur et à mesure des travaux et des initiatives (cf. chronologie) qui s'intéressent à un large éventail d'enjeux *et ce bien au-delà des compétences opérationnelles et/ou réglementaires qui leur sont formellement attribuées par les lois et/ou par leurs statuts*. De même, tous ces acteurs agissent alors « à titre individuel » ; ils participent en qualité d'experts à ces travaux communs sans que les structures ou les institutions dont ils sont issus soient associées en tant que telles. Bref, à cette époque, **le réseau transfrontalier qui réfléchit à la « Stratégie pour une métropole transfrontalière » est un réseau d'experts citoyens bien plus qu'un réseau d'institutions. C'est sa force au départ, cela se révélera être une faiblesse par la suite**. Ces travaux construisent et sont le produit tout à la fois d'un réseau d'acteurs dense et « maillé »⁷⁴ qui favorise son adaptabilité mais fait aussi dire à certains acteurs dès cette époque qu'il est devenu difficile d'avoir une vue globale de la coopération transfrontalière, de ses forces et de ses faiblesses.

À cette date encore, la COPIT cesse de n'être qu'un lieu politique ou un réseau pour devenir également une *structure associative de droit français* (dotée d'un Président, d'une AG semestrielle, un CA, un bureau, un collège des directeurs et un groupe de travail technique qui reprend le nom d'*Atelier transfrontalier* doté d'une *équipe permanente*). C'est Jef Van Staeyen chef du projet Grootstad au nom de l'ADULM, qui combine désormais les fonctions de chef de projet pour l'ADULM et directeur de la COPIT. C'est alors que cette dernière déménage, à partir du 1^{er} janvier 2002, ce qui – de fait – met fin à l'intervention de l'ADULM pour les commandes de la COPIT. Cette *autonomisation* (y compris physique puisque les bureaux de la COPIT/Atelier transfrontalier ont fini par quitter les locaux de l'ADULM pour s'installer au Risquons-Tout à Mouscron même si les séances du CA se tenaient à la LMCU en raison du statut juridique français de l'association) a de fait entraîné la disparition du volet « transfrontalier » dans le programme de l'ADULM même.

- *Une troisième phase (2003-2006) : Un champ d'action qui se resserre pour une structure plus lourde à faire fonctionner*

La COPIT et les intercommunales se lancent en 2003, dans le cadre des projets Interreg, dans un Programme Opérationnel Prioritaire (POP) d'une quinzaine d'actions communes réalisées en 3 ans avec le concours de l'APIM, de l'ADULM et de l'Espace Naturel Métropolitain. Toutefois le cadre contractuel entre les partenaires est faible et les réussites très inégales (cf. les aléas du projet d'autoroute A24 et le désaccord persistant quant aux itinéraires pour les trafics lourds nord-sud, l'articulation et la cohérence transfrontalière entre les réseaux récréatifs cyclables restent embryonnaires et peu visibles pour les utilisateurs, la requalification des postes-frontière de Rekkem et Camphain-Lamin demeure en suspens en dépit de quelques travaux pour assainir le site de Camphain, la concertation technique préparatoire à la création d'un observatoire transfrontalier de l'eau s'enlise à la suite de difficultés à définir les jeux d'acteurs côté wallon etc...). La plupart des groupes de travail sont confrontés à deux problématiques majeures : celle des moyens mobilisés par rapport aux objectifs d'une part et, d'autre part, certains d'entre eux intéressent davantage les *autorités*

⁷⁴ Par exemple le réseau EURES qui réunit depuis 1992 les organisations syndicales et patronales et les services publics pour l'emploi, est désormais intégré dans un vaste champ d'acteurs qui oeuvrent pour une meilleure intégration réciproque des projets, entre emploi, formation et mobilité.

externes (*régions, communes*) que les intercommunales elles-mêmes. Comme il s'agit désormais de discuter de *la mise en œuvre*, ce sont ces autorités qui sont interpellées en tant que telles et non plus désormais une participation non institutionnalisée d'acteurs/experts.

Somme toute c'est donc la légitimité de la COPIT qui commence à être mise en question durant cette phase et notamment celle de s'intéresser à des thèmes extérieurs (le bilinguisme par exemple) aux compétences opérationnelles et juridiques de ses membres. Pour certains, elle a fait œuvre utile en rassemblant les élus de part et d'autres de la frontière mais n'a pas, en dépit de ses publications, dépassé le stade d'une structure pour « happy few », trop confidentielle – surtout depuis sa délocalisation à Mouscron - par rapport au potentiel d'action et au poids d'une technostucture telle que la LMCU⁷⁵.

- *Une quatrième phase (2002-2008) : les services de l'Etat (déconcentrés ou pas) côté français et, côté belge, les niveaux régionaux et fédéraux s'en mêlent.*

Durant cette dernière phase, une volonté initialement locale va se trouver désormais soutenue politiquement et techniquement à *l'échelle des Etats*. En effet, à Bruxelles, le 16 septembre 2002, les Premiers Ministres français et belge et les Ministres Présidents des gouvernements wallon, flamand et de la Communauté française de Belgique signent l'accord sur la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales. Sa ratification par les parlements respectifs doit permettre de créer des *organismes publics transfrontaliers*. Cet accord entre en vigueur le 1^{er} juillet 2005. **C'est un tournant dans l'attitude des autorités nationales – et donc un changement qualitatif, juridique et un changement d'échelle dans la gouvernance** – à l'égard de la coopération transfrontalière franco-belge. De spectateurs/arbitres (potentiels), elles deviennent co-acteurs et permettent aux cadres juridiques d'ainsi évoluer. Ce sont désormais 14 autorités de tous niveaux qui s'impliquent. Quelques jours plus tard à Lille, **le 25 novembre 2002**, lors de la réunion des Assises des Libertés Locales, Jean-Pierre Raffarin, Premier ministre se prononce alors en faveur d'une « *vraie stratégie transfrontalière de rayonnement et de coopération, pour le développement économique, social et culturel de la métropole et de sa région* ». Il lance la démarche *d'expérimentation transfrontalière*, mobilisant les administrations nationales (les services du SGAR président et animent un Groupe technique constitué des cabinets et services techniques des différents niveaux d'autorité impliqués) en soutien et appui des acteurs locaux de la société civile. Cette initiative conduit également à la mise en place ultérieure, du **Groupe de travail parlementaire franco-belge**. Ce résultat participe d'un mouvement général de métropolisation qui répond aux changements d'échelle de la géographie urbaine, entre intercommunalité, élargissement des frontières de l'Europe et globalisation. C'est le fruit – à la différence d'autres coopérations transfrontalières (dano-suédoises, ou franco-allemandes) - d'un *processus ascendant*, ou « *bottom up* », encouragé financièrement par la Commission européenne, surveillé de loin par les autorités nationales qui décident par suite d'y participer activement.

Parmi les multiples retombées de ce processus vieux de 16 ans, outre une ambition, une stratégie et une connaissance partagées d'un territoire pas forcément si « familier » qu'il n'y pourrait paraître de prime abord, il est aussi quelques autres phénomènes récents à souligner, à commencer par *la professionnalisation des réseaux d'acteurs*. Les coopérations transfrontalières et interrégionales en général, et le processus de métropolisation transfrontalière en particulier sont considérés désormais comme durables et permanents. De ce fait, ils semblent requérir un savoir-faire et une expertise particuliers et les structures engagées dans ce processus font appel à un personnel de plus en plus qualifié. Pour y répondre, certaines universités régionales ont réfléchi à des formations (spécialité

⁷⁵ Entretien de Maryvonne Prévot avec Gérard Flament, directeur du SGAR de mars 2008.

Eurostudies du master Aménagement, Urbanisme, Développement des Territoires de l'UFR de géographie et d'aménagement de Lille1, formation du CNFPT-ENACT (école de la fonction publique territoriale) à Dunkerque et de l'IRA (Institut national d'administration) à Lille) et développent des recherches (Patrick Picouët à Lille1, Jean-Pierre Renard à Arras, Maarten Vidal à Leuven...). Ce processus de professionnalisation trouve également à s'exprimer dans les exigences d'une nouvelle structure envisagée à savoir une agence d'urbanisme et de développement transfrontalière.

Questionnements autour de la création d'une future agence d'urbanisme transfrontalière

Le rapport d'étape « Planification, urbanisme, aménagement » de mars 2006 du Groupe parlementaire de travail franco-belge installé le 10 novembre 2005 a conclu à la nécessité de : « Créer une structure de gouvernance partagée à l'échelle de l'agglomération transfrontalière s'appuyant sur une agence d'urbanisme et de développement transfrontalière (réflexion en cours) ». De nouveaux, parmi les enjeux de gouvernance recensés par l'Atelier 4 (« Les Agglomérations transfrontalières ») des Rencontres Européennes de la MOT des 8 et 9 novembre 2007 à Lille, est soulignée la nécessité de la mise en place : « d'une structure technique permanent et dédiée disposant d'un budget propre, au service de la gouvernance politique, (...) coordonnant au sein du projet de territoire les différents projets transfrontaliers dans les champs évoqués ci-dessus (transports, services publics, développement économique et emploi, logement, culture...). Il doit s'agir d'une équipe composée d'un personnel qualifié, de préférence dédié au projet, propre ou mis à disposition par les différentes administrations impliquées, maîtrisant les langues et les cultures des différents pays impliqués, fonctionnant de manière pérenne. (...) La définition et la mise en œuvre du projet de territoire transfrontalier nécessite d'améliorer la prise en compte de la dimension transfrontalière dans la réalisation des documents de planification et d'urbanisme de part et d'autre de la frontière ; or la dimension transfrontalière des agglomérations est relativement peu prise en compte dans la plupart des projets de territoire et des documents de planification et d'urbanisme, que ce soit à l'échelle communale (type PLU en France) ou régionale (type Schéma Directeur). Il importe donc d'augmenter leur prise en compte par les autorités institutionnelles compétentes en aménagement et urbanisme. (...) Les fonctions d'observation, de planification, d'études d'urbanisme, indispensables pour la définition et le pilotage du projet de territoire, peuvent être mises en œuvre par les outils du type agences d'urbanisme transfrontalières (ex de l'AGAPE (Longwy) pour le Nord Lorrain ».

Il s'agira à l'avenir d'observer et d'interroger, à partir de ce projet de création d'une agence d'urbanisme transfrontalière franco-belge, les modalités concrètes de la transposition, à un niveau transnational et européen, d'une réalité jusqu'ici plutôt spécifique à la France⁷⁶ et d'ouvrir par ce biais la piste d'un futur travail possible sur les agences d'urbanisme à l'international, comme lieux de circulation des savoirs et des pratiques de l'ingénierie urbaine, exportatrices mais aussi « réceptrices » potentielles, capables de tirer profit des expériences et pratiques étrangères et de modifier, le cas échéant, leurs pratiques locales en fonction de ces expériences⁷⁷. Depuis leur création et plus encore depuis les années 1980/90 ; les agences d'urbanisme se vivent comme les « promotrices » plus ou moins heureuses de l'intercommunalité et comme les outils techniques des agglomérations. Elles se lancent par exemple dans des démarches de prospective territoriale qui leur permettent d'adopter un rôle d'éclaireur et de lieu de diffusion d'une nouvelle culture stratégique de la planification urbaine. Cette culture de la planification urbaine stratégique et de l'aménagement du territoire à grande échelle ne semble pas exister partout de cette manière en Belgique⁷⁸. Le rôle de la future agence ne sera-t-il pas dès lors de travailler à l'élaboration d'une culture commune préalable à tous choix d'options spatialisées ? Un travail qui passerait par la mise à plat de trois systèmes de planification (français, flamand, wallon) qui sont à des stades de maturité

⁷⁶ Prévot, M. *et alii*, « Les agences d'urbanisme en France. Perspectives de recherches pluridisciplinaires et premiers résultats autour d'un nouvel objet », in *Métropoles*, n° 3, septembre 2008.

⁷⁷ Taoufik, Souami « Liens interpersonnels et circulation des idées en urbanisme. L'exemple des interventions de l'IAURIF au Caire et à Beyrouth », in *Géocarrefour*, dossier « Expertises nomades », vol. 80, 2005-3, pp.237-248.

⁷⁸ Motte, A., *La notion de planification stratégique spatialisée (Strategic Spatial Planning) en Europe (1995-2005)*, Paris, PUCA, 2006.

différents et par une imprégnation des trois conceptions afin de créer un référentiel commun et les outils de sa *mise en œuvre*. Depuis les années 2000 les agences mettent en avant l'outil de gouvernance urbaine qu'elles incarnent à travers un travail d'harmonisation des politiques publiques, d'animation, d'anticipation et de force de proposition. S'agissant de la nouvelle agence transfrontalière, il s'agira de décrypter ce que l'on vraiment côté français et côté belge : est-ce une équipe technique *stricto sensu*, une équipe « scribe » de l'Eurométropole (c'est l'option qui semble se dégager à la lecture du rapport d'étape du groupe de travail parlementaire franco-belge) ou une équipe certes restreinte mais forte, une véritable force de proposition capable d'impulser une vision, des projets et suffisamment convaincante pour influencer et emporter l'adhésion des politiques ? À la question de savoir ce que les partenaires en présence souhaitent avoir - une équipe technique ou une force de proposition - la détermination des profils de poste, les modes de recrutement des personnels et, surtout, *le choix du directeur de la future agence* transfrontalière- lorsqu'il interviendra - donnera probablement le « la » et un début de réponse. Du charisme et du sens politique des directeurs mais aussi d'autres aspects sociaux de leurs personnalités (réseaux liés à la formation et aux écoles fréquentées, appartenance à un des grands corps de l'Etat côté français, affiliations/proximités politiques ou appartenance à des cercles « éclairés » locaux ou nationaux) ont souvent dépendu le succès d'une agence, son insertion dans le milieu local, sa capacité à décoder le jeu entre élus et fonctionnaires. *Outre la maîtrise des deux langues officielles* (ce qui n'est pas sans déjà poser problème en restreignant le champ des possibles), quels seront les éventuels autres critères qui prévaudront pour prendre la tête de cette toute nouvelle structure ? Critères techniques et/ou critères politiques ? En France, il existe à la fois encore l'esprit de corps (Ingénieurs des Ponts et Chaussées par exemple) et une tradition des « grands commis » de l'Etat ; des hommes auxquels – tous bords confondus- on reconnaît une hauteur de vue, la capacité à cerner les enjeux, à avoir une vision et un ascendant intellectuel tels, que le pouvoir politique suit. Dans ces domaines encore, il semble que les cultures professionnelles, administratives et politiques divergent sensiblement en France et en Belgique. Et c'est avec ces cultures différentes qu'il faudra composer. *La question du rapport au politique est donc une autre question centrale, tout comme celle d'une division du travail entre le technique et le politique*. Dans le nouveau régime de technicité et d'ingénierie complexe qui s'est mis en place depuis quarante ans, les agences d'urbanisme ont-elles constitué un rouage décisif du débat public démocratique en donnant un contenu – et lequel – à la participation dans l'élaboration de la décision en matière d'aménagement et d'urbanisme ? Ont-elles au contraire participé à une vision idéologique de la rationalité scientifique comme moteur de progrès qui aurait permis de faire l'économie, sous prétexte de technicité et de complexité grandissante, de l'élaboration publique et polémique des problématiques urbaines et sociales au niveau des appareils politiques, des élus et des citoyens ? L'autre alternative serait enfin serait de savoir comment elles ont pu et peuvent aujourd'hui participer à la mise en forme et à la diffusion d'une conception de la démocratie participative compatible avec l'entretien de la démocratie représentative car la question des *formes de la participation et de l'adhésion des populations* aux projets de métropole transfrontalière se pose bien évidemment⁷⁹.

⁷⁹ « Les principes démocratiques requièrent que les élus partenaires de la gouvernance politique entretiennent un dialogue structuré avec la population de l'agglomération transfrontalière, ainsi qu'avec les acteurs économiques et sociaux. C'est la condition d'une adhésion de la population à un projet de territoire qui réponde à ses besoins ; au-delà, le développement d'une citoyenneté transfrontalière promeut la citoyenneté européenne. Ce dialogue avec la population pourra s'appuyer sur des actions de communication, telles que l'organisation d'événements autour du projet d'agglomération transfrontalière, l'utilisation de différents médias (télévision, radio, journaux), le développement d'échanges scolaires. Dans la plupart des cas, les meilleurs supports de communication sont des projets réussis » (Atelier 4 Conférence MOT, 8-9 novembre 2007).

Les agences d'urbanisme semblent aujourd'hui en effet contribuer à construire le récit d'agglomérations réconciliées, où tous les intérêts seraient conciliables par la grâce de la concertation⁸⁰. Dans le cas de la nouvelle structure transfrontalière, il s'agira d'observer le paradoxe éventuel entre un niveau de complexité / technicité tel qu'il favorise *a priori* plus encore une dépolitisation de l'urbain et la tentation de la revendication/repli identitaire (français / flamand / wallon) dans le contexte de la Belgique actuelle. Enfin, et d'une manière plus générale, il s'agira aussi d'analyser le rôle des agences d'urbanisme – et donc de la nouvelle structure transfrontalière - dans la diffusion – sinon des « mythes » d'action publique⁸¹ du moins les référentiels et paradigmes successifs couramment observés chez les acteurs et élus locaux et nationaux tels que « le développement local », « la participation », « l'internationalisation » des villes – directement en lien avec la métropolisation et le transfrontalier⁸² (VION, 2000) ou encore « le développement durable ».

⁸⁰ Les rencontres nationales de la FNAU de 2007 à Toulouse sont ainsi intitulées « La ville négociée ».

⁸¹ Mythes dans le sens où : *“plus qu'ils ne guident ou prescrivent l'action, ils font figure de fétiches rassembleurs d'initiatives variées conjurant par la croyance de leurs vertus magiques l'incertitude et le sentiment d'impuissance qui caractérisent souvent l'action publique moderne, tout en préservant par leur polysémie, leur ambiguïté de « mots-valise » une pluralité d'options dans laquelle les bricolages, les routines ou les confrontations d'intérêts vont pouvoir se glisser* », in Desage, Fabien, *Le « consensus » communautaire contre l'intégration intercommunale. Séquences et dynamiques d'institutionnalisation de la Communauté urbaine de Lille (1964-2003)*, thèse de science politique sous la direction de Frédéric Sawicki, Lille2, 2005.

⁸² Vion, Antoine, Pinson, Gilles « L'internationalisation des villes comme objet d'expertises », in *Pôle Sud* n° 13/2000.

III. Histoire de la politique de paysage d'une métropole transfrontalière en formation

Introduction : propos et corpus de la recherche

Le présent texte fait état d'une recherche menée sur le rôle joué par les programmes de paysage dans la stratégie de création de la métropole transfrontalière lilloise. À l'heure où la question du paysage occupe une place importante dans les politiques de planification territoriale et d'aménagement, qu'en a-t-il été et qu'en est-il aujourd'hui dans le cadre de la formation de cette eurométropole? Le paysage a-t-il joué ici un rôle prépondérant, ou n'aura-t-il été qu'un thème marginal? Les collectivités impliquées s'en sont-elles emparé par le biais de programmes volontaires, de projets ambitieux, ou au contraire, par celui d'actions modestes, aux limites du visible? Et inversement, comment les paysagistes impliqués dans ces programmes se sont-ils confrontés au cas singulier de cette métropole transfrontalière, aux instances encore imprécises, et au territoire vaste et investi par des nationalités et des cultures à la fois très proches et franchement étrangères les unes aux autres? Quels enseignements pourrions-nous tirer de cette aventure pour envisager au mieux ce que le paysage peut apporter aux enjeux contemporains de la métropolisation, mais aussi pour reformuler, si cela s'avère nécessaire, certaines notions et méthodes d'investigation liées au projet de paysage?

Le corpus que nous avons traité pour répondre à ces questions se compose de quatre ensemble d'éléments :

- un travail de terrain, mené à titre personnel, à l'intérieur de l'espace transfrontalier, depuis les berges de la Lys jusqu'aux confins de la Pévèle. J'ai également dirigé un travail de marche le long de la frontière avec des étudiants fraîchement arrivés en formation paysagiste à l'ENSAP de Lille.
- un travail de collecte d'archives des projets et programmes de paysage impliqués dans cette histoire récente. J'ai systématiquement exploré les archives de la Communauté Urbaine de Lille, de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, et j'ai complété ces démarches par diverses recherches en bibliothèques. Les Schéma directeurs, études de faisabilité, rapports des maîtres d'oeuvre et des consultants interrogés, document-programme des projets, rapports d'étude des agences concernées, constituent une part importante du corpus de cette recherche.
- un travail d'entretiens, réalisés auprès des acteurs de ces projets et programmes, tant du côté de la maîtrise d'ouvrage que de celui de la maîtrise d'oeuvre. La liste des entretiens menés figure en annexe du présent texte. Ces entretiens ont fait l'objet de validation par les personnes interviewées, et je m'y référerai régulièrement pour nourrir mon propos.
- enfin, un travail de lecture typologique des projets réalisés par des étudiants de l'ENSAP de Lille, de l'Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc de Tournai et de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille. Ces projets ont tous portés, à des échelles et parfois autour d'énoncés programmatiques variables, sur la même question : comment construire une métropole transfrontalière? Ces projets, souvent utopiques, présentent un intérêt essentiellement exploratoire pour la recherche : ils ouvrent des portes, proposent des hypothèses que les acteurs institutionnels et techniques ne se sont sans doute pas toujours autorisés à envisager, si bien que l'espace de liberté

intellectuelle qu'ils investissent peut nous permettre de mieux déceler l'ampleur des enjeux urbains, culturels, spatiaux, et aussi paysagers, emportés par cette problématique renouvelée de *la fonction instauratrice de la frontière*.

1) Grandeur

1a. Le paysage à la rescousse de la métropolisation

Dès la création des instances chargées par les collectivités impliquées de mettre à l'étude la métropole transfrontalière⁸³, le paysage fut posé comme un axe déterminant de ce projet de territoire. Jef van Staeyen⁸⁴, qui dirigea la COPIT durant toute la durée de vie de cet organisme, c'est-à-dire de 1991 jusqu'à ce que, sa mission ayant été menée à bien, la création institutionnelle de l'eurométropole devint possible, explique que ce choix relevait moins du politique que du technique.

Au début des années 1990, si la notion et l'intérêt du paysage restaient assez largement méconnue des décideurs politiques, les techniciens de la planification territoriale, en revanche, en avaient parfaitement repéré les enjeux et la valeur. Jef Van Staeyen raconte comment un certain nombre de voyages furent organisés, en préalable à la création de la COPIT, pour étudier comment d'autres métropoles tiraient parti du paysage pour affirmer, asseoir ou enrichir leur identité territoriale et se munir d'une stratégie cohérente, phasée, à la fois ambitieuse et réaliste, d'organisation du territoire par ses vides, et non plus, comme ce fut largement le cas dans les années 1960, par ses seules infrastructures, particulièrement de transport.

Barcelone, notamment, a rapidement pris valeur d'exemple, mais aussi la Randstad et le Stedenband Twente néerlandais, et l'Emsherpark de la Rhur, Il fut même demandé à un paysagiste néerlandais, Eric Luiten, de réaliser une étude précise des stratégies de paysage de ces différentes métropoles, laquelle fut publiée en 2000 dans les *Cahiers de l'Atelier transfrontalier*⁸⁵, publication périodique de la COPIT destinée à l'ensemble des acteurs du projet transfrontalier et visant la création d'une culture commune.

La synthèse des travaux de la COPIT devait poser 4 objectifs, dont l'obtention d'"un environnement de qualité et des acteurs responsables", lequel comprendrait 6 points, dont l'un vise à "construire un paysage de qualité"⁸⁶.

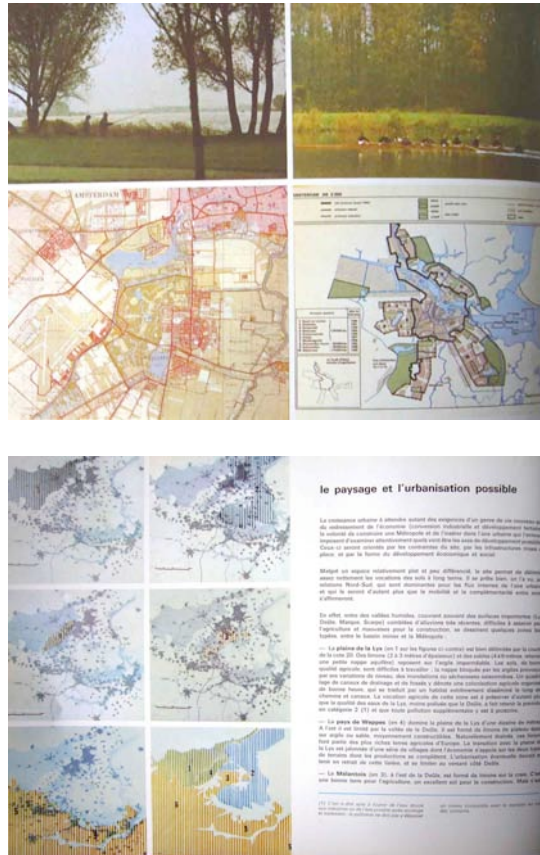
Du reste, cet intérêt pour le paysage, et cette manière de chercher chez nos voisins européens les bons exemples à suivre en la matière, n'avait rien d'inédit. Dans les années 1960, lorsque l'Etat avait créé les OREAM destinés à planifier les nouvelles "métropoles d'équilibre", les techniciens avaient procédé de même.

⁸³ Pour des données précises sur la nature de ces instances et l'histoire de l'institutionnalisation de l'eurométropole, se reporter aux travaux dirigés par Maryvonne Prévost à l'intérieur du présent rapport.

⁸⁴ Cf. entretien en annexe.

⁸⁵ Eric Luiten (paysagiste), pour la COPIT, *Les cahiers de l'atelier transfrontalier*, cahier n° 7, "Nouvelles stratégies à l'égard du paysage", Octobre 2000.

⁸⁶ COPIT, synthèse, *Les cahiers de l'atelier transfrontalier*, non daté.



Deux extraits du livre blanc de l'OREAM Nord (v. 1967) : l'idée de paysage avait déjà rencontré celle de métropolisation avant la création de la COPIT

Pourquoi un tel attrait? Parce **que le paysage présente un double avantage, celui de constituer une réalité effective, et celui d'ignorer les frontières.** La création d'une nouvelle entité institutionnelle suppose un double travail d'effacement des limites administratives antérieures, et d'affirmation d'une nouvelle identité territoriale, visible par tous. Le paysage, par définition, ignore les frontières. Le regard, l'ouïe, l'odorat, se jouent des bornes et des douanes. La frontière n'existe dans le paysage que lorsqu'elle y est clairement incarnée, par exemple sous la forme de murs, de fleuves ou de remparts. Et encore : le sentiment de l'immensité, de l'unité et de la continuité de l'espace, qui constitue en Occident du moins, une valeur majeure de l'idée de paysage, tendra toujours à resituer, plus ou moins consciemment, le fleuve dans le cadre élargi de sa vallée, le rempart dans celui de l'isolement de la place-forte qu'il entoure. Dans le cas de la métropole lilloise, où, par ailleurs, la frontière est effectivement assez peu dessinée dans l'espace (un canal au Nord, mais urbanisé de part et d'autre et présentant peu de discontinuités territoriales à l'échelle de sa vallée, et sur les autres bords, des plaines et des plateaux agricoles plus ou moins urbanisés, mais où le regard passe sans rencontrer d'obstacles majeurs), on comprend sans peine pourquoi le paysage peut constituer un outil de relativisation des anciennes limites. Au contraire, le paysage, en raison de sa continuité, parle de l'unité d'un territoire, de son identité, véhiculée par la régularité des aspects, des reliefs, des densités, des lumières. Or, là aussi, le cas lillois est édifiant : de part et d'autre de la frontière franco-belge, c'est bien la célèbre "morne plaine", le "plat pays" qui règne.

De ceci, les planificateurs de la métropole transfrontalière sont largement convaincus. **Le tableau chronologique ci-après montre comment, au fur et à mesure que se**

construisait la métropole lilloise, puis la métropole transfrontalière, le paysage devenait un aspect structurant de la planification, tant en terme de représentation culturelle du paysage que de mise en chantier d'opérations effectives de planification ou d'aménagement. Le paysage, en effet, se construit par un dialogue constant et itératif entre représentations culturelles et action dans l'espace⁸⁷. Le paysage n'est pas une donnée physique, produite par la géographie d'un territoire. Le paysage, depuis que le terme existe, est d'abord une *vision d'un territoire*. Sans le préalable de cette vision, pas de paysage. Bien entendu, l'émergence de cette vision, favorisée par le regard "artialisateur" des peintres et des poètes, ou, dans une acception plus large, par la transformation des mentalités et des usages d'un groupe social, induit en retour une modification physique de l'espace, une mise en forme du territoire, dont l'un des effets est de le rendre conforme à cette vision artialisatrice. Et en retour, cette transformation de l'espace induit un renouvellement des perceptions, et donc des représentations du territoire, dynamisant sans fin la production du paysage. Le tableau ci-après rend compte de ce double travail de formation d'un paysage "in visu", mentalement, tel que les discours littéraires et politiques le portent, et, corrélativement, d'un paysage "in situ", construit par des actions d'aménagement effectivement programmées et/ou réalisées.⁸⁸ On y remarque à quel point les représentations se sont progressivement complexifiées et les projets multipliés au gré de la formation de l'eurométropole. Ce sont les étapes et les aspects de cette évolution que nous allons maintenant examiner...

⁸⁷ La théorie du Paysage en France insiste sur cette double dimension, physique et culturelle, territoriale et personnelle, du paysage. Pour une introduction à cette notion, on se reportera à Alain Roger (*Court traité du paysage*, Gallimard, 1997) et à Augustin Berque (*Les raisons du paysage*, Hazan, 1995).

⁸⁸ Il est important de remarquer que cette conception "culturaliste" du paysage est bien celle voulue par la COPIT lorsqu'elle engagea sa démarche de paysage. Elle précise en introduction de ses Cahiers de l'Atelier transfrontalier, "Le paysage, c'est l'espace tel qu'il est vu par l'observateur (...). L'approche esthétique fait appel aux éléments biotiques et abiotiques, naturels et culturels, dont elle reconnaît la signification, mais elle les met en relation avec l'observateur. L'observateur participe à la "création du paysage"."

date	désignation	paysage "in visu"	paysage "in situ"	formation de la métropole
1967				création de la CUDL
1971	SDAU	"le plat pays"		
1975	Livre blanc du SDAU (Agence d'urbanisme CUDL)		créer "un vaste carrefour européen"	
1986				signature du programme du lien transmanche, lancement de Euralille
1990				le métro relie Lomme à Tourcoing
1991				création de la COPIT
1992				Levée des frontières nationales à l'intérieur de l'UE
1993	Trame verte du Département du Nord (CG 59 + CAUE 59)	3 "grands paysages" forment le "pays lillois"	structurer un itinéraire à travers le Mélandois transfrontalier	
	"Lille Métropole : 1 siècle d'architecture et d'urbanisme"	article de D. Joseph-François : c'est l'industrie qui fait l'échange transfrontalier. Le néo-régionalisme, un mouvement architectural partagé des deux côtés de la frontière		
	Concours pour l'aménagement du poste-frontière Rekkem-Ferrain	exploiter aimablement les qualités internes du paysage transfrontalier	le parc du Ferrain (Paul Deroose, paysagiste)	
1996	Projet du Pavillon des Langues européennes		Programmation du pavillon des langues	
1997	"Lille Métropole", J.L. Andréi	Lille comme "ville-monde"		
1998	Etude du paysage transfrontalier (Philippe Thomas et Anne Leplat, pour le COPIT)	11 "unités de paysage" Le paysage comme "trame et motifs"	cahiers de recommandations pour la valorisation de 4 "motifs" : monts, carrières, canaux, Mélandois	
2000	zone tertiaire thématique Rekkem-Ferrain (COPIT)		Projet de zone tertiaire thématique Rekkem-Ferrain	
2002	SDAU	le territoire transfrontalier comme "réseau de tissus et d'infrastructures"	inscription du Parc du Ferrain, et ajout de nouveaux projets : un bvd urbain transfrontalier, le parc de la Lys, le canal de l'Espierre	
2005	"Vision territoriale intégrée de la vallée de la Lys" (LIEDAL)		Document-maître pour la gestion du paysage de la Lys	
	"Lille Métropole", ouvrage collectif	Reconduction photographique du plat pays rural et industriel + poétique de la frontière comme forme de l'altérité		
	"Un nouvel art de Ville" Ville de Lille		Les Maisons-Folies transfrontalières comme jalons du territoire métropolitain	
2006	Etude des potentiels environnementaux et paysagers du Val de Lys (LMCU)		Préconisations pour une gestion à l'échelle de la vallée de la Lys transfrontalière	création de l'eurométropole (2008)

1b. Les grands projets de l'Eurométropole

Paysage et planification métropolitaine avant la COPIT - Si l'OREAM, comme on vient de le voir, avait réservé à la question du paysage une place importante dans son travail de planification de la métropole d'équilibre Nord, il n'en demeure pas moins que les premières années de cette métropole ne l'a pratiquement pas abordé, du moins dans sa dimension transfrontalière. Si on se réfère aux documents-cadres des premiers documents d'urbanisme

(rapport de présentation du 1er SDAU en 1971, puis livre blanc de sa révision, en 1978), le terme "paysage" n'apparaît que très rarement, et l'unique évocation d'une identité territoriale donnant lieu à des représentations culturelles se trouve dans la référence au terme de "plat pays", très vague, mais présentant l'intérêt d'être fortement ancré dans l'inconscient sinon régional, du moins national.

« [l'agglomération] s'inscrit dans un paysage en toute partie comparable à celui des pays voisins : Belgique, Pays-Bas, Allemagne du Nord-Ouest. C'est le "plat pays" chanté par Jacques Brel, cet ensemble de plaines basses bordées par la Mer du Nord où, sous les mêmes ciels, les mêmes populations denses vivent dans des maisons de briques, travaillant les mêmes terres et ont construit les mêmes usines avec autant de courage. Quoi de plus artificiel que ces frontières politiques qui morcellent un ensemble alors que tout, matières, capitaux, ordres, le traverse aisément !⁸⁹»

Cette vision très succincte d'une vaste plaine égale à elle-même en tout point produit et permet une vision de l'aménagement du territoire essentiellement exprimé en terme d'infrastructures : il s'agit de "créer un vaste carrefour européen" dans la région lilloise, par le biais d'un réseau efficace, ample, et correctement maillé, de grandes infrastructures de transport routier.

Les premières démarches de paysage à l'échelle transfrontalière : la trame verte du département du Nord - 1993 est l'année qui voit l'émergence des premières véritables démarches de paysage à l'échelle de la métropole transfrontalière, via deux événements.

D'une part, le Conseil Général du Nord publie une énorme étude, intitulée "Trame verte, une politique de paysage, un outil de gestion intégrée du paysage", dont la réalisation a été confiée au CAUE du Nord dès 1989. Il s'agit d'un épais classeur détaillant de façon raisonnée les différents paysages composant le territoire départemental. Ces paysages sont abordés en "grands pays", subdivisés en "grands paysages", encore subdivisés en "entités paysagères". L'écologie, l'histoire, la géographie, des analyses de terrain, relayées par des croquis, des photographies, des schémas, sont convoqués à l'appui de ce considérable effort de synthèse destiné à doter les différents acteurs publics d'une culture du paysage susceptible de stimuler et d'orienter leur action territoriale autour de quelques grands principes définis pour chaque entité paysagère.

Le document décrit un "grand paysage lillois", divisé en plusieurs entités, dont trois se trouvent être transfrontalières : la "plaine de la Lys" au Nord, les "plaines vallonnées" du Ferrain au Nord-Est, et le "plateau calcaire" du Mélantois au Sud-Est. Ici, la frontière nationale est abolie, et c'est l'idée de continuité territoriale qui domine.

Notons bien que les noms traditionnellement affectés aux différents "pays" composant la mosaïque lilloise - nom issus de l'Ancien Régime comme "Ferrain", "Carembault", ou "Mélantois" - ne sont pas employés en premier lieu pour désigner ces entités paysagères. On a préféré des termes à connotation géographique ("plaine", "plaines vallonnées", "plateau calcaire"), ce qui indique une volonté de s'abstraire des frontières culturellement admises, pour dialoguer avec une géographie supposée plus ouverte et donc, effectivement "transfrontalière", ou plutôt, faudrait-il dire, "a-frontalière".

Cette autonomie du géographique vis-à-vis du territorial pris dans son sens institutionnel produit également la vision d'un substrat paysager que le développement urbain n'aurait fait

⁸⁹ Agence d'urbanisme de la CUDL, « Construire une métropole, livre blanc », 1969.

que recouvrir, voire nier, plutôt que façonner à son tour. Ainsi est-il expliqué, à propos du paysage du "plateau calcaire" (du Mélandois) que

"par indifférence, la capitale régionale [c'est-à-dire Lille] gomme petit à petit toute les références à ce pays historique [le Mélandois] qui avait pour coeur Seclin. Au point que pour certains auteurs, le Mélandois n'existe plus. Il est vrai qu'il souffre d'être systématiquement coupé, entaillé par des infrastructures assurant la desserte et le rayonnement de la métropole".

Comment ne pas, mettre en vis-à-vis cette affirmation avec le livre blanc du SDAU qui, en 1971, ne voyait dans le territoire métropolitain qu'un "plat pays" livré aux jeux des infrastructures?

La trame verte, au demeurant, est peu prospective pour les pays lillois. La seule proposition clairement formulée est celle de la création d'un itinéraire de promenade "de Tournai à Lens par le plateau", dont l'effet serait de conforter la crête de ce plateau, de garantir un minimum de structuration pour le Mélandois, et, peut-être implicitement, de dessiner un lien tangible entre les deux versants, le français et le belge, de la métropole.

L'aménagement du poste-frontière de Rekkem et du Parc du Ferrain - 1993 est également l'année qui voit les premiers aboutissements de la démarche de paysage entreprise par la COPIT depuis sa création deux ans plus tôt. Il s'agit ici non pas d'étudier le paysage métropolitain, mais d'engager d'emblée de vastes chantiers de paysage, par une double action visant d'une part la reconversion du plus important poste-frontière franco-belge à Rekkem, sur l'autoroute reliant Lille à Gand, d'autre part et en lien avec ce projet, la création d'un immense parc paysager au Nord de ce poste-frontière, à l'échelle d'une vaste portion, transfrontalière, de ce pays du Ferrain dont le CAUE du Nord venait justement de brosser le portrait.

Entre juin et septembre 1993, un concours d'idée pour ce double projet est, sous l'égide de la COPIT, lancé par LIEDAL (intercommunale de Kortrijk) et l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole (ADULM).

Le programme décrit l'autoroute A 17 (Lille-Gand) comme un fil conducteur pour une "création de paysages". Cette création doit s'appuyer sur la programmation préalable de trois "sites de développement urbain" (quartier de Hoog Kortrijk entre Mouscron et Kortrijk, à vocation dominante d'habitat ; secteur de Tourcoing Roncq, à vocation dominante d'activités économiques ; et Grand Boulevard de Lille-Roubaix-Tourcoing, dont le prolongement vers la Belgique est alors évoqué).

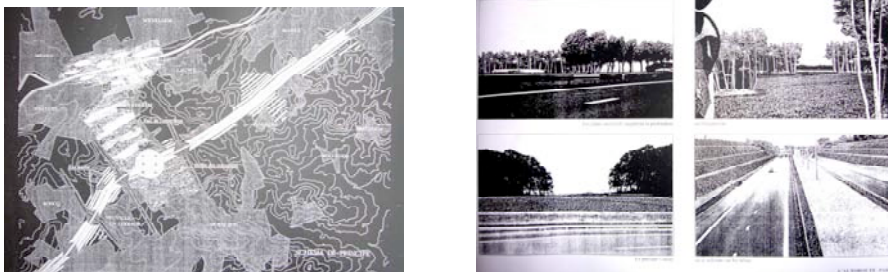
Ces trois "sites de développement urbain" ont fait l'objet, quelques mois plus tôt, d'une première étude de pré-programmation⁹⁰. Le programme du concours d'idées prévoit aussi un "site d'accueil de la métropole" comportant un "monument européen" à Rekkem, c'est-à-dire à l'emplacement du poste-frontière autoroutier, ainsi qu'un "parc régional transfrontalier" entre Menin, Tourcoing et Mouscron. Les projets des candidats sont financés par Interreg pour la Communauté Européenne, par la Communauté flamande, la province de Flandre occidentale, LIEDAL, la Communauté urbaine de Lille et l'ADULM.

Quatre agences de paysagistes sont interrogées directement : l'agence d'Alexandre Chemetof associée à l'architecte Michel Gouriou (Gentilly), l'agence belge de Paul Deroose, l'agence

⁹⁰ Agence de Développement et d'Urbanisme, G. Bonacorsi, G. Deldique, Les Portes de la Métropole, Octobre 1992. L'étude "Porte de la Métropole" répond à une demande d'accueil touristique à la frontière, à la demande de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Le programme prévoit "un pôle d'accueil touristique et professionnel", un "lieu de concentration des services" et "une vitrine des savoir-faires et des potentialités de la métropole". Implanté à Rekkem, il vise à y "gommer la douane".

lilloise Paysages, et l'agence belge de Jacques Wirtz. Les critères de sélection de ces agences nous sont demeurés inconnus, mais il faut remarquer le souci d'équité nationale (deux agences françaises, deux agences belges), la volonté d'ouverture (deux équipes d'envergure nationale, deux agences de statut plus local), et le désir de confier l'entreprise à des paysagistes, et non à des urbanistes ou à des architectes, fait encore rare aujourd'hui.

Alexandre Chemetof déclinant l'offre (sans que nous ayons pu savoir pour quelle raison), des trois équipes restant en lice, c'est celle de Paul Deroose qui est choisie, en raison de sa volonté d'exploiter les qualités du paysage existant. L'agence Wirtz, plus interventionniste, avait remis un projet beaucoup plus ambitieux et coûteux, qui envisageait carrément le déplacement partiel de l'autoroute, l'aménagement d'immenses jardins, et un monument sous forme d'un jet d'eau de cent mètres de haut (selon Paul Deroose⁹¹). Le projet de Paysages était aussi plus interventionniste, mais "sur une base plus événementielle : aménager le territoire une fois qu'on serait parvenu à lui donner une forme de notoriété, grâce à l'organisation d'un événement culturel, inspiré par exemple des Bundesgartenschau⁹²".



Parc du Ferrain projet de l'agence Paysages, plan de masse et photomontages : des interventions fortes sur le paysage du Ferrain, entre autoroute et Lys

Le projet de Paul Deroose s'est en fait fortement affranchi du programme de départ, en minimisant les aspects les plus interventionnistes. Le "site d'accueil", dans le projet initial, est à peine esquissé, car le paysagiste exprime ses doutes quant à la capacité d'un équipement à faire événement dans le flux autoroutier. Il aurait suggéré pour ce faire une simple station-service! De même, il ne retient pas l'idée du "monument européen", qui lui semble quelque peu "stalinienne". **Globalement, pour Paul Deroose, il y a contradiction entre la volonté d'affirmer l'unité des deux versants nationaux du territoire, et celle de marquer une porte d'entrée précisément située à la frontière!**

De même, Deroose remet en question l'idée d'une autoroute conçue comme axe de création des trois sites de développement urbain, dans l'idée d'une sorte de prolongement du Grand Boulevard vers Kortrijk. Pour lui, il y a antinomie entre autoroute et implantations urbaines : il consacre une part importante de son rapport à montrer l'échec de villes construites à proximité immédiates des grandes infrastructures, comme Villeneuve d'Ascq.

L'essentiel du travail doit donc porter sur le parc transfrontalier du Ferrain. Mais là encore, pour ce frontalière de naissance qui connaît très bien le pays, **il s'agirait moins d'aménager un vaste parc, que de conforter les qualités du paysage existant.** Il affirme ainsi :

"il existe [sur le territoire du parc] une structure paysagère très claire : (...) grand bassin irrégulier, qui rejoint le flanc méridional de la Lys en aval de Menin (...). La

⁹¹ Cf. entretien.

⁹² Cf. entretien avec P. Thomas, paysagiste de l'Agence Paysages à cette date.

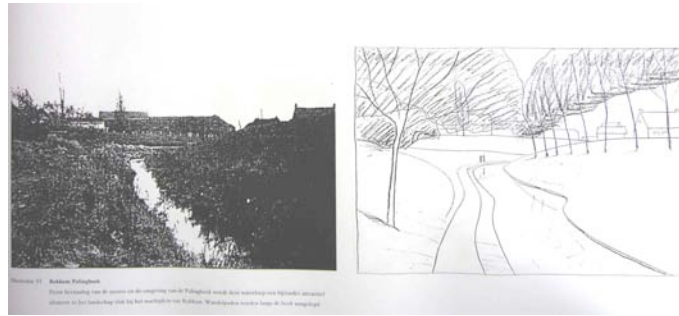
délimitation passe majoritairement par des crêtes d'une altitude d'environ 50 m, tandis que la zone est traversée par des ruisseaux qui vont tous du sud au nord vers la Lys."

et donc, fort de cette claire structuration dorénavant acquise de l'espace :

"Le parc proposé n'est pas un parc urbain dans le sens traditionnel du terme(...). [C'est] un vaste espace paysager où l'agriculture, la nature et le bâti cohabiteront. Toute forme de création qui ne cassera pas le caractère rural du paysage y sera présente. L'accent sera mis sur le respect de qualités comme l'espace, le silence et le repos. Cela implique que des activités de masse nécessitant des installations permanentes n'ont pas leur place ici. (...). Dans sa phase finale, le parc consistera donc [sic] de plaines étendues avec des bandes boisées, des petits bois, des cours d'eau et des ruisseaux dont certains seront endigués pour constituer des pièces d'eau. Il sera traversé par des sentiers de promenade et d'équitation et des pistes cyclables. Les fermes existantes seront intégrées dans le paysage du parc : élevage et/ou cultures extensives, centre équestre, gîtes d'étape (...). En premier lieu, le parc se construit en valorisant les espaces ouverts intéressants, en les entourant par des plantations. (...). Ces plantations constituent en même temps des écrans contre les éléments difficilement compatibles avec un parc (bâtiments industriels)."

Le projet prévoit aussi la création d'une "route circulaire", un maillage de sentiers, un sentier principal piéton et cycliste, "une sorte d'autoroute pour circulation lente" au départ du poste-frontière, formant une "esplanade", une forêt de 500 hectares est prévue à Courtrai.





Parc du Ferrain projet Deroose, plan de masse et croquis "avant/après"

Lille Métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme - 1993 est aussi l'année de parution d'un ouvrage de référence dans les milieux architecturaux et urbanistiques lillois, un guide de l'architecture métropolitaine édité par l'ADULM et l'Ecole d'Architecture de Lille, "*Lille Métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme, 1890-1993*". Cet ouvrage comprend outre une série de fiches descriptives d'opérations architecturales et urbanistiques sur le territoire métropolitain (pris dans sa dimension transfrontalière), une série d'articles de fond sur l'histoire urbaine de la métropole. Aucun paysagiste ne contribue à cet ouvrage, et si la question de l'espace transfrontalier y est assez peu traitée, une vision de son paysage y est par contre proposée par l'architecte Didier Joseph-François, notamment en page 34 de son article, "un territoire métropole" :

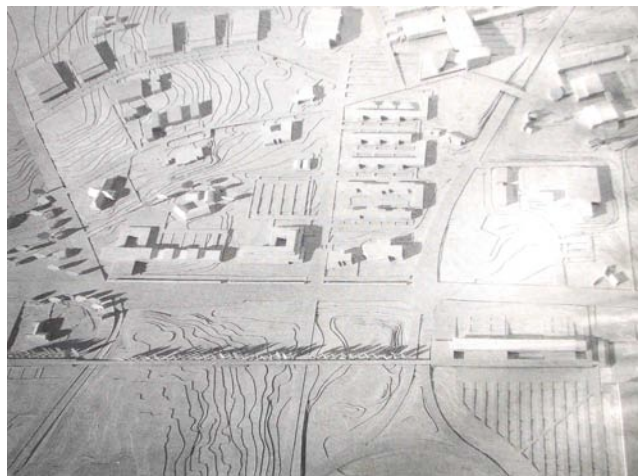
« Du côté belge, la première marque d'une continuité économique fut l'ouverture en 1842 de la ligne de chemin de fer entre Lille et Mouscron, tronçon d'une ligne vers Valenciennes réalisée sous l'impulsion de la Compagnie des Mines d'Anzin (...). La deuxième est l'ouverture d'un canal de 23,9 km entre l'Escaut et la Deûle (canal de l'Espierre, 1843, et canal de Roubaix, 1877) (...). Ces premières voies n'ouvrirent pas le chemin à d'autres projets transfrontaliers. La frontière tint bon. (...). Au début de ce siècle, pour quelques intellectuels et militants du régionalisme, tel l'architecte Cordonnier ou l'industriel Scrive-Loyer, la Flandre était une contrée mythique (...) à l'ombre de beffrois festonnés et carillonnants. Dans la réalité, le versant belge de la métropole se constitue principalement autour de Mouscron par des lotissements ouvriers sur de larges îlots ; le Mont-à-Leu, le Touquet, le Nouveau Monde et le Risquons-Tout furent parmi d'autres des quartiers neufs où vinrent s'installer pour travailler dans les gigantesques usines textiles de Roubaix et Tourcoing, des familles issues quelquefois d'émigrés belges du XIX^{ème} siècle à Lille-Moulins. »

Nous retrouvons ici les ingrédients d'une vision "unitaire" de l'espace transfrontalier. Pour l'auteur, les formes du territoire interfèrent peu, voire pas, avec le développement de la métropole transfrontalière. C'est l'économie qui fonde le territoire transfrontalier, relayée par les grands projets d'infrastructures, et idéalisée par la vision unificatrice et romantique du régionalisme des beffrois, et cette absence de dimension spatiale se vérifie dans les réalisations ordinaires et effectives d'un urbanisme transfrontalier particulièrement désarticulé. On est ici à l'opposé des visions de type géographique proposées par le CAUE du Nord, ou du paysagisme quasi-pittoresque de Paul Deroose, pour qui le paysage et le territoire, en raison de leurs structures propres et tangibles, seraient de nature à organiser effectivement le développement de la métropole.

Hoog Kortrijk - Le même ouvrage consacre une fiche descriptive à une opération d'urbanisme alors en cours, dirigée par Bernardo Secchi, et que nous avons évoqué rapidement plus haut : le concours d'idée pour l'urbanisation du "site de développement urbain" transfrontalier de Hoog Kortrijk.

« Courtrai, elle, est éloignée du centre de l'aire métropolitaine. Le mécanisme du projet Hoog Kortrijk intègre cette donnée essentielle. Cette initiative, fait exceptionnel en Belgique, pays peu interventionniste en la matière, est due aux forces conjointes, regroupées en association, de la ville, de la société intercommunale de la vallée de la Lys (LIEDAL) et de partenaires privés. Il s'agit ici de contrôler l'expansion périurbaine débridée comme il s'en trouve autour des infrastructures autoroutières, et de donner une cohérence et des initiatives immobilières éparses, échelonnées depuis 20 ans sur un site.(...). Insérant des pièces urbaines partielles dans l'entrelac d'un tissu lâche et composite (fermes, entrepôts, centre universitaire, halle d'exposition, lotissements...) [la démarche de B. Secchi] porte sur un surlignage tout en finesse de la topographie existante. Elle joue du paradoxe de trames urbaines rigoureuses mais fragmentaires, en dispersion à première vue aléatoire, et de l'émergence aux portes de la ville, de grandes formes serrées en dilution progressive dans l'espace rural. »

On voit apparaître ici un nouveau mode de discours sur les formes du territoire, évoquant ses "entrelacs", ses "trames urbaines rigoureuses mais fragmentaires", qui auront par la suite une tribune plus importante.



Maquette du projet Hoog Kortrijk, Bernardo Secchi, in *Lille Métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme*, 1993. Une vision de "trames rigoureuses et fragmentaires" qui influença peut-être certains discours ultérieurs sur le paysage transfrontalier...

Lille Métropole, la ville-monde - Les cinq années qui suivirent virent la poursuite des études sur le site Rekkem-Ferrain et, plus anecdotiquement, la publication d'un des premiers livres "artialisateurs" du territoire métropolitain, un de ces "beaux livres", abondamment illustrés de photographies en couleur, donnant la part belle aux photographies de paysages, et structuré par une narration littéraire destinée à emmener le lecteur en voyage à travers la métropole. Révélateur de l'évolution des perceptions d'une ville en pleine mutation grâce notamment aux premiers chantiers et réalisations médiatisées d'Euralille, "Lille métropole", de Jean-Luc Andréi, nous livre en introduction la vision suivante du paysage métropolitain :

« Une métropole immense hérissée de minarets-beffrois - Un jour mon hôte me proposa une excursion [sur le mont Kemmel](...). Et en haut (...) on se dit : « J'ai roulé trente minutes en voiture. J'ai sauté la frontière belge et me voici au bout du monde, le flamand se parle à chaque table. Que c'est exotique ! » Et soudain on baisse les yeux et on découvre ce qui justifiait la montée : la métropole lilloise s'étend juste en bas, à nos pieds, à perte de vue. C'est à couper le souffle. Comme la vue de Fés depuis les tombeaux des sultans mérinides. Une médina immense hérissée de minarets-beffrois. Une cité immobile que la distance fige dans la brume. La Jerusalem du Nord. (...). « D'ici, vous les voyez toutes », me dit mon guide. Ce sont les quatre-vingt sept communes qui constituent la métropole lilloise. (...). De ce point de vue, en Belgique, vous saisissez mieux leur orientation. Elles sont tournées vers l'Europe, vous voyez... » Et (...) il me désigne la métropole, la frontière invisible, la Belgique. Et également, puisqu'on y était, le Rhin, la Hollande, l'Allemagne, les villes de la Hanse, les forêts de Norvège, les mines de l'Oural, la Biélorussie, que sais-je encore... Ce geste permettait toutes les suppositions. Sans effet superflu, il évoquait le monde. » (p. 9)

Et voici renouvelée la vision du "plat pays", dans une version certes beaucoup plus positive et valorisante.



Photographie d'une double page de l'ouvrage de J.L. Andréi, *Lille Métropole*.
Célébration de la vision d'une plaine infinie sur laquelle la ville déploie ses trames.

Fédérer les coups partis - En 1998, une nouvelle étape importante est franchie dans la démarche paysagère initiée par la COPIT, qui va tâcher de mettre en place, à travers la publication des Cahiers de l'Atelier Transfrontalier, des outils efficaces de lecture et d'aménagement du paysage.

Le premier dossier du périodique, rédigé par Pierre Généau et Jean-Paul Mottier, tout deux chargés de mission à l'ADULM, se veut une « boîte à outils » recensant les différentes opérations de « développement du paysage » sur le territoire de la métropole transfrontalière, afin de tester des synergies possibles. Le raisonnement n'est plus tant prospectif que pragmatique : il faut faire la somme des "coups partis" en matière de "paysage" pour calibrer au mieux les futures interventions. Peu d'opérations, toutefois, touchent l'espace de la frontière elle-même :

- le Parc naturel des Plaines de l'Escaut, premier PNR transfrontalier, dont les travaux sont alors encore au stade des études, et dont le territoire se situe aux marges extrêmes de l'espace métropolitain,

- l' "aménagement paysager des voies de communication » de la vallée de la Lys (Interreg 1 et 2 dans le cadre de la mise à grand gabarit du canal),
- le Parc du Ferrain, bien sûr,
- le Canal Ieper-Comines (Voies Hydrauliques + Commune de Comines + IEG + AMINAL + Province West-Vlanderen + Ieper), canal désaffecté au Nord de l'espace métropolitain, dont la reconversion en site de nature et de promenade est alors envisagé,
- le Canal de Roubaix (SMCR + LMCU + communes concernées), dont la reconversion urbaine et paysagère est alors à l'étude, mais dont le linéaire est sans prolongement en Belgique.

Pour le reste, le rapport indique de nombreux projets de reconversion d'anciennes voies ferrées ou de canaux.

En conclusion, une esquisse de synthèse définit un axe urbain transfrontalier NE/SO entre deux ensembles d'espaces ruraux. Les auteurs notent que la plupart des projets sont de grande échelle et « n'ont que très peu d'équivalents réalisés par le passé ».



Grands parcs, projets locaux et projets d'itinéraires en cours dans l'espace métropolitain transfrontalier : une synthèse des coups partis pour construire un projet de paysage?

Une étude globale du paysage transfrontalier - Le pragmatisme de cette première parution est épaulé la même année par la commande d'une étude du paysage de la métropole transfrontalière confiée au paysagiste lillois Philippe Thomas, et qui sera publiée dans les Cahiers de l'Atelier Transfrontalier deux ans plus tard. .

Cette étude commence par faire le constat que les limites du territoire étudié ne correspondent à aucune régularité géographique. Aussi, l'espace métropolitain relèverait-il plutôt d'une "combinatoire du paysage ou exercices de style".

Le paysagiste, toutefois, tente de discerner de grandes régularités géographiques, ce qui l'amène à dégager un ensemble complexe de 11 "unités de paysage".

Face au morcellement qui en résulte, il décide alors d'opter pour une autre stratégie de lecture, rompant ainsi avec la lecture de type géographique adoptée 5 ans plus tôt par le CAUE du Nord, et dont il s'est lui-même nourri⁹³. Il s'agit de poser d'emblée le paysage métropolitain comme étant structuré par une "trame", à l'intérieur de laquelle sont brodés des "motifs", l'analogie avec l'univers du textile semblant présenter ici une certaine évidence. Qu'est-ce, alors, que la trame?

⁹³ Cf. entretien avec P. Thomas.

"il s'agit de cette campagne faite d'un mélange d'arbres, de champs, de prairies, de maisons et d'usines, qui se densifie au contact des villes. Elle présente une certaine unité avec des expressions variées selon ses conditions naturelles, les habitudes, les pratiques ou les cultures locales. C'est comme un bocage en pixels, une structure dispersée, une organisation en semis. C'est un paysage tissé à la main, à la fois accueillant et fragile. (...). D'une façon très générale, on peut en distinguer deux grands types : celle à dominante rurale forte (région d'Ieper - Poperinge, Pévèle, Est de Tournai) et celle influencée par la proximité de la ville (région de Kortrijk, Weppes, Ferrain...)" (p. 67).

Et les motifs :

" Les motifs se distinguent de la trame, sortent de la trame. Ils sont comme des accidents, des événements, des éléments particuliers ou de continuité qui servent de repère, organisent la perception, donnent un sens au paysage. Ce sont des éléments de permanence, des invariants. ce sont des éléments d'exception qui peuvent devenir le support d'une découverte, d'une pratique ludique, conviviale du territoire. (...). Ce sont : les vallées (la Lys, l'Escaut, l'Yser, la Deûle...), les monts (Kemmel, Saint Aubert, l'Enclus, Mons en Pévèle), le bassin carrier de Tournai, les horizons vides du Mélantois." (p. 69)

Cette vision permet à la fois de prendre en charge la vision unificatrice de l'espace portée par le thème incontournable du "plat pays", dont on a vu l'actualité maintenue et la prégnance dans les discours, tout en relativisant son impact homogénéisant : la trame est constante, omniprésente, mais sa densité, son fil, et les motifs qui s'y impriment ne sont pas toujours les mêmes. Sans doute cette vision doit-elle quelque chose à celle proposée par Bernardo Secchi quelques années plus tôt pour le projet Hoog Kortrijk.

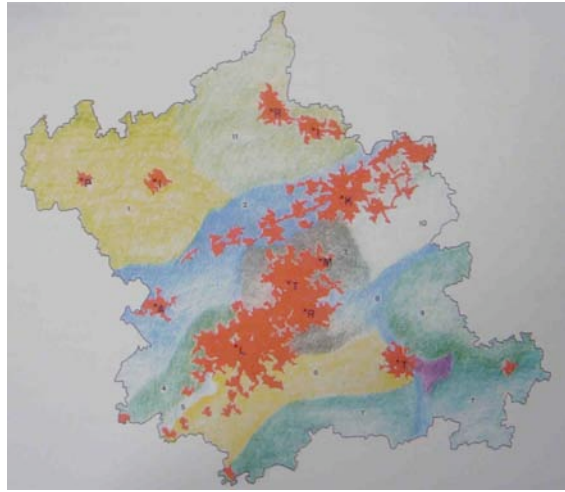
Dans l'esprit de Philippe Thomas, il s'agissait d'opérer une rupture de type culturaliste avec les démarches géographiques ou infrastructurelles jusque là dominantes. L'idée de la trame devait aussi stimuler une relation créative, inventive au paysage, plutôt que conservatrice, puisqu'elle est fondée davantage sur des structures mouvantes que sur des formes fixes.

Cette étude fut assortie, un an plus tard, d'un cahier de préconisations paysagères. L'auteur y revient sur les quatre grands motifs identifiés dans son étude précédente, pour énoncer des préconisations plus opérationnelles.

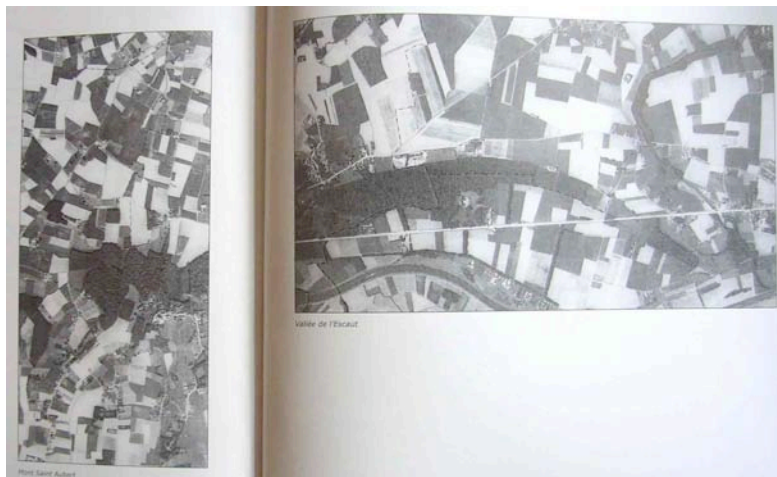
- Les ensembles de collines (au Sud Est de Ieper, au Nord Est de Tournai, au Sud et à l'Est de Kortrijk) : ici, le principe proposé est de préserver ces collines de l'urbanisation, ou de mieux intégrer celle-ci.
- Le parc du Ferrain est rappelé, sans lien avec le reste de l'étude. Philippe Thomas, candidat malheureux au concours de 1993, ne s'est pas intéressé au projet lauréat. La mention faite du Parc du Ferrain dans le cahier de préconisations est le fait de la COPIT elle-même.
- Les carrières du tournaisis, pour lesquelles un plan de paysage sur le modèle de celui de Marquise est proposé⁹⁴.
- Les vallées : Deûle, Lys, Marque, Ieperlee, où il s'agit de gérer le « paysage public », notamment en tirant parti des nombreuses friches industrielles

⁹⁴ Depuis le début des années 1990, un plan de paysage conçu par le paysagiste Jacques Sgard et dirigé par le Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale organise la transformation du paysage de la région de Marquise sur la base de la gestion des déblais issus de l'exploitation accrue des carrières de calcaire de cette région.

- Les horizons vides du Mélandois :ici, il s'agit d'éviter les coupures et l'urbanisation grâce aux PLU, de maintenir des vues ouvertes depuis l'A1 et l'A27/E 42, et d'organiser des cheminements.



Etude de paysage, P. Thomas. Découpe du territoire eurométropolitain en 11 unités de paysage



Trames et motifs : une nouvelle lecture du paysage métropolitain transfrontalier proposée par P. Thomas

Voici donc, à l'aube du nouveau millénaire, la COPIT dotée d'une "doctrine" de paysage, transcrite dans un certain nombre d'orientations, appuyée sur une armature de "coups partis" de part et d'autre de la frontière, et polarisée autour d'une opération forte, celle du Parc du Ferrain et du poste-frontière de Rekkem.

Le schéma directeur de 2002 entérine le projet de paysage transfrontalier - 2002 est l'année de création du nouveau Schéma Directeur de la Communauté urbaine de Lille. Dans quelle mesure cet événement a-t-il intégré la démarche paysagère transfrontalière? Le livre blanc du Schéma Directeur pose en page 22 « cinq axes structurants : l'international, l'accessibilité, la qualité, le développement, la solidarité.

"L'international, parce que l'agglomération lilloise sera métropole internationale ou ne sera pas métropole(...). Plus qu'un concept, le développement d'une aire métropolitaine transfrontalière est une priorité spatiale en matière d'infrastructures, de

transports, de communication, de requalification des zones naturelles, de développement et de valorisation des tissus urbains. »

et de poursuivre en page 34, à propos de la "dimension transfrontalière" :

"La métropole lilloise transfrontalière est déjà une réalité. Elle est aussi une ambition.(...). Cet ensemble est constitué d'un système urbain multipolaire et complexe (...). La continuité des tissus urbains et périurbains et un réseau dense d'infrastructures de communication relie toutes ces villes et agglomérations entre elles. »

L'ambition est donc clairement affichée. De plus, il est précisé d'emblée que sa traduction doit être notamment spatiale. Il s'agit de (p. 36):

« Créer une structure spatiale franco-belge claire qui favorise l'intégration réciproque des territoires français et belge de la métropole :

- réaliser des boulevards urbains qui relient Mouscron, Wattrelos, Tourcoing, Roubaix, Halluin entre eux et au reste de la métropole, assurant une accessibilité fine et requalifiant les territoires traversés,
- renforcer les liens entre les « villes jumelles » de la vallée de la Lys entre Armentières et Courtrai (...),
- assurer un axe de développement en direction de la Wallonie via Tournai,
- créer une trame verte qui s'appuie notamment sur de vastes parc urbains et naturels (parc transfrontalier du Ferrain, vallée de la Lys, val de l'Espierre),
- localiser les zones de développement ou de renouvellement urbain t économique en fonction de logiques territoriales transfrontalières (...),
- préserver, voire qualifier les paysages et les espaces à vocation agricole (plaine de la Lys, pays entre Marque et Escaut, Pévèle). »

Ce dernier point est précisé p. 37 :

« Les paysages : construction de paysages de qualité à partir des caractéristiques existantes dans une optique de valorisation des motifs paysagers (notamment les monts, les vallées, les horizons vides du Mélandois...) »

On reconnaît ici une citation presque littérale de l'étude de paysage de P. Thomas. Plus loin, il est question de :

« Le réseau bleu : valorisation urbanistique, paysagère, récréative et naturelle du réseau de rivières et de canaux en tant que ressource en eau et voie de transport » (carte p. 97)

et de

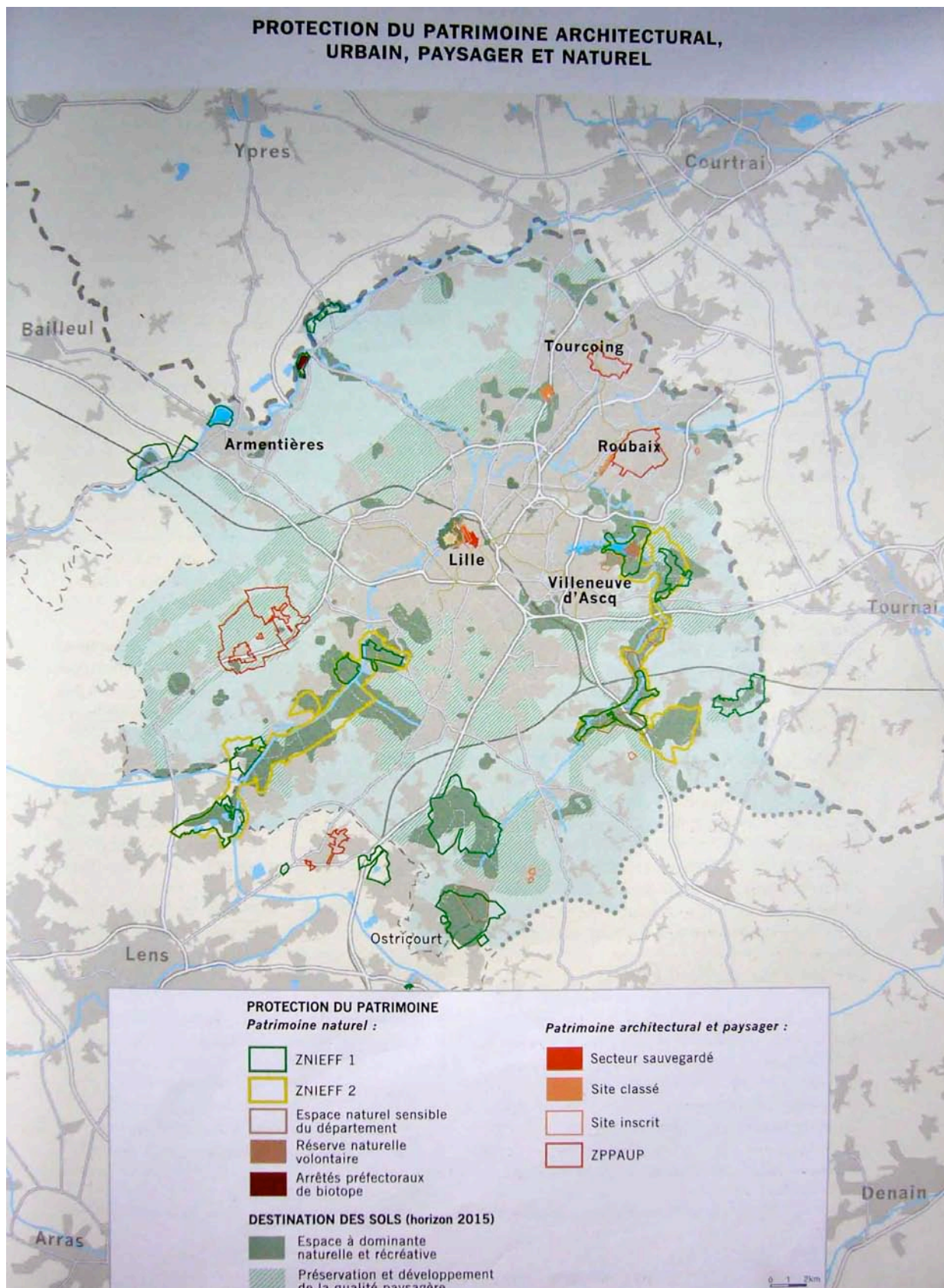
« l'élaboration d'un projet urbain transfrontalier pour Roubaix-Tourcoing, Wattrelos et Mouscron ».

Le Parc du Ferrain, dont on a déjà mentionné l'évocation dès les premières pages du livre blanc, fait aussi l'objet d'une mention plus précise, en page 94 :

« Le parc transfrontalier du Ferrain qui a fait l'objet d'une première esquisse. La partie française pourrait concerner 250 hectares entre le site d'accueil de l'ex-poste

douanier de Rekkem et le mont d'Halluin ; la partie belge s'étend sur plusieurs centaines d'hectares (arrondissement de Courtrai) »

Il est donc clair que la Communauté urbaine s'est largement approprié les travaux de la COPIT, en intégrant ses projets de paysage au sein d'un vaste dispositif de remodelage de l'espace métropolitain dans sa dimension transfrontalière.



Protection du patrimoine architectural, urbain, paysager et naturel. Livre blanc du SDAU de 2002. L'ensemble du territoire est considéré implicitement comme possédant des qualités paysagères, tandis que le Parc du Ferrain est clairement programmé.

2) Décadence

2a. L'échec des projets de paysage

Pourtant, dès le début des années 2000, il est évident que les diverses initiatives prises par la COPIT, l'ADULM et la CUDL afin de se doter d'une politique de paysage en vue de la construction de la métropole transfrontalière sont un échec.

L'échec du projet Rekkem - Ainsi en a-t-il été du projet du poste-frontière de Rekkem. En dépit d'une quantité considérable d'études diverses, commanditées par ces maîtres d'ouvrage durant toutes ces années, rien de ce projet n'a finalement abouti.

En 1995, une étude réalisée par le groupe de programmistes Tetra⁹⁵ analyse la perception de la frontière révélant 4 groupes : les franciliens, les néerlandais, les "micro-locaux" et les régionaux. Un certain nombre d'objectifs sont ensuite fixés : densifier les équipements pour économiser du temps, rechercher des activités de détente ou de défoulement, construire un lieu "anti-autoroute" (quête d'animations, d'étonnement), insister sur la propreté, la sécurité, l'agrément, inventer un signal (pont, arche, arcade). Un programme complet d'aménagement est alors élaboré.

Un an plus tard, l'ADULM publie ce programme⁹⁶, autour du concept de "pavillon des langues européennes". Il s'agit de jouer sur la césure linguistique pour valoriser une appartenance européenne commune.

Ce projet entre ensuite dans une phase de négociations financières et institutionnelles, et en 1998 une étude économique⁹⁷ propose un scénario de partage des investissements entre les diverses collectivités impliquées.

C'est alors que le projet entre manifestement dans une période difficile.

En 1998 puis 2000, deux études de redéfinition du concept de pavillon des langues sont confiées à d'importants bureaux de consultants internationaux⁹⁸. Il est visible que le projet a du mal à faire l'unanimité.

En 2001, le projet semble avancer sur deux fronts : une forme de redéfinition théorique appuyée par une commande adressée au philosophe Paul Cruysberg, portant sur la notion de frontière⁹⁹; et à l'opposé des études d'aménagement et de programmation plus précises, touchant au projet d'ensemble et à la question épineuse du stationnement aux abords du pavillon¹⁰⁰.

Mais il est alors évident que les planificateurs sont complètement désorientés, puisqu'un projet global d'aménagement est confié simultanément à Groep Planning et à JNC International, deux des plus importantes agences d'urbanisme (et de paysage pour la seconde) de Belgique¹⁰¹.

À partir de cette date, les investigations sur le site de Rekkem sont abandonnées. Aujourd'hui, les acteurs du projet admettent tous que rien ne verra le jour de cet ambitieux projet.

⁹⁵ TETRA (programmistes) pour Liedal et ADU, *Paroles de voyageurs, paroles d'habitants*, 1995.

⁹⁶ ADU, *Projet de pavillon des langues d'Europe*, décembre 1996.

⁹⁷ Auteur non relevé, étude juridique pour déterminer le partage et le montage institutionnel de l'opération, 1998

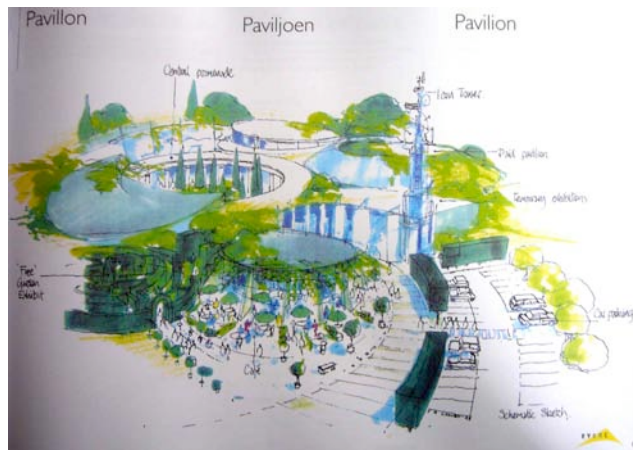
⁹⁸ Event Communications Ltd (Londres), "Maquette conceptuelle" du pavillon des langues, 1998 et Arts et Design (aasmechelen), Concept du poste-frontière de Rekkem-Ferrain, Décembre 2000.

⁹⁹ Paul Cruysberghs (philosophe) pour Liedal et ADU, *Des frontières et des échanges*, Novembre 2001.

¹⁰⁰ Etude de stationnement, Décembre 2001.

¹⁰¹ Groep Planning, pour Liedal et ADU, *Etude d'aménagement et évaluation quantitative du site Rekkem-Ferrain*, Décembre 2001.

JNC International (paysagistes) + Tempora + SIT, *Propositions pour la requalification du site du poste frontière E 17 - A 22 à rekkem et pour l'aménagement de son environnement*, Décembre 2001.



Projet d'aménagement du Pavillon des langues sur le site de Rekkem - Etude "Event Communication", 2000

L'échec du Parc du Ferrain - Le parc du Ferrain n'a pas connu un sort plus heureux, en dépit de son inscription officielle au Schéma directeur de Lille Métropole. Après que Paul Deroose ait remis ses conclusions en 1994, le projet entre en sommeil. Rien n'est fait en vue de sa programmation financière.

Pire : il se heurte rapidement à des visées fonctionnelles jugées plus urgentes, en particulier le désir d'implanter sur le site du parc des zones d'activités tertiaires. En 2000, LIEDAL et LMCU réalisent un "Schéma d'aménagement de la zone tertiaire thématique de Rekkem-Ferrain", tentant de concilier la vocation économique et paysagère du site. Mais les premières réalisations qui verront le jour sur l'emprise du parc ne retiendront pas grand chose de cette tentative, et il est même prévu, aujourd'hui, la création d'une nouvelle voie de desserte du site depuis l'autoroute afin d'en accroître la viabilité économique. Ce projet de voirie aurait pour effet, constaté par les maîtres d'oeuvre de la future nouvelle zone économique¹⁰², de couper en deux le parc du Ferrain, rendant pratiquement impossible sa réalisation à l'avenir.



Schéma d'étude de la zone économique de Rekkem-Ferrain :
une tentative pour concilier la vocation économique et paysagère du Parc du Ferrain

¹⁰² L'urbaniste Bruno Ferracci (agence "Urba Linea", Lille), maître d'oeuvre de l'opération, invité au séminaire AGE organisé le 21 Novembre 2007 à l'ENSAP de Lille, explique comment il a tenté de faire prendre en compte les enjeux du Parc du Ferrain, en vain...

Certes, officiellement, le parc du Ferrain existe toujours : il reste inscrit au schéma directeur lillois, et LIEDAL l'a fait inscrire également sur le territoire de Kortrijk¹⁰³, mais en repoussant son périmètre plus à l'Est, vers la ville elle-même. La zone frontalière, de ce fait, est libérée pour les projets économiques, mais c'est toute l'unité géographique du parc - l'un de ses arguments initiaux - qui est perdue. Son paysagiste lui-même a totalement renoncé à la mise en oeuvre, ne serait-ce que partielle, de ce projet.

L'oubli de l'étude de paysage transfrontalier - L'étude de paysage réalisée par Philippe Thomas n'a pas eu un destin plus heureux.

Aucun des quatre grands objectifs qu'elle avait énoncés n'a fait l'objet d'un début de mise en oeuvre.

Certes, la visée de cette étude était moins opérationnelle que "culturelle" : elle visait l'élaboration d'une vision partagée du paysage métropolitain transfrontalier. Mais ceci aurait impliqué un effort de diffusion auprès des publics concernés autrement plus importante que la seule publication des deux volets de l'étude dans les *Cahiers de l'Atelier transfrontalier*. Or, non seulement ce travail a été peu exposé, mais même les services communautaires directement impliqués sur les thèmes de l'environnement, du cadre de vie et du paysage n'en ont pratiquement aucune connaissance. Lorsqu'une étude d'aménagement est engagée par LMCU sur une portion significative du territoire transfrontalier, les conclusions de Philippe Thomas ne sont ni annexées au cahier des charges, ni consultées par ses confrères paysagistes en charge du nouveau dossier.

Quel contraste entre l'ambition affichée au départ et une telle absence de résultats ! Et quelle peut être la cause d'une telle situation ?

2b. La question de la maîtrise d'ouvrage

Bien sûr, le premier élément de réponse à cette question peut être trouvé du côté de l'absence de maîtrise d'ouvrage pour porter de tels projets.

Si la COPIT avait pour vocation de construire les bases d'une culture commune du territoire transfrontalier, ses moyens réduits ne lui donnaient de fonction que purement consultative. Et si le montage institutionnel de l'eurométropole fut effectivement entrepris dès les années 1990, ce n'est qu'en Mars 2008 que ce travail compliqué aboutit à une première étape significative.

Certes, nous rappelle Simon Jodogne, le directeur du service de la coopération transfrontalière à LMCU¹⁰⁴, en 2000, le projet du Grootstad, qui synthétise les conclusions des travaux de la COPIT, est soutenu par la Communauté urbaine, l'Agence d'Urbanisme et 4 structures intercommunales limitrophe. Ce projet tente pour la première fois d'établir un véritable schéma de développement transfrontalier, et le paysage était l'un des neuf thèmes abordés alors. Il s'agissait de saisir l'opportunité que représentait la mise en place simultanée du SDAU lillois, du SDER wallon et du strukturplan flamand. Mais cet essai a échoué en raison du contexte belge : les régions wallonnes et flamandes produisaient en effet à ce moment leurs premiers schéma de développement autonome, et ces documents devaient d'abord, fort logiquement, exprimer les moyens par lesquels elles allaient conforter l'expression de leur propre autonomie. Et si le SDER wallon comporte une prise en compte importante de la transfrontalité (comment en serait-il autrement pour un territoire "en creux",

¹⁰³ Selon Jef Van Staeyen, cf. entretien en annexe.

¹⁰⁴ Cf. entretien en annexe.

dont de grands pôles de vie et d'emploi se trouvent en périphérie?), le structuurplan flamand, en revanche, est centré essentiellement sur la volonté de "raccrocher" Bruxelles à son territoire, alors que la capitale se trouve en bordure. La transfrontalité avec Lille est ici un élément passé au second plan des priorités, si bien que les projets transfrontaliers qui virent le jour dans les années suivantes sont restés au stade du co-financement de certains équipements : station d'épuration, prolongement de lignes de transports en commun.

Côté français, la révision du PLU intercommunal n'a pas livré un contexte beaucoup plus favorable, car la nécessité de mettre d'accord 85 communes impliquait nécessairement une relativisation de la question transfrontalière : l'enjeu reste la quête d'une cohérence territoriale interne.

2c. La question du "faire paysage"

Mais l'absence de maîtrise d'ouvrage n'est pas la seule explication que nous livrent les acteurs des projets.

Si ces projets ont échoués, c'est aussi parce qu'ils ne sont pas parvenus à "faire paysage".

Un projet de paysage, en effet, ne se réduit pas à un travail de composition en vue de l'aménagement d'un terrain donné. Pour être un projet de paysage, il doit se référer, on l'a dit précédemment, à un ensemble de représentations de l'espace investi qui fasse sens non seulement pour l'auteur du projet, mais aussi, au moins, pour ses commanditaires, voire pour ses futurs "usagers".

La dimension transfrontalière ne fait pas paysage pour les acteurs locaux - Or, Simon Jodogne nous explique comment l'autonomie territoriale reste une priorité pour les diverses collectivités impliquées dans l'eurométropole : l'échelle de référence des planificateurs est celle de chaque territoire, si bien que la métropole transfrontalière n'existe pas en tant que territoire, et donc aucun paysage ne peut lui être véritablement associé.

Cet avis est partagé par Jef Van Staeyen, lorsqu'il constate que les décideurs politiques impliqués dans l'aventure eurométropolitaine n'étant pas eux-mêmes amenés à traverser souvent la frontière, leur territoire de référence reste indéfectiblement celui de la collectivité qu'ils gouvernent. Le parcours de M. Van Staeyen va du coup très clairement d'une vision interventionniste vers une démarche culturaliste en matière de paysage : après quinze années de travail, il estime qu'avant de faire des projets de paysage, il faut, par un travail d'enregistrement culturel du paysage, construire un ensemble de visions suffisamment partagés et ouvertes du territoire.

Du côté des maîtres d'oeuvre, il est remarquable que des démarches aussi différentes que celles du CAUE du Nord, de Philippe Thomas et de Paul Deroose aient abouti au même échec!

Le paysage géographique contre le territoire institué - Les paysagistes du CAUE du Nord, on l'a vu, ont été parmi les premiers à explorer la question de la métropole transfrontalière dans sa dimension paysagère. On a vu qu'ils ont abouti à une vision essentiellement géographique du paysage, découpant les vastes plaines et plateaux environnant Lille, Courtrai et Tournai, en "entités paysagères" possédant chacune leurs propres caractéristiques. On a vu aussi comment, ce faisant, le CAUE a remis en valeur (sans vraiment le vouloir) la notion de "pays" qui préexistait aux découpages institutionnels actuels : pays du Mélandois, du Carembault, du Ferrain. On a vu enfin comment cette réaffirmation de la valeur du "pays" a pour effet une contestation de la légitimité de la ville centrale à

construire autour d'elle un réseau d'infrastructures dont les tracés, fatalement, atténuent la visibilité de ceux qui caractérisaient ces pays.

Ici donc, le "mise en paysage" du territoire se fait à l'encontre de l'affirmation d'une cohérence urbaine du territoire : il existe une série de paysages singuliers, que les hasards de la politique et de l'histoire ont rassemblé en une entité urbaine unique, dont l'affirmation dans l'espace va à l'encontre des formes héritées et "géographiquement légitimes" du paysage.

On comprend aisément pourquoi une telle vision ne peut "faire paysage" dans l'optique de la création d'une eurométropole dont le périmètre ne doit manifestement pas grand chose à la géographie. Le paysage des paysagistes, ici, ne rejoint pas le paysage des politiques. Il est vrai que le travail du CAUE s'adresse à une tout autre collectivité - le Conseil Général du Nord - dont l'objectif implicite est plutôt de faire éclater l'image d'un territoire du Nord jugé excessivement monotone, pour faire surgir une diversité spatiale insoupçonnée.

Le paysage culturel du plat pays dissout l'identité territoriale - La "mise en paysage" chez Philippe Thomas procède d'une tout autre intention. Après avoir, comme on l'a vu, tenté, à la suite du CAUE, une approche géographique du paysage eurométropolitain, et après avoir constaté que celle-ci ne parviendrait pas à dégager une cohérence territoriale appropriable par ses commanditaires, le paysagiste explique qu'il a voulu s'approprier des figures artialisatrices plus consensuelles du paysage, notamment celle du "plat pays", voire de la "morne plaine", qui sont indubitablement bien installées dans l'imaginaire (du moins - et cela a-t-il été pesé?- dans celui de la France !).

Son étude s'ouvre sur une série de citations littéraires et sur une iconographie essentiellement picturale de la plaine, destinées à appuyer cette vision du paysage sur des contenus artistiques relativement connus, empruntés à Emile Verhaeren et à Marguerite Yourcenar, à Pieter Brueghel et à l'Art brut.

Mais cette figure artialisatrice, il refuse d'en faire une "image d'Epinal" : il souhaite en donner une vision en quelque sorte structuraliste, en proposant pour la comprendre le double thème de la trame et du motif. Là encore, il s'appuie sur un héritage culturel et historique majeur de l'eurométropole : le vocabulaire de l'industrie textile. De la sorte, il entend éviter tout "fétichisme paysager".

Mais la difficulté apparaît lorsqu'il s'agit de traduire cette "mise en paysage" par des actes concrets ou, du moins, des orientations planifiables. De fait, il est significatif que Philippe Thomas garde un souvenir confus des propositions qu'il fit au terme de son étude : pour lui, le travail culturel aurait sans doute dû être poursuivi longtemps avant d'entrer dans une phase de programmation quelconque. Quoi qu'il en soit, on comprend sans peine l'embarras des décideurs : comment aménager le plat pays ? Comment affirmer l'identité territoriale d'une métropole dont le paysage court sans fin de la Mer du Nord à la mer Baltique ? Un paysage où les événements locaux ne sont que de subtiles variations de la trame générale de l'horizon ? Nous pourrions dire qu'ici, l'écueil est inverse de celui rencontré par le CAUE du Nord : ce n'est plus la géographie qui contrarie l'identité politique, mais le paysage insaisissable du plat pays



Illustrations de début et de fin de l'étude.

Philippe Thomas : s'approprier la figure artialisatrice du plat pays en la dégagant de l'héritage pittoresque

Le recours au pittoresque : le paysage contre la réalité urbaine - Paul Deroose, le confrère belge de Philippe Thomas, a lui aussi choisi de "faire paysage" en s'appuyant sur les figures artialisatrices du paysage de la région lilloise. Sa méthode de projet doit beaucoup, bien qu'il s'en défende, à l'école du pittoresque.

D'entrée, Deroose affirme que le paysage eurométropolitain n'est pas à créer, mais qu'il existe dorénavant et déjà, et qu'il suffit simplement de le restaurer, de le conforter, comme on soignerait un vieillard longtemps délaissé.

Avec lui, pas de plan de masse élégant, pas de grandes images provocatrices, mais une collection de photographies du Ferrain, doublées de croquis dessinés sur les mêmes points de vue selon le mode pittoresque du "avant-après".

Cette démarche très visuelle, Deroose la présente comme pédagogique et comme responsable : en montrant précisément ce qui peut être fait, d'ailleurs avec des moyens réduits (essentiellement des plantations bien placées), le paysagiste s'engage concrètement auprès de son maître d'ouvrage, mais aussi auprès des habitants du futur Parc, qui peuvent ainsi juger de la bonne mise en oeuvre du projet.

Cette manière de faire, à l'inverse de celle de Philippe Thomas, a pour elle le pragmatisme.

En revanche, elle rencontre l'écueil que le paysagiste français avait voulu éviter : elle se fonde sur une vision convenue, formelle, du paysage, une vision qui rejette systématiquement toutes traces de la modernité urbaine au profit d'une imagerie convenue du "beau paysage flamand". Cette modernité urbaine, on l'a vu d'ailleurs, s'est rapidement rappelée au souvenir des planificateurs, et très vite une "mise en paysage" si figée s'est avérée peu compatible avec les exigences des décideurs locaux.



Croquis de Paul Deroose pour le Parc du Ferrain

3) Le paradoxe du paysage et du territoire

3a. Paysage et métropole transfrontalière : un mariage impossible ?

Cette lecture des raisons de l'échec des projets de paysage eurométropolitains met donc en évidence un paradoxe apparemment insoluble : si l'Eurométropole veut fonder sa "mise en paysage" sur une vision relativement admise de son territoire — notamment les figures artialisatrices du "plat pays" et du "paysage flamand à la Brueghel" —, le territoire qui lui est alors associé est a priori sans limite, et il devint très difficile d'articuler une politique d'aménagement et de gestion de l'espace sur un horizon aussi vaste. Mais si, pour stabiliser cet horizon, l'Eurométropole opte pour une vision plus géographique du paysage, seule capable de mettre en évidence les singularités, les variations, des différents espaces qui la constituent, ce qui permet sans doute plus facilement la mise en place d'un plan d'action hiérarchisé et cohérent, alors son assise territoriale perd toute cohérence : le socle sur lequel elle se pose est fait de moëllons disjoints, que le ciment autoroutier peinera à faire passer pour un véritable piédestal !

Ce "paradoxe du paysage et du territoire", bien sûr, n'est pas une spécificité lilloise. Il se trouve au coeur de la question du paysage. Mais il atteint peut-être ici un important niveau de lisibilité, sans doute en raison de la morphologie du territoire lui-même. Il est indéniable que la faible topographie de la région lilloise invite à n'y saisir, dans une première approche, que ce vaste plat pays si bien chanté par Jacques Brel. Mais pourtant, même un observateur distrait remarque rapidement que l'horizontalité lilloise n'est que très approximative, comparée à celle des tout proches polders dunkerquois, anversois ou néerlandais. La présence indiscutable de vallées faiblement encaissées et de vallons sinueux, perceptible jusque dans l'épaisseur des tissus urbains de l'Eurométropole, complexifie l'espace sans pour autant que la première impression cesse de former la tonalité de fond du paysage.

La plaine est peu photogénique : les distances, les profondeurs, ne s'y appréhendent pratiquement que sous deux registres, celui du très près et celui du très loin, et cet écart d'échelle visuelle se retrouve en quelque sorte dans la difficulté qu'ont eu les paysagistes à ajuster la "focal du paysage eurométropolitain".

3b. L'issue par la mise en paysage de la frontière elle-même : le paradigme du Parc de la Deûle

L'effet de ces échecs n'a pas tardé à se faire sentir. À partir des années 2005, les collectivités eurométropolitaines, si elles ne renoncent pas à faire de la question spatiale un aspect

important de leur politique comme on l'a vu, vont en changer les termes. La question du paysage n'est plus posée. Le terme lui-même n'apparaît plus qu'épisodiquement dans les documents et plus aucune étude ne lui est spécifiquement consacrée.

Ainsi, en 2005, la Ville de Lille publie "Un nouvel art de ville", véritable manifeste urbain clairement référé aux politiques communautaires¹⁰⁵. La dimension européenne et transfrontalière de Lille y est rappelée. En revanche, les fondements spatiaux de cette eurométropole à venir ne sont pas du tout exposés. Le livre en appelle aux grands projets d'infrastructure, comme avait pu le faire le livre blanc du SDAU en 1971 ! Tout juste peut-on voir dans la description du projet des "maisons-folies", équipements culturels disséminés sur tout le territoire eurométropolitain dans le cadre de Lille 2004, capitale européenne de la culture, une forme d'expression architecturale d'une espace transfrontalier...

La mise en paysage de la frontière - Non seulement l'"idée d'un paysage eurométropolitain n'est plus proposée nulle part, mais plus encore, il semble que ce soit la frontière elle-même qui soit devenue le cadre des investigations spatiales.

En 2005, paraît un "beau livre" de Michel Van Parys sur la métropole, portant le même titre que celui de Jean-Marc Andréi paru en 1997, *Lille Métropole*¹⁰⁶. Mais l'image qui est donnée cette fois est tout autre. A l'affirmation de la ville-monde placée au sein d'une plaine sans fin hérissée de beffrois, les auteurs préfèrent cette fois celle d'une métropole aux visages multiples, et structurée par la frontière, pour le meilleur comme pour le pire.

Un chapitre entier est consacré à l'espace frontalier. Mais les auteurs ne se contentent pas de raconter les multiples événements, parfois anecdotiques, qui marquent l'espace-frontière et font de sa traversée une expérience encore singulière : ils font de la frontière un thème majeur de lecture de l'ensemble du territoire métropolitain. Les figures de la frontière et, par extension, du passage, y seraient selon eux particulièrement récurrentes : ponts, tunnels, passerelles, mais aussi longs murs d'usines, de fonds de courées, berges droites des canaux et symétrie des rues ouvrières. Cette idée du vis-à-vis et de la séparation de deux morceaux de territoire, le français et le belge, à la fois identiques et complètement distinct, structure de façon d'ailleurs convaincante la trame du texte.

« Vivre à Lille, c'est vivre adossé à une frontière. Dans toute la métropole, il y a toujours une frontière quelque part, un bout de la rue, au fond du jardin, au détour d'un rivièrè. »

« Il n'y a plus de frontière, mais bien des habitudes frontalières subsistent ».



¹⁰⁵ Ville de Lille, Le projet urbain de Lille, un nouvel art de ville, 2005.

¹⁰⁶ Michel Van Parys, *Lille Métropole hier, aujourd'hui, demain*, Les éditions du 8^{ème} jour, 2005.



Photographies extraites de *Lille Métropole*, M. Van Parys, 2005

Un nouveau projet sur le tracé de la frontière elle-même - La "mise en paysage" de la frontière elle-même trouve la même année sa première expression opérationnelle.

Cette même année 2005 voit le lancement d'un nouveau projet de parc transfrontalier, cette fois-ci autour du canal de la Lys, au Nord de l'Eurométropole, et très exactement le long de la frontière.

Le "Parc de la Lys", déjà repéré au Schéma directeur lillois, fait d'abord l'objet d'une étude par LIEDAL.¹⁰⁷ Mais cette fois-ci, pas de projet de paysage et pas de paysagistes! Il s'agit en fait du repérage des atouts et des faiblesses de l'environnement de la Lys, le projet consistant à conforter les uns et à gommer les autres, selon un principe de plantations et d'écrans végétaux comparables à ceux proposés dans le Ferrain par Paul Deroose, mais sans visualisation cette fois-ci.



Détail du plan de synthèse de l'étude menée par LIEDAL en 2005 sur le parc de la Lys

L'année suivante, LMCU s'empare à son tour de la démarche, sans concertation véritable avec son vis-à-vis belge. Mais là encore, et bien que l'équipe chargée de l'étude se compose d'un paysagiste et d'un écologue, l'objectif n'est plus de définir un projet de paysage d'ensemble, mais de repérer les valeurs environnementales majeures, afin de les préserver, et d'intervenir localement sur le paysage.

¹⁰⁷ LIEDAL, « Vision territoriale intégrée de la Vallée de la Lys », Juin 2005.

Claire Duboc-Tavé, chargée du suivi de cette étude à LMCU¹⁰⁸, insiste sur l'importance de cette échelle locale. Le paysagiste doit remettre une série de plans établis non à l'échelle de la vallée de la Lys, mais bien à celle de chacune des communes qui la composent, seul moyen semble-t-il de les faire progressivement adhérer à une démarche plus intercommunale. Bien entendu, les paysagistes de Nervure (Tourcoing) n'ont jamais entendu parler de l'étude de paysage menée par Philippe Tomas quelques années plus tôt!

Aujourd'hui, le Parc de la Lys est sans nul doute le plus avancé des projets transfrontaliers, comme le confirme le "plan de priorisation des projets d'intérêt métropolitain"¹⁰⁹ réalisé en 2006 par l'ADULM, dans le cadre de la mise en place des travaux de l'Euromot.

Et si la frontière devenait le cadre pertinent de la politique de paysage de l'Eurométropole ? Le Parc de Lys aurait pour effet, surtout si la conception environnementale y domine, d'affirmer la coupure frontalière, plutôt que de la relativiser ou de jouer avec elle. Déjà, les portions aménagées de ce parc, comme la base de loisirs des Prés du Hem à Armentières, jouent fortement avec cette thématique d'une frontière affirmée.



Deux vues de la base de loisir des Prés du Hem, à Armentières, l'un des centre du futur parc de la Lys, où la frontière a été récemment remise en scène : faux poste de douaniers, passages périlleux sur une ligne étroite.

Jef Van Staeyen lui-même n'arrive-t-il pas à une telle conclusion, lorsqu'il estime que :

"si ce projet [du parc de la Lys] nous amène à souligner en vert le territoire frontalier plutôt qu'à le gommer, pourquoi s'en offusquer ? "La frontière donne de la saveur au territoire", elle nous propose l'expérience d'une "altérité familière". Il faut éviter de fondre une rive dans l'autre..."

De même, mais sans doute avec moins de plaisir, Simon Jodogne remarque que :

"finalement, les initiatives fortes en matière de planification sont davantage issues des communes frontalières belges et françaises, pour qui la frontière se confond avec un paysage tangible, qu'il est nécessaire de maîtriser : la plaine de la Lys, par exemple. De plus, la déviation du cours de la Lys a produit un chapelet d'îles dont l'appartenance au territoire belge ou français est très incertaine. Dans le cas de Menin [l'une des "villes-jumelles" de la Lys, où de part et d'autre du canal formant la frontière, une ville belge regarde une ville française] par exemple, le

¹⁰⁸ Cf. entretien en annexe.

¹⁰⁹ Le document retient, sous le terme général d'"espace de coopération de la vallée de la Lys", une série de coups partis et d'études en cours. Ces actions sont classés comme prioritaires "à court terme".

devenir du lieu dit "les près de Menin" (situé à Halluin) engage la lisibilité de tout le paysage communal. C'est au nom de cette cohérence paysagère que Menin tente d'infléchir à son avantage la politique d'urbanisation et de reconquête urbaine d'Halluin. (...)"

Mais Simon Jodogne insiste sur une singularité d'un tel projet sur le frontière :

"Il est frappant de constater que ces amorces de projets sont tout sauf des projets urbains. Ils servent au contraire, au nom de la préservation des caractères d'ouverture du paysage, à contrecarrer tout ce qui pourrait favoriser, conforter ou structurer l'urbanisation.

La rareté des ponts sur la Lys, l'opposition quasi-systématique des communes belges aux projets de nouvelles traversées, sont causes de graves dysfonctionnements urbains, comme l'impossibilité d'établir un contournement efficace des agglomérations, qui seraient ainsi soulagées des trafics de transit.

Les ponts projetés sont en revanche volontiers transformés en passerelles piétonnes. Le parc de la Lys pourra être ainsi plus facilement une coulée verte qu'un axe de structuration de la Lys urbaine."

La "mise en paysage" de la frontière au sein du maillage bleu de la métropole - Coulées vertes, les projets sur la frontière sont davantage confiés à des écologues qu'à des paysagistes. La dimension environnementale de l'espace a pris clairement le pas sur la dimension culturelle et spatiale, et c'est tout naturellement que l'environnementalisme a importé dans cette nouvelle génération de projets l'un de ses modes opératoires les plus fréquents : la logique de la trame.

De fait, les premières programmations du Parc de la Lys résultent d'une étude menée pour la COPIT par un urbaniste de LMCU, Jean-Luc Cornet, et... un écologue de la WVI belge, Arnout Zwanepoel.

Intitulé "un maillage bleu métropolitain"¹¹⁰, ce projet constate pragmatiquement que de nombreux "coups partis" existent en bord de canaux (requalification du canal de Roubaix, aménagement site de l'Union au bord du même canal, projet urbain "Euratechnologie" au bord de la Deûle, "kortrijk-leie" au bord de la Lys, parc de la Deûle). Les auteurs rappellent que l'aménagement et la gestion des vallées étaient l'un des objectifs fixés par l'étude de paysage de Philippe Thomas, et vantent ensuite la capacité des canaux à former un "appel au lointain", malheureusement devenus des "autoroutes silencieuses", alors qu'ils concentrent l'expression de la géographie et de l'histoire des territoires qu'ils traversent.

Le projet préconise des aménagements continus, dans l'épaisseur des territoires. Le maintien de la fonction industrielle doit intégrer le développement de la plaisance (ports), l'obtention de la qualité "eaux de baignade, le traitement écologique des berges. Le volet écologique inclut de nombreuses prescriptions, allant des échelles à poisson pour les écluses, à l'aménagement des bras morts et au maintien des prairies humides.

L'ensemble de ces préconisations doit alimenter un "grand projet métropolitain" sur 20 ans, à l'intérieur d'un "parc naturel régional thématique et transfrontalier"

Cette dernière affirmation nous montre que, dans l'esprit de l'urbaniste Cornet, le maillage bleu ne doit pas perdre de vue l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain. Il s'agit en effet de composer l'espace des canaux dans l'épaisseur des territoires traversés. Mais force est

¹¹⁰ Jean-Luc Cornet (urbaniste LMCU) et Arnout Zwanepoel (écologue WVI) pour la COPIT, *Les cahiers de l'atelier transfrontalier*, cahier n° 13, "un maillage bleu métropolitain", 07-2004.

de constater que ce vœu ne transparait pas dans les premières applications pré-opérationnelles du Parc de la Lys.

Le paradigme du Parc de la Deûle - Le succès de ce nouveau type de programmation paysagère doit aussi beaucoup à l'exemple, quasi-paradigmatique, que constitue aujourd'hui le Parc de la Deûle. Cité en exemple par la quasi-totalité de nos interlocuteurs, primé en 2007 par le Ministère de l'Ecologie, le Parc de la Deûle vaut surtout par la stratégie de maîtrise d'ouvrage qui l'a rendu possible.

Comme on l'a vu les grands projets de paysage eurométropolitains n'échappaient pas à cette difficulté que tout projet de paysage un tant soit peu ambitieux finit par rencontrer : l'échelle du paysage, par définition, excède celle des espaces institutionnels des maîtrises d'ouvrage, si bien que leurs ambitions excèdent largement leurs espaces légitime d'application. Le Parc de la Deûle n'avait pas échappé à la règle, puisque son immense emprise (2000 hectares à l'origine) chevauchait les périmètres de la Communauté Urbaine de Lille, du département du Pas-de-Calais, et de certaines communes du Nord situées hors CUDL. De plus, LMCU ne disposait lorsqu'elle envisageait de s'approprier ce vaste projet d'aucune compétence en matière d'environnement. Les communes concernées n'étaient pas en demande d'un tel projet. Comment faire ?

Selon le principal maître d'œuvre de la démarche, Pierre Dhénin, président du Syndicat Mixte de l'Espace Naturel Lille Métropole (SMENLM), la stratégie a consisté à faire du lobbying auprès des communes, en exploitant leurs besoins locaux pour les intéresser progressivement à un projet plus vaste¹¹¹. Par petites touches, en une dizaine d'années, on passa ainsi d'un contexte dans lequel les communes de la Deûle considéraient que la question du paysage se limitait à l'aménagement des jardins publics et des entrées de ville, à un contexte de prise de conscience d'une forme de qualité paysagère inhérente au territoire lui-même. Simultanément, la montée des préoccupations environnementales durant les années 1990 permit de donner un contenu « objectif » et utilitaire à des actions d'aménagement qui sans cela, auraient passé pour futiles. Il devint alors possible de créer un Syndicat mixte du Parc de la Deûle, dont les quelques chargés de mission nourrirent peu à peu cette vision d'un territoire de qualité en projet. Sur ces bases, le projet de paysage sélectionné en 1995 le fut en raison de son extrême pragmatisme : une idée simple (la Deûle comme axe de composition en arête de poisson), fédérant une grande variété de petits projets, unifiés par l'établissement d'une « charte paysagère ». Un projet en même temps très visuel, en cela que l'un de ses deux auteurs, le "paysangiste" Jacques Simon, sut multiplier les actions médiatiques sur le terrain, selon une logique proche du Land Art.

Lente pénétration des consciences locales, réduction du projet à un assemblage d'actions locales fédérées autour d'un concept souple (voire illisible), mise en avant de l'argument environnemental, renoncement à aménager au profit d'une politique de l'image, voilà la formule du Parc de la Deûle telle qu'elle semble appelée à être importée dans les nouveaux programmes de construction du paysage de l'Eurométropole, ceci à la faveur d'une "mise en paysage » de l'espace de la frontière elle-même.

3c. La métropole comme œuvre ouverte

La montée des programmes de type environnementaux du "maillage bleu de la métropole" constitue donc la réponse actuelle au "paradoxe du territoire et du paysage" qui, depuis le début des années 1990, a inhibé les initiatives prises par les collectivités afin d'associer la métropolisation à la construction d'une nouvelle identité paysagère.

¹¹¹ Cf. entretien en annexe. On pourra aussi se reporter à l'article de Denis Delbaere, "Le projet de paysage est-il soluble dans le territoire, le cas du Parc de la Deûle", in *Les Carnets du Paysage* n° 18, à paraître.

Cependant, on doit se demander si ce choix met fin au débat. Doit-on conclure en effet que, dans le cas lillois du moins, le paysage est inapte à répondre à l'affirmation d'une identité territoriale transfrontalière, et approuver du même coup le repli logique sur les modes opératoires inspirés de l'écologie, au risque de perdre l'ambition d'une construction territoriale complète, et non pas sélective ?

En d'autres termes, n'existe-t-il pas d'autres moyens d'envisager un dépassement du paradoxe du paysage et du territoire ?

Il faudrait pour que cela soit possible, soit concevoir l'identité eurométropolitaine comme renonçant à une certaine homogénéité territoriale, une identité fondée non pas sur l'homogène et le continu, mais sur 'hétérogène, voire l'hétéroclite, et le discontinu. Ou bien, inversement, il faudrait imaginer une eurométropole affirmant radicalement le plat pays dans son défilement infini comme assise territoriale, une eurométropole qui se jouerait de la notion de limite, se revendiquerait comme ville-monde (ce qu'est étymologiquement une métropole d'ailleurs), auquel cas le paysage n'y serait plus qualifié que comme une pure étendue, neutre, indifférente aux objets qui s'y posent.

On est ici tout proche de la notion d' "œuvre ouverte » proposée par Séverine Bridoux-Michel¹¹² pour qualifier la construction de cette eurométropole, aussi n'insisterons-nous pas ici sur les enjeux esthétiques et épistémologiques de cette proposition.

Ce qui nous intéressera par contre dans la suite de cette recherche, c'est en quoi les projets des étudiants architectes associés au programme AGE ouvrent des portes pour concevoir ce dépassement du paradoxe du paysage et du territoire.

¹¹² Voir infra.

2ème PARTIE : L'ARCHITECTURE DE LA GRANDE ÉCHELLE

> Introduction : Les rôles spécifiques de l'architecture à cette échelle

Notre proposition partait d'un postulat : raisonner en termes d'Architecture de la Grande Échelle était susceptible d'éclairer, par l'invention, les futurs de la métropole lilloise. L'autre implicite était que sans doute le projet d'école en ce qu'il pouvait être considéré précisément comme prospectif (ce qui interroge bien évidemment le statut du projet), était susceptible de porter l'invention, comme nulle autre situation (par exemple, en se dégageant du cadre institutionnel, le projet d'école construirait un espace de liberté propice à l'invention). Dans ce cadre, nous proposons d'interroger les échelles, les modèles et les scénarios.

On voit que, plus que la métropole lilloise proprement dite, l'enjeu est bien l'Architecture de la Grande Échelle et ses méthodes.

En effet, et c'est tout l'intérêt de cette approche, l'architecture de la grande échelle pose de nombreuses questions.

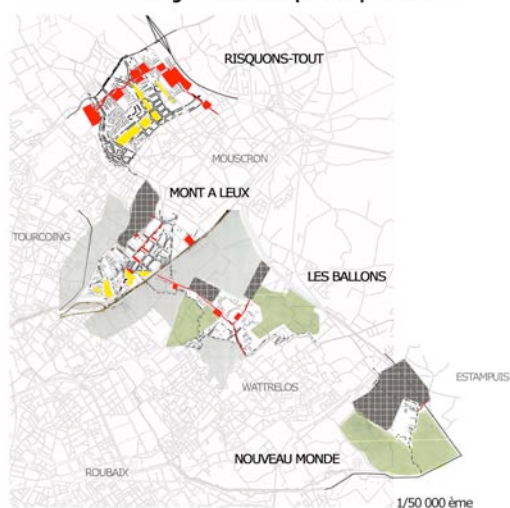
D'une part, la question de la légitimité. Force est d'admettre que ces termes rencontrent le scepticisme de nos partenaires universitaires dès lors que l'on tente de définir une approche interdisciplinaire des territoires. Déjà sur la terminologie, les géographes ne manquent jamais de remarquer que ce que les architectes nomment grande échelle est précisément leur petite échelle. Les architectes sont alors soupçonnés de confondre taille et échelle; soupçon renvoyant à l'habitude qu'ils auraient de s'intéresser principalement aux objets plutôt qu'aux territoires.

D'autre part, en supposant qu'il y ait une légitimité à poser l'architecture de la grande échelle, il convient alors d'interroger ce qui la spécifie par rapport aux autres domaines et disciplines.

Originalité méthodologique de l'architecture ?

On pourrait penser, et c'est notre **première hypothèse**, que **ce qui est en jeu serait une originalité méthodologique**, un mode d'approche spécifique aux architectes, que ne maîtriseraient pas forcément leurs partenaires universitaires (le projet comme méthode, par exemple). Cette hypothèse est au cœur même de l'approche méthodologique du programme AGE: les projets des étudiants, confrontés aux recherches sur les notions d'échelle et de représentation seraient susceptibles d'éclairer le projet comme méthode. Au préalable, on notera (avec l'architecturologie) que l'échelle des architectes n'est pas celle des géographes (C'est la raison du malentendu relevé plus haut), de même on peut penser que la question des modèles, dans le sens envisagé par la recherche, est propre à l'architecture (il faudrait alors interroger également le statut, controversé, de la référence pour les architectes), enfin, il n'est pas certain que la notion de scénario soit la même pour les architectes et pour les autres acteurs (la notion de spatialité oriente sans doute celle de scénario). **La contribution de Séverine Bridoux-Michel vise à éclairer cette question du projet comme méthode.** Si cette hypothèse se vérifie (et il conviendra alors de poser des jalons méthodologiques susceptibles d'éclairer globalement la question), théoriquement tous les projets des étudiants en architecture devraient pouvoir être lus en fonction de l'originalité méthodologique de l'architecture. Dans tous les cas, certains projets semblent affirmer ouvertement cette position: c'est par exemple le cas de projets qui prennent la question sous l'angle typo-morphologique, en intégrant la mixité des contenus. De ce point de vue, il est intéressant de comparer les approches des étudiants en architecture, à supposer qu'elles se rejoignent sur ce point, et celles des étudiants de l'IAUL.

PROJET enjeu de l'espace public



Hypothèse n° 1 — ENSAPL : atelier E. Doutriaux / Projet de groupe



ENSAPL : atelier P. Louguet / Projet de A.-L. Barbaut

Autonomie de contenu ?

Une **deuxième hypothèse** serait que **l'architecture de la grande échelle aurait un contenu spécifique**. Dans ce cas, le contenu pourrait être d'ordre programmatique, symbolique, ou encore d'ordre métaphorique... On sait que, du fait d'Euralille, la métropole lilloise est considérée comme territoire exemplaire de cette thèse, centrale dans la pensée de Rem Koolhaas, de *Delirious New York* à *SMLXL*. Ainsi, **le modèle de cette posture existe à l'intérieur même de la métropole, à travers Euralille qui est évoqué ici par Florence Wierre**. Il est par ailleurs intéressant de signaler que, dans la plupart des ateliers de projet des deux écoles d'architecture concernés par le programme AGE, des projets d'étudiants ont exploré cette hypothèse (ainsi que le signale Denis Delbaere). On pourrait penser qu'ici l'architecture est dans son rôle traditionnel, en traitant une question d'ordre territoriale par un objet. Il est néanmoins troublant de constater qu'il s'agit là d'une tendance nettement contemporaine, en réaction à l'urbanisme réglementaire (ainsi que nous l'avions montré dans un article paru dans la revue *Urbanisme* sous le titre: *Euralille 1, la vacance de l'urbanisme?*). En quelque sorte, ce serait justement la dimension territoriale du modèle qui l'écarterait de l'urbanisme. L'urbanisme serait ici forclos précisément parce qu'en tant qu'héritier d'une tradition urbaine, il ne correspondrait pas à l'échelle territoriale (il y aurait alors un point commun paradoxal entre cette thèse de l'autonomie du contenu et le débat sur la ville diffuse, dont les outils traditionnels de l'urbanisme ne rendent pas plus compte, ainsi que l'a montré dans sa thèse Bénédicte Grosjean).

Par architecture de la grande échelle, on peut alors entendre une architecture dont le programme, le prestige, l'importance, excèdent l'échelle traditionnelle de la ville. Selon cette assertion, il y aurait deux types d'architecture de la grande échelle: un premier type forcément associé aux réseaux et marqué par la taille, dédié à la marchandise (c'est le cas des bâtiments de logistique); un autre type également associé aux réseaux, mais dédié aux personnes, et qui se caractériserait plus par l'abondance du public que par la taille.

La composition territoriale tend à spécifier la première catégorie à l'intérieur des aires métropolitaines, mais à l'extérieur des zones urbanisées des métropoles. Tandis que la seconde se situe dans des emplacements stratégiques des zones urbanisées, en fonction des réseaux (d'une manière générale, à l'intersection des réseaux automobiles et de transports en commun rapides). En ce qui concerne la frontière urbaine, et les projets des étudiants, seule la deuxième catégorie nous intéresse. Deux types de projets s'y réfèrent: Les projets du grand équipement (grand stade, grande salle de spectacle), qui interprètent cette échelle par la taille.

Les projets travaillant sur des pôles d'échange de transport, qui en donnent une vision plus symbolique, voire métaphorique, le contenu spécifique étant plutôt celui de l'intersection (de transports, de fonctions, insistant sur la notion de flux) que d'une fonction exemplaire d'échelle métropolitaine.



Hypothèse n° 2 — ENSAPL : atelier P. Louguet / Projet de L. Desquien

ENSAP : atelier E. Doutriaux / Projet de D. Bienaimé

L'architecture comme regard spécifique ?

Une troisième hypothèse serait que l'architecture de la grande échelle éclairerait ce qui s'agence des territoires entre découpages, formes et réseaux (cette position est clairement lisible dans la contribution de Bénédicte Grosjean). L'architecture se situerait alors dans le regard. Ce serait le regard de l'architecte qui spécifierait son approche.

Deux approches sont possibles à partir de cette hypothèse :

- On peut en effet classer dans cette catégorie les figures, ou attitudes projectives relevées par Denis Delbaere : l'encerclement, la frontière sanctuarisée, la frontière composée, la logique des bandes... ont à voir avec les questions de découpages, de formes et de réseaux. La découpe nette de l'encerclement s'opposerait

à celle de la diffusion, en tentant de donner forme au territoire, en séparant la métropole (vue comme méga-urbain) et sa région. La frontière composée, en comblant l'urbanisation serait alors un corollaire de l'encerclement (notons que c'est un peu la thèse du SDAU révisé, qui a opté en 1994 pour la politique du renouvellement urbain, contre le mitage). De même, la frontière sanctuarisée repose sans doute sur la même logique: le vide de la frontière (de l'épaisseur de l'espace frontalier) vaudrait, à l'échelle du territoire métropolitain, comme espace public (dont le statut serait pour l'architecte quasiment du même ordre que celui d'une place). Notons que cette catégorie est partagée par les étudiants de l'IAUL, qui, en relevant le territoire des communes de la Pévèle comme enclave institutionnelle dans le territoire de l'Eurométropole, construite du côté français à partir de la Métropole lilloise, manifestent le désir d'une continuité territoriale relativement concentrique. Enfin, dans la même logique, le système des bandes jouerait le même rôle que les axes de la ville (le modèle du Grand boulevard au sein de la métropole lilloise est ici explicite). Il faut noter qu'en l'occurrence, dans ce système analogique, c'est la notion de paysage qui prendrait le relais de l'architecture dès que l'on passe de l'échelle de la ville à celle du territoire (la contribution de Denis Delbaere est ici essentielle). Notons que cette posture rejoint celle des commanditaires qui, voyant le paysage comme agencement de portes de villes, d'espace public et de réseaux, résonnent bien en termes de découpages, formes et réseaux.

- Une deuxième approche viserait à **envisager à différentes échelles la trilogie : découpages / formes / réseaux. C'est l'approche explicite de Bénédicte Grosjean**, en lien avec sa thèse. L'intérêt de cette approche est également de nous autoriser à croiser les démarches: en effet **il reste à explorer les relations entre ces catégories et celles que fait émerger Maryvonne Prévot, telles que frontière réticulaire, frontière gestionnaire, frontière sociale et le concept de marche**. Il ne s'agit pas de lier artificiellement ces termes, ni de nier les différences disciplinaires, mais au contraire d'essayer de comprendre, par exemple en quoi la notion d'échelle éclairerait les découpages de Maryvonne Prévot, et en retour en quoi ces découpages interprètent l'espace selon les termes mis en place par Bénédicte Grosjean. La confrontation des regards ne peut qu'enrichir la compréhension d'un éventuel regard spécifique.

I. Les méthodes

1) La grande échelle interroge fatalement le statut du projet et ses méthodes

Le projet moderne

Dans l'époque contemporaine, le projet architectural a été légitimé par le projet moderne. L'organisation démocratique de la société justifiait que l'on recoure au projet, en lien avec les utopies sociales modernes. Mais, quelle que soit son échelle, le projet moderne était fondamentalement utopique. C'est pourquoi dans son cas, la notion d'échelle est relative; le projet était relativement indifférent à l'échelle. L'architecture moderne envisageait le bâtiment, la ville et le territoire en continuité conceptuelle totale, en niant toutes contingences (telles que le parcellaire, par exemple) au bénéfice de l'unité utopique. Néanmoins, la modernité du projet envisageait les déplacements comme l'un des fondements de la ville moderne, aux côtés des établissements humains. L'échelle territoriale était ainsi envisagée dans le postulat d'une coïncidence entre les grands réseaux contemporains de communication et l'architecture. Cette coïncidence, qui fondait par exemple le Plan Obus d'Alger de le Corbusier, ne s'est pas vérifiée, mais elle hante toujours l'imaginaire moderne (voire post-industriel: c'est également l'hypothèse d'Alain Guiheux dans l'exposition du Fresnoy Studio national, *La ville qui fait signes* en 2004), en légitimant l'architecture à l'échelle territoriale.

Le projet urbain

Pour sa part, le projet urbain est né de la crise structurelle que traverse notre civilisation depuis une trentaine d'années. Dans les dernières décennies, le projet urbain s'est en effet vu reconnaître à son tour une légitimité, autour de la question de l'espace public comme champ ouvert du fonctionnement démocratique des villes européennes. Dans une certaine mesure, le projet urbain succédait au projet moderne, en reconnaissant désormais la multiplicité des échelles comme fondement d'un projet différentialiste, relais d'une stratégie urbaine. Dans cette occurrence, le projet architectural ne disparaissait pas, mais était désormais assujéti au projet urbain (en contradiction totale avec le projet moderne: le plan de Nemours de le Corbusier, par exemple). Néanmoins, paradoxalement, la crise structurelle avait gommé le projet à l'échelle territoriale; le projet urbain semblait désormais constituer l'échelle ultime de l'imaginaire du projet.

La question du langage

Mais le projet urbain n'est pas le seul produit de la crise. Ce qui a changé également au tournant des années 70-80, et qui a pris tout son sens après la chute du mur, c'est que, comme le dit Gilles Deleuze, "le langage existe" (L'importance du langage dans l'imaginaire contemporain est manifeste depuis Saussure, qui a posé le langage comme conventionnel. Dans une interview, Deleuze dit que ce qu'il y a en commun entre Barthes, Levi Strauss, Lacan, Foucault et lui-même, c'est le fait que le langage existe. Pour l'architecture, on peut rajouter au moins Eisenmann et Koolhaas, qui se réfèrent explicitement ou implicitement aux travaux des formalistes russes). On peut dire qu'après Louis Khan, et ses épigones qui achèvent l'époque moderne (Bernard Huet, par exemple), l'architecture prend la parole, développe ses singularités dans un monde complexe, à l'opposé de l'homogénéité des années 60.

Nous héritons en effet de l'attitude moderne face à la nouveauté constructive et à l'invention typologique, mais nous posons désormais une singularité expérimentale. En paraphrasant Lacan, on peut dire que l'architecture est structurée comme un langage. Désormais,

l'architecture, c'est de la construction, de la typologie, de l'espace et du langage (on parle désormais de langage architectural)¹¹³.

Par ailleurs, au-delà même du projet urbain, le projet contemporain n'assume plus la dimension utopique du projet; non pas qu'il ne concrétise plus une vision rêvée de la société, mais désormais cette vision se complexifie en passant par la reconnaissance du sujet (en témoigne la référence aux surréalistes des projets de Rem Koolhaas et Elia Zenghelis).

C'est donc à un projet plus complexe que l'on a affaire, en rupture avec la rationalisation du projet moderne.

Le post-modernisme

Pour éviter toute confusion, il faut insister sur le fait que cette singularité se situe à l'opposé d'une recherche de style. En effet, on sait que l'époque post-moderne a d'abord été marquée par le renouveau d'une approche stylistique. La reconnaissance de l'architecture en tant que structurée comme un langage a d'abord connu cet écueil, que l'architecture contemporaine a dépassé en insistant de plus en plus sur la question structurale (il ne s'agit pas là de construction, mais bien de structure interne au processus, la structure comme procédé, comme chez Victor Chklovski). Bien évidemment, cette nouvelle dimension est paradoxale, complexe, là où construction, typologie et espace étaient simples, quasi univoques. Ainsi, par exemple, singularité et neutralité ne s'excluent nullement désormais.

La complexité

On peut poser que la complexité c'est le point de vue théorique de l'époque contemporaine, ce qui n'est pas sans rapport avec le nouveau statut du langage.

Par exemple, on peut penser que la ville a toujours été complexe, mais qu'il y avait dans le passé une volonté de simplification, de mise en ordre, d'ordonnement. Selon les époques, c'était là le rôle de la composition urbaine, de l'urbanisme, du projet urbain, etc...

Aujourd'hui, plutôt que de vouloir simplifier la ville, cette complexité nous intéresse comme source de singularité (Ce que montrent Umberto Eco, Edgar Morin, mais aussi déjà Chklovski en 1923, que l'on peut rapprocher des vues, au sens propre du terme, de Dziga Vertov). Désormais, la ville est envisagée comme champ d'investigation, d'expérimentation. C'est pourquoi nous nous intéressons, par exemple, à la mémoire, aux traces, au déjà là comme source de projet, comme à la typologie et à la construction, mais aussi aux flux, aux énergies de la ville. C'est en cela qu'Euralille, peut être considérée comme laboratoire témoignant de la complexité d'après la chute du mur (la chute du mur met fin à un monde bipolaire simpliste)... C'est pourquoi on peut entendre "fuck the context", la célèbre phrase de Rem Koolhaas, comme méthode de fécondation de la ville (faire un enfant dans le dos de la ville, pour paraphraser Deleuze, au sujet de Nietzsche).

Démarche cumulative, syncrétisme, nouveaux paradigmes

La démarche architecturale est aujourd'hui cumulative: ainsi, il ne s'agit pas de renoncer à la modernité, mais de l'interpréter comme langage architectural. De même, on peut évoquer un syncrétisme de l'architecture, où les diverses recherches architecturales dialogueraient sans cesse et à distance. Dès lors, ce que le contemporain excluait, c'est l'exclusion. La complexité est par nature inclusive.

De ce point de vue, tout est matériau. On peut évoquer un nouveau matérialisme, issu de la linguistique. Il y aurait bien une prémonition des avant-gardes Russes: la construction active

¹¹³ Branzi Andrea, *Nouvelles de la métropole froide, Par "seconde modernité", j'entends acceptation de la modernité en tant que système culturel artificiel, non pas fondé sur les principes de nécessité et d'identité, mais sur un ensemble de valeurs civiles et linguistiques qui, bien que fixées par convention, nous permettent toutefois de choisir et de concevoir*(p.108).

de la forme concilie constructivisme et formalisme. Il s'agit là d'une nouvelle alliance théorique, matérialisée par la logique du "work in progress" des démarches contemporaines de l'œuvre ouverte. La méthode que nous avons élaborée pour la présente recherche: constitution d'une matrice superposant des couches de compréhension du territoire, invention d'une couche utopique et scénarios, renvoie à ces démarches en empruntant des procédés issus des formalistes russes et revisités par les méthodes d'investigation contemporaines (celles d'OMA et d'Eisenmann).

Mais au delà de l'architecture, on peut aussi évoquer des logiques de continuité de la ville, à travers l'abolition remarquable et paradoxale de la rupture public-privé. Désormais la ville est une scène: à la porosité des espaces chez les architectes, remarquable aussi bien dans le thème de l'îlot ouvert que dans la ville de l'âge trois, répond l'exhibition scénographiée des corps. Ainsi, la singularité n'est pas uniquement le fait de l'architecture: l'individu habite la ville.

De même, à l'opposé de l'ère moderne, la nouvelle plasticité est liée à la continuité et non plus à l'articulation. L'ère nouvelle est celle de la plastique qui succède à l'ère moderne de la mécanique, marquée par l'articulation. Mais l'ère de la plastique se révèle paradoxalement plus complexe que celle de la mécanique. À ce sujet, on peut évoquer la prémonition corbuséenne de la plasticité, dans la plupart de ses projets, et particulièrement dans la Plan Obus d'Alger (le seul projet explicitement mécanique de Le Corbusier est celui du Palais des Soviets, ce qui constitue un paradoxe, compte tenu des références constantes aux métaphores mécaniques, dans ses écrits).

Mais la continuité, c'est aussi l'abolition de la rupture architecture-ville. La hiérarchisation traditionnelle, où l'urbanisme domine l'architecture est en partie bouleversée. De ce point de vue, il est intéressant de comparer Euralille et Neptune. Ces deux projets contemporains, initiés tous deux par Jean Paul Baïetto, ont connu des développements très différents: tandis que Rem Koolhaas s'est emparé du niveau architectural, en en faisant le thème même du projet (le triangle, la gare, les tours, etc...), Richard Rogers, et surtout Mike Davis se sont limités au travail sur le master plan, contraint par les workshops imposés par l'agence d'urbanisme de Dunkerque. En fait, leur démarche est restée une démarche traditionnelle d'urbanisme, agissant sur les connexions et l'espace public. A l'inverse, la question de l'espace public est celle qui semble la plus absente d'Euralille. Mais, contre les principes de l'époque moderne, le succès d'Euralille et l'échec relatif de Neptune montrent qu'il ne peut plus y avoir de discontinuité entre l'architecture et l'urbanisme. Ici, c'est la singularité architecturale qui devient garante du succès de l'urbanisme.

D'où, là encore, la question flagrante du langage. On assiste ici à des opérations en analogie à la linguistique. On peut penser que ceci est dû au fait que l'architecture donne forme à la ville, concrétisant les rêves de ville.

Mais en fait, ici le contemporain révèle le moderne. Dans les faits on a toujours rêvé la ville: le rêve a toujours été plus important que la rationalisation urbaine, pourtant bien nécessaire, et qui occupait tout le discours (les années 50 rêvent la solidarité, les années 60 les "airs", les années 70 la ville citoyenne, etc...).

Voilà donc désormais le cadre de l'action de l'architecte.

Le projet à l'échelle territoriale

Qu'en est-il alors du projet à l'échelle territoriale? Cette échelle était convoquée par le projet moderne (le plus emblématique est sans doute le plan Obus d'Alger), en continuité du projet d'architecture. Le projet de territoire était alors un très grand projet d'architecture, où l'unité radicale du projet était assumée par l'infrastructure (notons que cette unité était si forte que les singularités pouvaient s'y exprimer sans difficulté, exactement comme dans la maison domino, où l'unité structurale était telle qu'elle pouvait supporter sans peine la diversité

éventuelle des contingences constructives). Il est clair que le projet à l'échelle territoriale ne peut plus avoir la même clarté, même si cela reste une tentation pour les architectes; en témoigne le projet de Luigi Snozzi pour la Randstad (Snozzi a proposé d'entourer le cœur vert de la Randstad par une voie ferrée circulaire, dont les gares équidistantes seraient traitées comme des portes à l'échelle du territoire). Désormais, seule la puissance économique de Disney est susceptible d'inscrire une figure aussi radicale sur le territoire.

Mais, une série de paradoxes apparaissent alors:

D'une part, les méthodes du projet contemporain, reconnaissant les logiques de collage, de montage, se trouvent en porte à faux avec les méthodes du projet urbain, qui fonctionnent toujours dans la logique de l'unité formelle, d'autant que la reconnaissance de la ville diffuse comme représentant "la forme visible et émergente d'une condition urbaine qui transforme la nature et le concept même de ville et qui agit aussi dans la ville ancienne"¹¹⁴ met à mal ces méthodes. D'autre part, le projet dans sa dimension critique tend à rompre avec le consensus de l'emboîtement des échelles. Déjà en 1969 "no stop city" (Archizoom associati) faisait l'impasse sur l'échelle architecturale, alliant directement l'échelle de l'objet à celle du territoire. À Euralille, Rem Koolhaas escamote l'échelle urbanistique, en articulant directement l'échelle architecturale et l'échelle territoriale, en continuité du *manifeste rétroactif pour Manhattan* de son ouvrage *New York délire*. Il faut voir dans ces deux exemples une critique du rôle moralisateur de l'architecture et de l'urbanisme, interprétés désormais dans la même tradition de l'unité formelle. En ce qui concerne l'urbanisme, il est clair qu'en France, les règles architecturales des Plans d'Occupation des Sols ont longtemps donné raison à cette critique.

Par rapport à l'utopie radicale portée par le projet moderne, peut-être faut-il évoquer l'utopie "douce" (soft utopy) du projet post-industriel, de cette seconde modernité qu'évoque Andrea Branzi: "C'est là cette seconde modernité dont je parle: raffinée, sensorielle, protégée, intelligente, compromise. Il s'agit essentiellement d'une modernité qui a perdu la guerre de l'universalité, mais a gagné la bataille qu'elle a livrée pour délimiter de manière durable un territoire de l'imaginaire, pour être une part stable de la réalité". Andrea Branzi montre en quoi le statut du projet s'en trouve modifié: "Dans la métropole hybride, le projet n'est plus un facteur tendant à modifier le monde, mais plutôt un acte qui crée une nouvelle réalité venant s'ajouter à celle qui existe déjà afin de l'enrichir, de la rendre plus complexe, d'augmenter... les possibilités de choix". Mais la chute du mur de Berlin a ouvert la nouvelle ère de *la métropole froide*, dans laquelle le projet prend un nouveau sens. En référence à cette nouvelle ère, Andrea Branzi pose trois théorèmes: l'écologie de la complexité, l'écologie du projet et l'écologie des relations. L'architecture de la grande échelle, à condition "d'œuvrer pour que l'environnement trouve un juste équilibre, provisoire et expérimental entre ces trois logiques différentes - technologique, productive, formelle -, en ayant une vision riche et sensible du monde artificiel" pourrait être aujourd'hui le lieu d'un tel projet. Non plus le projet total de la clarté, n'en déplaise à Snozzi et à Disney, mais un projet humaniste, complexe et multiforme, évaluant sans cesse les équilibres en jeu.

C'est dans cette optique que l'on peut évoquer la métropole comme "œuvre ouverte", source d'un texte infini. Le projet aurait alors comme statut de faire émerger des possibles, de rentrer en résonance avec les différents discours du territoire, d'explorer les relations entre les hommes et le monde artificiel de la métropole, renvoyant ainsi à la dimension anthropologique de l'espace, clairement évoquée par Patrick Picouët et Dominique Vidal, dès notre premier séminaire.

¹¹⁴ Boeri Stefano, *Mutations*, ed. Actar, Barcelone, arc en rêve centre d'architecture, Bordeaux, 2000, p. 368.

2) Le projet comme démarche ouverte

Au cours de cette recherche, des questions concernant la position transfrontalière de la métropole lilloise et le devenir de ses espaces transfrontaliers ont été clairement posées : En quoi la frontière peut-elle devenir une figure structurante pour une grande métropole ? Peut-on établir des projets transfrontaliers ? L'espace transfrontalier, à grande échelle, peut-il constituer un « domaine de projet » ? Peut-on envisager le territoire transfrontalier comme une sorte de colonne vertébrale de la métropole, une structure *ouverte* à grande échelle ? Peut-on imaginer qu'à terme, l'espace transfrontalier envisagé à grande échelle créera un système cohérent dans cette métropole ? Comment adapter les méthodes de projet pour ce grand territoire ? Quels outils de construction de la ville contemporaine faudrait-il mettre en œuvre pour accompagner des projets de qualité ? En quels termes l'exercice du projet architectural et urbain devient méthodologiquement nécessaire ?

Lors de la séance de séminaire du 21 novembre 2007 « le transfrontalier à l'étude ; émergence de projets architecturaux et urbains pour une métropole *ouverte* », nous avons tenté de montrer que les projets architecturaux et urbains de la métropole lilloise liés à la question du transfrontalier posent aujourd'hui la question de la cohérence spatiale des espaces transfrontaliers, à grande échelle ; nous concluons sur cette idée que « si, aujourd'hui, à petite échelle, les espaces transfrontaliers peuvent faire apparaître comme “un potentiel de liberté, d'action, d'architectures”, on peut se poser la question de la cohérence future du territoire transfrontalier à grande échelle. S'il est pour l'instant de l'ordre de l'utopie d'envisager l'*entre-deux* transfrontalier comme structure théorique du développement futur de la métropole lilloise, on peut imaginer qu'à terme, l'espace transfrontalier envisagé à grande échelle créera un réseau cohérent dans cette métropole *ouverte*. »¹¹⁵

Démarches de projet pour une métropole ouverte

L'hypothèse est que l'espace de la métropole lilloise, de par sa structure urbaine, répond à l'idée d'ouverture, et plus précisément à l'idée d'*ouverture* dans le sens de la poétique de l'« *œuvre ouverte* » telle que l'a définie Umberto Eco. Pour mémoire, Eco a montré que cette poétique s'est particulièrement développée dans l'art du XXe siècle. La notion d'ouverture, dans le sens de l'« *œuvre ouverte* » d'Umberto Eco, s'est répandue dans le domaine de l'esthétique à partir des années 1960-1970, s'appliquant prioritairement à l'art contemporain, mais aussi, par extension, à l'urbanisme et à l'architecture. La métropole lilloise fait apparaître « un potentiel de liberté, d'action, d'architectures ». Cela a été dit, ou écrit, notamment à propos du projet du grand boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing — par exemple, dans « Le grand boulevard de Lille, Roubaix, Tourcoing, 1896-1992. De l'œuvre ouverte en urbanisme »¹¹⁶, Alain Demangeon fait clairement référence à cette notion d'« *œuvre ouverte* » : « Là où la cité n'aurait fait que manger la campagne, ses promoteurs inventaient une composition à grande échelle ». En tant qu'« exercice sur la ville », ce tracé long de 14 km traversant 8 communes fait apparaître « un processus, un jalon historique et urbanistique qui permet la production simultanée de formes et de combinaisons. [...] Il ébauche un tissu vernaculaire moderne, formé de discontinuité architecturale. Il contient l'idée d'ouverture. »¹¹⁷

¹¹⁵ Bridoux-Michel (Séverine), « le *transfrontalier* à l'étude ; émergence de projets architecturaux et urbains pour une métropole *ouverte* », conférence pour le séminaire de recherche de « l'Architecture de la grande échelle / Inventer les futurs de la métropole lilloise : échelles, modèles et scénarios. Une métropole transfrontalière en projet (s) », 21 nov. 2007.

¹¹⁶ Demangeon (Alain), « Le grand boulevard de Lille, Roubaix, Tourcoing, 1896-1992. De l'œuvre ouverte en urbanisme », dans *Lille Métropole. Un siècle d'architecture et d'urbanisme*, Ecole d'architecture de Lille / Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Paris, éd. Le Moniteur, 1993, pp. 50-55.

¹¹⁷ Idem, p. 54.

En ce sens, il faut comprendre que s'il apparaît comme tracé stabilisateur, ce projet permet une multitude de possibilités et ce parce qu'il constitue un réservoir capable, comme l'écrit Demangeon, « d'absorber le mouvement et la métamorphose »¹¹⁸. En ce sens, Séverine Bridoux-Michel a montré dans le cadre des séances du présent programme de recherche que le territoire transfrontalier actuel de la métropole lilloise paraît pouvoir répondre à la notion d'*œuvre ouverte*, et même à celle d'*œuvre ouverte en mouvement*, en ce sens qu'une multiplicité d'approches semblent pouvoir se superposer sur cet espace à grande échelle. Pour préciser cette idée, on peut montrer ce qu'elle fait apparaître ici, aujourd'hui, dans le cas de la métropole transfrontalière de Lille : la structure urbaine de la métropole lilloise, prise dans son ensemble, prise à l'échelle de celle que Pierre Mauroy tient à qualifier aujourd'hui de « plus grande métropole transfrontalière d'Europe »¹¹⁹, fonctionne peut être grâce au potentiel que présente cette *ouverture* dont parle Eco : l'espace transfrontalier de la métropole constitue moins un morceau urbain figé, qu'un nouveau champ de possibilités, de points de vue, de combinaisons envisageables selon la logique de multiples valeurs.

En ce sens, on peut désormais imaginer que penser le futur d'une telle métropole, c'est mener à bien des réflexions et projets tenant compte de cette poétique de l'*œuvre ouverte* : il ne s'agit pas d'une *composition* urbaine figée, mais d'une *composition* inachevée laissant part à des possibilités que chacun de nous, architectes, urbanistes, paysagistes, géographes, peut appréhender selon des lectures multiples et variées.

Le point de vue de Bernard Reichen —architecte lauréat du concours pour la zone de l'Union de la métropole lilloise— est qu'aujourd'hui le projet *donne à voir*. À cette nuance près que, dans le projet, tout n'est pas *donné à voir* : « Les chaînes “du visible”, de la programmation et de l'action fonctionnent maintenant en parallèle et chaque projet doit être conçu comme un mode d'assemblage spécifique de ces données ». « le champ graphique qui s'ouvre n'est toutefois pas simple : dessiner une “stratégie”, un “concept”, une “matrice” urbaine » ou un “projet” sont des responsabilités différentes qui ne sont pas suffisamment clarifiées. Mais, dans un même temps, il ne s'agit pas seulement d'un déplacement des modes de représentation mais bien une transformation de la forme urbaine elle-même. Dans son travail, le vidéaste Bill Viola nous parle de l'espace “illusionniste” de la Renaissance, celui de la composition utilisant la perspective comme outil de représentation. Il oppose cette “composition statique” qui nous sépare depuis 5 siècles, à une “composition mentale” dont les racines se fondent dans les cultures anciennes de l'Asie ou du haut Moyen Age, quand les édifices se répondaient entre eux sans pour autant se voir. L'idée que des projets sachent “se répondre”, hors d'une continuité physique, est pour moi une clef de la “cohérence territoriale”. [...] en termes physiques, c'est le “grand paysage” qui doit être considéré comme un projet à part entière »¹²⁰. Ainsi, selon Reichen, l'idée de “composition mentale” est fondamentale dans le projet urbain, les projets “se répondant”, « hors d'une continuité physique ». En ce sens, il semble y avoir là une sorte de réactualisation de l'*œuvre ouverte* : à l'image de la poétique de l'*œuvre ouverte*, cette idée de “composition mentale” serait, en théorie, l'idée d'une métropole transfrontalière *ouverte*. Avec le recul, du point de vue de la grande échelle, on peut percevoir l'espace transfrontalier comme une totalité et l'identifier en tant que tel. Ainsi, dans ce cas, derrière « l'architecture de la grande échelle », il y a ici cette question que pose la stratégie de la planification à l'échelle du territoire métropolitain.

Mais cette question se pose à l'architecte dès lors que le projet convoque de multiples échelles, en même temps que le croisement disciplinaire ; le projet d' « architecture de la

¹¹⁸ Idem, p. 51.

¹¹⁹ termes employés par Pierre Mauroy. « Une formidable aventure collective », conférence de rentrée, 4 octobre 2007, cf. Lille Métropole Info n° 46, novembre 2007, p. 3.

¹²⁰ Reichen (Bernard), *Le temps d'une “réalité utopique”, réflexions pour un urbanisme territorial* . Pour le grand Prix de l'urbanisme 2005, idem.

grande échelle » devrait inciter le concepteur à « bousculer les limites disciplinaires pour prendre le pouvoir à des échelles multiples » (Didier Rebois)¹²¹ : « en rouvrant le jeu des échelles entrecroisées et non plus séparées, de jeunes architectes européens repensent la liaison entre architecture et urbain »¹²².

L'espace transfrontalier à grande échelle : un « domaine de projet »¹²³ ?

En réponse à la « *Zwischenstadt* comme domaine de projet » de Thomas Sieverts, l'idée est que l'espace transfrontalier (voire la « frontière ») peut constituer un « domaine de projet ». On peut constater que les quelques projets transfrontaliers participant à la métamorphose de la métropole lilloise répondent moins à une logique liée à la symbolique de la frontière qu'à une logique de fonctionnalité. Simon Jodogne constatait d'ailleurs (séance de séminaire du 6 février 2008) que les projets transfrontaliers de la métropole ne constituent pas de « geste de grande ampleur », il répondent plutôt à une fonction particulière. Ainsi, la métropole lilloise est actuellement ponctuée de quelques projets transfrontaliers relativement isolés et hétérogènes soulevant le problème de la cohérence spatiale du territoire transfrontalier (séance de séminaire du 21 novembre 2007) ; si la « frontière évolue dans son contenu » (Simon Jodogne, *idem*), il n'est pas évident qu'elle constitue un réceptacle de formes attachées à la dimension d'une métropole transfrontalière. Pourtant, au regard des projets des étudiants, voire de la jeune génération d'architectes, on peut constater qu'une richesse de projets liés au transfrontalier apparaît. La pépinière de projets transfrontaliers de la métropole lilloise font apparaître de multiples façons de penser la frontière / l'espace transfrontalier, ainsi que des typologies de formes architecturales et urbaines révélant une certaine potentialité de la métropole transfrontalière. Derrière le débat sur la dimension transfrontalière, il semble que la question de la gouvernance et de la stratégie de la planification se pose, alors que le territoire transfrontalier est un territoire encore relativement mal connu (on raisonne encore sur la ville plutôt que sur la métropole transfrontalière) et qu'il pourrait être abordé en tant que « domaine de projet » et constituer un support de projet relativement appropriable.

3) L'exercice du projet d'architecture de la grande échelle « Inventer les futurs de la métropole lilloise : une métropole transfrontalière en projet(s) »

Il s'agit de réagir par rapport aux directions évoquées précédemment afin de mettre à jour l'analyse de la problématique du « projet transfrontalier » appliqué à la métropole lilloise, ainsi que celle du devenir et de la cohérence, à grande échelle, de l'espace transfrontalier, ceci en regard des documents produits par les étudiants en architecture.

Chacune des équipes a d'abord été invitée à prendre part de la « saisie des données “disciplinaires” (économique, topographique, hydrographique, démographique, etc.) — couche par couche — pour établir une cartographie commune de ce territoire. »¹²⁴ Ensuite est venue une déclinaison de réponses, de « scénarios » des devenirs possibles d'un territoire dont la représentation politique s'inquiète aujourd'hui de l'identité et de la « visibilité », ainsi qu'Emmanuel Doutriaux le souligne : « ses élus, partagés entre les territoires nationaux et linguistiques qui sont les leurs, formulent en commun le vœu d'une

¹²¹ Rebois (Didier), « Jeune Europe », dans *Techniques et architecture* n°488 « Identité Europe », février-mars 2007, p. 21.

¹²² *Idem*.

¹²³ Cf. Sieverts (Thomas), *Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt*, éditions Parenthèses, [2001], trad. franç. 2004.

¹²⁴ Doutriaux (Emmanuel), « Éléments de réflexion sur le S9 », 1^{ère} note sur le programme, ENSAPL, juin 2007.

représentation nouvelle — symbolique et spatiale — de ce territoire. Comment désormais se le représenter ? Comment le nommer ? Comment en programmer le développement ? Changer l'échelle / changer le cadre »¹²⁵. Puis, les étudiants français et belges ont montré, à travers une production de projets architecturaux opérés sur un territoire caractéristique que la frontière franco-belge de la métropole lilloise fait apparaître un certain nombre de problèmes posés par « l'architecture de la grande échelle ». Cette pépinière de projets fait apparaître de multiples représentations de la frontière de cette métropole — collages, plans, coupes, maquettes, photo-montages —, de multiples façons de penser la frontière, ainsi que des concepts et des typologies de formes architecturales et urbaines spécifiques à cette métropole.

Certaines équipes de l'École d'architecture de Lille ont choisi d'expérimenter le projet à grande échelle à partir d'un travail de réflexion sur la frontière : la frontière comme élément signifiant du territoire de la métropole lilloise / la frontière comme élément signifiant d'un territoire européen / la frontière comme élément signifiant de la mondialisation. Les réponses s'appuient notamment sur l'idée que la frontière peut être un élément structurant du territoire urbain. Ainsi, par exemple, Claire Périssin (atelier Louguet) prend en compte ce qu'elle nomme l'« épaisseur transfrontalière », Pol Le Carlier (atelier Louguet) choisit de traiter « la frontière urbaine » et de « pratiquer, maîtriser et habiter le vide », Constance Pradezynski (atelier Louguet) invente le futur d'une métropole transfrontalière « de la ligne apatride au tracé structurant », Laure-Anne Barbaut (atelier Louguet) saisit la frontière, en tant que « lieu de rencontre symbolique »... Ainsi, les projets s'appuient sur l'idée que la frontière constitue un élément signifiant d'un grand territoire, l'hypothèse de travail étant alors la suivante : « du fait de la convergence de facteurs nouveaux [...], une communauté humaine transfrontalière acquiert soudain la conscience du territoire partagé (plus étendu qu'il n'y paraissait jusqu'alors et) qui est le sien »¹²⁶.

Du point de vue méthodologique, l'inventaire des projets permet de saisir rapidement la diversité des orientations choisies en regard de la question de l'architecture de la grande échelle, appliquée au futur de cette métropole transfrontalière.

L'idée de ce travail prospectif est que les hypothèses formulées par les étudiants et les enseignants autour de la « scénarisation des devenirs possibles »¹²⁷ de ce territoire, peuvent faire apparaître l'espace transfrontalier comme *domaine de projet*. Si nous avons pu observer précédemment que, de nos jours, « la culture de l'aménagement transfrontalier est encore balbutiante »¹²⁸, que « les cultures professionnelles, administratives et politiques divergent sensiblement en France et en Belgique », et que, de toute évidence, « c'est avec ces cultures différentes qu'il faudra composer »¹²⁹, le travail expérimental réalisé ici par les enseignants et étudiants des écoles françaises et belges, les chercheurs et les acteurs de l'aménagement urbain de la métropole lilloise, constitue une confrontation transfrontalière et ainsi, en quelque sorte, une forme d'avancée dans le domaine de l'aménagement transfrontalier, voire peut-être, l'avenir le dira, un projet d'anticipation (plutôt qu'un projet utopique).

Il s'agit maintenant de passer en revue les projets architecturaux et urbains transfrontaliers proposés par les étudiants en master de l'ENSAPL, de l'École d'Architecture St Luc de Tournai (Belgique), et de l'Institut d'Aménagement et Urbanisme de Lille (Université des Sciences et Technologies de Lille). Ces travaux cités ci-dessous ont été

¹²⁵ Idem.

¹²⁶ Doutriaux (Emmanuel), « Éléments de réflexion sur le S9 », 1^{ère} note sur le programme, ENSAPL, juin 2007.

¹²⁷ Selon les termes d'Emmanuel Doutriaux.

¹²⁸ Tetra & Wim De Jaeger, *Dossier de l'atelier transfrontalier n° 6* « Mode d'emploi pour la planification locale transfrontalière », *op. cit.*

¹²⁹ Voir la partie « De l'ADULM au GECT en passant par la COPIT : réseaux, structures, acteurs de la métropole transfrontalière aux différentes échelles ».

développés d'octobre 2007 à février 2008 dans les ateliers de Philippe Louguet, Emmanuel Doutriaux, Bénédicte Grosjean et Maryvonne Prévot.

• « **La frontière, lieu de rencontre symbolique** », Laure-Anne Barbaut

L'idée de ce travail est, d'une part, de « lier symboliquement et visuellement » les territoires français et belges au moyen d'« un alignement de tours dont l'axe de symétrie est la frontière », d'autre part, de révéler le « paysage existant » et, pour ce faire, de réaliser un espace public de promenade pouvant donner « de nouveaux possibles à un lieu qui a besoin d'être révélé ». En suivant les éléments proposés dans la « charte chromatique » du paysage existant, ce projet transfrontalier fait apparaître un parc linéaire situé sur la frontière, devenue « frontière verte ». La « charte chromatique » constitue un outil utilisable à toutes les échelles, de la grande échelle à l'échelle du mobilier urbain.

Le renforcement de la dimension européenne de la métropole apparaît notamment dans le projet d'agrandissement du réseau ferroviaire de la métropole, avec notamment la création d'une nouvelle gare TGV.

• « **Une métropole "durable" - « Un parc territorial** », Morgane Capet

La frontière est comprise ici en tant que « filtre entre deux pays », « passage », « lieu de rencontre ». L'idée de « canyon urbain » est ainsi évoquée. Transposée dans le projet, celle-ci apparaît avec la création d'un réseau de places menant à la frontière, mais aussi d'un parc projeté à l'échelle territoriale —de « tranches végétales»—, mais aussi d'une nouvelle ligne de tramway envisagée comme « colonne vertébrale » du projet urbain. Cette nouvelle ligne de tramway longe une partie de la frontière, et relie l'actuelle zone de l'Union à une zone considérée en tant que « ville durable ». Le projet met l'accent sur le développement d'un pôle « ville durable », à l'échelle du territoire métropolitain ainsi qu'à l'échelle locale (un quartier bâti sur les notions de villes durables).

• « **Mouscron - Tourcoing, la frontière urbanisée. Un territoire exemplaire** », Caroline Chweudura

Le projet part du constat que la frontière entre Tourcoing et Mouscron a fait apparaître un *no man's land*. La proposition part de l'idée qu'il est possible de créer un nouveau « morceau de ville » dans l'épaisseur de l'espace transfrontalier.

La cohérence spatiale du projet apparaît à différentes échelles —échelle européenne, échelle métropolitaine, échelle locale. Ainsi, le projet tient compte des infrastructures à l'échelle européenne (voies de chemin de fer et réseau autoroutier) et des infrastructures à l'échelle locale (anciens passages douaniers). Il met en évidence la création de « zones vertes » tant à l'échelle de la métropole qu'à l'échelle du site choisi.

Cette proposition s'appuie sur l'idée que la frontière peut être un élément structurant du territoire urbain. Elle part du principe que structurer c'est à la fois « coudre » l'espace transfrontalier, « marquer » ou signaler la frontière à l'échelle du quartier, de la ville, de la métropole, « longer » en améliorant les « connexions » entre les réseaux de transports belges et français. De nouvelles voies routières, pistes cyclables, voies piétonnes, lignes de transports en commun sont proposées (prolongation de la ligne de métro en Belgique, ligne de tramway sur la frontière).

Le projet intègre également la création d'une « zone verte » le long de la frontière —le terme « végétaliser » a été utilisé pour qualifier le travail à accomplir—, ainsi que de quartiers « écologiques ».

• « **Un parc linéaire** » pour « **une métropole transfrontalière** », Quentin Desplechin

[dossier incomplet]

• « **Un stade transfrontalier au nord de la métropole** », Lucie Desquiens

Ce travail tente de prendre en compte l'espace et le temps à l' « échelle territoriale » et à l' « échelle urbaine ». Certains parcours sont étudiés en temps (Lens-Lille ; Lille Courtrai ; Lens-Courtrai).

Le projet s'articule autour de la création d'un stade transfrontalier implanté sur la frontière franco-belge.

• « **Un nouveau quartier. Ecolo, mixité, boulevard, tramway, parc transfrontalier** », Achraf Elkhoul

Ce projet propose le prolongement de la ligne de tramway Lille-Tourcoing, jusque Mouscron et l'aménagement des abords de cette ligne, avec la création d'un parc transfrontalier, ainsi qu'un nouveau quartier aux abords de la frontière.

• « **Demain, j'habiterai la frontière... projet pour une métropole transfrontalière** », **Loïc Landry**

Ce travail part de l'idée que le renouvellement urbain doit s'inscrire dans une logique écologique. Le modèle germanique de Fribourg est évoqué. Ce projet pour la "métropole transfrontalière" lilloise met en place un système de ceinture verte autour de la métropole lilloise, en même temps que celui d'un système de portes périphériques :

« Les "portes" comme par exemple Quesnoy sur Deûle, Aalbeke, Seclin ou Gruson deviendraient des pôles d'inter modalité et accueilleraient des parkings silos stockant les automobiles hors des villes. Les automobilistes désirant entrer en ville avec leur voiture devraient s'acquitter d'une taxe sur le modèle de villes comme Londres ou Stockholm. Un tramway périphérique à grande vitesse prendrait le relais et lierait ces portes à la métropole. Cette ligne de tramway serait alors un élément structurant de l'aménagement paysager de cette sorte de ceinture verte. L'application la plus concrète d'une volonté de lier Lille, Roubaix et Tourcoing fut la construction des grands boulevards. Ceux ci seraient prolongés jusque Mouscron et la ligne de tramway doublée d'une ligne de tramway à grande vitesse permettant de relier Mouscron à Euralille en dix minutes. Ainsi les grands boulevards complétés du TramGV périphérique et du métro offrirait un réseau de transports en commun plus complet capable d'accueillir la nouvelle population. » « L'utopie était alors un moyen d'appliquer certaines idées à ce territoire en se libérant d'un certain fardeau idéologique » (extrait du texte de l'étudiant Loïc Landry).

Au risque de tomber dans les problèmes posés par le système centre-ville / périphérie, ce projet fait apparaître une métropole ceinturée, définissant « une enceinte délimitant un territoire qu'il est important de renouveler avant d'investir des territoires périphériques vierges » : « une ceinture non-aedificandi prendrait place entre les pôles définis comme appartenant au territoire métropolitain et ceux définis comme des pôles d'entrée de ville, des portes métropolitaines. »

On peut remarquer que le modèle urbain de la ville de Fribourg évoqué dans ce travail en tant que référence est toutefois relativement loin du système en couronne annoncé ci-dessus pour la métropole lilloise...

• « **La frontière urbaine : pratiquer, maîtriser et habiter le vide** », **Pol Le Carlier**

Le constat de départ est celui d'un manque de transports en commun susceptibles de traverser la frontière et d'emprunter les nombreuses rues transfrontalières et les anciennes rues en impasses le long de la frontière franco-belge. La frontière est considérée ici en tant qu'« élément fédérateur du territoire ». Le projet s'articule autour de la création d'une ligne de tramway reliant le métro français au réseau de transports en commun belge, notamment une ligne de tramway aérienne faisant signe dans le paysage. Le projet fait apparaître un quartier mixte sur la « frontière urbaine », un quartier constitué de logements, de commerces, d'un pôle sportif, d'un pôle de loisirs...

• « **World Architecture Shipping School** », **Mathieu Martin**

Ce travail part d'une réflexion sur la notion de frontière et sur la notion d'ouverture : « l'ouverture d'esprit entraîne l'ouverture des frontières ». Il fait apparaître l'idée que les rencontres internationales et les échanges d'étudiants constituent un apport pédagogique et culturel qu'il faudrait envisager dans l'enseignement afin d'appréhender la culture à l'échelle de la planète — une « culture planétaire ».

Cette idée se concrétise autour d'un projet urbain linéaire et un projet d'école d'expédition mondiale (World Shipping School) :

« Dans la métropole lilloise, l'urbanisation s'est effectuée de part et d'autre de la voie ferrée qui passe par les gares de Lille, Roubaix, Tourcoing, Mouscron et Courtrai. Cette colonne vertébrale représente l'axe du futur développement de la Métropole Transfrontalière. Le site qui se trouve sur la frontière entre Tourcoing et Mouscron est un lieu où la croissance de la ville s'est interrompue contre le chemin de fer. De plus, la présence de la frontière et des possibilités administratives qu'elle offre a entraîné le développement d'une zone industrielle qui empêche à présent le déploiement de Mouscron au sud de la voie ferrée. C'est à cet endroit précis que l'antenne franco-belge de la World Architecture Shipping School crée une nouvelle station participant au développement du territoire transfrontalier vers le sud.

Le réseau prévoit des partenariats avec un pôle de recherche et un pôle entreprise en rapport avec les sociétés locales pour augmenter les échanges culturels et économiques. Ces deux pôles s'installeront de chaque côté de l'école dans les parcelles agricoles et créeront deux nouveaux arrêts. Tel un mur que l'on franchit, le projet crée un entre-deux : l'école. » (extrait du texte de Mathieu Martin).

• « **Meta urbain et post industriel** », **Svetlin PEEV**

Il s'agit là d'un travail réalisé à l'échelle du quartier : la réflexion sur la thématique de la grande échelle apparaît à l'échelle du quartier. Ce projet répond au principe de mixité typologique et programmatique, selon des

principes de découpages d'îlots, d'intégration d'objets architecturaux et urbains dans le tissu urbain existant, de composition d'éléments de programme, d'implantation d'éléments programmatiques fonctionnant notamment selon des horaires différents.

• « **Épaisseur transfrontalière** » « **Week-ends en région transfrontalière** » « **Evaluation of the thickness of the border** », **Claire PERRISSIN**

Le projet utopique proposé ici est celui d'une « métropole transfrontalière en opposition à la métropole lilloise en termes d'équipements culturels et de loisirs » : la zone frontière constitue un espace habitable notamment le week-end. Le territoire d'étude est appréhendé en tant qu'entité régionale, en tant que *région transfrontalière*.

• « **Une métropole transfrontalière. De la ligne apatride au tracé structurant** », **Constance PRADEZYNSKI**

Le territoire d'étude apparaît à deux échelles :

- celle de la « métropole transfrontalière » s'étendant du bassin minier aux villes belges de Tournai, Courtrai, Ypres
- celle du site transfrontalier situé entre Tourcoing et Mouscron. La notion de « frontière urbanisée » est mise en évidence pour caractériser la nature de ce territoire.

Le projet vise à assurer le rayonnement international de la métropole transfrontalière. La proposition est celle d'une « cité apatride », bande habitée relativement longitudinale située sur la frontière, disposant d'un programme expérimental prévu pour accueillir les « apatrides du monde », notamment d'un « grand centre social européen » et de logements le long d'un cours d'eau, résurgence de l'ancien ruisseau marquant l'actuelle frontière.

Trois « scénarios » formulés à l'échelle du projet urbain pour expliciter la création :

- d'un boulevard transfrontalier reprenant le tracé de la frontière,
- d'un « réseau vert » transfrontalier entre Tourcoing et Mouscron, actuellement en déficit d'espaces verts
- de quartiers multiples suivant la logique du « peigne »

L'idée est que cette « cité apatride » se déploierait dans l'épaisseur de l'espace transfrontalier situé entre Tourcoing et Mouscron.

• « **Un projet de cohérence territoriale** », **Céline DUSSOSSOY, Gaëtan FRISCOURT, Adeline HILAIRE, Gaëtan LECART, étudiants master 2 de l'Institut d'Aménagement et Urbanisme de Lille, Université des Sciences et Technologies de Lille**

Ce projet part de l'idée que le territoire de la métropole lilloise —territoire d'entre-deux au positionnement stratégique (Londres-Paris-Bruxelles-Amsterdam)— manque de cohérence, cohérence liée à l'écart existant entre les projets souhaités par les habitants et les projets développés par les décideurs. Ainsi, en résonance avec la géographie et les données du paysage existant, ce projet fait apparaître qu'à l'heure où la métropole lilloise devient leader de l'Eurométropole de l'Europe du Nord, ce territoire doit se doter de maillages structurants, cohérents à l'échelle de la métropole transfrontalière, et notamment d'un réseau de véloroutes et de voies vertes.

• « **Métropole transfrontalière** », **étudiants de l'École d'architecture de St Luc Tournai**
[dossier incomplet]

• « **Mise en lumière d'une nouvelle enceinte** », **étudiants de St Luc Tournai**

Ce travail fait apparaître la structure d'une enceinte formée autour de la métropole transfrontalière, lieu de projets inattendus.

4) Synthèse : Métropole transfrontalière, utopie ou réalité ?

Peut-on établir des projets transfrontaliers ? La question a été posée dès le départ à propos de la définition de la notion de « métropole transfrontalière » et il est apparu que la rencontre des deux termes « métropole » / « transfrontalière » est paradoxale et semble marquer une entrée

historique dans le domaine de l'aménagement urbain¹³⁰ : après la « course vers la métropole », l'heure est au changement d'échelle, à l'ouverture européenne. Lille et la métropole lilloise ont d'abord joué la carte de l'ouverture européenne avec la création d'Euralille¹³¹. La dimension transfrontalière de cette métropole constitue maintenant une originalité évidente que les enseignants, étudiants, chercheurs ont saisie en imaginant des modèles, des typologies, et en confrontant les futurs possibles de cette métropole « transfrontalière ».

Pour certains, cette métropole transfrontalière est « territoire exemplaire », car elle apparaît en tant que modèle spatial urbain cohérent multipolaire, défiant le problème du rayonnement et du développement « périurbain », imposant cependant une gestion des villes à l'échelle d'ensembles relativement vastes¹³², voire à l'échelle de l'aire urbaine transfrontalière.

Pour d'autres, elle représente une sorte d'ouverture symbolique qu'il est possible de traduire dans le domaine de l'aménagement urbain, et notamment en lieu et place de la frontière, celle-ci étant appréhendée en tant qu'épaisseur, en tant que vide urbanisable marquant le passage du « frontalier » au « transfrontalier », en tant que structure d'accueil de nouveaux programmes, en tant que « colonne vertébrale » de l'espace métropolitain, en tant que point de départ pour l'organisation de nouvelles structures de transports collectifs, de nouveaux quartiers, voire d'espaces urbains écologiques exemplaires.

On peut admettre, comme Bernard Reichen, que « devant les faiblesses et les hésitations du débat urbain, l'architecture plus mobile et plus réactive s'est souvent appropriée ce champ nouveau [“délocalisation du contexte”] en considérant souvent le contexte comme une réalité faible et assoupie que l'on allait “révéler” ou “réveiller” par le projet »¹³³. En ce sens, les travaux réalisés par les étudiants des écoles d'architecture de Lille et de Tournai et de l'Université de Lille 1 sont pris en tant que *projets*, voire de projets *utopiques*, même si certains d'entre eux pourraient être réalisés : ces projets d'école ont cette caractéristique d'échapper à la gouvernance en même temps que de suggérer que l'architecture peut être « à la frontière du réel »¹³⁴. Il s'agissait de prendre en compte une série de projets utopiques utilisant des images de références, voire « la manipulation d'images et d'imaginaires extérieurs au territoire agissant comme un principe de “délocalisation du contexte” qui est une forme de globalisation » (Bernard Reichen)¹³⁵.

La pépinière de projets « utopiques » proposée par les étudiants partent du principe que la métropole de Lille constitue un territoire *transfrontalier* et, pour la plupart, de l'idée de frontière *créatrice* exposée très tôt au cours des séminaires, en référence aux travaux de Firmin Lantier. Chaque projet propose une sorte de définition, une vision conceptuelle de ce grand territoire et soulève d'une certaine manière l'ambiguïté, voire le paradoxe que pose la dimension transfrontalière de cette métropole. L'idée selon laquelle on peut révéler le contexte transfrontalier par le projet apparaît sous divers aspects. La dimension

¹³⁰ Ainsi que Panos Mantziaras a pu le souligner (comité de pilotage « Architecture grande échelle », DAPA, décembre 2007).

¹³¹ Cf. l'intervention de Florence Wierre séance n° 2 du séminaire de recherche « L'architecture de la grande échelle », nov. 2007.

¹³² Pour reprendre les termes de Didier Paris : « Du signe au sens : la métropole lilloise en 2004 », dans Guiheux (Alain), *La ville qui fait signe*, éd. Le Moniteur-Le Fresnoy, Paris 2004, p. 57.

¹³³ Reichen (Bernard), « Le temps d'une réalité utopique : réflexions pour un urbanisme territorial », Grand Prix de l'urbanisme 2005, p. 12.

¹³⁴ cf. Deleuze (Gilles), *L'image-temps cinema 2*, Paris, les Editions de Minuit, 1985.

¹³⁵ Reichen (Bernard), « Le temps d'une réalité utopique : réflexions pour un urbanisme territorial », Grand Prix de l'urbanisme 2005, p. 12.

transfrontalière constitue à cet égard pour la plupart des projets un point d'accroche symbolique apparaissant dans l'espace urbain, à différentes échelles, relativement définies.

On s'aperçoit cependant que si les propositions se construisent autour de l'idée d'ouverture (symbolique) —ouverture sur l'Europe, ouverture sur le monde, ...—, si elles montrent aussi qu'il est possible de considérer la métropole transfrontalière comme une réalité spatiale ouverte, et si elles signalent une certaine cohérence spatiale à différentes échelles — de l'échelle européenne à l'échelle du quartier —, l'idée de métropole transfrontalière peut toutefois enfermer le projet dans une sorte d'enceinte constituée de nouvelles limites. Les projets des étudiants font la démonstration qu'il est difficile de considérer l'espace métropolitain sans en appréhender les limites spatiales, sans poser le problème des limites et des « périmètres » de la métropole, sans déterminer de nouvelles limites.

Ibis. La démarche de projet en architecture : études de cas

1) Analyser des processus de projets : pourquoi et comment ?

Nous exploitons, pour suivre, l'opportunité des ateliers montés dans le cadre de ce programme AGE, dans deux écoles de chaque côté de la frontière : ces écoles sont toutes deux *d'architecture* mais présentent des cultures d'enseignements différentes (ENSA Lille, ISA Tournai).

Mettre ces pratiques d'atelier en parallèle permet d'observer ce que peut être l'approche de l'architecte sur le territoire, en identifiant des spécificités dans les points communs et en approfondissant par contre, dans les différences, le champ de ses possibilités.

Les matériaux analysés sur cette base sont de trois types :

- 1- une réflexion tout d'abord concernant les méthodes, sur les différentes *démarches d'atelier* proposées par les trois équipes d'enseignants architectes (deux à l'ENSA et l'une à Tournai),
- 2- un corpus particulier, les *dessins* produits par les étudiants architectes pour qualifier le territoire (croquis, relevés, schémas, etc.) et mettre en forme leurs projets pour la métropole ;
- 3- une comparaison de quelques *processus de projet*, qui vont ressortir des démarches d'atelier, en s'appuyant sur les dessins produits.

Cette approche pose ainsi la question de savoir comment les architectes “regardent” le territoire à travers une étude principalement circonscrite à la production graphique des étudiants, que l'on analysera tout d'abord suivant des critères d'échelles, de cadrage, d'éléments représentés, etc. (dont la pertinence a déjà été montrée dans d'autres travaux¹³⁶).

Mais en outre, du fait que ces dessins sont produit dans le cadre d'une démarche particulière, celle de la réflexion architecturale, il s'est avéré que, pour les qualifier, il fallait aussi comprendre leur “statut” au sein du processus de projet, leur position dans le fil d'une démarche, celle qui est traditionnellement décrite comme allant de *l'analyse* (d'un état existant) au *projet* (d'un état jugé souhaitable). Nous sommes donc aussi amené à questionner cette démarche, à travers de nouveaux critères de définition des dessins.

¹³⁶ GROSJEAN Bénédicte, “Echelles et cadrages dans la définition de la "ville diffuse",” *Thématiques* (ENSAP Lille), n° 6, déc. 2006, pp.28-38.

Enfin, il peut sembler, dans un premier temps, que la notion de “métropole transfrontalière” ne serait dans cette approche qu'un simple prétexte : on a mis à profit l'absence de définition univoque de ce territoire pour que la question des outils d'analyse se pose. Et pour rendre la question méthodologique encore plus incontournable, l'atelier de Tournai a même opéré un glissement sémantique : on y questionne en fait “le territoire transfrontalier”, pour placer les étudiants en amont de la décision de savoir s'il s'agit, ou non, d'une “métropole”, et pour que leur réponse puisse découler de leur lecture du territoire.

Pourtant, il faut souligner que l'exercice informe également sur le territoire transfrontalier lui-même. Cela, parce qu'il y a des liens entre les deux questions : selon la manière dont les étudiants ont observé le territoire, des images différentes de celui-ci peuvent en ressortir. Le travail de Denis Delbaere, dans la partie suivante, s'attache à qualifier les figures de “métropole transfrontalière” qui ont émergé dans les travaux des étudiants.

Ainsi, nous parcourons dans la suite la production graphique de ces ateliers avec trois questions :

- 1- Quelle(s) forme(s) pour un territoire transfrontalier qui se métropolise ?
- 2- Sur quoi porte un “regard” qui serait spécifique de l'architecte à la grande échelle ?
- 3- Peut-on développer une démarche de projet *architectural* à grand échelle ?

La première question est celle qui a été posée aux étudiants et qu'analyse Denis Delbaere. La deuxième question est celle que pose explicitement cette partie de la recherche et la troisième question, par contre, s'est posée de manière implicite dans les divers ateliers, à travers des hypothèses pédagogiques en fait divergentes. C'est sur ces deux dernières questions que porte, pour suivre, le travail de Bénédicte Grosjean.

2) Démarches d'ateliers : hypothèses pédagogiques

Tout en partant chacun de la même proposition de travail, formulée par Philippe Louguet dans l'exposé initial de la recherche, les deux autres ateliers d'architecture (dans la suite désignés par groupe “Doutriaux”, à l'ENSA et groupe “Bourez”, à l'ISA) l'ont néanmoins interprétée avec quelques différences et l'ont inscrite dans des processus propres.

Remarque : Si chaque démarche est ici décrite, il faut néanmoins signaler que Bénédicte Grosjean était elle-même enseignante associée au groupe “Bourez” dans le cadre du volet “enseignement” de ce programme, avant d'être invitée à poursuivre dans le volet “recherche” : c'est pourquoi la posture comparative sur laquelle se base la suite de ces analyses ne sera forcément pas symétrique.

Préférant assumer cette position particulière, à la fois observante et observée, dans le dispositif “d'enquête”, ce texte investigate, décrit et décortique dès lors plus particulièrement les résultats de l'atelier “Bourez”, tandis que les deux autres permettent de mettre en évidence soit les récurrences ou les spécificités dans les approches architecturales des territoires de grande échelle.

L'atelier "Louguet", très synthétiquement, s'organisait en trois phases :

1) constitution d'une "matrice" :

relevé non hiérarchisé de données sur le territoire (...) Dans le même temps, chaque étudiant réalise un projet imaginaire exprimant très librement l'appréhension subjective du territoire.

2) élaboration de scénarios :

formulation d'une hypothèse et conséquences (hiérarchisation des données, formation de polarités, de densités...). Individuellement, chaque étudiant tisse des liens entre les différentes couches de la matrice, en hiérarchisant les données selon une hypothèse (prégnance de l'histoire, de la géologie, des flux, etc.) et en tire les conséquences formelles. (...) À ce stade, les scénarios ne sont pas exprimés uniquement en plan, mais font intervenir la coupe..

3) projet architectural :

il s'agit d'un zoom effectué par chaque étudiant individuellement. L'enjeu est la mesure de la pertinence formelle de la logique matricielle mise en place à l'échelle territoriale.

Pour l'atelier de Tournai, au départ, ce canevas correspondait trop à la démarche d'un projet architectural classique (c'est-à-dire, à l'échelle d'une seule parcelle), qui commence traditionnellement par s'intéresser au territoire où il s'inscrit (phase 1 ci-dessus), pour en tirer une "intention" sur le rapport à créer avec celui-ci (phase 2). C'est pourquoi, pour poser pleinement la question de la grande échelle, l'atelier a considéré que cette dernière devait aussi apparaître dans le troisième point (phase 3) : le projet.

On voit ainsi que cet atelier a reposé sur une hypothèse pédagogique implicite : le fait qu'il serait possible "d'architecturer" un territoire de grande dimension, c'est-à-dire "d'appliquer une démarche d'architecte" à la grande échelle.

La suite de ce travail a bien entendu pour but d'investiguer et de nuancer ce qu'impliquerait ici, exactement, le terme "architecturer". Mais on en trouve déjà des pistes dans le premier texte d'Olivier Bourez distribué aux étudiants, autour de la notion de "rapport" :

Le champ disciplinaire de l'architecture consiste précisément à instituer des rapports par lesquels l'homme se tient face au réel. (...) Rapports de l'architecture à la ville mais également rapports de la ville aux territoires, rapports de l'espace bâti aux paysages, rapport public/privé, plein/vide, rapport des édifices entre eux, etc... (...) signifiant qu'une chose n'est pas complète, qu'elle ne peut se mesurer qu'à l'aune d'une autre. (...) Les rapports sont ce qui ordonne l'existant et ce qu'appelle le projet. Nous invitons les étudiants à interroger les structures de constitution de la ville, du paysage et du territoire pour s'y 'sourcer' et inscrire leur travail au-delà de « l'œuvre architectural autonome » ; l'architecture n'a pas, a priori, la liberté de l'œuvre d'art. Trouver des mesures plus grandes que soi, individuellement, pour participer à la vie des hommes en société est la préoccupation essentielle de l'atelier.

L'architecture ne clôt pas des petits univers fermés. Au contraire, elle sert la fabrique des liens sociaux. Les rapports physiques énoncés plus haut accompagnent les rapports qui établissent les sujets humains en société. L'architecture s'y rencontrera comme un processus culturel, un service public. (...).La question des rapports est

*architecturale et citoyenne. C'est dans l'attention pour ces rapports qu'un projet se déterminera.*¹³⁷

On peut ensuite relever une deuxième caractéristique de l'atelier de Tournai (avant d'en regarder la production graphique), dans le choix des “couches” que les étudiants ont sélectionnées pour constituer la matrice de la première étape.

Là où les autres ateliers se sont efforcés de couvrir toutes les facettes du territoire et de sa situation transfrontalière, y compris sociales, économiques, politiques, stratégiques, chacune correspondant à une “couche” de la matrice, le groupe “Bourez” n'a travaillé que sur trois facettes - les réseaux (infrastructures), les découpages (limites et frontières diverses), la matière construite ou “le grain de la ville” (les formes d'urbanisation) - et, pour compléter la notion de “transfrontalier”, sur une approche des usages à travers les itinéraires quotidiens et hebdomadaires des étudiants eux-mêmes.

Cependant, la matrice de cet atelier, bien que constituée d'un petit nombre de couches, allait acquérir son épaisseur en les déclinant chacune, de deux manières : dans le temps (la formation/disparition des réseaux, par exemple) et dans les échelles spatiales (la démultiplication fractale de la ligne frontalière, par exemple).

Ainsi, la seconde hypothèse méthodologique, un peu moins implicite, de cet atelier est bien celle d'une spécificité du “regard” de l'architecte : derrière ce choix restreint de couches, il y a la volonté de mettre l'accent sur la forme et la matière du territoire comme objets de l'architecte, et de mettre en second plan d'autres éléments, également descriptifs du territoire, tels que stratégies politiques, données économiques, césures sociales. Elles sont en effet considérées, dans le même texte, comme faisant partie intégrante de “l'urbanisme” mais non de la discipline “strictement architecturale” :

*Nous interrogeons le territoire, le paysage, la ville dans leur dimension strictement architecturale, morphologique, structuraliste ; le point de vue de l'urbanisme, domaine pluridisciplinaire, n'est pas abordé. Ainsi la sociologie, l'économie, etc. et, d'une manière générale, toutes les disciplines qui accompagnent habituellement les réflexions urbanistiques, sont partiellement obliérées.*¹³⁸

Sur base de ces observations, on peut alors mettre en évidence à quel point le troisième groupe, mené par Emmanuel Doutriaux et Cédric Michel, a nourri des ambitions exactement contraires. Car il s'agit pour eux de :

- faire réfléchir les étudiants sur des questions de société contemporaine :

*“Appréhender un enjeu sociétal spécifique dans le cadre de l'ère de la globalisation (...) ; exploiter un savoir sur l'histoire et l'actualité du débat architectural et urbain”*¹³⁹

- mais aussi de restreindre ensuite très fort le projet lui-même :

*“Pratique du projet sur la base d'un programme de petite [taille] dans le cadre d'un environnement prescrit et d'ampleur limitée”*¹⁴⁰.

¹³⁷ BOUREZ Olivier, DELHAY Sophie, GROSJEAN Bénédicte, *Livret de l'étudiant*, ISA Saint-Luc de Tournai, 2007-2008, p. 4.

¹³⁸ *Ibidem*, p. 5.

¹³⁹ “Objectifs pédagogiques”, in : *Architecture de la grande échelle*, Atelier S9, groupe de projet Doutriaux / Michel 2007-2008, p. 3. Document .pdf du 7/9/07.

C'est ainsi que le groupe de Tournai se retrouve dans une position méthodologiquement décalée par rapport aux autres groupes, et ce à deux titres principalement :

- d'un côté, il a travaillé au moyen d'une matrice d'analyse du territoire restreinte à quelques critères – jugés suffisants pour étudier son “architecture” - alors que les autres cherchaient dans cette phase à décliner le plus objectivement possible les facettes pouvant en rendre compte dans sa globalité ;
- et de l'autre côté, il a cherché à construire une démarche de projet qui serait “architecturale” bien que s'appliquant à un territoire de larges dimensions, là où les autres groupes ont progressivement circonscrit le champ de la réflexion pour retrouver, dans la troisième phase nommée “projet”, l'échelle plus restreinte qui est traditionnellement dite “architecturale”.

Cependant, une dernière notion à introduire dans l'analyse de ces différentes démarches - celle de “scénario” - complexifie et enrichit la vision *a priori* dichotomique ci-dessus.

En effet, dans les phases d'atelier décrites en amont par Philippe Louguet, c'est la notion de “scénario” qui articule le passage des échelles et surtout, c'est dans ce mot que réside bien, également, une posture “projectuelle” de l'architecte à l'échelle du territoire : il l'utilise en dédoublement du mot “hypothèse” de projet.

Enfin, le “scénario” y désigne aussi - comme dans l'atelier “Doutriaux” - la vision, l'intention que peut partager un groupe d'étudiant, avant que chacun ne se sépare pour lui donner une forme architecturale : celle-ci étant par contre personnelle, dans la tradition de l'architecte-artiste.

Or, le groupe de Tournai a également utilisé cette notion de “scénario” - très diffusée aujourd'hui sans être toujours très définie, et donc assez appropriable - mais visiblement dans un autre sens, puisque la posture de projet architectural y était assumée dès la grande échelle - sans que l'on juge nécessaire de changer de mot - et que les étudiants ont travaillé en groupe jusqu'à la dernière étape de mise en forme des projets.

C'est donc finalement encore à travers ce troisième écart, autour du “scénario” et surtout de son rôle dans le processus de projet, ou à sa place, que vont être analysées ces démarches d'ateliers.

3) Ateliers / Dessins / Projets : sélections sur la “métropole”

La production graphique des différents ateliers étant bien entendu impossible à traiter de manière exhaustive, une sélection a été faite dans les dessins des étudiants, suivant quelques critères explicités ci-dessous. (La liste complète des dessins choisis et des projets se trouve en annexe).

Dans les trois groupes, ont été sélectionnés tous les dessins qui cherchaient à exprimer une “lecture”, un concept, une interprétation de la notion de “métropole transfrontalière”.

Ces dessins sont de type descriptif, analytique, prospectif, utopique, projeté, etc. ; ils peuvent être schématiques ou très précis, expressifs ou neutres, synthétiques ou prolixes, croquis à main levée ou géométrie informatisée.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 4.

Ainsi, dans le groupe "Doutriaux", n'ont pas été pris en compte les dessins issus de la dernière phase dite "projet urbain / projet architectural" parce qu'à ce stade du processus de projet proposé, l'échelle était déjà plus restreinte que la métropole. Dans la phase dite "programme / projet", des dessins ont été sélectionnés dans le travail de 5 groupes en particulier, parce qu'ils proposent une lecture explicite du territoire à l'échelle de la métropole, construite à chaque fois sur une "notion" distinctement développée :

- le groupe mobilité : "Euro-core"
- groupe équipement : "connecteurs-écarteurs"
- groupe démographie : "entre-villes"
- groupe économie post-TGV : "les délaissés"
- groupe socio-anthropo : "la métropole constellée"

Dans le groupe Louguet, ont été relevés, pour cette analyse, la plupart des dessins produits pour la matrice, car elle est construite de manière très systématique en associant d'un côté, une carte ressource et de l'autre, un schéma d'interprétation, de synthèse de la lecture qui est faite de la carte.

Par ailleurs, d'autres croquis d'interprétation de la métropole ont été sélectionnés dans les prémisses de 3 travaux individuels (Pev, Desquien et Desplechin), dont la réflexion projectuelle commence effectivement sur une lecture de l'échelle de la métropole.

Les dessins de l'atelier de Tournai, quant à eux, sont représentés de manière plus conséquente dans l'échantillon pour plusieurs raisons (outre l'assymétrie de la comparaison, déjà explicitée) :

- parce qu'une part beaucoup plus conséquente du temps d'atelier sur le semestre est resté consacré au territoire à grande échelle : les dessins qui traitent de cette question sont donc effectivement plus nombreux ;
- mais aussi pour que, étant données les spécificités de l'atelier par rapport aux deux autres, plus semblables, ils soient suffisamment représentés dans l'échantillon du corpus ;
- et enfin, dans le but d'avoir une matière suffisante pour pouvoir reconstituer, dans la dernière partie de ce rapport, au moins trois démarches de projet.

Les dessins de l'atelier de Tournai sont issus des projets suivants :

• **Groupe "réseaux"**

*Projet : identification d'une boucle de voies désaffectées formant un anneau, à usage de délimitation, de mise en communication "banlieue/banlieue", et d'activation de projets locaux
Métropole = une "figure unitaire"*

• **Groupe "frontière"**

*Projet : la ville linéaire Lille-Tournai (et Lille-Kortrijk)
Métropole = "la couture", ce qui passe, le "trans" du frontalier*

• **Groupe "intercommunalité" – grain du bâti**

*Projet : équipements métropolitains (aéroport, éoliennes...)
Métropole = "programmes" : éléments qui touchent un bassin important de population*

• **Groupe "hydrographie / topographie"**

*Projet : le tourisme sur les îles de la Lys + revalorisation de la Marcq urbaine + réutilisation de la voie ferrée désaffectée, le tout s'articulant en un triangle
Métropole = "mise en cohérence" : des projets locaux qui forment quelque chose ensemble*

• **Groupe "paysage" :**

Projet : la forêt – le site de Tournai comme réserve paysagère de la métropole transfrontalière

Métropole = "grande échelle" : éléments de grandes tailles

Enfin, ces groupes ayant parfois exploré plusieurs possibilités de projet, n'ont été sélectionnés ici que ceux qui donnaient une interprétation à chaque fois spécifique de la notion de métropole (en italique ci-dessus) ; on esquisse ainsi qu'ils servent de base à l'analyse des démarches de projet mais contribuent également à la réflexion sur l'objet "métropole" lui-même.

II. Les regards (à travers les projets des étudiants)

1) Quelles démarches de projet ?

Notre deuxième hypothèse est que l'architecture de la grande échelle permettrait d'éclairer ce qui s'agence des territoires - notamment entre découpages, formes et réseaux (trois types de structuration soumises à l'exploration des étudiants de St Luc Tournai).

L'architecture se situerait alors dans "le regard". Ce serait le regard de l'architecte qui spécifierait son approche. (PhL, rapport intermédiaire)

Ce deuxième chapitre cherche donc à analyser la spécificité de ce regard et cela, au moyen des ateliers d'architecture menés conjointement à ce programme. Deux analyses, ci-dessous, sont menées sur cette base :

A - celle de la mise en œuvre de ce "regard" de l'architecte : les démarches de projet appliquées par les étudiants au territoire de grande échelle ;

B - celle des objets produits à travers ce "regard" : les formes que les étudiants ont projetées pour la métropole transfrontalière.

• A. regards et démarches de l'architecte sur le territoire

Comme expliqué plus haut (cfr. "analyser les processus de projet"), nous interrogeons ici ce que peut être le regard architectural sur les territoires de grande échelle, à travers différentes pratiques de projets, montées dans deux écoles d'architecture présentant des cultures d'enseignements différentes (ENSA de Lille en France, ISA de Tournai en Belgique). La mise en parallèle de ces productions d'atelier doit permettre d'identifier des spécificités dans les points communs mais aussi d'approfondir par contre, dans les différences, le champ de ses possibilités.

Après avoir décrit les démarches de chaque atelier, la partie qui suit analyse un corpus exclusif de *dessins* d'étudiants, produits dans le cadre de ces ateliers (cfr. "Sélection sur la métropole") produits pour questionner, interpréter et mettre en forme, le territoire de la "métropole transfrontalière".

- Le premier point présente comment les dessins ont été appréhendés à travers une classification, nécessaire pour les analyser mais aussi déjà, en amont, simplement pour les regarder, les décrire. Les premiers critères pour construire ces tableaux sont intrinsèques aux dessins : ce qu'ils représentent, à quelle échelle et dans quel cadrage.

- Le deuxième point cherche à caractériser les dessins suivant leur type de représentation (schémas symboliques, croquis à la main, relevés topographiques, etc.) et suivant leur statut dans un processus d'élaboration du projet.

- Le dernier point présente trois séries de ces dessins replacés dans le fil de leur démarche projectuelle et, sur base des observations précédentes, tente de dégager ce qui peut constituer des spécificités de ce processus de projet à la grande échelle.

Ainsi, pour définir le regard et la démarche de l'architecte, que nous cherchons à décrire, trois éléments seront pris en compte :

- les objets regardés (à travers les échelles et le cadrage),

- les outils pour cela déployés (les types de représentations),
- et le processus que constitue la mise en œuvre de ce “regard” particulier (le projet).

1a. Observations. Dessins de la métropole : critères de classement

Chercher à créer des “cases” dans lesquelles classer chaque dessin est une manière de les interroger, de les caractériser. Cependant, aucun classement ne permet de les qualifier tous exactement, c'est pourquoi il sera aussi intéressant d'analyser les “inclassables” (*point e*) pour comprendre en quoi ils questionnent la lecture que l'on a imposée à ce corpus. Aussi, ce qui suit ne constitue qu'un exercice de classement parmi d'autres possibles, et ceux-ci auraient pu mener à d'autres observations.

Mais, au-delà de ces préliminaires, la difficulté à créer des catégories, qui fonctionneraient parfaitement pour tous, rend aussi visible la richesse de cette production graphique et, surtout, la complexité du travail de projet, notamment la non-linéarité de ce processus.

Nous faisons ici l'hypothèse que mettre en évidence le statut complexe des dessins produits dans ce cadre – même quand le corpus sélectionné est très restreint – et chercher à le clarifier de manière réflexive peut être constructif, pédagogiquement et pour le projet en cours lui-même.

a- Les tableaux : des “figures” de la métropole

Les feuilles (ou tableaux), qui suivent, distinguent d'abord les dessins selon la manière graphique avec laquelle ils ont abordé le territoire concerné :

- *La forme de la métropole par polarités ;*
- *La forme de la métropole par réseaux ;*
- *La forme de la métropole en axes ;*
- *La forme de la métropole en surfaces ;*

Quelques dessins ont ensuite été regroupés suivant un territoire plus ciblé :

- *La forme de l'urbanisation transfrontalière*

Enfin, un tableau regroupe en particulier d'autres éléments complémentaires que l'atelier de Tournai a utilisé pour tenter de qualifier le territoire :

- *La forme de la métropole : autres éléments*

Ensuite, chacune des feuilles-tableaux organisent les dessins suivant 2 axes :

b- L'axe horizontal : l'échelle de la métropole

Dans chaque tableau, les dessins sont ensuite disposés horizontalement selon la surface de territoire qu'ils ont considérée : du plus grand territoire, à gauche, (parfois l'Europe) jusqu'à un site d'analyse plus restreint (souvent la frontière urbaine), à droite.

Cela permet notamment d'observer dans quel cadrage et à quelles échelles la notion de territoire ou de métropole a été appréhendée.

c- Le premier axe vertical (séries 1) : du relevé au schéma

Le classement des dessins s'est ensuite intéressé à la manière dont le territoire envisagé est représenté et, en particulier, au degré de “schématisation” de la représentation.

En effet, le corpus analysé présente une variabilité extrême entre :

- des dessins proches du pur “relevé”, reprenant précisément des éléments de la carte IGN, dans la position absolue et les longueurs exactes des éléments représentés ; le but est généralement de conserver la plus grande fidélité à l'objet considéré ;

- et à l'autre extrême, des dessins de type "schéma" où on s'est permis un fort degré d'abstraction, de simplification, où les relations entre éléments ne sont plus que topologiques, et dont le but est généralement l'efficacité de la communication d'une idée déjà formée.

Entre ces deux extrêmes, la catégorie "schéma" ne se décline pas (parce que soit il n'y a aucune relation topographique entre les éléments, soit il y en a une), mais les dessins de type "relevés" sont par contre gradués sur l'axe vertical, en fonction du nombre d'éléments que l'étudiant a jugé nécessaire de relever pour représenter le territoire.

En croisant avec le critère précédent, on peut alors se demander notamment s'il y a des échelles plus favorables à la schématisation, simplification, ou encore, à quelles échelles on peut se passer des détails et de la complexité du réel, ou pas.

Mais surtout, il est intéressant de se demander à quels moments, dans le processus de projet (défini ici comme allant de l'analyse de l'existant à la mise en forme de l'état souhaité), vont intervenir soit des croquis de schématisation, soit le besoin de relevés précis.

d- Le deuxième axe vertical (séries 2) : de l'analyse au projet

Pour documenter cette troisième question et par là, appréhender le déroulement lui-même du processus de projet aux échelles déjà envisagées, une deuxième série de tableaux a été produite où les dessins sont cette fois classés verticalement selon leur stade dans l'avancement du projet ou encore, pour définir ce critère plus précisément, selon leur "degré d'anticipation" du territoire.

Les deux pôles extrêmes sont dans ce cas :

- soit la représentation uniquement d'éléments existants,
- soit la représentation d'un état entièrement conjecturé, basé sur de nouveaux éléments.

Dans une vision classique du processus de projet, on peut tout d'abord penser que les deux axes verticaux proposés ci-dessus sont redondants : au stade de la simple expertise territoriale, on aurait les dessins de type de relevé et au stade de projet territorial, on aurait des dessins d'intention sous forme de schéma.

Pourtant, le point suivant va mettre en crise cette affirmation, en ce qui concerne l'échelle territoriale, parce que la dissociation de ces deux axes s'est effectivement avérée nécessaire : aucun des deux pris isolément ne permettait de classer les dessins. C'est aussi sur cette base que des démarches de projet particulières vont pouvoir être mises en évidence, dans la dernière partie.

e- Quelques remarques : les dessins inclassables

À partir des quelques dessins qu'il a été difficile de situer dans ces critères, il est possible de nuancer ou de compléter encore par certaines remarques méthodologiques la manière dont le corpus est abordé.

Par exemple : dans le tableau du territoire par polarités, un dessin représente Lille, Roubaix, Tourcoing, Courtrai, comme alignés sur une même droite.

Ce dessin ne peut se classer ni en terme d'analyse ou de relevé (parce que ce qu'il représente n'est pas la réalité), ni en terme de schéma topologique (parce qu'il contient quand même une dimension topographique) ni en terme de projet (parce que ce n'est pas non plus l'intention de l'étudiant que de les aligner).

Par comparaison, on peut regarder sur la même planche la diversité des manières avec lesquelles les mêmes polarités urbaines ont été représentées, soit à la même échelle

(verticalement) ou avec les mêmes éléments (horizontalement). De ces autres dessins, on peut déduire un contexte d'intentions pour le projet.

Le premier dessin cité (l'alignement) mène à souligner le fait qu'il existe par contre des "analyses" ou interprétation du territoire qui sont *fausses*, et non pas des variantes d'une même analyse.

Ce qui est ici observé est donc que toutes les "lectures personnelles" du territoire ne se valent pas, elles ont des degrés de pertinence (à évaluer) et parfois, une absence complète de pertinence. A fortiori, elles ne valent pas toutes pour y asseoir un futur projet.

Une autre difficulté méthodologique est apparue dès lors qu'il s'agissait de classer les dessins de type "schémas" suivant l'axe horizontal des échelles. Par exemple : le dessin en arborescence classé sur la même feuille (juste au dessus du précédent) n'a, de manière intrinsèque, aucune échelle. Dans ces cas-là, il a été nécessaire de fait appel aux commentaires autour du dessin (ou dans d'autres cas, aux annotations sur le schéma lui-même) pour décider quel territoire était désigné par cette représentation.

Cela permet de mettre en évidence le statut ambigu des schémas, qui ont a priori pour qualité de ne représenter que des rapports entre les éléments et de pouvoir s'appliquer donc à toutes les échelles, mais qui ont bien, en fait, dans l'esprit des étudiants, une dimension spatiale.

Il en ressort que l'axe horizontal proposé en fait ne désigne pas exactement l'échelle (car la taille des dessins eux-mêmes a été plusieurs fois modifiée, par la mise en page des étudiants, celle de l'analyse, celle du rapport, etc.) ni le cadrage (car une même surface par exemple de type "grand territoire" peut se cadrer sur différents éléments) mais bien précisément l'envergure du territoire envisagé pour le projet.

1b. Question. Les dessins dans le processus de projet : quel statut ?

a- Série 1. Du relevé au schéma

S'il est difficile de tirer des conclusions d'un seul graphique, c'est en regardant comparativement comment s'agencent les dessins dans les différents tableaux que les observations suivantes peuvent être faites.

LA FORME DE LA METROPOLE : en POLARITES				
SHEMAS (topologiques)	GRAND TERRITOIRE		SITE RESTREINT	
Nombre d'éléments relevés				
RELEVES (topographiques)				

Tableau 1

La métropole envisagée sous forme de relations entre *polarités* différentes (tableau 1), par exemple, est une vision utilisée principalement dans un certain cadrage, celui du territoire allongé entre Lille et Courtrai, et cette vision se décline sous des formes relativement schématisées.

Deux exceptions à cette approche sont le fait de dessins issus de l'atelier "Bourez" :

- dans un cadrage bien plus large, ils rajoutent la polarité de Tournai, dessinant plutôt un triangle ;
- dans un cadrage plus étroit, ils ont également étudié sous forme de (doubles) polarités, la couronne de l'urbanisation transfrontalière.

La lecture de la métropole sous forme d'*axes* (tableau 2), par contre, se pratique à toutes les échelles de territoire (de Paris-Anvers à Tourcoing-Mouscron) mais se fait très majoritairement au moyen d'une grande schématisation.

L'axe est donc manifestement une vision de principe, qui supporte mal une représentation trop proche des dimensions territoriales réelles : d'ailleurs, le dessin plus topographique de l'atelier Bourez, qui représente deux axes formant un triangle ouvert Lille-Courtrai-Tournai, soulève plutôt le scepticisme en tant que projet. C'est quand il prend la forme d'une réflexion sur les espaces verts (dessin en bas du tableau) qu'il semble pouvoir se concrétiser mais, comme il serpente alors entre les villages, c'est en fait au détriment de sa qualité d'axe.

LA FORME DE LA METROPOLE : en AXES					
SHEMAS (topologiques)	GRAND TERRITOIRE			SITE RESTREINT	
Nombre d'éléments relevés					
RELEVÉS (topographiques)					

Tableau 2

Le graphe regroupant les dessins de la métropole sous forme de *réseaux* (tableau 3) montre assez clairement qu'ils se disposent selon une diagonale descendante : c'est-à-dire que ce tableau fait apparaître un lien assez clair entre le nombre d'éléments différents représentés et l'étrécissement de l'échelle abordée. À l'échelle européenne, on ne représente qu'un type de réseau (TGV par exemple) ; à l'échelle locale, on associe plus facilement différents types de réseaux viaires, les voies ferrées, celles de mobilité douce, etc.

On peut sans doute justifier d'abord cette observation en terme d'économie de dessin : représenter tous les réseaux à une large échelle, ce serait trop à dessiner et aussi, trop à regarder (on craint la confusion).

C'est pourquoi on peut souligner ici une propension à schématiser (simplifier) plus, à la grande échelle, et à représenter par contre plus de complexité, dans des cadrages étroits.

Au contraire, s'il y a une tendance à relever dans l'appréhension de la métropole en terme de *surfaces* (tableau 4) ce serait la diagonale inverse : avec ce mode de représentation, l'échelle étroite semble apporter peu (elle se restreint chez certains à une tache, aux contours plus ou moins topographiques) tandis qu'elle est jugée plus utile dans un cadrage large, pour offrir une déclinaison suffisante d'un type d'informations (courbes de niveaux, étendue de l'urbanisation, etc.)

LA FORME DE LA METROPOLE : en RESEAUX				
SHEMAS (topologiques)	GRAND TERRITOIRE		SITE RESTREINT	
Nombre d'éléments relevés				
RELEVÉS (topographiques)				

Tableau 3

LA FORME DE LA METROPOLE : en SURFACE				
SHEMAS (topologiques)	GRAND TERRITOIRE		SITE RESTREINT	
Nombre d'éléments relevés				
RELEVÉS (topographiques)				

Tableau 4

Des deux tableaux précédents, on peut donc déduire qu'il y aurait une quantité "moyenne" d'informations à représenter sur le dessin, ni trop (on s'y perd), ni trop peu (on s'y ennue).

L'enjeu, parfois sous-jacent, est bien un maximum d'efficacité graphique : on est dans la représentation du territoire.

Dans les deux cas, les dessins de l'atelier "Bourez" ne rentrent pas tout à fait dans ces considérations, se retrouvant systématiquement en dessous des diagonales identifiées, c'est-à-dire qu'ils cherchent systématiquement à figurer beaucoup plus d'éléments différents à la fois, sur un même dessin.

Si l'enjeu n'est donc pas, dans ce cas, l'efficacité de la communication graphique, comment les comprendre ?

En réalité, il n'y a pas encore d'enjeu de communication parce que le message à communiquer n'est pas encore défini. Le dessin a donc un autre but : il cherche à décrire le territoire en amont, avant d'avoir identifié le message ; il travaille par accumulation d'éléments, pour rester au plus proche de la complexité réelle du territoire ; et il associe les éléments, pour tenter d'y faire apparaître des rapports.

L'URBANISATION TRANSFRONTALIERE				
SHEMAS (topologiques)	GRAND TERRITOIRE			SITE RESTREINT
Nombre d'éléments relevés				
RELEVÉS (topographiques)				

Tableau 5

Le tableau suivant dans cette série (tableau 5), qui regroupe les dessins traitant de la *frontière urbanisée*, illustre ces remarques à propos de la posture interprétative différente de l'atelier de Tournai. En effet, le dessin qui y a principalement incarné la question de l'urbanisation frontalière (situé en bas à droite) évite à la fois les visions de principe, pour rester le plus proche du relevé, en associant un grand nombre d'éléments représentés et garde malgré tout une échelle d'analyse assez large.

Enfin, le dernier tableau (6) regroupe pour information d'autres approches de l'atelier de Tournai, montrant que les modes de faire relevés ci-dessus y sont récurrents, qu'ils couvrent horizontalement la plupart des échelles mais qu'ils occupent uniquement le bas du tableau.

Très peu de dessins de synthèse, par contre, qui impliqueraient une représentation schématique, une sélection d'idées, y ont été produits, à l'inverse des autres ateliers.

LA FORME DE LA METROPOLE : AUTRES ELEMENTS				
SHEMAS (topologiques)	GRAND TERRITOIRE			SITE RESTREINT
Nombre d'éléments relevés	Relevé des bois et forêts	Répartition de l'urbanisation (comparaison avec Bruxelles)	Structure du territoire rural (comparaison avec 8 études de cas)	Densités bâties en centre ville et en périphérie (comparaison avec 15 autres cas)
	Hydrographie, topographie et urbanisation	COMPARAISON DU GRAND BRUXELLES - LILLE METROPOLE		
RELEVES (topographiques)				

Tableau 6

b- Série 2. De l'état existant à l'état souhaité

En parcourant, plus rapidement, les dessins (en annexe) classés suivant le 2^e axe, relevons les observations, de même type, qui peuvent éclairer progressivement les processus de projets à la grande échelle, proposés et expérimentés ici.

D'abord, la lecture de la métropole en terme de *polarités* met en évidence une nouvelle diagonale, qui précise celle déjà observée précédemment dans le cas des réseaux (elle indiquait que les dessins associés à une échelle plus restreinte représentaient plus de complexité).

Ici, ce tableau montre un lien entre, d'une part, la grande échelle et des dessins de type "analyse" (ou produits en début de processus de l'atelier) et de l'autre, entre un cadrage beaucoup plus centré et des dessins de mise en forme du "projet" (ou de fin du processus de l'atelier).

C'est bien sûr la conséquence directe des démarches telles qu'elles ont été analysées dans la partie précédente, puisqu'il s'agissait explicitement, dans l'atelier "Louguet" et encore plus dans l'atelier "Doutriaux", de restreindre progressivement le cadrage au fur et à mesure de l'avancement en précision du projet.

Mais cette mise en ordre des dessins met en évidence par contre les exceptions à cette récurrence, dans la production graphique de l'atelier Bourez. Elle donne notamment à voir par comparaison, l'existence de dessins qui sont à la fois de démarche projectuelle et à la fois à l'échelle territoriale.

Dans la même série, ensuite, le tableau regroupant les dessins de la métropole sous la forme de *réseaux* permet tout d'abord de visualiser que ceux-ci ont été peu utilisés sous la forme dite de “scénario” (cfr. phase 2) et plus globalement, en tant que projet eux-mêmes : ces dessins se cantonnent majoritairement à un usage analytique.

Et cette observation se double d'une deuxième, relevée par croisement avec la série de tableaux précédents, qui montre que les quelques dessins de type “scénario” (au sens d'intentions de projet) qui concernent les réseaux, étaient ceux classés précédemment parmi les plus schématiques.

À nouveau, le travail du groupe “réseaux” de Tournai apparaît comme exception dans ces observations globales, à deux titres :

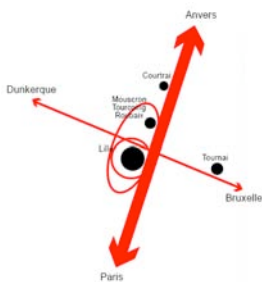
- d'abord, il dessine depuis l'analyse jusqu'au projet à peu près à la même échelle (sur un territoire s'étendant approximativement de Lille jusqu'à la couronne urbaine transfrontalière) et

- ensuite, il se base sur des dessins uniquement construits par relevés (aucun schéma).

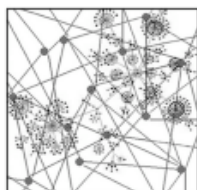
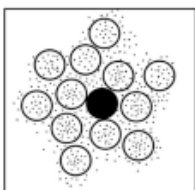
Cette démarche ainsi repérée sera détaillée dans la dernière partie.

Enfin, dans cette série, les dessins de la métropole sous forme d'axes sont également intéressants à regarder dans le cadre de la réflexion sur le projet de métropole. On constate en effet que la figure de l'axe apparaît le plus souvent à un moment intermédiaire dans la réflexion, ni directement relevé sur le terrain, ni complètement projeté sur le territoire. Ainsi, c'est plutôt un outil qui formalise la lecture du territoire à un moment donné pour ensuite à nouveau s'en détacher : il prendrait donc son sens uniquement dans un statut de “charnière”, celui qui était nommé “scenario” dans le cadre de ces ateliers.

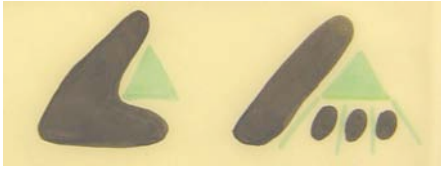
En recoupant finalement les deux types de classements (“du relevé au schéma” et “de l'analyse au projet”), une dernière remarque relative au statut des dessins peut encore éclairer ensuite les processus de projet. Il s'agit d'une interprétation possible du rôle des dessins de type “schéma”, qui a varié d'un atelier à l'autre.



Dans le groupe “Louguet”, il n'était pas un dessin de recherche : il servait, principalement dans la matrice, à exprimer ce qui avait été vu (ou lu) ailleurs et autrement, pour le clarifier, en n'extrayant que quelques données d'une représentation plus fouillée.



Le schéma dans le groupe “Doutriaux” a pu être un outil de recherche, pour une lecture nouvelle du territoire : les schémas des étudiants sont travaillés progressivement pour exprimer au mieux une intention ou un “scenario”, en amont du projet.



Le schéma dans l'atelier "Bourez" est très rare. Quand il apparaît, ce n'est pas pour caractériser le territoire existant mais au contraire, tout à la fin, pour synthétiser un processus ou expliciter une proposition de projet.

Pour résumer les observations relatives à l'analyse de ces dessins concernant le regard de l'architecte à la grande échelle, ses outils et sa démarche, les récurrences majoritaires relevées sont :

- un souci d'efficacité graphique dans la communication, qui mène à doser une quantité moyenne d'informations représentées par dessin ; cela produit d'une part des dessins de relevés plus simplifiés à grande échelle et de l'autre, une plus grande complexité prise en compte dans des cadrages étroits ;
- parallèlement, on constate aussi un recours important à la schématisation, à divers moments du processus (soit expression synthétique d'un aspect analysé, soit expression d'une intention qui n'a pas encore de forme), et qui s'avère plus souvent nécessaire dans le cas des échelles restreintes (à la droite des tableaux) ;
- un lien entre échelle de travail et rôle des dessins dans le processus d'atelier : à la grande échelle correspond plutôt l'analyse de l'existant, aux échelles plus restreintes, les dessins de mise en forme du projet (travail dit "architectural").

Par contre, sur de nombreux points, la démarche de Tournai est apparue comme décalée :

- malgré une utilisation presque unique du dessin à la main, un recours très faible aux dessins de type "schéma". Même les dessins d'interprétation du territoire se construisent toujours par des représentations relevées, topographiques, de celui-ci ;
- des dessins reprenant dès lors souvent une plus grande quantité d'éléments, visant à créer des rapports entre eux, dessins parfois peu lisibles et peu efficaces dans la communication ;
- une utilisation plus constante des mêmes échelles durant tout le processus, de l'analyse du territoire jusqu'à la matérialisation des idées de projet ;
- usage d'autres cadrages, plus large ou plus étroits, pour définir la métropole (tableau 1) ; relevé d'autres éléments (tableau 6).

Or, ces différences ne se comprennent que parce que le statut des dessins est différent :

Les dessins qui ont été présentés par l'atelier "Bourez" ne sont pas des représentations du territoire produites à la fin d'un processus (matérialisant les idées qui y ont été développées), ce sont les outils directs de son exploration progressive (la construction d'une idée).

Ces spécificités de l'atelier Bourez nous mènent dans la partie suivante à tenter de mieux décrire comment le processus de projet s'y est construit, afin d'en comprendre les écarts avec la démarche proposée à Lille pour mieux mesurer les différentes possibilités et la profondeur de champ du "regard" de l'architecte.

1c. Expérience. Un projet "architectural" à grande échelle ?

Les feuilles suivantes présentent une reconstruction *a posteriori* du travail des étudiants de l'atelier "Bourez", qui les a mené de la découverte du territoire à un "projet" pour celui-ci.

Les processus de projet décrits ici ont été choisis au sein de cet atelier pour les raisons qui ont été précédemment mises en évidence et en particulier, le fait qu'on y a cherché à développer une démarche de projet "architectural" à l'échelle du grand territoire et non à un site restreint.

La reconstruction de ces parcours est bien entendu fort simplifiée, en fonction des images disponibles des dessins qu'ils ont produits au fur et à mesure : ce sont des photos à eux insérées dans les présentations numériques, des photos prises durant l'atelier et quelques "scans" des originaux.

Pour produire une "mise en ordre" permettant d'analyser ce matériau, on a cherché à situer les démarches par rapport aux deux critères *a priori* simples déjà utilisés : horizontalement, l'échelle du territoire concerné par le dessin (d'un "grand territoire" à des "sites restreints") et, verticalement, l'évolution d'une démarche allant (théoriquement) de l'analyse au projet.

Mais on sait, par les observations relevées précédemment, que les dessins ne se disposeront pas selon la diagonale descendante (le grand territoire pour l'analyse, et le site restreint pour le projet), et que la démarche menant au projet ne se fait pas de manière homogène dans le temps, ni même de manière linéaire.

Ces premières caractéristiques de toute démarche de projet, se visualisent ici au moyen des flèches rouges, qui représentent le parcours chronologique de la réflexion du groupe.

Mais outre la diversité des parcours que cela permet (trop grossièrement) de rendre visible, avec les allers-retours entre les échelles et entre les différentes phases de projet, deux autres caractéristiques sont ici mises en évidence :

- la difficulté à situer la charnière analyse / projet ;
- et l'apparition de phases plus souvent fréquentées (lignes horizontales) et d'échelles de travail plus récurrentes (colonnes).

a- Exemples de parcours projectuels, à Tournai

En fonction des données disponibles, trois démarches de projet ont été sélectionnées ici pour représenter le travail qui s'est déroulé dans le groupe "Bourez". Ils ont été désignés dans l'atelier sous les noms suivants : l'urbanisation en "boucle" (projet du groupe "réseaux") ; l'urbanisation en tirette (belgicisme) ou "fermeture Eclair" (projet du groupe "grain de la ville") ; et l'urbanisation en bandes (projet du groupe "frontière").

L'urbanisation "fermeture Eclair"

Après plusieurs dessins exploratoires du territoire, ceux qui ont enclenché la démarche de projet reprenaient les éléments suivants (relevés / sélections) :

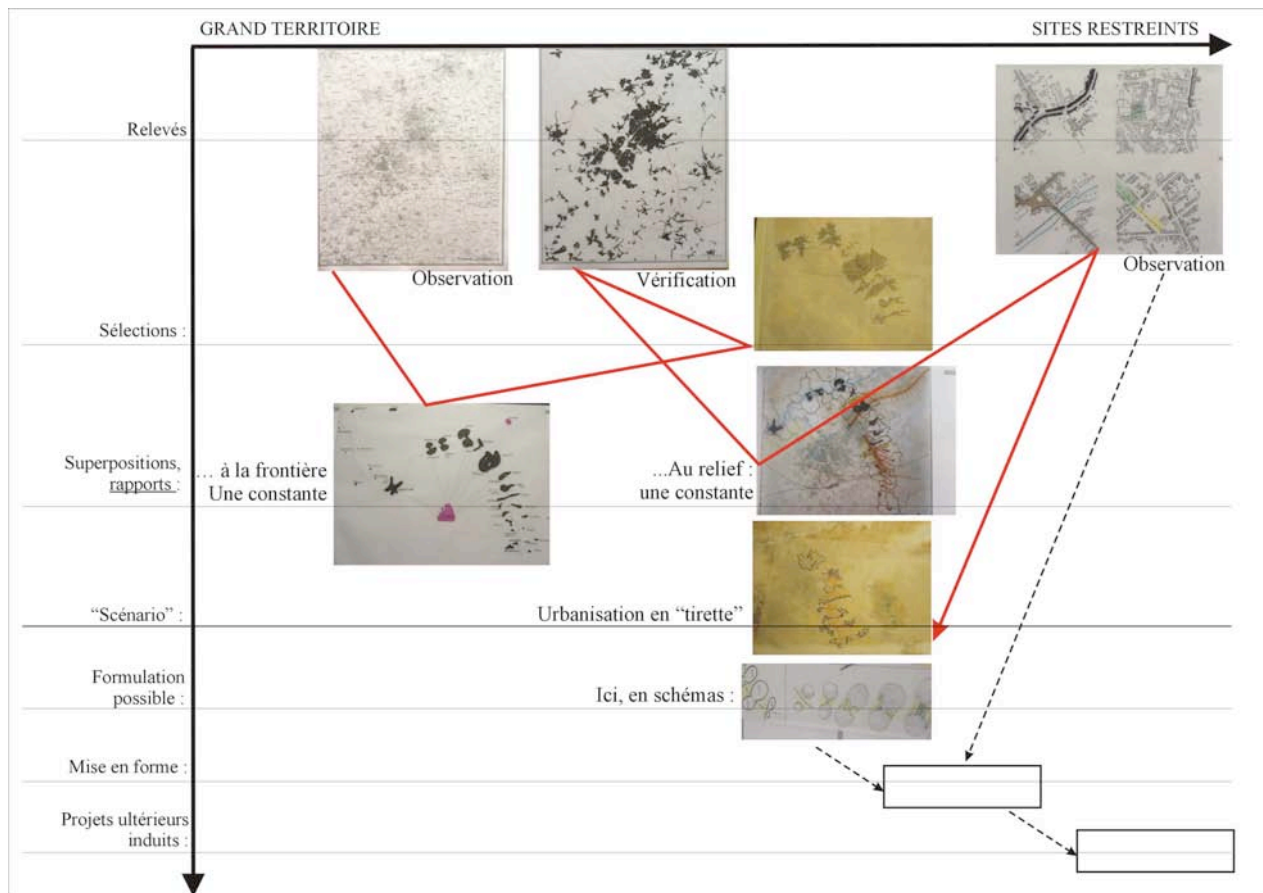
- L'étendue de l'urbanisation, par rapport à la trame des découpages communaux
- les "poches" d'urbanisation d'un seul tenant (le bâti contigu sur une carte IGN 50.000) qui sont à cheval sur une limite administrative ("ce qui passe"), par rapport à d'autres limites qui, elles, arrêtent l'urbanisation.

Les étudiants ont mis en évidence deux types de rapports :

- le développement d'un chapelet de "villes-doubles" de part et d'autre de la frontière, qui prolonge les doubles polarités connues de part et d'autre de la Lys.
- mais surtout, un rapport entre l'écartement de ces polarités et le relief : il y a contiguïté complète de l'urbanisation quand la frontière est perpendiculaire à la crête (Mouscron-Tourcoing) ; puis un écartement progressif vers l'Est (c'est "l'ouverture de la fermeture éclair"), là où la frontière coïncide au contraire avec la ligne de crête.

Le "scénario" (au sens de proposition d'évolution) auquel ils aboutissent concerne des orientations à donner à la forme du développement urbain. Entre deux visions schématiques (soit créer des continuités, soit sacrifier les vides), ils proposent que l'évolution future respecte et rende perceptible le rapport entre le relief et l'écartement progressif de l'urbanisation de part et d'autre de la frontière. Quelques formulations possibles pour ce

scénario ont été évoquées, sans être mises en forme : un chapelet de parcs, de taille croissante ; des zones vertes protégée dans les entre-deux des doubles-villes ; des lignes directrices pour l'urbanisation future des communes, transversales à la frontière.



Démarche 1. L'urbanisation en tirette (ou "fermeture Eclair")

L'urbanisation "en bandes"

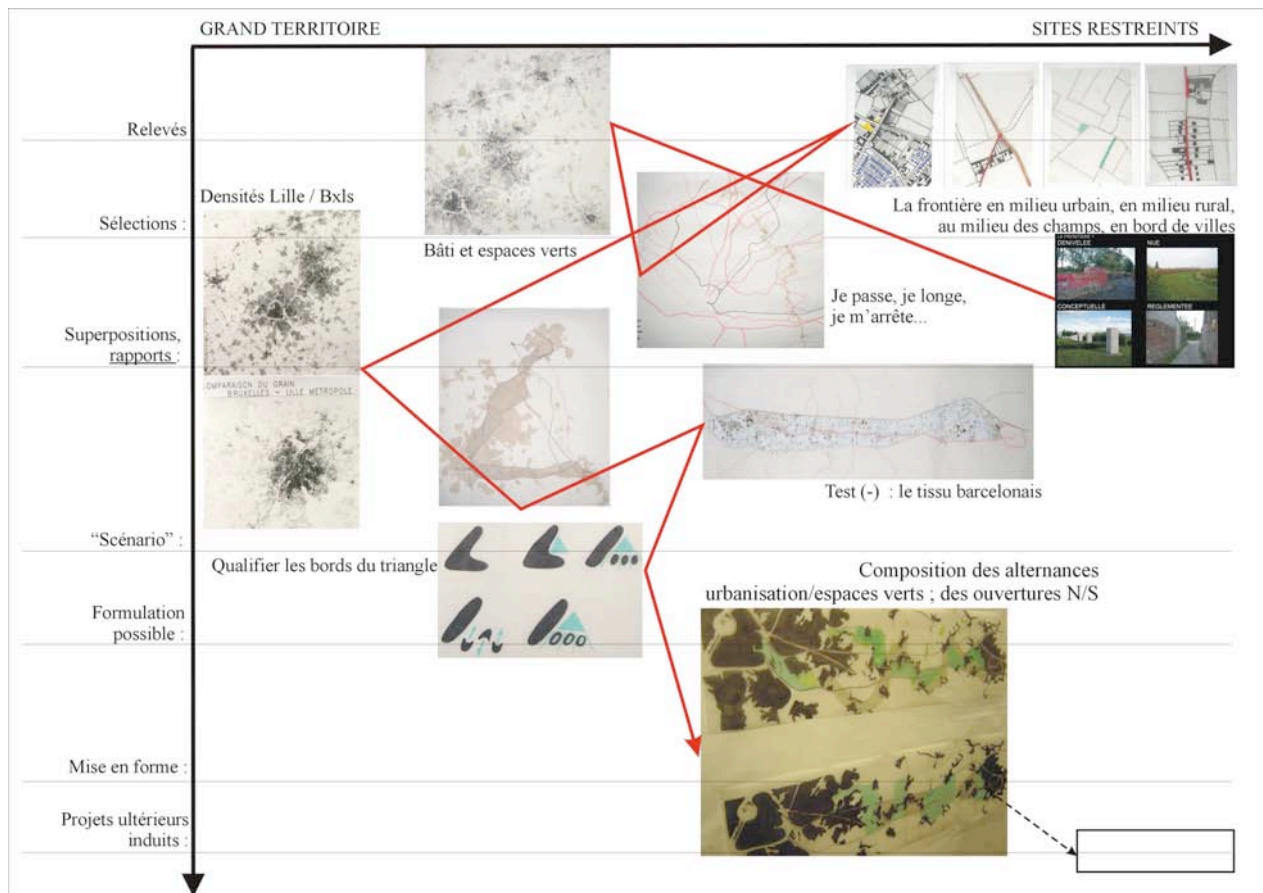
Le groupe a d'abord produit de nombreux relevés des traces de la frontière, à des échelles très diverses (du 1:1 en photos locales, du parcellaire, ou des réseaux intitulés : "je passe, je m'arrête, je longe") puis, des approches sur des éléments plus sélectifs (la répartition des espaces verts dans le périmètre Lille-Courtrai-Tournai) et enfin, une démarche très comparative (des dessins de 15 métropoles x 2 types de tissus urbains, centre et périphérie) et notamment l'étendue et la forme bâtie des villes de Lille et Bruxelles.

De ces deux types d'observations - sur le "trans" du frontalier (sa matière et ce qui le traverse) d'un coté et sur les formes densités des autres métropoles, de l'autre - a découlé leur premier scénario d'une urbanisation qui se développerait en triangle entre les principaux pôles urbains.

Un premier "test" de ce développement urbain a mis en rapport l'une des branches du triangle avec le tissu urbain barcelonais, par un collage d'un "échantillon" à la même échelle. Ce test a mis en évidence l'incohérence majeure d'imaginer une urbanisation homogène du triangle.

Cela les a mené à une réflexion schématique (la seule produite par ces groupes, et dessinée a posteriori, pour exprimer leur idée), montrant comment les différentes branches du triangle pouvait être qualifiées différemment en terme de rapports pleins/vides.

La dernière production du groupe dans la ligne de cette démarche est une proposition de trame verte qui matérialiserait l'axe Lille-Tournai en composant des ouvertures du paysage alternées, vers le nord et vers le sud.



Démarche 2. urbanisation en "bandes"

L'urbanisation "en boucle"

Les étudiants de ce groupe étaient chargés, pour la constitution de la matrice, des couches constituant les réseaux. Ils ont relevés et redessinés pour cela une grande diversité de types de réseaux, se superposant à une échelle large, de rayon approximatif Lille-Courtrai.

Dans ce contexte, ils ont été amené à identifier différents statuts de lignes : fallait-il relever toutes celles représentées sur les cartes, parce qu'elles marquent encore aujourd'hui le territoire, ou seulement celles qui sont encore en usage actuellement ?

Le simple fait que la question se pose pouvait constituer une caractéristique du territoire. Aussi, des dessins plus sélectifs se sont alors intéressés spécifiquement aux lignes ferrées ayant urbanisé le territoire mais aujourd'hui disparues (les vicinaux en Belgique et chemins de fer économiques en France) et aux tracés de lignes toujours visibles mais par contre, désaffectées (visibles à trois échelles : sur la cartes d'abord, sur les photos aériennes, puis in situ).

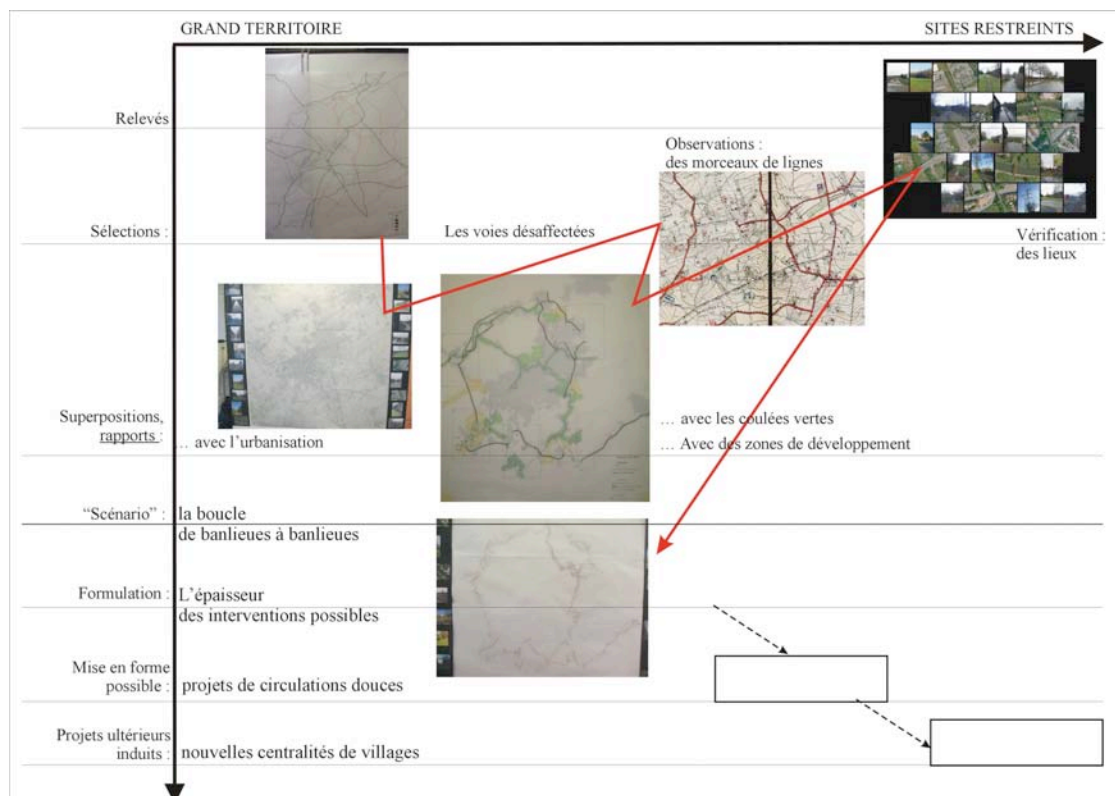
Parmi tous les morceaux de lignes désaffectées, les étudiants ont identifié (sélection) plusieurs tronçons qui, mis bout à bout, pouvaient former une "boucle" autour de Lille.

La mise en rapport, ensuite, avec d'autres dessins a montré que cette boucle traversait des lieux d'urbanisation existants (bourgs, villages) mais mal desservis par les réseaux en usage

actuellement ; et qu'elle desservait l'extrémité d'autres projets de type coulée verte, radiaux sur Lille, en des points de futurs développement. Un rapport a aussi été établi avec l'intérêt de plus en plus marqué, dans les projets contemporains de réseaux, de mettre en communication non plus un centre et des périphéries mais les banlieues entre elles.

Dès lors, un scénario a été proposé pour une telle boucle de desserte autour de Lille, s'appuyant sur des lignes désaffectées qui desservent donc des lieux d'urbanisation ancienne, et sur des projets actuels de circulation douce.

La réflexion sur les mises en forme possibles, enfin, a porté sur "l'épaisseur" de projet que pouvait induire une telle boucle (qui ne serait pas qu'un trait sur la carte) – en des lieux précis et différenciés du parcours - et a imaginé que de nouvelles centralités de villages pouvaient se développer à partir de là.



Démarche 3. Urbanisation en "boucle"

b- Spécificités relevées dans la démarche de projet à grande échelle

Sur base des observations, descriptions et comparaisons qui précèdent, il nous semble pouvoir, pour finir, identifier trois caractéristiques de la démarche qui s'est dégagée en cherchant à appliquer une réflexion de projet "architectural" à un territoire de grande échelle.

Difficulté à situer une charnière analyse / projet : définition d'une autre progression

Tant les tableaux (série 2 : "de l'existant au souhaité") que les parcours de projet décrits ci-dessus montrent à quel point il n'y a pas eu ici de dissociation franche entre le temps de "l'analyse" et le temps du "projet".

La séparation entre les deux est impossible à placer tant le passage de l'un à l'autre est progressif : à partir de quel moment est-on "en projet" ? Dès lors que l'on sélectionne des éléments ? Quand on met en évidence des règles, des constantes, des rapports ? Quand on

pose un “scenario” ? Quand on le formule spatialement ? Ou quand on dessine ses mises en forme concrètes ? Toutes ces définitions de la phase “projet” sont plausibles; et justifiables.

C'est pourquoi, au lieu de chercher une charnière entre deux postures opposées, il a semblé plus exact de représenter ces démarches à travers une déclinaison de plusieurs “phases”, qui semblent constituer des points de passage communs à tous les groupes : à un moment ou à un autre, elles sont toutes apparues dans le parcours des étudiants.

Pour décrire donc au mieux le processus parcouru, nous remplacerions plutôt le couple binaire “analyse/projet” par une autre progression, formulée plutôt en cinq phases :

Accumuler	Décanter	Identifier	Approfondir	Articuler, étoffer
des “couches” Rentrer dans la complexité	Sélectionner, Superposer, Créer des liens, Faire des rapports	Une structure Un fil conducteur	Nuancer, Préciser, Comprendre	Construire, enrichir, “architecturer”
Sortir de la complexité			Sortir du schématique	

La place du "scénario" dans le processus de conception à grande échelle

Les tableaux décrivant les parcours de projet suivis par les étudiants, permettent ensuite de faire d'autres types d'observations relatives cette fois à la position des dessins dans les graphes, qui n'est pas homogène, ni en fonction des échelles, ni selon les étapes identifiées ci-dessus :

- Une ligne est souvent plus développée, celle des “rapports” : plusieurs de ceux-ci sont produits avant que l'un d'entre eux ne mène à une proposition de développement (dite ici “scenario”).
- Une colonne, c'est-à-dire, une échelle, se dégage en général dans chaque processus : c'est l'échelle à laquelle le projet pourra mieux se concrétiser.
- Et la plupart des démarches de l'atelier de Tournai n'ont pas atteint les dernières “phases”.

Il ressort, en particulier de la dernière remarque, qu'à Tournai, la majeure partie du temps du travail de l'atelier a été consacrée à la phase avant le “scénario”.

Il semble donc que le moment-clé de l'atelier, la “clé de voûte” du parcours, était d'arriver à identifier un “scénario” spatialisé, intéressant et utile, cohérent tant localement qu'avec le grand territoire. Ensuite, une deuxième phase a été enclenchée sur les formulations possibles, sur un approfondissement de la spatialisation, voire une mise en forme concrète locale, mais on doit remarquer à quel point cette phase est moins aboutie... faute de temps restant.

C'est pourquoi on peut faire l'hypothèse que, pour cet atelier, le travail “d'architecture” avait lieu déjà dans la première phase, dans l'exploration, l'interprétation et l'émergence d'une proposition spatiale pour un territoire de grande échelle ; “l'architecture” ne débutait pas, ensuite, dans la mise en forme du scénario, c'est tout le parcours qui était considéré comme la démarche d'un “atelier d'architecture”.

Par comparaison, on peut revenir sur les ateliers qui ont eu lieu à l'ENSA de Lille (notamment à travers les présentations détaillées de la production des différents groupes, sous la forme de power point très conséquents), pour y constater que le “scénario” y arrive beaucoup plus vite

dans le processus : il est clairement précédé de dessins de recherche, de croquis exploratoires, etc., mais en proportion bien moindre.

Dans ces autres ateliers, le scénario semble donc plutôt considéré comme un point de départ, qu'il est nécessaire de formuler avant de commencer le "projet d'architecture".

On peut en conclure que, dans ces autres ateliers, on n'a pas considéré comme "architectural" le processus qui mène à la formulation du scénario : celui-ci se déduit plutôt, au contraire, de l'analyse de données majoritairement extérieures à la discipline.

C'est pour cela que l'on retrouve, dans les groupes "Louguet" ou "Doutriaux", des matrices initiales beaucoup plus développées, avec des couches de type sociologie / anthropologie, politique/acteurs, économie, institutions, mais aussi des données sur les taux de chômage, les conflits identitaires, la démographie, etc. Toutes caractéristiques constituent, indéniablement, un territoire, mais le groupe "Bourez" les a écartées dès le début, pour s'en tenir à une matière dite "architecturale" (cfr. les hypothèses pédagogiques dans "démarches d'atelier").

L'apport du projet au territoire : des "valeurs absolues" ou des qualités spécifiques ?

Si les deux démarches identifiées ci-dessus donnent des places diverses au "scénario" dans le processus de projet, et lui attribuent par là un statut "architectural" ou non, elles montrent surtout une conception très différente des types de "valeurs" que le projet, à cette échelle, doit apporter au territoire.

En effet, quand l'analyse se base sur des données globalement extérieures à la discipline, celles-ci sont considérées comme objectives, tout simplement parce qu'il n'est pas du métier de l'architecte de les contester, relativiser, contextualiser (ce que ferait un économiste, un sociologue, etc.).

Dès lors, il est possible que le "scénario" en découle de manière quasi automatique et que ce faisant, il se base sur des critères de valeur restés implicites, jugés comme évidents parce qu'ils répondent à l'analyse, elle-même considérée comme exacte.

Quelques exemples simples :

- Analyse des fonctions : si certaines sont déclarées majoritaires, le scénario est de rééquilibrer les autres (dans ce cas, la "mixité" est une valeur sous-jacente)
- Analyse des dessertes : si des zones sont mal desservies, le scénario est de les désenclaver (la "mobilité" est ici une valeur implicite)
- Analyse des pratiques : si un lieu n'est pas fréquenté par un type de personnes, le scénario est de les amener à le traverser (valeurs sous-jacentes : le "lien social")

Ces "valeurs" ou objectifs à atteindre par le projet (mixité, mobilité, densité...) sont donc ce qu'on pourrait nommer des valeurs absolues, parce qu'elles sont en fait reconnues comme valables indépendamment du terrain sur lequel on travaille.

Et pour connaître ces valeurs, il est effectivement nécessaire de connaître "le débat actuel", ce qui constitue une part revendiquée comme importante dans l'enseignement de l'atelier "Doutriaux" par exemple.

Mais il résulte de ce mode de fonctionnement que tout "bon" territoire (donc, celui que l'on projette) doit pouvoir jouir de ces qualités, acquérir ces valeurs. On peut alors observer qu'ils sont de ce fait, appelés à se ressembler tous, et se demander si l'on ne provoque pas ainsi le générique décrié par ailleurs.

A contrario, l'enjeu sous-jacent du projet dans l'atelier de Tournai est de découvrir les qualités spécifiques dont peut/doit jouir un territoire particulier, pour des raisons qui lui sont propres, en fonction de caractéristiques si possible uniques, qui font son identité.

Ce qui donne valeur à un projet, dans ce cas, c'est sa capacité à émerger de dispositions locales (un lien entre gemellité des villes et topographie ; des voies désaffectées formant une boucle, les côtés d'un triangle qui ne sont pas isotropes ; etc.) et de correspondre à un besoin local (mieux relier Tournai à Lille ; donner des règles à l'urbanisation frontalière en cours ; développer des alternatives aux déplacements centre-périphérie).

Le processus est également discutable pour d'autres raisons (parce que le besoin "local" n'est pas indépendant de valeurs plus absolues, d'enjeux idéologiques, etc.) et il comporte certainement une part d'arbitraire, parce que plusieurs dispositions locales sont possibles comme point de départ et peuvent déclencher différents projets, sans que ceux-ci ne soient suffisamment poussés pour en tester les conséquences (ce que devrait impliquer la notion de "scénario").

Mais il est surtout intéressant de relever ici, pour conclure, l'ampleur du champ de la démarche architecturale et celle du rôle possible de ce "regard". En effet, à Tournai, le travail de l'architecte, c'est de découvrir le propre des territoires, leurs potentiels spécifiques et la manière de les exploiter ; tandis que dans les ateliers lillois, l'architecte a pour rôle la mise en œuvre locale de caractéristiques jugées globalement de valeur, à travers la connaissance des débats contemporains.

Cela n'est peut-être pas sans lien avec le rapport plus général que les individus entretiennent dans chaque culture avec leur société : ils seraient, en Belgique, plus attachés à une identité propre, et en France, plus attachés à une identité commune ?

2) Quelles formes du territoire ? Manières d'imaginer la métropole ouverte

1a. Les typologies de projets étudiants

La vertu des projets étudiants tient en effet, du point de vue de la recherche, essentiellement dans leur caractère exploratoire. Libérés d'un certain nombre de contraintes programmatiques et institutionnelles, les projets des étudiants se sont engagés d'emblée, et à la demande explicite des enseignants, dans le champ de l'utopie, soit que celle-ci soit associée soit à une liberté absolue, soit à une exigence accrue de radicalité dans le propos. Ce faisant, les projets des étudiants, s'ils quittent vite le champ du faisable, explorent celui du pensable.

Un tel exercice exploratoire, d'ailleurs, n'a rien d'étranger à la planification urbaine. Au contraire, il est fréquent que les documents d'urbanisme, notamment les schémas directeurs, raisonnent en termes de modèles d'une part, de scénarios d'autre part, avant de fixer leur propre projet spatial.



Extraits livre blanc du SDAU de 1971 : l'exploration utopique des "possibles" d'une métropole en formation (ici trois scénarios parmi les 7 imaginés alors) est un passage obligé du travail de planification...

La différence entre de telles projections et les projets des étudiants tient au fait que les premières sont très limitées dans leur développement. Ne valant qu'à titre d'hypothèse générale, elles ne sont pas développées plus avant, alors que les étudiants ont dessiné les conséquences spatiales de leurs projets suffisamment loin pour aboutir à des propositions formelles capables de prendre en charge des aspects multiples de l'espace urbain : non plus seulement les grands tracés et les densités, mais aussi les formes architecturales, la nature des programmes, l'implantation des espaces publics, des espaces libres, etc.

La question du paysage a été rarement abordée par les étudiants dans leurs projets. Pour beaucoup d'entre eux, celle-ci semble se réduire à celle de la place des "vides" dans la ville, mais la nature de ces "vides" est rarement référée aux structures territoriales, et encore moins souvent à des figures de représentation de l'espace. Le paysage est donc ignoré tant dans sa dimension géographique et physique que dans sa dimension culturelle.

Mais dans un autre sens, on pourrait dire que la question du paysage est ici omniprésente, en cela que la plupart des projets proposés sont structurés moins par des programmes et les grands tracés qui en résultent, que par des logiques de déplacement et d'évidement. Déterminer où les principales circulations, notamment piétonnes et cyclistes, se feront est manifestement l'une des questions centrales par lesquels les étudiants ont tenté de faire la ville, de donner un sens commun et lisible aux espaces de l'eurométropole, comme si l'espace public était de nature à concentrer pleinement l'image de la ville.

Ce sont ces grandes logiques d'espace public qui ont retenu toute notre attention. L'analyse que nous en proposerons maintenant tente de les distinguer à travers une typologie générale, et de suggérer en quoi les hypothèses urbaines qu'elles renferment affrontent,

éventuellement pour le dépasser, le paradoxe du paysage et du territoire tel que nous l'avons mis en évidence dans la première partie du présent texte.

Les types que nous présentons font fi des considérables différences d'échelle et de programme des énoncés pédagogiques proposés aux étudiants par les différents enseignants investis dans notre recherche. Nous ne négligeons pas pour autant l'impact de ces différences sur la nature des projets, et nous renvoyons ici à l'analyse précise que Bénédicte Grosjean a pu en faire¹⁴¹, et qui montre à quel point l'image même du territoire - et donc potentiellement du paysage eurométropolitain- est en jeu dans ces contextes scalaires et programmatiques. Mais le fait est que certains types de proposition se retrouve dans l'ensemble des ateliers. Si elles ne produisent pas de projets formellement comparables, et même induisent parfois des solutions antagonistes sur le terrain, certaines propositions, malgré tout, dénotent des stratégies communes, qui alimentent notre typologie.

Équiper

Les groupes d'étudiants impliqués dans la stratégie de l'équipement sont le groupe n° 2 de l'Institut Supérieur d'Architecture de Saint-Luc, à Tournai, ainsi que deux projets développés dans l'atelier Louguet, à l'ENSAP de Lille (Svetlin Peev et Constance Pradezinsky).

Ces projets ont en commun d'articuler la question de la construction d'une identité eurométropolitaine avec celle de la construction d'un ou de plusieurs équipements qui, en raison de leur ampleur métropolitaine, affirmeraient le nouveau statut du territoire. Logique du monument, que la métropole lilloise a parfaitement intégrée lorsqu'elle fit d'Euralille le monument urbain qui célébrerait la nouvelle grandeur de la ville, et la hisserait au rang des grandes métropoles. Logique que la COPIT a aussi actualisée lorsqu'elle a fait de la création d'un site de développement et d'accueil sur le poste-frontière de Rekkem l'un de ses projets inauguraux.

Il existe bien sûr d'un projet à l'autre des variations typologiques. Ainsi, le groupe 2 de l'ISA Saint-Luc, après avoir comparé le niveau d'équipement de Lille avec celui d'autres grandes métropoles dans le monde, détermine les programmes prioritaires (un aéroport et un immense parc éolien notamment). La localisation et l'esquisse de ces équipements répondent à des critères exclusivement fonctionnels et de commodité : ils ne sont pas compris comme des outils de construction du paysage. Le projet de Constance Pradezinsky aborde la question de l'équipement sous un angle différent. Il s'agit de prendre acte de l'existence d'un certain nombre d'espaces "vides" sur le territoire de la frontière (terrain obligatoire du projet selon la demande de l'atelier Louguet). Ces vides ont été lus comme un effet de la présence de la frontière, et définissent en conséquence une sorte de *no man's land*, de territoire d'exception, sur lequel il deviendrait possible d'implanter les espaces associés à cette eurométropole encore purement virtuelle que les collectivités tentent de constituer. Le délaissé serait le site approprié de ce qui n'a pas encore véritablement lieu. De même, le programme proposé pour investir ces vides est un "centre social européen", destiné à accueillir tous les réfugiés du monde, c'est-à-dire ceux qui ont perdu leur lieu d'origine. Si la logique de l'équipement domine ici, elle s'inscrit toutefois dans une considération des formes spatiales, même si c'est pour ne les décrire que comme des espaces sans lieu.

¹⁴¹ Voir supra.

Le projet de Svetlin Peev aborde la question de l'équipement différemment. Pour lui, le territoire eurométropolitain se vaut d'un point à l'autre. Il ne présente pas de lieu sacré, comme dans le projet précédent. Mais pour autant, Peev refuse la neutralité fonctionnelle du projet du groupe tournaisien. Renonçant à cerner un lieu d'exception, affirmant l'égalité de toutes les parties du territoire, Peev sélectionne le lieu de son projet - deux îlots urbains à Tourcoing- en raison justement de leur capacité à rassembler dans leurs tissus le plus grand nombre possible de typologies architecturales et urbaines propres au paysage urbain métropolitain : une usine textile, une friche, des rangs de maisons de ville, des pavillons dispersés, etc. De la sorte, ces deux îlots deviendrait une sorte de microcosme eurométropolitain, sur lequel des équipements - d'ailleurs sans grande superbe- peuvent être implantés. **La logique de l'équipement finit ici par célébrer l'ordinaire de la ville...**

Encercler

Ce deuxième type de réponse se rencontre dans les projets des groupes 3 et 4 de l'ISA Saint-Luc, dans le projet de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille 1, ainsi que dans un projet de l'atelier Louguet à l'ENSAP de Lille.

Ici, il s'agit d'affirmer l'existence du territoire eurométropolitain en le cernant au moyen d'un objet linéaire à profil relativement continu. On reconnaît immédiatement le principe de l'enceinte, qui est à l'origine de bien des fondations urbaines.

Le projet développé par Adeline Hilaire, Gaëtan Friscourt, Céline Dussossoy et Gaëtan Lecart pour l'IAU de Lille 1 part du constat que le mode de gouvernance de l'eurométropole, tel qu'il vient d'être instauré en mars 2008, reste d'une lisibilité très faible. L'eurométropole reste, pour ceux qui y habitent, une abstraction. Il importe donc de réconcilier l'échelle citoyenne de l'habitant, et l'échelle institutionnelle du politique. Pour cela, les étudiants s'emparent d'un élément de programme susceptible d'impacter discrètement, mais de façon tangible, dans le quotidien des eurométropolitains : les déplacements cyclistes d'un bout à l'autre de l'eurométropole. Constatant que des itinéraires cyclistes sont possibles dans la quasi totalité du territoire, sauf à travers la Pévèle (partie sud-est du territoire, entre Villeneuve d'Ascq et Tournai), ils proposent de réaliser un itinéraire qui, en complétant le maillage, aurait aussi pour effet de rendre possible la matérialisation d'un anneau continu de voies cyclistes tout autour de l'Eurométropole. Par là, ils affirment : "Il s'agit pour nous de créer cette cohérence territoriale qui fait tant défaut à cette eurométropole politique". Le paysage, ici, et clairement convoqué. Après quelques références assez vagues à l'étude de Philippe Thomas, les étudiants adoptent cette définition : "le paysage est l'image du patrimoine naturel que chaque individu acquiert et s'approprié". Fortement lié à la patrimonialité, le paysage serait donc doté d'un fort "potentiel fédérateur", et la continuité des déplacements serait le support de son exploitation.

Le groupe 3 de l'ISA de Tournai propose, quant à lui, la création d'une "couronne métropolitaine transfrontalière". Le support de cette couronne est "l'eau". Partant du constat que les cours d'eau, existant ou disparus, ont joué un rôle majeur dans la fixation des limites communales, les étudiants proposent de reconduire cette fonction pour dessiner dans l'espace les limites de l'eurométropole. Le tracé emprunte le cours successifs des canaux, des rivières, et parfois aussi de simples fossés. Il est donc fait abstraction de l'hétérogénéité spatiale des cours d'eau, un canal de 40m ayant ici le même statut qu'un fossé de 2m. L'unité est affirmée par la carte, presque toujours établie à grand échelle afin de faciliter l'abstraction, mais aussi par le programme : cette couronne d'eau est en effet conçue comme le support d'une promenade continue autour de la métropole.

Le groupe 4 de l'ISA de Tournai reprend cette idée, mais en l'appliquant aux voies ferrées. L'existence de nombreux délaissés ferroviaires permettrait de composer une "nouvelle enceinte". Ici, la question spatiale se pose moins que précédemment, puisque les dimensions

relativement homogènes des différentes voies ferrées assure un minimum de cohérence architecturale.

Un projet de l'atelier Louguet propose également un anneau de circulation, sous la forme cette fois d'une infrastructure à créer entièrement, et regroupant sur le même profil voies piétonnes, cyclistes et tramway. Ce "boulevard circulaire" encerclerait cependant une partie plus réduite du territoire eurométropolitain, réduit aux seules villes où se joue de façon évidente le contact urbain entre les deux versants nationaux, c'est-à-dire entre Tourcoing, Roubaix, Wattrelos et Mouscron en Belgique. On doit se souvenir ici que l'atelier Louguet proposait ce territoire comme terrain de projet.

Ce dernier cas de figure met bien en évidence **une particularité de l'ensemble des projets d'enceintes : c'est qu'ils ne cernent rien d'homogène**. Le tracé ne sépare pas nettement un dedans d'un dehors. Les canaux de la "nouvelle couronne", tout comme les voies ferrées de la "nouvelle enceinte", les pistes cyclables ou le boulevard circulaire, se faufilent à l'intérieur de tissus urbains et péri-urbains qu'ils renoncent à contenir, alors que les enceintes de fondation urbaine ont pour fonction une telle délimitation. L'enceinte devient donc ici une figure autonome, que seule la sélection cartographique peut rendre lisible.

On reconnaîtra comme appartenant à cette logique le projet du maillage bleu de la métropole, sur lequel se concentre aujourd'hui la politique de paysage de l'eurométropole.

Sanctuariser

Ce troisième type de propositions consiste à traiter l'espace de la frontière elle-même comme un espace sanctuarisé, un espace d'exception, à préserver de la submersion urbaine prévisible dans le cadre de l'unification des deux versants de l'eurométropole. Elle concerne le groupe 1 de l'ISA de Tournai, ainsi que cinq des projets de l'atelier Louguet, un projet de l'atelier Doutriaux (Nicolas Bunneghem) et le projet du groupe 2 de l'atelier Michel (François, Anne-Sophie et?)

La réflexion du groupe 1 de Tournai s'inscrit en fait aussi bien dans la logique de l'équipement de la métropole. Au terme d'une analyse cartographique des densités à l'échelle de l'eurométropole, les étudiants estiment que ces densités, bâties et surtout végétales sont excessivement disséminées, produisant un espace affaibli par le "mitage". Ils pensent donc qu'il serait bon de planter une grande forêt, qui améliorerait l'image de la métropole (logique de l'équipement) et deviendrait un espace de promenade à l'échelle de la métropole. Cette forêt, ils envisagent pour elle plusieurs localisations possibles, le plus souvent entre Tournai et le versant lillois, afin de donner à Tournai une fonction spécifique liée aux loisirs et à la nature au sein de la métropole, et d'atténuer ainsi son statut spatialement marginal. Mais certaines hypothèses proposent aussi de planter l'ensemble des espaces où passe la frontière nationale, solution qui aurait l'avantage d'une plus forte centralité à l'échelle métropolitaine.

Les 5 projets de l'atelier Louguet parviennent à cette même proposition. Le choix pour une forêt, ou pour un grand parc transfrontalier, du site de la frontière, résulte ici autant du terrain de projet qui était imposé, que du statut singulier que donne à ces espaces leur caractère de confins, comme si le vide avait ici une sorte de légitimité historique particulière.

Pour l'un des projets, cette forêt doit être plantée progressivement, au gré de la libération des fonciers occupés par les nombreuses friches industrielles du site frontalier. La forêt et ici un outil de gestion du paysage en formation, destiné à garantir l'intégrité des vides dégagés. Cette forêt peut, de plus, se glisser dans la profondeur des tissus urbains, par le biais des friches et dents creuses qui constituent l'une des caractéristiques du paysage urbain métropolitain.

Un autre projet préfère un parc à une forêt, et installe dans ce parc une série de grands équipements d'envergure métropolitaine. Que deviendrait ce parc (au parcellaire en fait assez contraint) une fois ces équipements et leurs infrastructures installés, cela ne nous est pas dit...

Un troisième projet, identique dans son principe, règle ce dernier problème en concentrant les équipements sur une bande unique, coupant le parc en deux partis et formant jonction entre les tissu urbains des deux rives nationales.

Les deux derniers projets, celui de Morgane Capet et celui de Caroline Chweudura, proposent une vision un peu différente du parc frontalier. Ici, il n'est pas question d'y implanter quelque équipement que ce soit, et les programmes construits, au contraire, sont rejetés en périphérie. Pour l'une, il s'agit d'un ambitieux programme de... 500 000 logements, couvrant en quelques années l'ensemble des besoins de logement en France, et doublant la population métropolitaine, tout en la logeant à l'intérieur de quartiers hyperdenses en bordure du grand parc.

Pour Morgane Capet, ce parc est conçu comme un "canyon urbain", lui aussi encadré par des lotissements très denses, dont la lisière verticale et continue doit former pour le canyon un clos convaincant. Il s'agit d'accroître la valeur du vide par la surdensification des lisières bâties.

Nicolas Bunneghem propose une vision un peu différente de la sanctuarisation des vides frontaliers. Pour lui en effet, "plus la métropole s'agrandit, plus les habitants sont en quête d'identité". Or, cette identité, c'est la fête qui la génère. Mais l'accueil des grandes fêtes, on le sait, pose problème en ville. De ce point de vue, les vides non qualifiés de l'espace frontalier constituent des espaces d'accueil idéaux, qu'il convient donc de préserver en tant que tel, voire même de multiplier selon un principe voulant que tout habitant doit se trouver à 10 minutes à pied d'un tel espace. Le propos cependant n'est pas purement fonctionnel : il s'agit bien de constituer à travers les vides frontaliers un espace singulier et possédant une forme de cohérence propre et étrangère à la ville, puisque tous ces vides doivent être reliés par une "rambla", laquelle pourrait devenir, à terme, le cadre d'une urbanisation modique de ces espaces.

Les propositions du groupe 2 de l'atelier Michel sont très proches de la précédente.

Dans tous les cas donc, il s'agit de souligner dans l'espace le statut exceptionnel des vides laissés par la frontière, soit en les plantant et en leur donnant une consistance propre et distincte de celle de la ville, soit en les vidant de toute substance et en les adossant à des quartiers hyperdensifiés. C'est pourquoi on peut parler ici d'une logique de sanctuarisation, qui n'est pas sans évoquer les bois sacrés et les *campo sancto* des villes antiques. A ceci près que le bois sacré, par nature, se trouve en dehors des murs de la ville. Etymologiquement, est saint "ce qui est mis à part", alors qu'**ici, le sanctuaire est installé en plein coeur, en plein centre géographique de l'agglomération**. Les instances eurométropolitaines ne s'y sont pas trompées : car si le projet du maillage bleu s'inscrit dans cette logique de sanctuarisation, notamment de la frontière, la portion qu'elles ont choisi de traiter prioritairement n'est pas celle envisagée par les étudiants, mais celle, plus éloignée du centre névralgique de la métropole, de la vallée de la Lys...

Composer

Il existe une posture diamétralement opposée à celle de la sanctuarisation de la frontière, et qui consiste à en gommer les vides, à en investir les surfaces pour opérer une fusion, ou du moins un maillage cohérent et si possible régulier, des tissus urbains des deux rives. C'est le cas de trois des projets de l'atelier Louguet, des projets des groupes "Hurlus" (Charles-Eric Plouvier, Dorothee Bienaimé, Jean-Vianey Deleersnyder) et "J'irai dormir chez vous" (Arnaud Manneheut et Aurore Mayeur) de l'atelier Doutriaux, et le groupe 1 de l'atelier Michel (Améie, Alexandre et Germain)

Le premier d'entre eux souhaite toutefois préserver le statut d'exception de l'espace de la frontière, et organise l'implantation de programmes de logement et de bureaux à l'intérieur d'une mégastucture à la Yona Fridman au-dessus du sol.

On peut rapprocher de ce projet celui du groupe 1 de l'atelier Michel, pour qui la composition urbaine est également déconnectée du sol. Les étudiants posent ici d'emblée la valeur des vides, frontaliers ou non, sans en expliciter les raisons. Mais ces vides, pour eux, ne sont pas pour autant des parcs ou des espaces à aménager : ils valent par le simple fait qu'ils permettent le maintien d'un "sol continu", partagé par tous. Les différentes propositions du groupe consistent à déconnecter les programmes du sol, soit en les plaçant en hauteur ou sous terre, soit en en faisant une matière purement abstraite, un "volume capable" extrudé par une série de contraintes étrangères au lieu lui-même, soit encore en veillant, dans la coupe des programmes construits, à garantir une continuité maximum du niveau du sol.

Les deux autres projets de l'atelier Louguet impliqués dans ce type composent la ville de façon plus volontaire, et tous les deux de part et d'autre d'un boulevard axial, installé sur le tracé de la frontière, et distribuant donc depuis l'intérieur des vides frontaliers, et non en prolongement des lisières urbaines nationales, les programmes construits et les maillages secondaires.

Le groupe des Hurlus adopte une position intermédiaire entre volonté de composer et volonté de sanctuariser. Pour lui, il s'agit de "révéler l'incohérence transfrontalière", plutôt que d'installer de pseudo-continuités. Pour ce faire, le projet urbain comprend deux ensembles : des "écarteurs", grands ensembles de parcs inspirés du modèle berlinois, et dont le traitement doit manifester un effet de distance maximum entre les deux rives nationales, et des "connecteurs", réduits généralement à des équipements infrastructurels, de type plateforme multimodale, mettant en contact rapidement, et densément, les deux rives.

Le groupe "J'irai dormir chez vous" se réfère explicitement, sur les mêmes objectifs, à l'"entre-ville" de Thomas Sieverts.

On est ici dans un travail assez classique de composition urbaine, visant la continuité scénographique de la métropole. Mais on s'en éloigne pourtant par la volonté commune aux différents projets de ne pas faire table rase du statut singulier de ces terrains, soit en les survolant, soit en en faisant l'épicentre de la composition.

Séverine Michel a établi une liste des différents projets urbains de ce type (mais pas de cette échelle, certes), voulus par les collectivités afin de souder les territoires de part et d'autre de la frontière : ponts jumeaux de Comines, Porte des Anglais, Eurozone, etc. Mais force est de constater que ces projets ont tous plus ou moins échoué. Comme nous l'a bien expliqué Simon Jodogne, la fusion spatiale des deux rives nationale ne semble pas vouloir être urbaine, mais "paysagère", c'est-à-dire aujourd'hui, "environnementale".

Linéariser

Ce dernier type de propositions consiste à reconduire, à l'échelle eurométropolitaine, une manière de construire la ville qui a singularisé la formation de l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing au XXème siècle, à savoir la création d'un grand boulevard reliant les pôles urbains et organisant, par la diversité de son offre infrastructurelle et par la générosité de son dimensionnement et de son paysage, le développement urbain autour d'un véritable "centre linéaire". Reconduire, ou plutôt prolonger vers la Belgique ce grand boulevard, on l'a vu, fait parti des projets envisagés par les collectivités, mais à ce jour un tel projet n'est même pas dessiné. C'est le groupe 5 de l'ISA de Tournai qui s'est emparé de cette hypothèse de travail.

Les étudiants auraient pu étudier un prolongement du grand boulevard dans son axe, c'est-à-dire en direction de Mouscron, puis de Kortrijk. Mais au contraire, c'est entre Lille et Tournai, deux villes séparées par plusieurs dizaines de kilomètres de campagnes péri-urbaines, qu'ils ont décidé de tester la création d'une nouvelle "bande urbaine". Le grand boulevard, de même, n'a-t-il pas été créé alors que les trois villes de Lille, Roubaix et Tourcoing n'étaient pas encore en contact physique?

Le travail s'organise le long d'une route nationale reliant en ligne droite les deux villes. Le long de cette bande à urbaniser, il s'agira de faire l'expérience du passage de la frontière, expérience dont une typologie de quatre "manières de passer la frontière" est établie. Comment organiser l'urbanisation autour de cet axe? Par les vides, répondent les étudiants! En réalisant un relevé cartographique des étendues perçues depuis la route, et en posant comme principe la volonté de préserver ces étendues, les étudiants déterminent une trame de composition dont la maille, parfaitement régulière et orthogonale (référée au plan d'urbanisation de Barcelone), est dimensionnée pour ne jamais empiéter sur les espaces ouverts. Ce sont donc les "fenêtres paysagères" ouvertes depuis la route qui dimensionnent les tissus urbains.

Un tel système est proposé également entre Tourcoing et Kortrijk, mais aussi, de façon moins explicite, le long de la Deûle en direction de Seclin, occasionnant une restructuration du port fluvial de Lille.

Ce projet reconduit, tout en l'inversant, le principe de l'urbanisation linéaire. Le grand boulevard était une voie nouvelle, distribuant de nouveaux quartiers dont la composition restait libre, et qui a eu pour effet de constituer une continuité urbaine presque complète entre les trois villes de la conurbation. La bande urbaine du groupe 5 est, au contraire, une voie existante, contraignant la composition des nouveaux quartiers, et cela de manière à empêcher la formation d'un couloir bâti continu.

2b. Le paysage dans les projets des étudiants

Quels enseignements peut-on tirer de cette typologie de projets, en ce qui concerne la fonction de la question du paysage dans la constitution de l'eurométropole?

Sur les 22 ensembles de projets examinés, 4 relèvent de la logique de l'équipement (ISA + ENSAPL), 3 de celle de l'encerclement (ISA + IAU), 8 de celle de la sanctuarisation (ISA + ENSAPL), 6 de celle de la composition (ENSAPL) et 1 de la logique des bandes (ISA).

On voit donc que la tendance dominante va dans le sens d'une sanctuarisation ou d'une composition singulière de l'espace frontalier lui-même, plutôt que dans celui d'une réflexion de planification à l'échelle de toute la métropole. Mais ce résultat doit être fortement modéré en raison de l'énoncé centré sur ces sites frontaliers pour les ateliers de l'ENSAP de Lille, et aussi, peut-être, par la tendance naturelle des étudiants architectes à concentrer les enjeux de la grande échelle sur celle, plus réduite, du "terrain", du "site", ou de la parcelle. L'architecture, comme le paysage, tend à penser l'espace du lieu qui lui est donné comme un carrefour de sens et d'enjeux qui excède largement la stricte emprise opérationnelle.

Nous observons aussi que, **si la question du paysage n'est que rarement abordée frontalement, le contenu des projets fait la part belle à celle de l'espace ouvert, du vide et du déplacement, qui sont le cadre conceptuel du projet de paysage.** Ainsi, la logique de l'équipement aboutit sur une valorisation de l'ordinaire de la ville, d'un "paysage urbain" exceptionnel en chacun de ses points. La quête d'une nouvelle enceinte n'est au fond qu'un prétexte à l'établissement de modes de déplacement à travers la métropole, qui tiennent plus

de la promenade que d'une volonté fonctionnelle de maillage de l'espace public. La sanctuarisation tend à préserver les trouées urbaines, là où on attendrait *a priori* un projet d'urbanisation, et même quand de tels projets existent sur ces lieux ouverts, ils attachent à y maintenir un "sol continu", comme si la question du sol excédait celle du plancher, pourtant propre à l'échelle architecturale. Enfin, lorsqu'une urbanisation linéaire est proposée, c'est l'étendue ouverte de la campagne qui est proposée comme instance régulatrice.

Ce qui retiendra aussi notre attention, c'est que si les 5 types de projets que nous avons considérés recourent tous à des stratégies d'urbanisation anciennes et éprouvées, voire antiques parfois (la fondation par l'encerclement, par la désignation d'un monument central ou d'un espace sacré hors les murs, la figure canonique du boulevard urbain ou celle du maillage urbain), nous avons aussi remarqué que ces stratégies sont, sans que les étudiants en soient toujours bien conscients, privées de toute efficacité. On a montré comment dans certains projets (Svetlin Peev notamment), la logique de l'équipement en vient finalement à monumentaliser toute la ville, à donner à l'ordinaire le statut de l'exceptionnel. On a remarqué que les figures d'enceintes urbaines ne sont au fond que des itinéraires de promenade, sans régularité formelle, et surtout dont l'implantation chemine en ville au lieu de circonscrire une nouvelle entité métropolitaine distincte d'un "dehors" jamais explicité ici. On a vu que les sanctuaires verts proposés sur l'espace frontalier, sont installés en plein coeur d'agglomération, alors que leur statut devrait leur imposer une forte extériorité. On a aussi observé que lorsque la composition urbaine tend à créer des maillages entre les deux rives nationales de la métropole, c'est toujours en s'efforçant de faire de la frontière l'axe de développement, l'épicentre du projet urbain, et non pas un simple vide à remplir. Enfin, on a rencontré un projet de boulevard urbain dont la visée est de maintenir des ouvertures visuelles plutôt que de permettre de nouvelles densités bâties. **Toutes ces figures tutélaires de l'urbanisation sont en quelque sorte inversées, déconnectées de leur visée fonctionnelle originelle.**

Il est difficile de ne pas rapprocher ce fait de la problématique du paradoxe du paysage et du territoire telle que nous l'avons discernée au coeur de la politique de paysage de l'eurométropole.

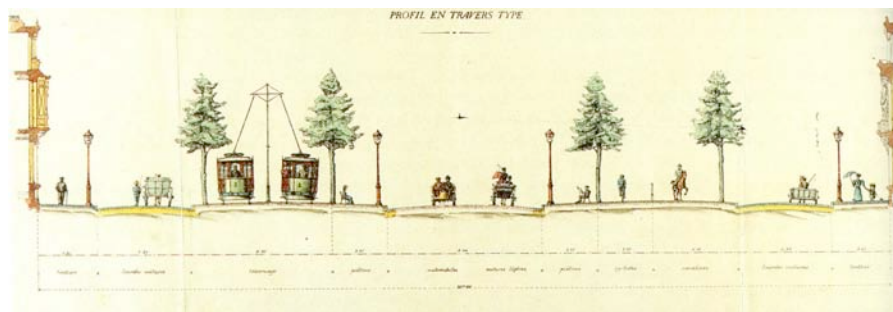
Monumentalité ordinaire, sol continu, vides ayant valeur en soi et structurant l'urbanisation sont autant de manières de nommer une conception complètement ouverte de l'espace eurométropolitain, un espace fluide, homogène et aussi fuyant que l'horizon de la plaine elle-même, comme si la célébration discrète de la ville-monde dans toute son abstraction territoriale était la seule alternative au "repli environnemental sur la frontière" dans lequel les collectivités semblent aujourd'hui engagées...

III. Les contenus / modèles

1) Les contenus historiques de la métropole lilloise

Place et l'influence de Lille dans la création d'une métropole

L'idée de métropole qui anime l'ambition de Lille puise ces sources dans l'essor industriel que connaît la région Nord au XIX^{ème} siècle par l'intermédiaire de ses activités dans le textile et dans la métallurgie. Une vague d'immigration belge participe à l'imposante croissance urbaine de l'arrondissement et de ces trois principales villes : Lille, Roubaix, Tourcoing. Cet arrondissement qui comptait 241 405 habitants en 1811 en recense 800 000 en 1900¹⁴². Roubaix et Tourcoing connaissent un développement sans précédent grâce au travail et au commerce de la laine : de 35 000 habitants en 1851, Roubaix passe à 123 000 habitants en 1901¹⁴³. Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, Lille annexe les faubourgs voisins (Wazemmes, Moulins, Esquermes et Fives), passant d'une surface de 410 hectares à 2 110 hectares¹⁴⁴. La réorganisation de l'ensemble du tissu urbain n'est pas immédiate. Ces nouveaux quartiers viennent s'accoler au noyau ancien sans remettre en cause sa position centrale. Plus tard, en 1910, Roubaix et Tourcoing sont reliés par la construction du canal de Roubaix qui alimente les industries en eau et en charbon. Une large agglomération ouvrière se déploie ainsi au nord-est de Lille, englobant au passage la frontière belge toute proche. Lille représente alors une importante puissance financière, essentiellement constituée par les activités industrielles des grandes familles lilloises, et notamment celles attachées au filage du lin et du coton. Au côté du textile, s'imposent aussi les industries liées au charbon (métallurgie, fonderie, etc.), sans oublier les industries agro-alimentaires (brasseries, moulins, etc.) qui nourrissent la masse de population que compte la région. L'Exposition internationale du textile qui se déroule à Roubaix en 1911 marque l'apogée de la prospérité économique. Bientôt la concentration d'habitants des trois principales villes stagne au profit de celles des communes sub-urbaines. Cette déconcentration s'amplifie après la Première Guerre mondiale exploitant pour ses déplacements les structures de transport mises en place dans les dernières décennies du XIX^{ème} siècle, notamment le tramway. C'est avec la construction du Grand Boulevard (1899-1909) qui relie Roubaix et Tourcoing à Lille que se dévoilent les premières perspectives de rassemblement de communes dans le cadre de la constitution d'une métropole. Cette artère aux dimensions exceptionnelles (50 mètres de large sur 14 kilomètres de long) est à l'avant-garde des théories sur la circulation, accueillant entre autres deux lignes de tramway, une allée cavalière et une piste cyclable.



Le Grand Boulevard : coupe type

¹⁴² Demangeon (A.), *Lille métropole européenne*, Paris, Institut français d'architecture, décembre 1993, p. 18.

¹⁴³ Ibidem, p. 17.

¹⁴⁴ Ibidem, p. 22.

L'association de Lille, Roubaix, Tourcoing ne se déroule pas selon le schéma projeté et résiste à l'idée d'unification. Toutefois la composition du territoire se structure autour de cet élément qui voit se développer principalement un urbanisme résidentiel sur ces contours.

Si le XIX^{ème} et le début du XX^{ème} siècles constituent une période faste pour les industriels nordistes, les années qui suivent la Seconde Guerre mondiale se révèlent sans éclat pour l'économie de cette région. Cette dernière entre dans une ère de mutation en apprenant à gérer l'héritage de son passé industriel. Le textile et la métallurgie perdent un nombre considérable d'emplois à partir des années cinquante et des crises économiques successives. L'industrie textile entame une importante reconversion dans les années soixante laissant de nombreuses friches au cœur des centres-villes. Vingt ans plus tard, c'est la vente par correspondance (VPC) qui se présente comme le nouvel élément productif de Roubaix et Tourcoing. Malheureusement ces entreprises exploitent peu de marchandises locales. Durant cette importante période de mutation, se développe une fonction tertiaire métropolitaine et la création d'un pôle universitaire autour de la première ville nouvelle française, Villeneuve d'Ascq.

En décembre 1967, Lille devient la capitale d'une communauté urbaine regroupant quatre-vingt sept communes, reprenant l'essentiel de l'arrondissement¹⁴⁵. Quatre pôles importants de population se déploieront en son sein : Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq, autour desquels gravitent des villes de nature et de taille très différentes. Cette agglomération, quatrième à l'échelle française avec plus d'un million d'habitants, connaît d'importantes disparités de développement. En vingt ans, elle voit s'accroître la ville nouvelle tandis que s'affaiblit son versant nord-est autour de Roubaix et Tourcoing. La construction du métro décidée dans les années soixante-dix, initialement prévu pour relier le campus de Villeneuve d'Ascq à Lille, va au cours de son déploiement recomposer et unifier la banlieue lilloise. Au cours des années quatre-vingt, Lille, jusque-là discrète dans les affaires communautaires, s'implique ouvertement dans les directives de cette collectivité dont elle prend la direction pour appuyer ses ambitions de développement tout en orientant la structuration de la métropole.

Lorsque s'ouvre le XX^{ème} siècle, le profil des usines s'impose au milieu des maisons ouvrières dans le paysage urbain de Roubaix et Tourcoing principalement. Lille se penche sur l'organisation de son plan d'aménagement et de ses équipements afin d'exprimer sa position de ville centrale au sein de l'arrondissement. Socialiste depuis 1896, la mairie privilégie plutôt les opérations en faveur de la classe ouvrière (dispensaires, bains publics, etc.) que les plans d'embellissement. Eclipsés du pouvoir pendant quinze ans (de 1904 à 1919), les élus de Gauche reviennent à la mairie en 1919. Le conseil municipal de Gustave Delory se penche alors sur un plan d'embellissement et d'extension de la cité répondant à la loi Cornudet du 14 mars 1919¹⁴⁶. C'est l'occasion pour la municipalité de mettre en valeur la portée métropolitaine des équipements projetés à cette époque. Après un concours qui désigne l'urbaniste parisien Jacques Gréber et l'architecte lillois Louis-Stanislas Cordonnier en 1920, la ville choisit finalement Emile Dubuisson en 1921 pour définir et réaliser ce plan qui doit effacer les séquelles laissées par les bombardements allemands de la Première Guerre mondiale.

¹⁴⁶ La loi Cornudet du 14 mars 1919, modifiée et complétée par la loi du 19 juillet 1924, confie aux communes la responsabilité d'un urbanisme centralisé par l'Etat, notamment pour restaurer les villes détruites après la Première Guerre mondiale et institue les projets d'aménagement, d'embellissement et d'extension.



Concours pour le plan d'aménagement et d'extension de Lille : « Lille, cœur des Flandres », plan (J.Gréber et L.-S. Cordonnier, architectes)

Émile Dubuisson propose le déplacement de la gare de voyageur d'environ 500 mètres vers les terrains libérés par le déclassement de l'enceinte fortifiée de Lille afin d'établir une gare de passage, presque à l'emplacement de l'actuelle gare Lille-Europe. Il envisage également la construction d'un nouvel hôtel de ville dans le quartier insalubre de Saint-Sauveur, rejoint par un réseau de voies convergentes qui relie l'hôtel de ville à la nouvelle gare, à l'entrée du Grand Boulevard, à la Grand'place, ainsi qu'à la place de la Préfecture. Les idées modernes et hygiénistes qui sous-tendent le projet Dubuisson prennent forme sous les mandats de Roger Salengro (1925-1936). La construction du nouvel hôtel de ville en 1932, démontre le dynamisme lillois. Complétant un bâtiment administratif moderne, le beffroi de 126 mètres de haut exprime le rayonnement de Lille sur la métropole, que le maire souhaite sociale et démocrate¹⁴⁷.

¹⁴⁷ Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise – Ecole d'architecture de Lille, *Lille-Métropole, un siècle d'architecture 1890-1993*, Paris, Editions Le Moniteur, 1993, p. 73.



Beffroi de l'hôtel de ville (E. Dubuisson, architecte)

Les années qui suivent voient se construire des bribes d'équipements à l'échelle de cette métropole, comme la réalisation de la cité hospitalière de Lille avec ses 4 800 lits (1934).



La cité hospitalière (Cassan, Madeline et Walter, architectes)

Les différents plans d'aménagement qui successivement accompagnent le développement de Lille à partir des années 1950, jusqu'aux années quatre-vingt, tentent de palier au manque d'image représentative de la métropole¹⁴⁸. Même si chaque tentative laisse des traces dans le paysage lillois, aucune ne réunit les appuis financiers, politiques et juridiques suffisants pour arriver à terme. Ces projets possèdent pourtant des volontés communes avec la création d'un centre administratif et d'affaires, la construction d'équipements publics et de logements. La question des voies de circulation y occupe une place majeure tout comme celui de la gare qui fait l'objet de réflexions fournies. Les plans d'aménagement successifs qui accompagneront le développement de Lille intégreront cette dimension métropolitaine jusqu'aux années quatre-vingt¹⁴⁹.

La mise en place de l'Europe, la construction du tunnel sous la Manche et la réalisation d'une ligne TGV, qui relie Paris aux pays de l'Europe du Nord, ouvrent de nouveaux horizons et

¹⁴⁸ Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise – Ecole d'architecture de Lille, *Lille-Métropole, un siècle d'architecture 1890-1993*, op.cit., p. 34.

¹⁴⁹ Cf. Tiry (C.), « La mobilité en projet à Lille : construction et représentation du grand territoire métropolitain », in *L'espace de la grande échelle, Cahiers thématiques*, n°6, Editions de l'Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, Tielt, 2006, pp. 238-249.

justifient l'élaboration d'un projet, proportionnel à aux espoirs de renaissance économique. Le centre d'affaires international Euralille apparaît dans ce contexte très précis.

Euralille, un symbole pour Lille et la métropole

Jusque dans les années soixante-dix, l'aménagement urbain était fondé sur une logique planificatrice avec la notion d'intérêt général, défini par un schéma directeur à l'échelle de l'agglomération. A cette logique planificatrice, succèdent des politiques urbaines dans lesquelles quelques opérations composent un plan plus général. Cette tendance s'oriente vers un urbanisme de projets, appuyé par les lois de décentralisation, au début des années quatre-vingt. Avec la décentralisation, la décision d'aménager, de construire ou de rénover une partie de ville revient à la municipalité. Les dirigeants proposent de nouvelles images et de nouvelles solutions pour éclairer l'avenir de leur cité, l'objectif étant d'attirer des investisseurs et de créer des emplois. Dans ce contexte, les villes entrent en concurrence les unes avec les autres, car chacune souhaite trouver les créneaux dans lesquels elle peut proposer ses services et mettre en valeur ses atouts¹⁵⁰. Généralement multifonctionnels, les projets urbains associent acteurs privés et publics. Leur ampleur souvent conséquente et leur gestion, qui s'étale dans le temps, appellent une conception et une administration d'ensemble. Euralille, projet de centre international imaginé par la ville de Lille en 1987 illustre parfaitement dans cette dynamique.

À cette époque, le Nord-Pas de Calais est victime du déclin de ses différents pôles industriels qui grèvent successivement son développement depuis plusieurs décennies. Seules Lille et Villeneuve d'Ascq présentent dans ce bilan sombre quelques succès. L'arrivée du TGV devient un atout pour faire passer en quelques années la région du XIX^{ème} au XXI^{ème} siècle. Les objectifs du projet urbain porté par la municipalité lilloise sont de générer des emplois à court terme sur le chantier. À long terme, Euralille doit à la fois développer une métropole et sa région, en misant sur l'ouverture des frontières européennes et l'activité tertiaire, tout en redonnant une image valorisante au Nord-Pas de Calais et en redorant par la même occasion le blason lillois. De façon tout à fait significative, en 1988, la société d'études qui lance les études de faisabilité et place tous les rouages qui porteront la mise en œuvre de l'opération, est baptisée par la municipalité d'Euralille-Métropole.



Euralille : vue aérienne de la première phase (Euralille 1 – Plan directeur : OMA)

¹⁵⁰ Dans les deux décennies qui achèvent le XX^{ème} siècle, fleurissent de nombreuses opérations à Nîmes, Aix-en-Provence ou Nantes.

2) Relations entre contenus et projets : pôles, vecteurs, articulations typologiques

Contenus, modèles, singularité

Dès lors que l'on s'intéresse aux contenus, la question des modèles d'interprétation reste incontournable. Or, l'ère de la ville complexe n'a plus la simplicité des définitions de Françoise Choay. Aux contenus univoques de la ville discourante, de la ville discourue et de la ville progressiste a succédé le contenu équivoque de la ville complexe, marquée dans un premier temps par la dualité de la ville tissu et de la ville des réseaux, épaulée par les pôles. En effet, le rêve moderne d'appuyer globalement la ville sur les réseaux ne s'est pas réalisé. À l'inverse, les réseaux ont constitué leur propre structure urbaine, ce que certains nomment ville émergente. Et en effet, la ville des réseaux est porteuse de valeur au même titre que celle du tissu.

Concernant la ville tissu, et ce depuis la ville discourue, le statut de l'architecture semble aller de soi. L'architecture y est dominante sous l'angle de la composition du bâti en définition de l'espace public, ainsi que son ordonnancement. Comme on le sait, dans la période contemporaine, ce concept a une actualité évidente depuis Barcelone Olympique, et inspire à son tour Lille au moment de l'événement Lille 2004 (qui, par exemple, reprend le terme emblématique de rambla pour ses promenades urbaines). On peut alors penser qu'il s'agit d'un retour à la ville discourue, comme si la ville tentait d'effacer l'épisode de la ville progressiste. On peut observer que nombre de projets d'étudiants se réfèrent à cette tendance, en élargissant le projet urbain à l'échelle territoriale.

Boulevard, tramway et Parc

Il s'agit alors de "requalifier le vide", "changer l'image", "rendre lisible le territoire".

Les éléments intégrés dans cette démarche sont le parc linéaire, le boulevard et le tramway.

Le parc en est le contenu le plus fréquent. Sa réalité dans le projet renvoie à une sensibilité moderne de la ville discourue, telle qu'on la trouve dans les plans d'extension et d'embellissement des anciennes villes fortifiées, dont celui de Lille. Mais aussi, le parc linéaire (et non plus en anneau circulaire) garde la mémoire du parc Barbieux à Roubaix, dont l'édification est liée à la structure la plus remarquable de la métropole lilloise, le Grand boulevard joignant Lille à Roubaix et Tourcoing (cf. Florence Wierre).

De même, le tramway est attaché dans la métropole à ce même projet du Grand boulevard (le Mongy¹⁵¹ reste le seul tramway existant encore dans la métropole lilloise). Mais, tandis que le Mongy s'est défini comme vecteur de la structure polycentrique de la métropole (constituée dès l'origine autour des trois villes Lille, Roubaix et Tourcoing), les projets des étudiants envisagent un tramway longeant la frontière, en interconnexion du Mongy et du métro. Ainsi, ces projets s'emparent d'un contenu spécifique de la métropole lilloise (seule métropole polycentrique et sans doute la seule en France à avoir conservé un tramway) pour aborder la question contemporaine de la revalorisation des anciens territoires frontaliers qui aujourd'hui sont constitués par les arrières des villes (ZUP, hôpital, cimetière, zone sportive).

Le boulevard, associé au tramway et au parc linéaire est ainsi la figure la plus récurrente des projets. Il est clair que les étudiants ressentent l'actualité de cette figure, qu'ils associent à la qualité environnementale, tout en reconnaissant son rôle singulier dans la métropole (la coupe initiale du Grand boulevard est en effet très proche de celle d'Arturo Soria y Mata pour la Ciudad lineal).

Néanmoins, la ville discourue ne saurait en aucun cas prétendre épuiser les contenus urbains contemporains, ni sur le plan du réel, ni sur celui du projet. La ville est à l'évidence traversée

¹⁵¹ Du nom de l'ingénieur de Lille, auteur du boulevard.

d'une multiplicité de contenus; ainsi la ville émergente telle que la révèle Patrice Goulet ne saurait s'expliquer par les tendances de l'espace public, concept qui lui est étranger, comme l'avaient déjà montré Venturi Scott Brown et Izenour dans *Learning from Las Vegas* (la ville émergente, dont l'origine est le commerce de grande distribution, et dont la métropole lilloise est l'une des pionnières à travers Auchan, a les mêmes caractéristiques que le strip de Las Vegas, dédié au loisir: la dissociation spatiale entre enseigne, parking et bâtiment). Mais également, certains projets s'intéressent à des contenus plus diffus, à partir d'une analyse typologique.



« Mouscron - Tourcoing, la frontière urbanisée. Un territoire exemplaire », projet de Caroline Chweudura, atelier Louquet

DIMENSION LOCALE



PLAN de Repérage des dysfonctionnements



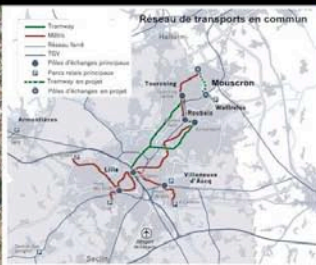
La métropole bénéficie d'une variété de paysages plus ou moins urbains qui lui donne son caractère multiple à dimension locale ou métropolitaine. Selon cette dimension, et donc selon ce paysage, les habitants trouvent une diversité de fonctions liées à une échelle. Le paysage de la frontière est à l'échelle locale mais est pourvue de nombreux dysfonctionnements tels que des déconnexions, des lieux abandonnés et inexploités. Le but ici est d'effectuer un travail sur cette frontière en reconnectant, en offrant des espaces publics, des équipements, en valorisant l'existant et en montrant sous un autre oeil.

- Projet de valorisation des paysages quotidiens transfrontaliers par l'intermédiaire d'un parc à thème linéaire,
- Développement d'un réseau transfrontalier d'itinéraires cyclotouristiques favorisant la découverte du paysage, les échanges transfrontaliers et créant un lieu de santé et de qualité.
- Réduire la place de la voiture en créant des zones de parking à l'intersection des axes de circulations en encourageant les transports collectifs et les modes de déplacements doux comme la marche et le vélo.



PROJET UTOPIQUE

La frontière urbaine: Pratiquer, Maîtriser, Habiter le vide.

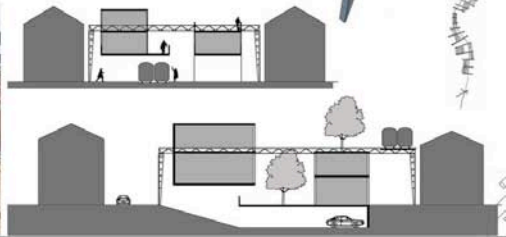


PRATIQUER:
Ligne de tram implantée sur le tracé de la frontière reliant le terminus du métro au chemin de fer entre les gares de Tourcoing et Mouscron.



HABITER:
Logements individuels et collectifs, commerces, salles de sport, écoles, espaces culturels, bureaux, jardins... Mixité de programmes qui viennent s'accrocher à la structure contenante.

MAÎTRISER:
Structure contenante qui vient combler le vide pour mieux le maîtriser.



DEMARCHE ET SCENARIOS

INTERVENTIONS SUR LA FRONTIERE.

IMAGE ET ACTIVITES DE LA FRONTIERE URBAINE



DIFFERENTES APPROCHES

- LE RISQUONS TOUT:** Facilement accessible depuis Lille par le métro. Création de bureaux, commerces, écoles, logements.
- POLE SPORTIF:** Développer les activités sportives déjà existantes et en créer de nouvelles. Le sport comme catalyseur d'échanges transfrontaliers.
- LA MARLIERE:** Proche du centre de Mouscron. Création de commerces et de logements avec diversification des typologies.
- AGRICULTURE URBAINE:** Profiter de cette enclave agricole au milieu de la ville pour développer un quartier accroché à la ligne de tram avec des activités proches de la nature (coulottes, ateliers pédagogiques, marché produits locaux...)
- LE MONT A LEU:** Secteur réputé pour ses commerces, infirmeries, bars, tabacs. Création de logements et d'un supermarché.
- POLE LOISIRS:** Entre ville et campagne, entre France et Belgique, créer un ensemble bar, discothèque, casino facilement accessible.

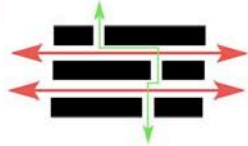
NOUVEAU QUARTIER TRANSFRONTALIER

Rendre lisible le territoire et libérer le sol: la ligne aérienne de tram comme signe dans le paysage frontalier.



Commentaire: dans certains pays, le tram est vu comme un élément de la ville. Ici, il agit comme un élément de la frontière.

Favoriser les déplacements et orienter les vues entre la France et la Belgique: nouvelles routes et implantation des bâtiments.



- logements individuels
- logements collectifs
- bâtiments publics et équipements

PLAN: 1/2000

SEMESTRE 9, ATELIER LOUGUET

Pol Le Carlier

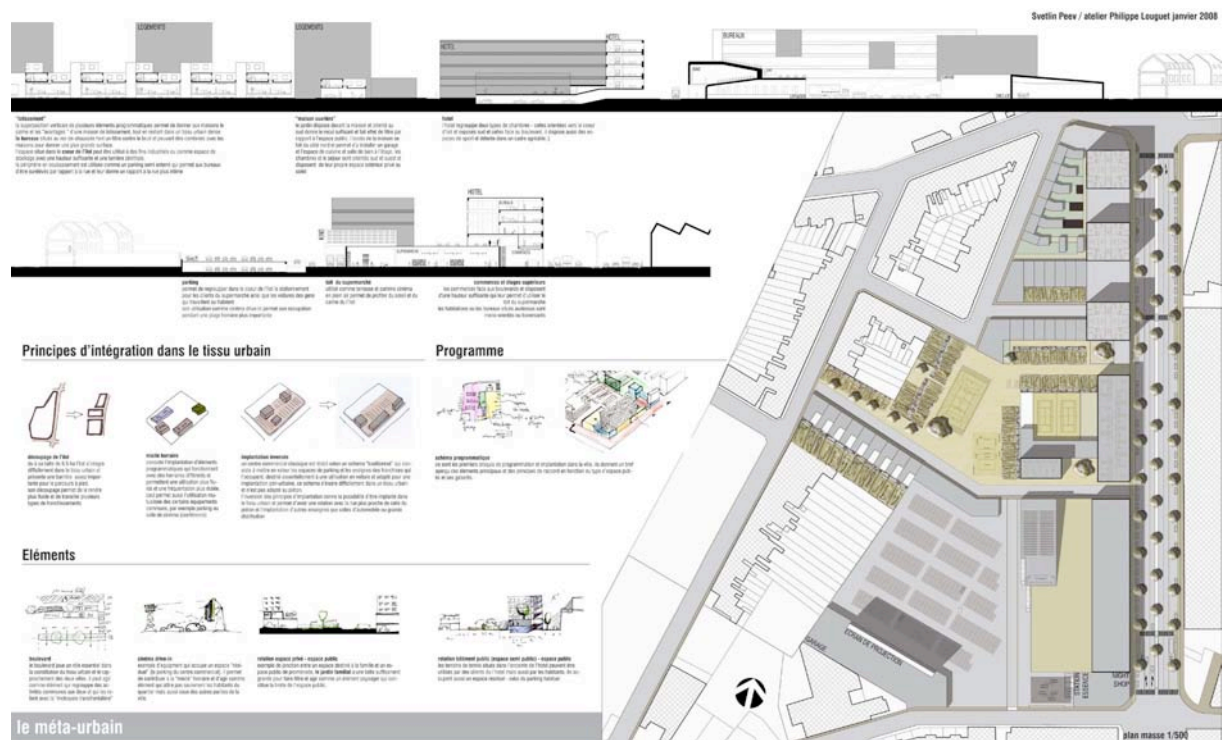
« La frontière urbaine : pratiquer, maîtriser et habiter le vide », projet de Pol Le Carlier, atelier Louguet

Articulations typologiques et renouvellement urbain

Deux projets ont exploré les articulations typologiques des secteurs urbanisés, en montrant que de part et d'autre de la frontière, des îlots complexes s'étaient formés de la même manière à l'époque industrielle.

Ces îlots sont aujourd'hui en partie en déshérence du fait de la crise industrielle, offrant ainsi des opportunités de renouvellement urbain. Ces travaux, critiquables dans leurs résultats, du fait que l'exemplification ne s'est faite que du côté français, en contradiction avec l'observation initiale, mettent l'accent sur les logiques territoriales du renouvellement urbain pour lesquelles la métropole lilloise est pionnière (c'est à Lille qu'a été inventé le concept, dans les années 1990).

Les enjeux en sont le réinvestissement des structures et enveloppes industrielles, vers d'autres destinations programmatiques, la restructuration raisonnée des îlots incluant la création de nouvelles voies, une redéfinition des limites public-privé et un renouvellement de l'espace public.



« Meta urbain et post industriel », projet de Svetlin Peev, atelier Louquet

Pôles urbains

Le pôle, qui occupe une place particulière dans la ville complexe apparaît aujourd'hui comme le type même de la ville post-industrielle. Cependant, c'est la période de la ville progressiste qui le voit émerger : les premières tentatives lilloises, le Centre Directionnel et le Diplodocus, sont imaginées dès le milieu des années 1960.

Dans le cas du Centre Directionnel, il ne semble pas y avoir de contradiction : l'urbanisme de dalle vient régler une série de questions en suspens de la ville de Lille (telle que la coupure opérée dans le tissu par la gare de Lille Flandre) et se situe donc en continuité du projet de rénovation de Saint sauveur initié dès le plan d'extension et d'embellissement de Dubuisson (dont témoigne le déménagement de l'Hôtel de ville). Il n'est donc pas certain, dans l'état, que cette opération avortée soit comparable à la seule vraie réussite que constitue Euralille. Si

l'on pose que l'urbanisme est un indicateur de la réalité de la ville progressiste (son outil en même temps que son projet), le Centre Directionnel appartient bien à l'urbanisme lillois.

En ce qui concerne le Diplodocus, l'opposition, tant au tissu qu'aux principes de l'urbanisme est évidente : ce projet privé dérogeait à toutes les règles de l'époque. Malgré cela il a été porté par la ville, puis par la communauté urbaine qui venait de naître. Plus encore, ce projet, dont le sort juridique fut chaotique, a influé directement sur les règles urbaines, puisque la municipalité avait programmé une voie, la percée de la Treille, pour le relier aux voies rapides de Lille.

En résumé, il semble que les trois situations soient différentes : le Centre directionnel s'inscrit directement dans la logique urbanistique de Lille (projet public empruntant les voies politiques traditionnelles), le Diplodocus s'exonère de la ville progressiste en bafouant ouvertement les règles d'urbanisme par un projet libéral qui veut imposer sa loi (projet strictement privé). Euralille inscrit dans les faits, mais officiellement, l'éclipse du niveau urbanistique (grâce au statut de ZAC, projet géré par une SEM, structure mixte, public privé, par définition) qui est la marque la plus évidente de la nouvelle pensée urbaine qui reposerait désormais sur des équilibres dynamiques constamment réévalués. Se pose désormais la question de savoir si ce qui apparaît comme nouvelle pensée urbaine ne serait pas simplement ce qui s'est toujours opéré dans la ville (la gestion constante d'équilibres relatifs), mais porté aujourd'hui à la dimension théorique du fait de l'échec de l'urbanisme (pris ici dans son sens historique de projet global de la ville progressiste). Dans ce cas, si Rem Koolhaas est le héros de cette aventure, c'est parce qu'il en a produit le récit, jusqu'à envisager l'architecture comme exception dans la ville, signant ainsi l'arrêt de la pensée progressiste qui posait au contraire que la ville était unitaire dans ses contenus.

Malgré ces différences, des points communs sont remarquables. Ces trois projets appartiennent au projet plus global de mutation de la ville de Lille en ville tertiaire, projet officiel dès les années 60. En effet, ces pôles ne peuvent s'imaginer sans la concentration tertiaire qui marque bien un nouvel âge de la ville (celui de la ville post-industrielle) ; c'est d'ailleurs la raison de la complicité de la puissance publique dans l'affaire du Diplodocus. Notons néanmoins que dans les années 60 on n'imagine pas que ce nouvel âge puisse mettre en péril le projet progressiste sur la ville. Ces trois pôles appartiennent à l'histoire de ce que l'on nomme aujourd'hui métropolisation de la ville de Lille. Cette histoire offre une continuité remarquable depuis le milieu du XIX^{ème} siècle où tous les ingrédients sont déjà posés (cf. Florence Wierre): Lille au centre du triangle Paris Londres Bruxelles, la difficulté liée à l'atomisation du tissu du fait de la présence de Roubaix et Tourcoing, le flux comme raison de la prospérité de la ville (les délibérations du Conseil Municipal de la Ville de Lille se font l'écho de ces questions dès 1848, dans des termes très proches de ceux employés pour présenter Euralille en 1990). Cette métropolisation est relancée par la politique des métropoles d'équilibre et la création de la ville nouvelle, sans que l'on imagine à l'époque que cette création ne ferait qu'augmenter la complexité (du fait de la crise industrielle, mais aussi des frictions politiques avec Lille).

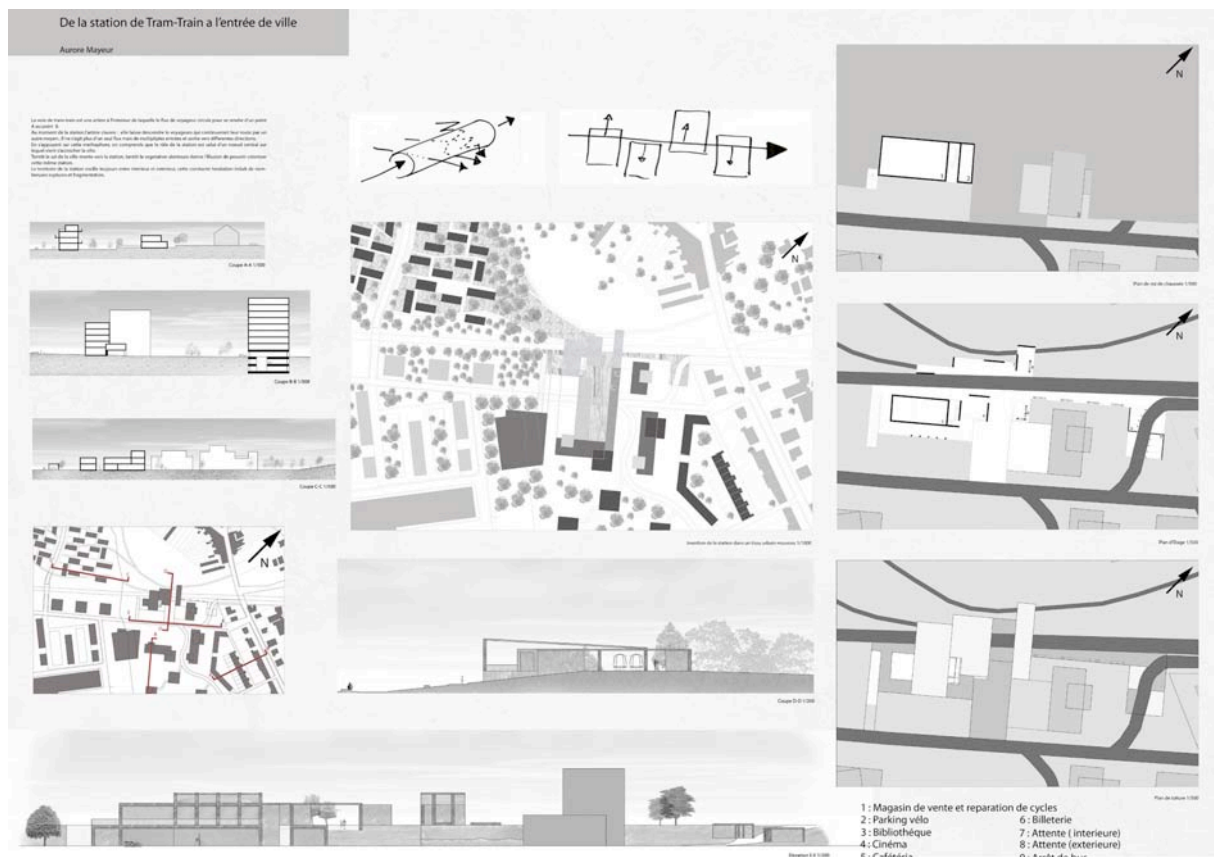
Si l'on envisage les trois projets lillois successifs : le Centre Directionnel, le Diplodocus et Euralille, quel y est le rôle de l'architecture?

Le centre directionnel représente la voie utopique par excellence. Comme à la Défense, cet urbanisme de dalle ne connaît pas d'auteurs: les architectures y sont envisagées globalement, banalisées: ce qui constitue le projet est l'ensemble et non des éléments en résonance ou en dialogue (d'ailleurs les architectes de la Défense restent peu connus, seule l'Arche de Spreckelsen rompt tardivement avec cette tendance). D'où l'image d'un urbanisme de nappe: l'architecture y est une nappe indifférenciée plutôt que des objets en dialogue constitutifs de l'espace public.

Le Diplodocus à l'inverse est bien une architecture d'auteur: Gillet lui imprime son style, proche du Palais des Congrès de la porte Maillot. On peut qualifier ce style de pharaonique, en phase avec les grands projets de de Gaulle (le France, le Concorde), c'est une architecture grandiloquente, sûre d'elle-même, qui ne connaît pas le doute et s'impose à la ville (il reste à comprendre comment la ville a pu admettre ce projet, le Diplodocus, qui dérogeait à toutes les règles d'urbanisme, jusqu'à programmer sur fonds publics une nouvelle voie, la pénétrante de la Treille, pour l'alimenter).

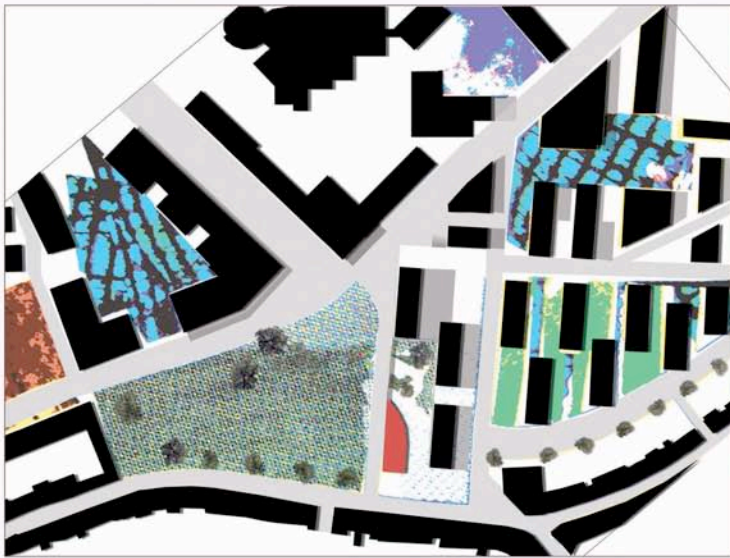
Euralille est plutôt un projet héroïque au sens où, par rapport au projet pharaonique (tous deux semblant s'adresser à des demi-dieux), celui-ci est traversé par le doute, on y lit la dimension tragique. Dans une certaine mesure, on y trouve le bonheur perdu de l'aventure constructiviste trop tôt avortée par la voie stalinienne du réalisme socialiste (cette manifestation du bonheur perdu est sans doute le sens d'Exodus, le projet marquant de Rem Koolhaas et Elia Zenghelis, avec Madelon Vriesendorp et Zoé Zenghelis, en 1972, six ans avant "New York delirious". Notons qu'à l'époque Koolhaas préparait un livre sur Léonidov, resté inachevé). C'est dans la mesure où il porte la fêlure qui a traversé le XXème siècle que le projet d'Euralille est pertinent. On retrouve là le thème de la seconde modernité postulée par Andrea Branzi dans *Nouvelles de la métropole froide*.

Cette figure du pôle traverse les projets des étudiants, systématiquement associée aux transports, c'est le cas des pôles multimodaux sur le Mont à Leux, liés au tram-train, projet de transport d'échelle métropolitaine (aujourd'hui encore à l'étude au niveau régional). Mais ces projets, qui se veulent réalistes, en pariant sur la ville durable, sont d'échelle modeste au regard des enjeux territoriaux.



« De la station de Tram-Train à l'entrée de ville », projet d'Aurore Mayeur, atelier Doutriaux / Michel

pôle multimodal comme surface d'échanges

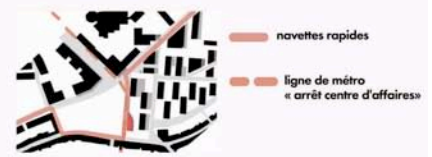


PLAN MASSE ech: 1:1000

Plan Urbain programmatique

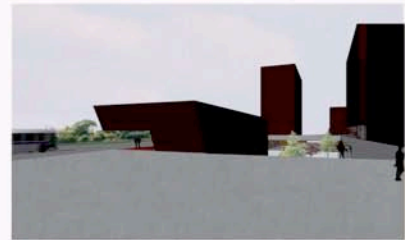


Transports en communs



Guichets, Accès Metro
Navettes Rapides et
Vélos Publics
Accès Quais Metro
niveau -2

Restaurant niveau 0
Station Vélos publics
niveau -1
Parking Relais
niveau -1



COUPE LONGITUDINALE ech: 1:500

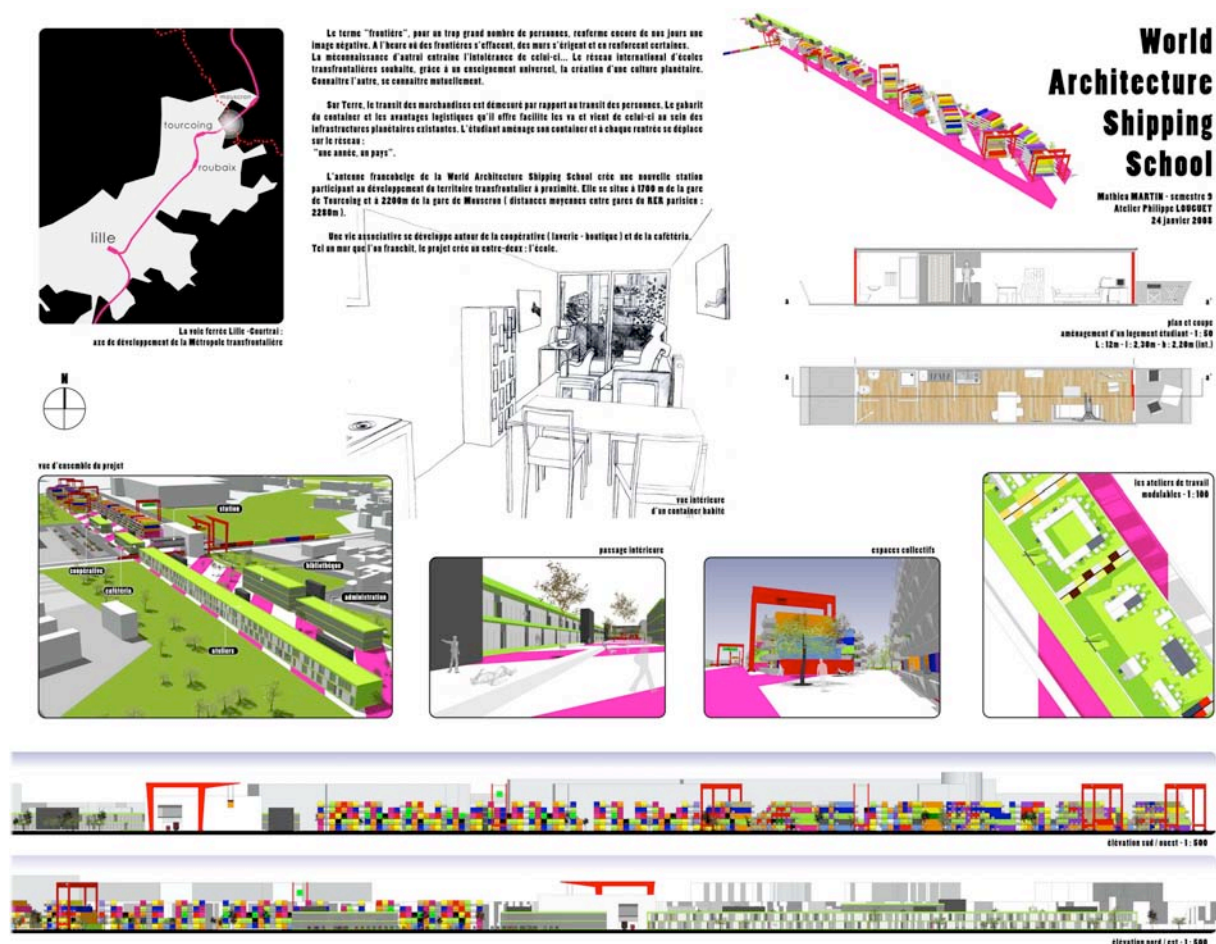


PLOUVIER Charles-éric _semestre9_ atelier Doutriaux

COUPE TRANSVERSALE ech: 1:200

« Un pôle d'échanges comme surface d'échanges », projet de Charles-Éric Plouvier, atelier Doutriaux / Michel

L'articulation entre transport et polarités est également envisagée par le projet "World architecture shipping school", de Mathieu Martin. Mais ici, le projet se veut radical. Il s'agit d'un pôle universitaire mobile dédié à l'enseignement européen de l'architecture, constitué de conteneurs transportés par voie ferrée et déposés par grue de part et d'autre de la voie. Ce projet, dont les contenus sont autant métaphoriques que pratiques, déplace la question de la frontière par le franchissement des réseaux, à l'échelle européenne, comme une métaphore du programme Erasmus.



« World Architecture Shipping School », projet de Mathieu Martin, atelier Louguet

La figure du pôle porte également un projet ambitieux, qui se saisit de l'actualité lilloise en situant le stade dédié au LOSC sur la frontière. Ce projet s'empare réellement de l'échelle territoriale en apportant une solution satisfaisante au dossier épineux du Grand stade de Lille. Le stade de Lille, Grimompres-Joris avait été construit en 1974 par l'architecte Pierre-François Delannoy, sur un terrain proche de la citadelle de Vauban. Il avait à l'origine une jauge de 25.000 spectateurs, réduite à 20.000 pour des raisons de sécurité. Le stade ne répondant plus aux normes de l'UEFA et étant devenu trop petit pour accueillir tous les spectateurs, la mairie envisageait de construire sur le même emplacement un nouveau stade de 33 000 places, mais le permis de construire a été annulé en juillet 2005, suite à un dépôt de plainte de deux associations de protection du patrimoine. Finalement, le Grand stade de Lille sera construit sur un site proche de Villeneuve d'Ascq, déjà fortement urbanisé, et surtout dont les réseaux (autoroute, métro) sont déjà saturés.

A contrario, l'hypothèse soulevée par Lucie Desquens situe le Grand stade sur l'ancienne frontière, sur un site proche de l'autoroute. Cette situation, susceptible d'entraîner un développement de ce site disponible, possède de nombreux atouts :

- Transformer le projet du stade en grand projet transfrontalier, susceptible de symboliser la métropole tout entière. C'était là une opportunité à saisir; en effet il faudra sans doute attendre longtemps avant qu'un équipement d'une telle ampleur soit à nouveau programmé.
- Initier un développement dans un secteur proche de Zones Urbaines Sensibles (le quartier de la Bourgogne à Tourcoing). En effet, la construction du stade en cet emplacement aurait pu entraîner l'implantation d'activités connexes, créatrices d'emplois, comme c'est le cas pour le Grand Stade à Saint Denis.
- Jalonner un nouvel axe d'échelle métropolitaine Lens, Lille, Grand stade, Kortrijk. Cet axe, qui marquerait une nouvelle échelle, dans laquelle le projet du Louvres de Lens prendrait tout son sens, aurait été l'occasion de mettre en place un nouveau moyen de transport rapide définissant la nouvelle échelle métropolitaine. En effet, un tel moyen de transport (à l'étude à la Région Nord-Pas de Calais) est déjà indispensable pour relier le Louvres Lens au quartier des gares de Lille. Sa prolongation à terme vers Kortrijk serait un atout considérable dans la définition de la nouvelle échelle territoriale de l'Eurométropole.



« Un stade transfrontalier au nord de la métropole », projet de Lucie Desquens, atelier Louguet

En ce qui concerne les projets de pôles, les étudiants restent souvent en retrait de ceux déjà envisagés dans l'histoire de la métropole. Il semble que la position paradoxale de cette échelle, où l'audace doit s'allier à la mesure, soit difficile à saisir, malgré les réflexions théoriques et historiques qui ont alimenté le travail des étudiants. En effet, l'histoire a montré que l'institution était capable de porter des projets très ambitieux, en porte à faux avec ses propres principes (c'était le cas du Diplodocus¹⁵²), dès lors qu'ils servaient la volonté de développement. À l'inverse, les étudiants, sans doute du fait de la difficulté d'appréhension de l'échelle, restent souvent en retrait, renvoyés au contexte institutionnel. Pourtant, la métropole lilloise donne l'exemple de recherches de polarités d'échelle territoriale depuis les années 1960. Ainsi, à l'exception du projet de Lucie Desquiens, seul à la mesure du territoire, les étudiants s'emparent de cette spécificité lilloise, (Euralille, héritière des projets de pôles lillois, est bien le projet inaugural de l'ère de la *métropole froide*) mais sans oser en prendre toute la substance.

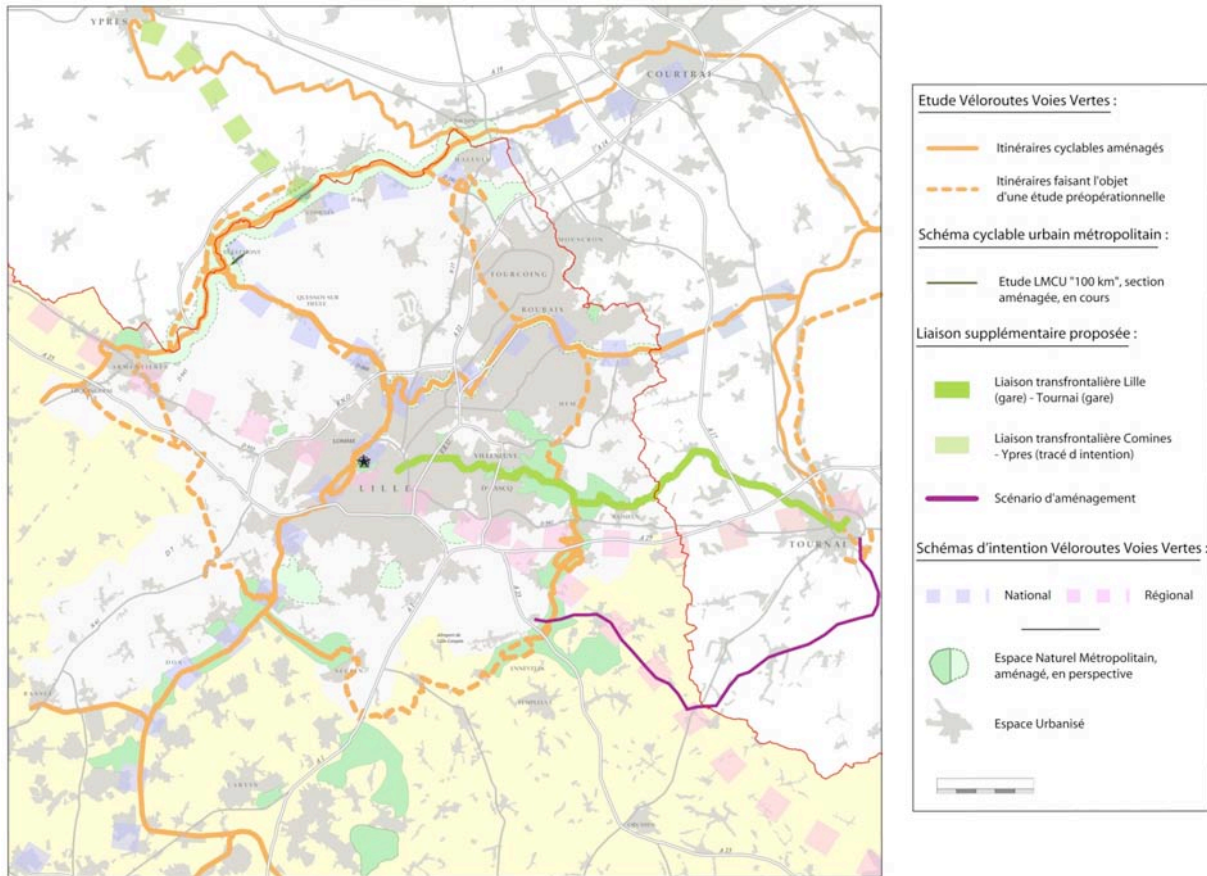
La forêt comme révélatrice d'une absence

La forêt est l'un des scénarios proposés par les étudiants de Saint Luc Tournai, en réponse à l'absence d'éléments remarquables dans le paysage de la métropole.

Cette réflexion est intéressante en ce qu'elle rencontre une préoccupation des premiers temps de la constitution de la communauté urbaine, en 1967. En effet, les projets de pôles dans Lille correspondaient à la volonté de transformation de la ville de Lille (et à sa suite de la métropole) en ville tertiaire. Et dans les faits cette volonté politique, qui exigeait une qualité de vie apte à recevoir les cadres, qu'impliquait la tertiarisation de la ville, butait sur la faible qualité du paysage, et en particulier l'absence de forêt. Cette absence a été compensée partiellement par la création du parc du Héron au moment de la création de la ville nouvelle; parc désormais saturé. Ce projet témoigne, peut-être à juste titre, de la nécessité de reposer cette question quarante ans plus tard.

Ce qui est remarquable, c'est qu'à l'inverse des contenus précédents, il ne s'agit plus de s'appuyer sur contenus déjà présents dans la métropole, voire même des singularités, mais bien sur ses manques. Ce raisonnement est celui suivi par l'ensemble des étudiants de Tournai (qu'il s'agisse des connexions autoroutières de l'aéroport de Lille-Lesquin, ou des zones d'urbanisation entre Tournai et Lille). Mais c'est aussi un raisonnement du même type qu'ont suivi les étudiants de l'IAUL, qui proposent un tronçon cyclable transfrontalier « Péronne-en-Mélantois - Tournai », susceptible de combler une absence dans les circuits transfrontaliers.

¹⁵² Le "Diplodocus" était présenté très officiellement en 1971 sur la page 167, faisant face à celle présentant le Centre d'affaires métropolitain (centre directionnel) dans le premier ouvrage présentant la communauté urbaine de Lille, sous le titre *La métropole Nord, vocation et ambition de la communauté urbaine de Lille*.



« Un tronçon cyclable transfrontalier Péronne-en-Mélantois / Tournai », proposition des étudiants de l'IAUL

Si l'on s'en tient aux contenus, les étudiants de l'ENSAPL ont exploré les voies de la ville discursive et celles de la ville des réseaux, tandis que ceux de saint Luc Tournai ont exploré celles de la ville diffuse, marquant de ce fait une frontière conceptuelle entre les deux pays. Mais aussi, les étudiants de l'université de Lille1, en interprétant par la voie de l'urbanisme les enjeux institutionnels (voire les frontières administratives) se distinguent par leur pragmatisme assumé. À l'examen des résultats de la démarche, on pourrait croire que les limites entre disciplines et entre pays n'ont pas été franchies. Cependant, la démarche elle-même est le chemin qui doit mener à terme au franchissement de ces limites. Ce travail en témoigne en montrant que s'il n'y a sans doute que peu de contenus purement architecturaux à la grande échelle, d'une part il est probable que le regard et les méthodes des architectes éclairent l'échelle territoriale d'un jour nouveau. Ce serait la raison de l'intérêt croissant manifesté par nos partenaires universitaires pour nos travaux. D'autre part, des contenus architecturaux peuvent provoquer l'échelle territoriale par les enjeux qu'ils représentent du point de vue du transport et de leur ampleur (c'est bien le cas du Grand stade de Lille).

CONCLUSION

Il est certain que cette recherche, s'appuyant sur le protocole du programme *Architecture de la grande échelle* qui associe étroitement la recherche à l'enseignement du projet, interagit avec le projet, sans éviter totalement les effets "miroirs" entre les hypothèses et les expérimentations (c'est là une difficulté épistémologique déjà repérée, par exemple par la revue *Génésis* dès lors qu'il s'agit de travailler sur un texte vivant). Ce travail par définition interdisciplinaire, reflet de l'équipe que nous avons mobilisée, brouille également les frontières traditionnelles entre recherche et projet. Traditionnellement, la recherche intervient en amont ou en aval du projet. On peut penser que la mise en synchronie de la recherche et du projet a des effets de part et d'autre.

En ce qui concerne le projet et son enseignement, il est évident que l'accompagnement par les chercheurs (sous forme de séminaires) a eu des effets, même s'ils ne sont pas forcément clairement mesurables. Pour la recherche, en convoquant des approches en phase avec des domaines et disciplines identifiés, et en les confrontant avec des situations de projet, c'est ici la pureté théorique qui est mise en cause de facto. On peut penser qu'à son tour la recherche est contaminée par un processus d'hybridation. Il s'agirait alors des prémisses d'une recherche mouvante, multiforme, plus fluide. Sans doute y a-t-il une légitimité à une telle recherche si l'on en croit les tentatives contemporaines constantes de décroisement des disciplines et également les enjeux croissants de la vulgarisation, bien au delà du champ de l'architecture, de la ville et des territoires.

Néanmoins, ce travail a mis l'accent sur une structure originale. L'Eurométropole, dont les règles impliquent une double égalité (Français et Belges, d'un côté, mais aussi Flamands et Wallons de l'autre), procède d'une structure complexe qui est assez emblématique du contexte métropolitain contemporain. On peut évoquer ici une structure tripartite dont les trois parties sont imbriquées.

La première serait la ville tissu, constituée par les villes denses traditionnelles de la métropole.

La seconde serait la ville des réseaux, associant les grands réseaux de circulation, les pôles commerciaux et les lotissements en poches.

La troisième serait la ville diffuse au sens où l'entend Bernardo Secchi (objet de la thèse de Bénédicte Grosjean).

Dans les faits, ce qui est intéressant dans l'Eurométropole lilloise (LIKOTO pour certains, ce logo associant Lille Kortrijk et Tournai), c'est que ces trois structures sont imbriquées. La ville tissu se rencontre de part et d'autre de la frontière, à tel point que le site considéré initialement, la frontière urbaine, joint deux villes, l'une belge et l'autre française, limitrophes, Mouscron et Tourcoing, sans réelle distinction (notons que l'eurométropole, outre une autre grande ville wallonne Tournai, contient également une ville flamande importante: Kortrijk). La ville des réseaux se développe également de part et d'autre de la frontière: des deux côtés les grands réseaux de circulation (autoroute) ont eu des effets de type ville émergente. Enfin, la ville diffuse est également partagée: c'est le lot évident du territoire Belge, dans sa conformation historique, ainsi que l'a montré Bénédicte Grosjean, mais elle est aussi présente, dans des caractéristiques propres du côté français, dans la vallée de la Lys.

Par ailleurs, les effets de contamination sont partout présents, renforçant le brouillage, comme le montre Euralille, où la ville des réseaux féconde la ville tissu.

Néanmoins, la frontière existe bien du fait que le dosage entre ces trois types contemporains de villes sont différents dans les deux pays. La ville diffuse domine en Belgique, tandis que la ville tissu reste dominante du côté français. Cependant, ces effets de brouillage confirment

bien la définition d'une frontière épaisse, d'une frontière comme territoire, ce à quoi renvoient les travaux des étudiants.

Ainsi, le résultat le plus évident de cette recherche serait à venir: il s'agirait de rendre visible la structure complexe de l'Eurométropole lilloise, LIKOTO. Lors du séminaire de clôture, Simon Jodogne et Jef Van Staeyen insistaient sur le fait que ce territoire n'était pas bien connu. C'est l'enjeu de l'Atlas des scénarios de projets pour la métropole transfrontalière que nous avons annoncé et que nous allons produire prochainement.

BIBLIOGRAPHIE

Séverine BRIDOUX-MICHEL

Ouvrages et textes

- *Lille Métropole. Un siècle d'architecture et d'urbanisme*, Ecole d'architecture de Lille / Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Paris, éd. Le Moniteur, 1993, voir notamment les textes suivants :

— Demangeon (Alain), « Le grand boulevard de Lille, Roubaix, Tourcoing, 1896-1992. De l'œuvre ouverte en urbanisme », pp. 50-55

— Joseph-François (Didier), « Un territoire métropole », pp. 30-35

- *Cahiers Thématiques n°6 : L'espace de la grande échelle*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille / Jean Michel Place, 2006

voir notamment :

— Louguet (Philippe) « Complexification des modèles urbains : question à la recherche et recherche d'un nouveau modèle », dans *Cahiers Thématiques n°6 : L'espace de la grande échelle*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille/ Jean Michel Place, 2006, pp. 276-287

- Bromberger (Christian), Morel (Alain) (dir.), *Limites floues, frontières vives : des variations culturelles en France et en Europe*, Paris, éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 2000, 386 p.

- Bruyelle (Pierre), *La Communauté urbaine de Lille, Métropole du Nord-Pas-de-Calais*, Documentation française, Paris, 1991, 192 p.

- Lassave (Pierre) & Querrien (Anne), « Les échelles de la ville », *Annales de la Recherche urbaine*, n°82, mars 1999

- Lentacker (Firmin), *La Frontière franco-belge. Etude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations*, service de reproduction des thèses, Université Lille 3, 1973, 656 p. [Fond Bibliothèque Lille]

- Mauroy (Pierre) « Une formidable aventure collective », conférence de rentrée, 4 octobre 2007, dans *Lille Métropole Info* n° 46, novembre 2007, p. 3

- Malcolm Anderson, « Les frontières, un débat contemporain », in *Cultures et Conflits*, 1997, n° 26-27

- Paris (Didier), *Lille, de la métropole à la région urbaine*, Mape Monde n° 66, 2002, 8 p.

Documents particuliers :

- « La vallée de la Lys frontalière / het Grensleie - gebied », Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Communauté Urbaine de Lille, I.E.G. Mouscron, LEIEDAL Kortrijk, WITAB Brugge, Urba linea Sarl d'architecture, déc. 1992 (document feuilles format A3)

- « het Grensleiegebied / la vallée de la Lys frontalière », étude relative à la cohérence spatiale du territoire et à ses développements potentiels, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Communauté Urbaine de Lille, I.E.G. Mouscron, Comines et Estaimpuis, LEIEDAL Kortrijk, WITAB Brugge, Urba linea Sarl d'architecture, sept. 1993 (document feuilles format A3)

- « Extension de la ZAE de la Cavale rouge à Halluin », étude de programmation urbaine, environnement et scénarios d'aménagement, Urba Linea architectes dplg / Agence Gilles Noyon paysagiste, LMCU, juin 2006

- Bridoux (Séverine), « Etude pour un projet d'aménagement d'un site transfrontalier », Travail Personnel de Fin d'Etudes, dirigé par Frank Vermandel, Ecole d'Architecture de Lille, juin 1995, 120 p.

- Bridoux (Séverine), « le *transfrontalier* à l'étude ; émergence de projets architecturaux et urbains pour une métropole *ouverte* », conférence pour le séminaire de recherche de « l'Architecture de la grande échelle / Inventer les futurs de la métropole lilloise : échelles, modèles et scénarios. Une métropole transfrontalière en projet (s) », 21 nov. 2007

Quelques documents généraux :

- « Avant-projet du Schéma directeur de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise », Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise [Francis Ampe dir. publication], 1993, 216 p. et annexes

- « Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole », 6 décembre 2002 [www.lille-metropole-2015.org]

— voir notamment :

- « bien positionner la métropole à la bonne échelle », rubrique « la dimension transfrontalière »

- « Améliorer l'accessibilité et développer l'interactivité des modes de transport et de communication »

- « la contribution des territoires », rubrique « le transfrontalier »

- « Étude de définition d'une agence transfrontalière pour l'Eurodistrict de Lille métropole franco-belge », Agence du développement et d'urbanisme Lille Métropole, novembre 2006 [www.nord.pref.gouv.fr]
- Rapport de la Commission « Développement transfrontalier », Lille Métropole - Conseil de développement, 18 Mars 2004
- *Profils n° 1* « De plus en plus de frontaliers le long de la frontière nord-est », [préface Jean-Luc Van Gheluwe] INSEE Nord Pas de Calais, Mars 2001 [www.insee.fr/]
- Plan Directeur d'Aménagement du site de la Zone Union (2006) [www.bluelinks2008.org]
- « Les projets transfrontaliers en 2005 », dans *Les coopérations transfrontalières de Lille Métropole Communauté Urbaine. Bilan 2005*, Lille Métropole Communauté Urbaine, mai 2006
- Ressources documentaires et cartographiques de la MOT [www.espaces-transfrontaliers.org]
- *Cahiers et Dossiers de l'Atelier transfrontalier*, COPIT-GPCI

Florence WIERRE

- Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise – Ecole d'architecture de Lille, *Lille-Métropole, un siècle d'architecture 1890-1993*, Paris, Editions Le Moniteur, 1993.
- Amilhat-Szary (A.-L.), Fourny (M.-C.) (ss la dir.), *Après les frontières avec la frontière – Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, Editions de l'Aube essai, La Tour d'Aigues, 2006.
- Ampe (F.), « Le schéma directeur de l'agglomération lilloise », in Cuillier (F.) (dir.), *Les débats sur la ville (1)*, Bègles, Editions Confluences, Agence d'urbanisme Bordeaux métropole aquitaine, 1998, pp.155-165.
- Association des villes TGV, *TGV et aménagement du territoire, un enjeu majeur pour le développement local*, Paris, Syros/Alternatives, 1991.
- Chadoin (O.), Godier (P.), Tapie (G.), *Du politique à l'œuvre*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2000.
- Cunat (F.), Louguet (P.), Burdèse (A.-M.), Tiry (C.), *Les mondes du secteur des gares à Lille*, rapport de recherche, Puca, Ifresi, Ecole d'architecture de Lille, convention n°98.Puca.09, novembre 2000.
- Demangeon (A.), *Lille métropole européenne*, Paris, Institut français d'architecture, décembre 1993.
- Denieul (F.), *Nord de Paris, Sud de Bruxelles – Eléments pour une diplomatie régionale de proximité*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, mai 1998.
- Direction régionale de l'équipement – Nord-Pas de Calais, *Aire métropolitaine – Quel scénario de développement ? Enjeux d'aménagement et de développement*, juin 1993
- Guiheux (A.) (ss la dir.), *La ville qui fait signes*, Le Moniteur-Le Fresnoy, Paris, 2004
- *Lille Eurométropole Franco-belge*, Editions de la Renaissance du livre, 2001
- Lille Métropole Communauté urbaine – Service coopération transfrontalière, *Les coopérations transfrontalières de Lille Métropole Communauté urbaine*, Bilan 2005, mai 2006.
- *Lille - Roubaix*, Projet urbain, n°20, mai 2000.
- Louguet (P.), Tiry (C.), Vermandel (F.) (ss la dir.), *L'espace de la grande échelle*, Les cahiers thématiques, n°6, Ecole supérieure d'architecture et de paysage de Lille, Tielt, 2006.
- Lluansi (O.), *Le Nord-Pas de Calais : vers une grande région européenne ?*, Editions L'Harmattan, Paris, 2004.
- *Nord-Pas de Calais : changement régional et dynamique des territoires*, compte rendu de la journée d'étude du 15 février 1996 à la MACC de Villeneuve d'Ascq, sous l'égide du F.R.E.Ville – Pôle Universitaire européen sur la ville, Lille, ORHA Nord-Pas de Calais, 1997.
- Mauroy (P.), *Lille l'Européenne*, Villeneuve d'Ascq, s.d., ville de Lille.
- Mauroy (P.), *Parole de Lillois*, Edition Lieu Commun, Paris, 1994.
- Ministère de l'Équipement, du Logement, du Transport et du Tourisme, Association Et Caetera, *De la ville à la métropole, vers une reconception de la pensée urbaine ?*, Compte rendu des séminaires 1996-1997.
- Oddone (P.), « Pierre Mauroy, la France, Lille et l'Europe », in *De France Nederlanden – Les Pays-Bas français*, Ieper, Stinchtig Ons Erdfeel vzw, 2002.
- *Pays du Nord*, La Documentation française, Paris, 2002.
- Préfecture de la région Nord-Pas de Calais, *L'Europe et la région Nord-Pas de Calais*, 1997
- Stevens (J.-F.), *Petit guide de prospective Nord-Pas de Calais 2020*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000.
- Trenard (L.), Hilaire (Y.-M.) (dir.), *Histoire de Lille au XIX^{ème} au seuil du XXI^{ème} siècle*, Lonrai, Librairie académique Perrin, 1999.

Sites Internet consultés :

- Espaces transfrontaliers : www.espaces-transfrontaliers.org.
- Site de Lille Métropole Communauté urbaine : www.lillemetropole.fr.
- Atelier transfrontalier : www.grootstad.org.

Synthèse chronologique des documents consultés (30 références)

Agence d'urbanisme de la CUDL, « *Construire une métropole, livre blanc* », 1969

La vocation locale, régionale mais aussi européenne de la métropole est affirmée.

« [l'agglomération] s'inscrit dans un paysage en toute partie comparable à celui des pays voisins : Belgique, Pays-Bas, Allemagne du Nord-Ouest. C'est le »plat pays« chanté par Jacques Brel, cet ensemble de plaines basses bordées par la Mer du Nord où, sous les mêmes ciels, les mêmes populations denses vivent dedans des maisons de briques, travaillant les mêmes terres et ont construit les mêmes usines avec autant de courage. Quoi de plus artificiel que ces frontières politiques qui morcellent un ensemble prenant que tout, matières, capitaux, ordres, les traversant aisément ! »

Il est donc proposé de créer un « vaste carrefour européen » (p. 25)

SDAU – *Rapport justificatif, Agence d'urbanisme, 1971*

Confirme ce discours.

ADU + EA Lille, *Lille Métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme, 1890-1993, Le Moniteur, 1993*

Quelques articles évoquent la question de l'espace transfrontalier.

- D. Joseph-François, « un territoire métropole » (p.34)

« du côté belge, la première marque d'une continuité économique fut l'ouverture en 1842 de la ligne de chemin de fer entre Lille et Mouscron, tronçon d'une ligne vers Valenciennes réalisée sous l'impulsion de la Compagnie des Mines d'Anzin (...). La deuxième est l'ouverture d'un canal de 23,9 km entre l'Escaut et la Deûle (canal de l'Espierre, 1843, et canal de Roubaix, 1877) (...). Ces premières voies n'ouvrirent pas le chemin à d'autres projets transfrontaliers. La frontière tint bon (...). A début de ce siècle, pour quelques intellectuels et militants du régionalisme, tel l'architecte Cordonnier ou l'industriel Scrive-Loyer, la Flandre était une contrée mythique (...) à l'ombre de beffrois festonnés et carillonnants. Dans la réalité, le versant belge de la métropole se constitue principalement autour de Mouscron par des lotissements ouvriers sur de larges îlots ; le Mont-à-Leu, le Touquet, le Nouveau Monde et le Risquons-Tout furent parmi d'autres des quartiers neufs où vinrent s'installer pour travailler dans les gigantesques usines textiles de Roubaix et Tourcoing, des familles issues quelquefois d'émigrés belges du XIX^{ème} siècle à Lille-Moulins. »

- « Hoog Kortrijk » (p. 164-165)

« Courtrai, elle, est éloignée du centre de l'aire métropolitaine. Le mécanisme du projet HK intègre cette donnée essentielle. Cette initiative, fait exceptionnel en Belgique, pays peu interventionniste en la matière, est due aux forces conjointes, regroupées en association, de la ville, de la société intercommunale de la vallée de la Lys (LIEDAL) et de partenaires privés. Il s'agit ici de contrôler l'expansion périurbaine débridée comme il s'en trouve autour des infrastructures autoroutières, et de donner une cohérence et des initiatives immobilières éparses, échelonnées depuis 20 ans sur un site (...). Insérant des pièces urbaines partielles dans l'entrelac d'un tissu lâche et composite (fermes, entrepôts, centre universitaire, halle d'exposition, lotissements...) [la démarche de B. Secchi] porte sur un sur-lignage tout en finesse de la topographie existante. Elle joue du paradoxe de trames urbaines rigoureuses mais fragmentaires, en dispersion à première vue aléatoire, et de l'émergence aux portes de la ville, de grandes formes serrées en dilution progressive dans l'espace rural. »

Conseil Général du Nord, *Trame verte, politique du paysage, un outil de gestion intégrée du paysage, CG 59, 1993*

Au sein des « pays lillois », plusieurs espaces transfrontaliers sont définis :

- « les plateaux calcaires », entité paysagère du Mélantois ne particulier : « De la Deûle au tournaisis, le pays du Mélantois fait passer du sous-sol calcaire au sous-sol marneux (...). Ce caractère façonne un paysage de plus en plus modelé à mesure que la silhouette des tours de Notre-Dame de Tournai se précise. A l'Est, le paysage de champs ouverts règne en maître et seule la Marque vient distraire cette tension par sa tranchée plus arborée (...). Par indifférence, la capitale régionale gomme petit à petit toutes les références à ce pays historique qui avait pour cœur Seclin. Au point que pour certains auteurs, le Mélantois n'existe plus. Il est vrai qu'il souffre d'être systématiquement coupé, entaillé par des infrastructures assurant la desserte et le rayonnement de la métropole. »
- Une fiche d'itinéraire « De Tournai à Lens par le plateau » propose de redessiner la colonne vertébrale du Mélantois par le biais d'un chemin continu.
- Les « plaines vallonnées », dont l'entité paysagère du Ferrain, sont aussi évoquées.
- La « plaine de la lys », quant à elle, est rattaché à la Flandre, et non aux pays lillois.

Divers auteurs, Rekkem-Ferrain, projet de reconversion du poste-frontière, compilation des études, 4 tomes, 1993-2002

Entre juin et septembre 1993, concours d'idée lancé par Liedal et ADU. Programme : l'A 17 comme fil conducteur pour une créatiON de paysages, 3 sites de développement urbain (Hoog Kortrijk, Tourcoing Roncq, Grand boulevard), 1 site d'accueil de la métropole à Rekkem, 1 parc régional tranfrontalier entre Menin, Tcg et Mouscron. Etudes financées par Interreg, communauté flamande, province de Flandre occidentale, Liedal, LMCU et ADU.

4 candidats : Chemetoff et Michel Gouriou (Gentilly), P. Deroose, Paysages, J. Wirtz.

Le projet Deroose est lauréat en raison de sa volonté d'exploiter les qualités du paysage existant. Paysages est plus interventionniste, et Wirtz fait un grand jardin! Chemetoff ne répond pas.

Paul Deroose, pour Liedal, ADU, Propositions pour le réaménagement du site du poste-frontière E 17-A22 à Rekkem et pour l'aménagement de son environnement, Novembre 1994

Séquentialiser les parcours autoroutier par des plantations, un parc métropolitain fondé sur le paysage malgré son morcellement apparent : "il existe une structure paysagère très claire : (...) grand bassin irrégulier, qui rejoint le flanc méridional de la Lys en aval de Menin (...). La délimitation passe majoritairement par des crêtes d'une altitude d'environ 50 m, tandis que la zone est traversée par des ruisseaux qui vont tous du sud au nord vers la Lys." "Le parc proposé n'est pas un parc urbain dans le sens traditionnel du terme(...). [C'est] un vaste espace paysager où l'agriculture, la nature et le bâti cohabiteront. Toute forme de création qui ne cassera pas le caractère rural du paysage y sera présente. L'accent sera mis sur le respect de qualités comme l'espace, le silence et le repos. Cela implique que des activités de masse nécessitant des installations permanentes n'ont pas leur place ici. (...). Dans sa phase finale, le parc consistera donc (sic) de plaines étendues avec des bandes boisées, des petits bois, des cours d'eau et des ruisseaux dont certains seront endigués pour constituer des pièces d'eau. Il sera traversé par des sentiers de promenade et d'équitation et des pistes cyclables. Les fermes existantes seront intégrées dans le paysage du parc : élevage et/ou cultures extensives, centre équestre, gîtes d'étape (...). En premier lieu, le parc se construit en valorisant les espaces ouverts intéressants, en les entourant par des plantations. (...). Ces plantations constituent en même temps des écrans contre les éléments difficilement compatibles avec un parc (bâtiments industriels)."

Le projet prévoit aussi la création d'une "route circulaire", un maillage de sentiers, un sentier principal piéton et cycliste, "une sorte d'autoroute pour circulation lente" au départ du poste-frontière, formant une "esplanade", une forêt de 500 hectares est prévue à Courtrai. Le poste-frontière est un espace d'arrêt, d'information régionale, d'exposition de projets transfrontaliers. Musées de l'industrie ou des langues européennes. Une "chambre paysagère" est plantée où circulent l'autoroute et l'esplanade. Un monument "EUROPE ET LIBERTÉS" est prévu.

TETRA (programmistes) pour Liedal et ADU, Paroles de voyageurs, paroles d'habitants, 1995

Evaluation du concept de réaménagement du poste-frontière. Analyse de la perception de la frontière révélant 4 groupes : les franciliens, les néerlandais, les "micro-locaux" et les régionaux. Conclusion :

- densifier les équipements pour économiser du temps
- rechercher des activités de détente ou de défoulement
- un lieu "anti-autoroute" : quête d'animations, d'étonnement
- propreté, sécurité, agrément, "cosy"
- signal : pont, arche, arcade.

Elaboration d'un programme d'aménagement

ADU, Projet de pavillon des langues d'Europe, décembre 1996

Jean-Luc Andréi, Lille Métropole, Editions Ouest-France, 1997

Description littéraire et photographique (beau livre) sous forme d'un voyage thématique introduit de la sorte : « Une métropole immense hérissée de minarets-beffrois

Une jour mon hôte me proposa une excursion [sur le mont Kemmel](...). Et en haut (...) on se dit : « J'ai roulé trente minutes en voiture. J'ai sauté la frontière belge et me voici au bout du monde, le flamand se parle à chaque table. Que c'est exotique ! » Et soudain on baisse les yeux et on découvre ce qui justifiait la montée : la métropole lilloise s'étend juste en bas, à nos pieds, à perte de vue. C'est à couper le souffle. Comme la vue de Fés depuis les tombeaux des sultans mérinides. Une médina immense hérissée de minarets-beffrois. Une cité immobile que la distance fige dans la brume. La Jerusalem du Nord. (...). « D'ici, vous les voyez toutes », me dit mon guide. Ce sont les quatre-vingt sept communes qui constituent la métropole lilloise. (...). De ce point de vue, en Belgique, vous saisissez mieux leur orientation. Elles sont tournées vers l'Europe, vous voyez... » Et (...) il me désigne la métropole, la frontière invisible, la Belgique. Et également, puisqu'on y était, le Rhin, la

Hollande, l'Allemagne, les villes de la Hanse, les forêts de Norvège, les mines de l'Oural, la Biélorussie, que sais-je encore... Ce geste permettait toutes les suppositions. Sans effet superflu, il évoquait le monde. » (p. 9)

Pierre Généau et Jean-Paul Mottier, pour COPIT, *Les cahiers de l'atelier transfrontalier*, dossier n°1, 1998

Il s'agit d'une « boîte à outils » recensant les différentes opérations de « développement du paysage » sur le territoire de la métropole transfrontalière, afin de tester des synergies possibles. Peu d'opérations touchent l'espace de la frontière elle-même : Parc naturel des Plaines de l'Escaut, « aménagement paysager des voies de communication » de la vallée de la Lys (Interreg 12 et 2 dans le cadre de la mise à grand gabarit du canal), Parc du ferrain, Canal Ieper-Comines (Voies Hydrauliques + Commune de Comines + IEG + AMINAL + Province West-Vlanderen + Ieper), Canal de Roubaix (SMCR + LMCU + communes concernées) sans prolongement en Belgique.

Pour le reste, nombreux projets de reconversion d'anciennes voies ferrées ou de canaux.

En conclusion, une esquisse de synthèse définit un axe urbain transfrontalier NE/SO entre deux ensembles d'espaces ruraux. Les auteurs notent que la plupart des projets sont de grande échelle et « n'ont que très peu d'équivalents réalisés par le passé »

Auteur non relevé, étude juridique pour déterminer le partage et le montage institutionnel de l'opération, 1998

Event Communications Ltd (Londres), "Maquette conceptuelle" du pavillon des langues, 1998

Philippe Thomas et Anne Leplat (paysagistes), pour la COPIT, *Les cahiers de l'atelier transfrontalier*, cahier n°2, "Portrait du paysage", Janvier 2000

Les limites du territoire étudié ne correspondent à aucune régularité géographique.

Notion de "combinatoire du paysage ou exercices de style"

Détermination de 11 unités de paysage.

Puis choix d'une "autre hypothèse", celle de la trame et des motifs.

La trame : "il s'agit de cette campagne faite d'un mélange d'arbres, de champs, de prairies, de maisons et d'usines, qui se densifie au contact des villes. elle présente une certaine unité avec des expressions variées selon ses conditions naturelles, les habitudes, les pratiques ou les cultures locales. C'est comme un bocage en pixels, une structure dispersée, une organisation en semis. C'est un paysage tissé à la main, à la fois accueillant et fragile. (...). D'une façon très générale, on peut en distinguer deux grands types : celle à dominante rurale forte (région d'Ieper - Poperinge, Pévèle, Est de Tournai) et celle influencée par la proximité de la ville (région de Kortrijk, Weppes, Ferrain...)" (p. 67).

Les motifs : " Les motifs se distinguent de la trame, sortent de la trame. Ils sont comme des accidents, des événements, des éléments particuliers ou de continuité qui servent de repère, organisent la perception, donnent un sens au paysage. Ce sont des éléments de permanence, des invariants. ce sont des éléments d'exception qui peuvent devenir le support d'une découverte, d'une pratique ludique, conviviale du territoire. (...). Ce sont : les vallées (la Lys, l'Escaut, l'Yser, la Deûle...), les monts (Kemmel, Saint Aubert, l'Enclus, Mons en Pévèle), le bassin carrier de Tournai, les horizons vides du Mélandois." (p. 69)

Liedal + LMCU, *Schéma d'aménagement de la zone tertiaire thématique de Rekkem-Ferrain*, Mai 2000

Eric Luiten (paysagiste), pour la COPIT, *Les cahiers de l'atelier transfrontalier*, cahier n°7, "Nouvelles stratégies à l'égard du paysage", Octobre 2000

Comparaison des stratégies paysagères de 4 gdes métropoles : Barcelone, Randstad, Ruhr et Staddenband Twente.

Arts et Design (aasmechelen), *Concept du poste-frontière de Rekkem-Ferrain*, Décembre 2000

Etude volumineuse constituant une nouvelle "maquette conceptuelle" du projet.

Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris, département "études et conseils", *Etude d'opportunité et approche financière du projet de Pavillon des langues*, 2000

Chiffrage du projet: 80 MF

Philippe Thomas (paysagiste), pour la COPIT, *Les cahiers de l'atelier transfrontalier*, cahier n°10, "Les motifs du paysage", Mars 2001

L'auteur revient sur les 4 grands motifs identifiés dans son étude précédente, pour énoncer des préconisations plus opérationnelles.

- Les ensembles de collines (au SE de Ieper, au NE de Tournai, au S et à l'E de Kortrijk : préserver ces collines de l'urbanisation, ou mieux intégrer celle-ci.

- Le parc du Ferrain est rappelé, sans lien avec le reste de l'étude
- Les carrières du tournaisis : un plan de paysage sur le modèle de celui de Marquise
- Les vallées : Deûle, Lys, Marque, Ieperlee : gérer le « paysage public », tirer parti des friches industrielles
- Les horizons vides du Mèlantois : éviter les coupures et l'urbanisation grâce aux PLU, maintenir des vues ouvertes depuis l'A1 et l'A27/E 42, et organiser des cheminements.

La mise en œuvre de ces préconisations doit se faire en 3 temps :

- plan de paysager du bassin carrier, acquisition des anciennes carrières + plan de paysage pour les 4 monts
- parc du Ferrain et projets pilotes sur les vallées et les collines
- enfin, les anciennes douanes.

Paul Cruysberghs (philosophe) pour Liedal et ADU, *Des frontières et des échanges*, Novembre 2001
Réflexion philosophique sur la notion de frontière et d'échange...

Groep Planning, pour Liedal et ADU, *Etude d'aménagement et évaluation quantitative du site Rekkem-Ferrain*, Décembre 2001

Etude de stationnement, Décembre 2001

JNC International (paysagistes) + Tempora + SIT, *Propositions pour la requalification du site du poste frontière E 17 - A 22 à Rekkem et pour l'aménagement de son environnement*, Décembre 2001

Nouveau projet, autour du concept de "porte des Flandres"!

Syndicat mixte du Schéma directeur de Lille métropole, *Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole*, 2002

p.18 : « Le schéma rigide de l'OREAM, comme l'ancien schéma directeur, regardaient vers le Sud. Le concept d'« aire urbaine centrale » était proposé (centrale en ce sens qu'elle était au centre de la région). Trente ans après, il faut bien convenir que ce concept reste à construire. (...). C'est (...) dans toutes les directions – à 360° – que doit être considérée, pour l'avenir, l'aire urbaine liée à la métropole. »

p.22 : « Cinq axes structurants : l'international, l'accessibilité, la qualité, le développement, la solidarité. L'international, par ce que l'agglomération lilloise sera métropole internationale ou ne sera pas métropole (...). Plus qu'un concept, le développement d'une aire métropolitaine transfrontalière est une priorité spatiale en matière d'infrastructures, de transports, de communication, de requalification des zones naturelles, de développement et de valorisation des tissus urbains. »

p. 34 : « La dimension transfrontalière

La métropole lilloise transfrontalière est déjà une réalité. Elle est aussi une ambition (...). Cet ensemble est constitué d'un système urbain multipolaire et complexe (...). La continuité des tissus urbains et périurbains et un réseau dense d'infrastructures de communication relie toutes ces villes et agglomérations entre elles. »

La mise en œuvre a commencé grâce à Interreg :

- transports urbains frontaliers,
- co-gestion des ressources en eau,
- filières économiques communes,
- banques de données cartographiques,
- projets innovants.

(p. 36) Les orientations :

« Créer une structure spatiale franco-belge claire qui favorise l'intégration réciproque des territoires français et belge de la métropole :

- réaliser des boulevards urbains qui relient Mouscron, Wattrelos, Tourcoing, Roubaix, Halluin entre eux et au reste de la métropole, assurant une accessibilité fine et requalifiant les territoires traversés,
- renforcer les liens entre les « villes jumelles » de la vallée de la Lys entre Armentières et Courtrai (...),
- assurer un axe de développement en direction de la Wallonie via Tournai,
- créer une trame verte qui s'appuie notamment sur de vastes parcs urbains et naturels (parc transfrontalier du Ferrain, vallée de la Lys, val de l'Espierre),
- localiser les zones de développement ou de renouvellement urbain et économique en fonction de logiques territoriales transfrontalières (...),
- préserver, voire qualifier les paysages et les espaces à vocation agricole (plaine de la Lys, pays entre Marque et Escaut, Pévèle). »

Ce dernier point est précisé p. 37 :

« Les paysages : construction de paysages de qualité à partir des caractéristiques existantes dans une optique de valorisation des motifs paysagers (notamment les monts, les vallées, les horizons vides du Mélançois...) »
et plus loin, il est question de :

« Le réseau bleu : valorisation urbanistique, paysagère, récréative et naturelle du réseau de rivières et de canaux en tant que ressource en eau et voie de transport » (carte p. 97)

et de

« l'élaboration d'un projet urbain transfrontalier pour Roubaix-Tourcoing, Watrelos et Mouscron ».

p.900, dans la partie « protéger et valoriser l'environnement », chapitre « une trame métropolitaine verte et bleue »

p. 91 : une carte « le relief, ses composantes structurelles et les pays » donne une vision du territoire de la métropole transfrontalière.

p.94, à propos du parc du Ferrain : « Le parc transfrontalier du Ferrain qui a fait l'objet d'une première esquisse. La partie française pourrait concerner 250 hectares entre le site d'accueil de l'ex-poste douanier de Rekkem et le mont d'Halluin ; la partie belge s'étend sur plusieurs centaines d'hectares (arrondissement de Courtrai) »

COPIT, *Les cahiers de l'atelier transfrontalier*, synthèse, non datée

Jean-Luc Cornet (urbaniste LMCU) et Arnout Zwanepoel (écologue WVI) pour la COPIT, *Les cahiers de l'atelier transfrontalier*, cahier n°13, "un maillage bleu métropolitain", 07-2004

Ce projet, élaboré entre 2000 et 2004, s'inscrit dans un certain nombre de coups partis : canal de roubaix, site de l'union, euratechnologie, "kortrijk-leie" (réaménagement de la Lys), parc de la deûle... Il se réfère très sommairement à l'étude précédente de PH. Thomas (p. 27)

Les canaux sont un "appel au lointain" (p. 15) qui renvoie à la grande échelle. De plus, ils concentrent l'expression de la géographie et de l'histoire des territoires qu'ils traversent. Mais ils sont devenus des "autoroutes silencieuses" (p. 29). De plus, certains réaménagements de canaux "risquent [...] de pérenniser la coupure qui s'est constituée entre la rivière ou le canal et son environnement urbain ou rural, et ses données physiques, biologiques, culturelles ou sociales." (p. 31)

Les problèmes analysés sont :

- la déconnexion ville/canal (exemple de la Marque urbaine p.33)
- les bras morts laissés derrière les rectifications (p.39)
- la monofonctionnalité du canal

Préconisations : des aménagements continus, dans l'épaisseur des territoires. Le maintien de la fonction industrielle mais en intégrant d'autres enjeux. Le développement de la plaisance (ports). Parvenir à la qualité "eaux de baignade". Traitement écologique des berges, échelles à poisson aux écluses, aménagement des bras morts, des prairies humides. n ville, tourner les façades vers l'eau, éclairer le canal, valoriser le patrimoine, éloigner l'industrie, redimensionnement et valorisation des ponts, actions culturelles
moyens d'action : documents d'urbanisme, maîtrise foncière publique (p.53), rendre les vallées inconstructibles (p.59), interdire les remblais (p.59)

L'ensemble de ces préconisations doit alimenter un "grand projet métropolitain" sur 20 ans, à l'intérieur d'un "parc naturel régional thématique et transfrontalier" (p. 81)

LEIEDAL, *Vision territoriale intégrée de la Vallée de la Lys*, Juin 2005

Ville de Lille, *Le projet urbain de Lille, un nouvel art de ville*, 2005

La question de l'espace transfrontalier n'est abordée que dans la dernière partie de l'ouvrage, intitulée : « Conforter le rayonnement de Lille, de la métropole et de la région transfrontalière ».

Le sous-chapitre « la région urbaine transfrontalière, la bonne échelle pour un développement durable » traite essentiellement de stratégie économique. La transfrontalité n'est abordée que latéralement, Lille en constituant le « place centrale ». LMCU est donc présenté comme l'organe naturel de planification urbaine de cet « eurodistrict du grand Lille transfrontalier ».

Le chapitre évoque aussi le futur « contournement routier franco-belge », ainsi que la dimension transfrontalière des maisons-folies de Lille 2004. La carte des pages 254-255 exprime la dimension purement géométrique de la réflexion.

Le paysage n'est jamais évoqué, sauf :

« Garantissant l'accessibilité de la ville et de sa métropole, certains de ces grandes infrastructures [les autoroutes] marquent le paysage urbain jusqu'au cœur de la ville. »

Michel Van Parys, *Lille Métropole hier, aujourd'hui, demain*, Les éditions du 8^{ème} jour, 2005

Beau livre d'images commentées de la métropole. La question de la frontière est posée comme centrale. Le chap. 1, « Lille et sa frontière », présente Lille comme fondamentalement transfrontalière, coupée arbitrairement par

Louis XIV. L'industrie aurait recréé l'union (les ouvriers belges) malgré les aberrations (la gare de Lille en cul-de-sac).

La frontière est une structure interne de la métropole : « Vivre à Lille, c'est vivre adossé à une frontière. Dans toute la métropole, il y a toujours une frontière quelque part, un bout de la rue, au fond du jardin, au détour d'un rivièrre. »

« Il n'y a plus de frontière, mais bien des habitudes frontalières subsistent ».

Les photographies associent discrètement l'espace agricole, in,du s triel et les canaux, de façon plus évidente, à la structure-frontière.

Dépliant : Blue Links, la liaison Deûle-Escaut, 2007

Nervures (paysagiste) + Alfa (BET environnement) pour Lille Métropole Communauté Urbaine, Secteur Val de Lys : étude stratégique d'aménagement - étude fauneflore, phase 2, Décembre 2007

Approche essentiellement environnementale, et sectorisée d'emblée en tronçons. Le document propose toutefois d'« intégrer la Lys comme lien transfrontalier » par une « cohérence d'action et de préservation grâce à un partenariat visant une harmonisation des projets ».

Bénédicte GROSJEAN

ATELIER LIMO, *Enquête frontalière*, <http://www.atelier-limo.eu/presentationpostes.php>

BOSELMANN Peter, *Representation of Places, Reality and Realism in City Design*, Berkeley (Calif.) : Univ. of California Press, 1998, 228p.

BORRUEY René, ORILLARD Clément, *L'architecture des territoires métropolisés, une bibliographie*, Cahier n°10 "Territoires Méditerranéens", éd. DRE PACA / DGUHC PUCA, avril 2007, 198p.

BRUCK Laurent, HALLEUX Jean-Marie, MAIRY Nicolas, "La péri-urbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisses et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives", *BelGeo* n°4, 2002, pp. 333-354.

BRUNET Roger, *La Carte, mode d'emploi*, Paris : Fayard, 1987, 269p.

BRUNET Roger, *Les villes "européennes"*, Paris : DATAR, 1989, 79p.

DE MEULDER Bruno (dir.), *Atlas (1), Zuidelijk-West-Vlaanderen*, Ed. Anno 02, 2002, 114p.

DE MEULDER Bruno, SHREURS Jan, COCK Annabel, NOTTEBOOM Bruno, "Sleutelen aan het Belgische stadslandschap / Patching up the Belgian Urban Landscape", *Oase* n°52, 1999, pp. 78-113.

DEBARBIEUX B., LARDON Sylvie, *Les figures du projet territorial*, Editions de l'Aube, Datar, Bibliothèque des territoires, 2003, 270 p.

COLARD Alain, VANDERMOTTEN Christian, "La périurbanisation de l'emploi dans les zones métropolitaines belges", *Revue Belge de Géographie* n°1-2-3, 1994, pp.33-40.

DEMATTEIS Giuseppe, "Représentations spatiales de l'urbanisation européenne", in : Arnoldo Bagnasco et Patrick Le Galès (dirs.), *Villes en Europe*, Paris : La Découverte, 1997.

FONT Antonio, LLOP Carles, VILANOVA Josep Maria, *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, Barcelona : Mancomunitat de municipis de l'Area metropolitana, 1999, 211p.

GUICHONNET Paul, RAFFESTIN Claude, *Géographie des frontières*, Paris : PUF, 1974, 223p.

HOHNENBERG Paul M., LEES Lynn Hollen, *La formation de l'Europe urbaine : 1000-1950*, Paris : Presses Universitaires de France, 1992, 496p.

JACOB Christian, *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris : Albin Michel, 1992, 537p.

KAUFMANN Vincent, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2000, 252p.

KOOLHAAS Rem, "La ville générique", in : *Mutations*, Barcelona : ACTAR / Bordeaux : Arc en rêve, 2000, pp. 722-759.

LARDON Sylvie, MAUREL P., PIVETEAU Vincent (éds.), *Représentations spatiales et développement territorial*, Paris, Editions Hermès, 2001, 437 p.

LEVY Jacques, *Europe. Une géographie*, Paris : Hachette (coll. "Carré Géographie"), 1997, 287p.

MANGIN David, *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : éd. de la Villette, 2004, 398p.

MONMONIER Mark Stephen, *Comment faire mentir les cartes ou du mauvais usage de la géographie*, Paris : Flammarion, 1993, 232p.

NOTTEBOOM Bruno, UYTENHOVE Pieter, "A documentary of the Flemish Countryside. Photography of Jean Massart, Georges Charlier and Jan Kempnaers (1906-2003)", *Oase* n°63, 2003, pp.14-30.

PHILIPPART Eric (dir.), *Nations et frontières dans la nouvelle Europe. L'impact croisé*, Bruxelles : Editions Complexe, 1993, 278p.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, CATTAN Nadine, ROZENBLAT Céline, *Le Système des Villes européennes*, Paris : Anthropos, 1994, 201p.

REMY Jean, VOYE Liliane, JOURDAIN R., *Typologie des villes belges*, Louvain-la-Neuve : UCL, Groupe de sociologie wallonne, 1979, 76p.

SECCHI Bernardo, *Dell'utilità de descrivere cio que si vede, si tocca, si ascolta*, Prato : Secondo convegno internazionale di Urbanistica, mars 1995.

SIEVERTS Thomas, *Entre-ville. Une lecture de la Zwischenstadt*, préf. de René Tabouret, Marseille : éd. Parenthèses, 2004, 188p.

SMETS Marcel, "La Belgique ou la banlieue radieuse" in : *Paysage d'architectures* (catalogue d'exposition), Bruxelles : Fondation de l'architecture, 1986.

SÖDESTRÖM Ola, "Sélectionner et projeter. Les visualisations dans les pratiques de l'urbanisme", *Espace Temps* n° 62-63, 1996, pp. 104-113.

STENGERS Jean, *Émigration et immigration en Belgique au XIXe et au XXe siècles*, Bruxelles : Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer, 1978, 107p.

TOSI Maria Chiara, MUNARIN Stefano, *Tracce di città, esplorazioni di un territorio abitato : l'area veneta*, Milano : éd. Franco Angeli, 2001, 221p.

VAN DER HAEGEN Herman, VAN HECKE Etienne, JUCHTMANS Greet, "Les régions urbaines belges en 1991", *Etudes Statistiques* n°104, 1996, pp.3-42.

WATELET Marcel, *Paysage de frontières*, Louvain-la-Neuve/Paris : Lanoo (coll. Patrimoine Cartographique de Wallonie), 1992, 197p.

Maryvonne PRÉVOT

1^e partie :

Stratégie pour une métropole transfrontalière, COPIT, mars 2002, 23 p.

Le Nord de la France et la Flandre (occidentale) : partenaires pour l'avenir. Plan stratégique de coopération transfrontalière, Province de Flandre occidentale, 2003, 65 p.

Pinson Gilles, Vion Antoine, « *L'internationalisation des villes comme objet d'expertise* », in *Pôle Sud*, volume 13, 2003 pp. 85-102.

Stratégie politique de la Flandre à l'égard du Nord de la France, Gouvernement flamand, 2006, 32 p.

Fourny-Kober M-C. (dir), 2003, *Le rapport à la frontière et la construction d'espaces transfrontaliers*, rapport d'étude pour la DATAR Grenoble, 6 volumes.

Groupe « Frontière », « La frontière, un objet spatial en mutation », in *EspaceTemps.net*, novembre 2006, 15 p.

Reitel B., Graefe O., « Quelques enjeux des villes-frontières. Introduction au cahier thématique Villes-frontières – frontières urbaines –espaces sans frontières », in *Geographica Helvetica*, 2007/Heft1, pp. 2-4.

Reitel B., « Les agglomérations transfrontalières : des systèmes urbains en voie d'intégration ? Les espaces urbains de la « frontière » du territoire français », in *Geographica Helvetica*, op. cit., pp. 5-14.

Reitel B., « Les logiques de projet dans l'agglomération transfrontalière de Strasbourg-Kehl et de l'agglomération trinationale de Bâle : vers l'émergence de nouvelles territorialités ? », in Amilhat-Szary A.-L. et Fourny M-C. (dir), *Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 2006, pp. 151-167.

Reitel B., « Mémoire, effacement, transgression : l'aménagement urbain des zones frontières de villes-frontières (Berlin, Frankfurt/Oder-Slubice, Strasbourg/Kehl), in *Le Globe*, « frontières-frontière », Genève, tome 145-2005, pp. 29-58.

Hamman Ph., « Vers un intérêt général transfrontalier ? », in *Annales de la recherche urbaine*, n° 99, pp. 102-109.

Denys C, Paresys I, *Les anciens Pays-Bas à l'époque moderne (1404-1815). Belgique, France du Nord, Pays-Bas*, Paris, Ellipses, 2007, 262 p.

SGAR, *Etude de définition d'une agence transfrontalière pour l'Eurodistrict de Lille Métropole franco-belge*, ADULM, novembre 2006, 33 p.

SGAR, Groupe de travail parlementaire franco- belge (rapport final)

2^e partie :

- Assistance au Groupe de Travail Parlementaire franco-belge, *Bonnes pratiques de gouvernance dans les agglomérations transfrontalières en Europe*, 2006, 201p.
- BACHELET, Frank, MENERAULT, Philippe, PARIS, Didier, *Action publique et projet métropolitain : modèles, acteurs et processus*, Paris, L'Harmattan, 2006.
- BEN MABROUK, Taoufik, *Le pouvoir d'agglomération en France, logiques d'émergence et modes de fonctionnement*, Paris, L'Harmattan, 2007
- CLAUDE, Viviane, FREDENUCCI Jean-Charles *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002)*, rapport final, mai 2004, 168 p
- CLAUDE, Viviane, *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XX^e siècle*, Marseille, Editions Parenthèses, 2006.
- DESAGE, Fabien, *Le « consensus » communautaire contre l'intégration intercommunale. Séquences et dynamiques d'institutionnalisation de la Communauté urbaine de Lille (1964-2003)*, thèse de science politique sous la direction de Frédéric Sawicki, Lille2, 2005.
- ECREMENT, Bernard (coord), *Les agences d'urbanisme. Repères et témoignages*, Paris, Centre de Documentation de l'urbanisme, 2004.
- Eurdistrict Trinational de Bâle, *Un avenir à Trois : Concept de Développement 2006-2020*, tome 1 : Les fondamentaux de l'Agglomération Trinationale de Bâle, 2006.
- HEURGON, Edith, STATHOPOULOS Nikolas (dir.), *Les métiers de la ville, Les nouveaux territoires de l'action collective*, Paris, Editions de l'Aube, 1999.
- JOLE, Michèle, « Le projet urbain et le « chef de projet » en France : les savoir-faire de la négociation », in *Les métiers de la ville*, L'Harmattan, 2002, p. 111.
- MOTTE, Alain, *La notion de planification stratégique spatialisée (Strategic Spatial Planning) en Europe (1995-2005)*, Paris, PUCA, 2006.
- PARIS, Didier, STEVENS, Jean-François, *Lille et sa région urbaine : la bifurcation métropolitaine*, Paris, L'Harmattan, 2000.
- PREVOT, Maryvonne (dir), *Les agences d'urbanisme en France : identités, pratiques, mutations, enjeux (1967-2007)*, numéro spécial de la revue *Territoires en mouvement*, (à paraître)
- PREVOT, Maryvonne, « Genèse métropolitaine à Lille : réseaux et héritages », in *Action publique et projet métropolitain, op. cit.*
- TAOUFIK, Souami « Liens interpersonnels et circulation des idées en urbanisme. L'exemple des interventions de l'IAURIF au Caire et à Beyrouth », in *Géocarrefour* , dossier « Expertises nomades », vol. 80, 2005-3, pp.237-248
- VERDEIL, Eric, *Une ville et ses urbanistes : Beyrouth en reconstruction*, thèse en aménagement, Paris 1, 2002, 646 p.
- VION, Antoine, « L'internationalisation des villes comme objet d'expertises », in *Pôle Sud* n° 13/2000.

CHRONOLOGIE

1960

- **Lille, le 2 avril 1960** : création du **Comité de liaison économique régional (CLER) Hainaut/Nord-Pas-de-Calais/West-Vlaanderen**.

1970

- **Paris, le 17 juin 1970** : mise en place d'une Commission franco-belge pour l'aménagement des régions frontalières

1991

- **Courtrai (Kortrijk), Hôtel de Ville : le 12 octobre 1991** : messieurs Mauroy pour la CUDL, Detremmerie pour l'IEG, Sansen pour Leiedal, Van Spitael pour IDETA et Vens pour la WIER (ancêtre de la WVI) créent, aux noms de leurs intercommunales/intercommunalité respectives, une **Conférence permanente intercommunale transfrontalière, ou COPIT**. Le nom néerlandais (« *Grensoverschrijdende permanente konferentie van intercommunales* ») se lit d'abord GPKI puis GPCI.

1992

- **Mouscron-Wattrelos, 6 avril 1992** : premier bus transfrontalier de la ligne Mouscron/Wattrelos qui sera prolongée jusqu'au centre de Roubaix en 1995. S'ensuivent une dizaine de raccordements transfrontaliers réalisés entre les lignes de Transpole (France), TEC (Wallonie) et De Lijn (Flandre). En 2006, la ligne MWR transportait 6500 voyageurs/semaine en moyenne.

1993

- **Lille, le 8 avril 1993** : un comité de pilotage constitué autour des maires et bourgmestres des communes françaises, flamandes et wallonnes frontalières de la Lys (de Frelinghien à Menin-Halluin) approuve les conclusions de l'étude pour un développement spatial cohérent de la vallée de la Lys frontalière. Cette étude a été réalisée par l'agence Urba-Linea, sous maîtrise d'ouvrage conjointe de l'ADULM, de la CUDL et des intercommunales belges Leiedal, Wier-Witab et IEG. Plusieurs conclusions de l'étude sont reprises dans les documents d'urbanisme de part et d'autre des frontières (Schéma directeur, Plan local d'urbanisme, *Gemeentelijk structuurplan* et autres plans particuliers d'aménagement). Toutefois, en l'absence de contractualisations transfrontalières et de démarches concertées auprès des autorités régionales supérieures, le résultat global est ambivalent et donc mitigé.
- **Tournai, le 26 juin 1993** : **seconde assemblée plénière de la COPIT** et signature de plusieurs protocoles de coopération, dont un qui prévoit explicitement la constitution d'une structure juridique à caractère européen. Plusieurs projets communs, touchant des

domaines variés (urbanisme et cartographie, logistique des transports, gestion des ressources en eau, traitement des eaux usées, développement et promotion économiques, reconversion des postes frontières) sont aussi présentés et/ou officialisés dans des chartes ou des conventions. Ils engagent, pour leur mise en œuvre, des acteurs variés (Intercommunales, ADULM, Eurotéléport, Association des communes du Versant Nord-Est, Welzijnconsortium de Kortrijk, l'Union de l'agglomération tourquennoise, la Ville de Mouscron etc...).

- **Courtrai/Kortrijk, Université, le 22 septembre 1993** : le lauréat du concours organisé par Leiedal, la CUDL et l'ADULM - le paysagiste Paul Deroose- présente son projet pour la reconversion du poste-frontière de Rekkem et la création du parc transfrontalier du Ferrain. Ce projet s'inscrit dans un ambitieux programme pluriannuel de coopération transfrontalière dont l'objectif emblématique est de transformer : « *un lieu qui sépare en un lieu qui réunit* ».

1994/1995

- **Wattrelos (Grimonpont)** : la société Degrémont installe deux pilotes épuratoires sur la station d'épuration de Grimonpont. La CUDL, maître d'ouvrage, veut ainsi étudier les caractéristiques optimales d'une future station d'épuration transfrontalière destinée à améliorer la qualité des eaux de l'Espierres, un affluent de l'Escaut. C'est le premier maillon d'une chaîne de stations transfrontalières exploitées depuis (à Ploegsteert, Comines, Menin) complétant celles de Tournai et d'Etampuis. La COPIT a réuni par ailleurs à Armentières, le 18 novembre 1994, tous les acteurs français, wallons et flamands concernés par la gestion de l'eau lors d'un colloque transfrontalier.
- **Menen/Menin, le 2 décembre 1994** : la troisième assemblée plénière de la COPIT, adopte un programme visant à fixer les « *axes stratégiques de coopération transfrontalière* » sur son territoire. La COPIT demande aux équipes techniques des partenaires impliqués de formuler *une proposition pour l'élaboration d'un schéma transfrontalier d'aménagement et de développement* qui tienne compte des options définies dans le projet de Schéma directeur de l'arrondissement de Lille d'une part, et dans les projets belges de Plan régional d'aménagement du territoire wallon, projet de Plan de structure de la Flandre et projet de plan intercommunal GAPAK du Courtrais. Un budget spécifique est demandé, puisant dans les programmes européens Interreg franco-flamand et franco-wallon. La COPIT se dote ainsi de son premier budget de fonctionnement (l'équivalent de 75 000 euros), dont la gestion est confiée à l'ADULM.

1996

- **Mouscron-Menin-Werwik, juin 1996** : L'autoroute A17-E403 Kortrijk-Tournai et la route nationale 58 Comines-Menin sont achevées, conformément à un accord politique conclu par les ministres des travaux publics flamand et wallon datant de mars 1993. Ces réalisations entrent dans le projet d'un « *Ring autoroutier franco-belge* » qui ne verra pas le jour. En effet, la partie sud de ce dernier aurait dû traverser les champs captants au sud de Lille. Les projets autoroutiers (A24, projet de liaison Douai-Orchies-Tournai) vont réapparaître dans les débats transfrontaliers au début des années 2000.
- **Bruxelles, le 5 juillet 1996** : l'ADULM et les 5 intercommunales belges agissant ensemble au nom de la COPIT, répondent à un appel à projet de la Commission européenne pour bénéficier du programme expérimental Terra de la DG 16 (actuellement

DG Regio). La COPIT poursuit ainsi son objectif d'élaboration partenariale d'un *Schéma transfrontalier d'aménagement et de développement* (autrement appelé projet GROOTSTAD).

1997

- **Kortrijk/Courtrai, 27 septembre 1997** : le comité de soutien pour la réalisation du projet de reconversion du poste-frontière Rekkem-Ferrain se réunit à l'initiative de Stefaan De Clerk. Il présente un projet qui intègre un parc et un jardin ainsi qu'un centre des visiteurs et un Pavillon des Langues d'Europe. Ce projet – de mêmes ceux qui suivront – de réussira jamais à obtenir les soutiens nécessaires et décisifs à sa réalisation.
- **Lille, 1^{er} décembre 1997** : **la quatrième assemblée plénière de la COPIT** approuve les objectifs et les modalités de fonctionnement du projet *Grootstad*. Elle lui apporte des financements spécifiques afin d'installer une équipe permanente (un Atelier transfrontalier associé à un Comité de pilotage technique et politique) dans les locaux de l'ADULM. Le projet *Grootstad* démarre le **1^{er} janvier 1998** et prend fin le 31 décembre 2001. Les résultats des travaux de réflexion engagés pendant ces trois années sont publiés sous la forme de *Cahiers* et de *Dossiers de l'Atelier transfrontalier*. 29 *Cahiers*, publiés entre 2000 et 2006 sont ainsi rédigés et diffusés à 23 000 exemplaires.

1998

- **Strasbourg, janvier 1998** : les intercommunales belges et la LMCU participent à la création de la *Mission Opérationnelle transfrontalière (MOT)* formalisée lors d'un colloque à Strasbourg.
- **Juin 1998, Lille** : le Comité de pilotage et l'Atelier transfrontalier du projet *Grootstad* rencontrent leurs homologues politiques et techniques de *l'Eurocité basque*. Les échanges internationaux se multiplient dans le cadre du projet *Grootstad/Terra* jusqu'en 2000 (à Naples, Pori en Finlande, Bruxelles, Copenhague et Malmö). La Commission européenne s'inspire de leur contenu pour le *Schéma de développement de l'espace communautaire* (SDEC) présenté en mars 2000. Ces documents restent consultables sur le site www.copit-gpci.org

2000

- **Lille, 19 janvier 2000** : Conférence de presse de la COPIT à l'occasion de la parution des premiers *Cahiers*.
- **septembre 2000** : **en l'absence d'outils juridiques transfrontaliers, la COPIT se dote d'une base juridique s'inspirant d'une étude de la MOT**. Elle se transforme ainsi en association de droit français mais dont les membres sont des intercommunales/intercommunalité française ET wallonnes. Un obstacle dans la législation flamande empêche les intercommunales flamandes d'adhérer mais une convention de coopération est conclue qui leur permet de participer pleinement au fonctionnement et aux prises de décision de la COPIT. Pierre Mauroy en est élu président et le demeure jusqu'à la dissolution de la COPIT le 26 novembre 2007. Jef Van Staeyen (auparavant chef du projet *Grootstad* pour le compte de l'ADULM) en devient le directeur en septembre 2001 et Madame Annette Gomez (auparavant secrétaire du projet *Grootstad*) la secrétaire en janvier 2002. La COPIT alors se maintient encore dans les locaux de l'ADULM.

2001

- **Ieper/Ypres, 19 novembre 2001 : l'assemblée générale de la COPIT approuve la proposition de Stratégie pour une métropole transfrontalière**, qui résulte du projet Grootstad, édité sous forme de Cahier et de brochure. Par ailleurs la COPIT présente le livre réalisé par Martine Le Blan : *Lille Eurométropole franco-belge/De Frans-Belgische Eurometropool* (Tournai, La Renaissance du Livre). Cofinancé par l'Union européenne dans le cadre des programmes Interreg2, il est diffusé à 7000 exemplaires.

2002

- **Kortrijk/Courtrai, Théâtre 25 mars 2002 : le premier « Rendez-vous de l'Eurométropole franco-belge »** réunit 400 français, wallons et flamandes. A travers ce colloque, la COPIT poursuit son désir de faire connaître et de débattre experts et décideurs de sa « *Stratégie pour une métropole transfrontalière* ». Il produit une sorte de « *court-circuit* » (Van Staeyen) entre les différents groupes d'acteurs qui interagissent dans la construction de cette métropole. Jusqu'en 2003, la COPIT est à l'origine de consultations tous azimuts auprès de 270 collectivités locales, autorités diverses, administrations et institutions de part et d'autre de la frontière et ce afin d'enrichir cette « *Stratégie* ». Le Conseil provincial de Flandre Occidentale approuve à cette occasion à l'unanimité un Plan stratégique de coopération transfrontalière avec le Nord de la France.
- **Bruxelles, le 16 septembre 2002 : les Premiers Ministres français et belge et les Ministres Présidents des gouvernements wallon, flamand et de la Communauté française de Belgique signent l'accord sur la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales.** Sa ratification par les parlements respectifs doit permettre de créer des *organismes publics transfrontaliers*. Cet accord entre en vigueur le 1^{er} juillet 2005. **C'est un tournant dans l'attitude des autorités nationales – et donc un changement qualitatif, juridique et un changement d'échelle dans la gouvernance** - à l'égard de la coopération transfrontalière franco-belge. De spectateurs/arbitres(potentiels), elles deviennent co-acteurs et permettent aux cadres juridiques d'ainsi évoluer.
- **Lille, 25 novembre 2002 : réunion des Assises des Libertés Locales en présence de Jean-Pierre Raffarin, Premier ministre.** Ce dernier se prononce alors en faveur d'une « *vraie stratégie transfrontalière de rayonnement et de coopération, pour le développement économique, social et culturel de la métropole et de sa région* ». Il lance la démarche d'*expérimentation transfrontalière*, mobilisant les administrations nationales (services du SGAR par exemple) en soutien et appui des acteurs locaux de la société civile. Cette initiative conduit également à la mise en place ultérieure, du **Groupe de travail parlementaire franco-belge**.
- **Comines, 29 novembre 2002 et Lille, 16 juin 2003 : l'assemblée générale de la COPIT**, traduit les priorités inscrites dans sa *Stratégie*, dans un « *Plan Opérationnel Prioritaire* » (POP) sensé mobiliser les 5 intercommunales, l'Agence de Promotion Internationale de la Métropole (APIM), l'Espace naturel Lille Métropole et l'ADULM. « *Faisabilité* », « *Visibilité* », « *Rayonnement métropolitain* » sont les trois critères affichés mais compte-tenu des moyens restreints, ce sont davantage une fois encore les réseaux d'acteurs économiques et institutionnels que les citoyens eux –même qui sont concernés même si des effets multiplicateurs en sont attendus. Le POP reprend une quinzaine d'actions déjà entamées dans les domaines cités du transport, gestion des eaux

mais aussi loisirs (réseaux cyclables, valorisation des rivières et des canaux), de l'urbanisme, de la communication (site web, télévision transfrontalière), du développement économique (promotion commune, qualité des parcs d'activités), de l'emploi et du multilinguisme. La reconversion des postes-frontière est toujours d'actualité.

2003

- **Lille, le 22 septembre 2003** : une série d'expertises et de débats relatifs à l'évolution et au devenir de la COPIT sont engagés. Ces réflexions sont ensuite connues sous le nom de « *rappports Pierre Got* » (du nom d'un adjoint à la direction de l'IDETA, membre de l'Atelier transfrontalier *Grootstad*, animateur des réunions et rédacteur). Plusieurs initiatives s'en suivront (en novembre 2004 : **une sorte de « COPIT Plus »** se dessine en s'ouvrant aux autorités d'échelon supérieur (régional et national). En septembre 2005 : une charte refondant la COPIT est signée qui prévoit la création d'un **Groupement Local de Coopération transfrontalière (GLCT), forme juridique prévue par l'accord franco-belge de septembre 2002**. En novembre 2005 : proposition est faite de mettre en place **une Agence de la métropole transfrontalière** et d'un **District européen**. e 27 avril 2006, enfin, **une conférence des maires et bourgmestres se crée**).
- **Paris, le 18 décembre 2003** : un Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) conclut à la nécessité de s'engager résolument sur la voie de la création **d'une institution spécifique de gouvernance pour permettre le débat et la prise de décision politique à l'échelle de l'Euro-métropole**. Elle suppose la création d'un outil technique pour conduire les analyses et préparer les débats (outil qui pourrait prendre la forme d'une **agence transfrontalière**).

2004

- **Cannes, 10 mars 2004** : messieurs Mauroy, Breyne (gouverneur de la Province de Flandre occidentale) et Senesael (bourgmestre d'Etampuis), présentent ensemble l'*Eurométropole franco-belge* au MIPIM (Marché international de la promotion immobilière), en présence d'autres acteurs comme les présidents de Leiedal, de la WVI, du bourgmestre de Courtrai ou du maire de Lille.
- **Flandre, 2004** : les intercommunales Leiedal et WVI créent une plateforme de concertation politique pour les acteurs flamands concernés par le développement de la métropole transfrontalière : le ROM (*Regionaal Overleg Metropool*)
- **Vienne (Autriche), juillet 2004** : les 5 intercommunales et la COPIT déposent une candidature commune baptisée « *Inter-district, pour une meilleure gouvernance des métropoles transfrontalières en Europe* », afin de bénéficier à nouveau du programme européen Interact. Contrairement à 1996, leur candidature n'est pas retenue.
- **Mouscron, juillet 2004** : l'association COPIT s'installe au Centre d'affaires frontalier du Risquons-Tout à Mouscron, propriété de l'IEG. Toutefois, elle tient tous ses Conseils d'administration à Lille conformément à son statut juridique français.

2005

- **Lille, 7 mars 2005** : Pierre Mauroy président de la LMCU invite les intercommunales belges à adhérer à la démarche de « Coopération métropolitaine » (ACOM ou COMET) qu'il se propose de lancer avec les agglomérations du Bassin Minier en réponse à une

initiative de la DATAR/DIACT. Cette coopération est par la suite officialisée par une déclaration d'intention en date du 2 mai 2005, à laquelle souscrit également la COPIT.

- **Lille, 6 juin 2005** : l'assemblée générale de la COPIT approuve la « *Charte des intercommunales membres de la COPIT, en vue de la création d'un District européen sur le territoire de la Métropole transfrontalière franco-belge* ». Cette charte est signée et signée par les cinq Présidents le **1^{er} septembre 2005**. Dès lors s'engage la **création d'un GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière)**.
- **Lille, 10 novembre 2005** : mise en place officielle, par les gouvernements français et belges (entités fédérées et fédérales) du **Groupe de travail parlementaire franco-belge**. Douze députés et sénateurs travaillent jusqu'en **mars 2007** à remplir une mission double : proposer des solutions administratives, réglementaires, législatives et/ou expérimentales aux différents freins concrets entravant l'intégration transfrontalière et proposer ce faisant gouvernance nouvelle pour cette métropole transfrontalière.

2006

- **Kortrijk/Courtrai, 23 janvier 2006** : Un colloque, organisé par la COPIT réunit les experts des cinq intercommunales et d'autres organismes tels que l'ADULM, la CCI Lille Métropole, des SEM d'aménagement et des autorités régionales. Il clôt ainsi trois années de travail autour du projet « Emulation » sur la qualité des parcs d'activités économiques. Ce colloque fait l'objet d'un *Cahier* de l'Atelier transfrontalier.
- **Tournai, 20 mars 2006** : le Groupe de travail Parlementaire arrête les principes d'un futur *Eurodistrict*. Une « *proposition d'organisation d'une structure de gouvernance de Lille Métropole franco-belge* » est signée le **12 juin** et un Comité constitutif comprenant des représentants de toutes les autorités concernées est mis en place le **28 novembre 2006** à Lille. A l'issue des travaux c'est finalement la formule du **GECT (Groupement européen de coopération territoriale)** qui est adoptée et que prévoit le Règlement européen éponyme du 5 juillet 2006.
- **Armentières, le 24 mars 2006** : un colloque est organisé pour promouvoir « *le maillage bleu métropolitain* ». La valorisation du réseau de rivières et de canaux de la métropole franco-belge au sein d'une dynamique commune est recherchée, suivant ainsi les préconisations du *Cahier* n° 13 et les conclusions du projet Grootstad.
- **Tournai, 27 avril 2006** : première Conférence des maires et bourgmestres de l'Eurométropole.
- **Lyon, 18 mai 2006** : Pierre Mauroy, Rudy Demotte (Wallonie), et Stefaan De Clerck (bourgmestre de Courtrai) présentent ensemble le projet d'Eurométropole lors de la manifestation « *Global City-forum international des acteurs de la ville* ».
- **Lille, 30 mai 2006** : **premier Forum de l'emploi transfrontalier**, à l'organisation duquel participe la COPIT. Quelques 130 entreprises pour quelques 9500 demandeurs d'emplois belges et français. C'est la concrétisation de la conférence « *Frontières ouvertes pour l'emploi* » d'octobre 2003 et d'une des propositions transfrontalières du Conseil de Développement de Lille Métropole. Ce premier forum est suivi d'un second le **12 décembre 2007 à Kortrijk (Courtrai) et un troisième en 2008 à Tournai**.

2007

- **Lille, 19 mars 2007** : Le Groupe parlementaire franco-belge présente ses conclusions le jour-même où les quatorze autorités concernées par le projet d'Eurodistrict sont réunies en Comité constitutif pour décider de sa création. L'accord ainsi formalisé jette les bases de la convention et des statuts dont l'élaboration se poursuit dans les mois qui suivent.

- **Lille, le 26 novembre 2007** : la perspective de la création prochaine d'un GECT couronne les efforts de la COPIT pour parvenir à la création d'une structure de gouvernance pour la métropole transfrontalière. Dès lors, l'Assemblée générale de la COPIT prononce la dissolution de l'association, dont le but semble atteint.

28 janvier 2008 : Le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai tient sa première assemblée.

INDEX DES SIGLES

A

ADULM : Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
APIM : Agence de Promotion internationale de la Métropole

C

CCI : Chambre de commerce et d'industrie
CIADT : Comité Interministériel d'aménagement du territoire
CLER : Comité de liaison économique (Hainaut/Nord-Pas-de-Calais/West-Vlaanderen)
COPIT : Conférence permanente intercommunale transfrontalière
CUDL/LMCU : Communauté urbaine de Lille/Lille Métropole Communauté urbaine

D

DATAR/DIACT : Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires

G

GPKI/GPCI : Grensoverschrijdende permanente konferentie van intercommunales (COPIT)
GLCT : Groupement local de coopération transfrontalière
GECT : Groupement européen de coopération transfrontalière
GEIE : Groupement européen d'intérêt économique

I

IEG : Intercommunale d'Etudes et de Gestion (Mouscron-Comines-Warneton) soit 80.000 habitants environ. C'est une société coopérative à responsabilité limitée. Elle guide les entreprises en matière d'implantation et/ou d'extension, les accompagne dans l'obtention des aides, réalise des audits et développe un système d'assistance aux très petites entreprises. Elle est également compétente pour la production et la distribution d'eau potable et gère les déchets et les énergies présente sur le territoire de ces trois communes.

IDETA : Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire du Tournaisis regroupe 20 communes et compte environ 274 000 habitants. C'est une SEM qui associe les pouvoirs publics, les entreprises locales et les partenaires sociaux. Le développement économique et l'aménagement du territoire sont ses principaux champs de compétences. Ses activités se déploient donc dans la création d'infrastructures d'accueil des entreprises, la mise en place de cellules d'animation économiques et touristiques, la promotion de l'image de marque régionale, mais aussi la gestion et la coordination des programmes européens et des initiatives communautaires.

L

LEIEDAL : Intercommunale de Courtrai/Province Flandre Occidentale (12 communes) soit 279 000 habitants environ. Elle possède des compétences dans les champs de l'aménagement du territoire, de l'expansion et de la reconversion économique, propose des prestations de service aux communes (conseils, études, réalisation de projets), intervient également dans les projets immobiliers (logement, rénovation, aménagement et gestion de zones d'activité), fait figure de soutien à la politique locale et régionale par une mise en réseau des acteurs.

M

MIPIM : Marché international de la promotion immobilière

MOT : Mission Opérationnelle transfrontalière

P

PACTE : programme d'action et de coopération transfrontalière européen (pour le Hainaut franco-belge)

POP : Plan opérationnel prioritaire

R

ROM : Regional Overleg Metropool

S

SDEC : Schéma de développement de l'espace communautaire

SGAR : Secrétariat général aux affaires régionales (Préfecture de région)

W

WIER : West-Vlaamse Intercommunale voor Economische Expansie en Reconversie

WVI : West Vlaamse Intercommunale. Elle couvre les arrondissements de Ypres / Roulers, est composée de 54 communes et regroupe environ 264 000 habitants. Ses compétences sont l'urbanisme, l'environnement et l'expansion économique et ses activités se déploient essentiellement dans l'aménagement et la gestion de zones d'activité mais aussi dans des projets de logements sociaux ou encore des études et des conseils en matière d'aménagement spatial, d'environnement et de mobilité.

ANNEXES

LES ATELIERS DE PROJET (MASTER 2)

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

Enseignant responsable : **Philippe LOUGUET**

Nombre d'étudiants : 45 répartis en 3 ateliers (dont 2 associés)

Calendrier : 27.09.07 au 24.01.08 (15 semaines)

Atelier Philippe LOUGUET

La méthode proposée aux étudiants passe par des étapes qui articulent l'analyse, le projet de territoire et le projet d'architecture. Cette méthode vise à envisager un territoire dans sa globalité à travers ses différents niveaux de contenus (historiques, géographiques, anthropologiques, politiques, etc...). Le projet est vu comme lieu de la mise à jour de la complexité en confrontant la dimension analytique (par la construction de couches homogènes, représentant chacune un contenu) et une couche utopique construite par chaque étudiant en fonction d'une posture fondée par la recherche d'un paradigme contemporain en rapport avec la question du territoire concerné. Dans cette posture, le projet fonctionne comme une simulation qui enrichit la complexité mise à jour au cours de l'analyse.

I. ANALYSE

Pour alimenter ce travail, l'analyse comprend deux séquences :

1. Séquence cartographique : représenter la complexité:

Les étudiants construisent collectivement une matrice à partir du recueil des données cartographiques disponibles. Le support principal est le SIG de LMCU, accessible par *Géoportail*. Le principe est l'organisation des contenus par couches homogènes; la complexité étant lisible dans la superposition des couches. La matrice, construite sur autocad, vise la précision. Il s'agit d'appréhender dans un document global toutes les échelles, de l'échelle territoriale jusqu'à l'échelle parcellaire, en évitant autant que possible toute interprétation.

2. Séquence interprétative : comprendre la métropole transfrontalière dans ses dimensions politique, sociale, économique, etc...

Le but est de donner une compréhension de la différence entre métropole transfrontalière (comme projet politique) et métropolisation (en tant que processus constaté). Il s'agit de mettre à jour les critères de définition auxquels renvoient les processus de métropolisation, au regard des délimitations arbitraires qui fondent les différentes échelles du projet politique de métropole transfrontalière, à partir de l'ensemble des documents des chercheurs en sciences humaines et des études visant à définir ces échelles. Les sources de ce travail sont les études et bilans de l'ADU de Lille Métropole et de la COPIT, ainsi que le séminaire mis en place à l'occasion d'AGE. Cette séquence, qui ne fait pas l'objet d'interprétation de la part des étudiants (la neutralité reste une exigence essentielle à cette étape), alimente pour partie la couche utopique.

II. PROJET DE TERRITOIRE

1. Construction d'une couche utopique:

Suite aux séquences analytiques, les étudiants projettent un devenir du territoire :

Il s'agit d'une projection utopique qui produit une nouvelle dimension du territoire (une couche spécifique). La notion de projet est envisagée à partir de cette étape. Cette étape est l'occasion d'une réflexion sur les paradigmes contemporains. L'imagination d'un devenir du site réinterprète la dimension politique du projet de métropole transfrontalière, ainsi que les paradigmes mis à jour (essentiellement à partir des sources bibliographiques, dont font partie l'ensemble des écrits sur le territoire, issus du champ de l'architecture. On citera: écologie, développement durable, mixité fonctionnelle et sociale, paysage urbain, statut du patrimoine, etc...).

2. Scénarisation des devenirs du site à partir de la prise en compte de la complexité.

Les scénarios naissent de la confrontation de la couche utopique et des couches analytiques. Chaque scénario correspond à une hiérarchisation différente des couches. A partir de cette étape, la question de la forme est envisagée (c'est l'intérêt de la matrice, qui permet de mettre en jeu les dimensions concrètes du territoire, et non de simples schémas). Le choix du scénario retenu (qui peut parfois être la fusion de plusieurs scénarios) fait l'objet d'un débat collectif avec pour critère la pertinence (la relativité de la pertinence n'est pas escamotée, c'est là l'intérêt du débat collectif).

3. Projet développé

Le scénario choisi est développé en projet de territoire, dans toutes ses dimensions. Ainsi, à cette étape, la temporalité est envisagée par la mesure des conséquences des étapes du projet de territoire, afin de proposer un phasage du projet. La hiérarchisation des actions est ainsi envisagée au sein du phasage.

III. PROJET D'ARCHITECTURE

Le projet d'architecture est une étape indispensable de validation de la démarche. Il s'agit de continuer à faire fonctionner l'interaction entre les couches analytiques et la couche utopique, à l'échelle de l'architecture, afin de vérifier que la complexité peut être maintenue à cette échelle. C'est en effet cette étape qui permet de valider la position synchrétique concernant les positions des architectes à l'échelle du territoire (Kevin Lynch, Norberg Schultz, Gregotti, etc...). Au delà de l'intérêt des méthodes propres à l'architecte (et de leurs spécificités dans le jeu interdisciplinaire), la légitimité de l'architecture à la grande échelle passe par l'échelle de l'architecture.

Ateliers associés Emmanuel DOUTRIAUX – Cédric MICHEL

I – MUTATIONS / SITUATIONS

Sont repérées deux entrées principales, qu'on pourrait englober sous une dialectique principale, dénommée « *Mutations / Situations* ».

« *Situations* » interpelle le « *projet d'architecture en paysage post-industriel* » et se rapporte à la problématique du lieu envisagée de manière globale et aux programmes en tant qu'ils participent de cet état premier de *la - des situations* ; en mettant en quelque sorte au premier plan une entrée tant contextuelle que programmatique pour aborder le projet.

Un site de *paysage post-industriel*, sur lequel sera identifiée en « urgence » la saisie de quelques sites possibles d'ampleur plus limitée (pas plus de 10 Ha chacun ?), donnant lieu à des saisies documentaires préliminaires collectives – et à des lectures collectives – à des interventions sur les doctrines ms aussi sur la méthodologie et les outils de travail

Une (ou des) entrée(s) programmatique(s) donnant lieu à des exercices préliminaires de manipulation individuelle à l'échelle architecturale, des études de cas et à l'invitation d'experts.

« *Mutations* » - c'est l'espace du dépassement, par la mobilité - engage un rapport critique (de projet), à l'égard :

- de l'ensemble des mutations sociétales que connaît notre monde,
 - o ainsi y aura-t-il lieu de relativiser les enjeux de la maîtrise d'ouvrage et de s'adresser plus globalement à des grandes questions de société, comme sur le sens à donner à notion d'équipement, l'espace public a-t-il toujours un sens ?, qu'est ce que le collectif ?
 - o L'anthropologie relayant ce que la sociologie avait précédemment à nous dire du « facteur humain », elle nous permet de comprendre le monde (cf Augé, Bensa).
- de la révolution que connaissent les nouveaux modes et médias de la production.
 - o Le paradigme numérique : comment concevoir le projet dans le réseau des interfaces programmes ? quel est le déterminant principal de la recherche architecturale ? (par quoi doit-on commencer ?) quelle sont les esthétiques véhiculées par ce changement de paradigme (Herzog & de Meuron à Rotterdam, Non Standard, l'enjeu de la plasticité chez Nouvel...)
- des innovations structurelles et matérielles conduites par les recherches en cours dans le monde de l'ingénierie et des techniques.
 - o Le paradoxe de Semper (structure/espace > enveloppe), l'ambiantiel (depuis Fuller et les radicaux italiens jusqu'à aujourd'hui, pe Ferrier ou Michelin), le renouvellement d'une pensée structurelle (Balmond)

Il y a donc ceci qui est du ressort du contexte – si élargi et mouvant soit-il – et puis il y a autre chose, qui interroge peut-être plus fondamentalement les raisons du projet – en 70's la sociologie était reine, en 80's ce fut la sémiologie, en 90's l'histoire – serait-ce désormais au tour de l'esthétique (de la philosophie de l'esthétique) de gouverner les débats ? Comment engager ce débat tout en assumant nos obligations de transmission de savoirs, d'achever un cycle d'apprentissage, de souscrire à une obligation de résultat ? Là est la question.

II – DES CONTEXTES À ÉCHELLE VARIABLE

Pour être plus précis, trois questions, vont nous occuper :

– La question du CONTEXTE POST-INDUSTRIEL et de la reprise en charge de vastes pans d'un territoire en déshérence – socio-économie de la société flexible

En l'occurrence, si le monde fordiste s'identifiait dans une logique économique implacable et univoque :

- concentration industrielle,
- hiérarchisation sociale et spatiale,
- modélisation du standard et du multiple,

nous sommes passés à autre chose – et le système néo-libéral fait le jeu d'une complexité plus affirmée :

- passage de la monopolisation industrielle à la constitution d'un secteur artisanal diffus à haute valeur ajoutée,
- passage d'une d'une structure émiettée en classes sociales à un environnement de catégories socio-professionnelles en constant ré-agencement,
- passage de la série fordienne au « continuum par variation » du non-standard (penser à la Twingo) et à la « ressemblance, dans la différenciation continue » du générique)

– La question de la FORME DE LA VILLE, après l'effondrement des modèles régulateurs – forme sans modèle ou modèle sans forme

On ne peut aborder cette structure de la ville qu'en prenant conscience des grandes étapes de sa constitution. Et – pour s'en tenir à la ville européenne – on peut relever les séquences de **la ville historique** (dont rend bien compte le travail d'un historien du XIX comme François Loyer, si on pense à un film comme *Paris Roman d'une ville*), celle de **la ville moderne** (où prime l'efficacité technique du dispositif) ; celle de **la ville post-moderne** dans ses 2 acceptions : **historiciste** (embrayant le pas des sociologues sur la reconnaissance de la valeur d'usage et celle de la sémiologie sur l'identification des archétypes), **générique** (qui est en quelque sorte celle de la critique de la critique).

Mais il apparaît qu'une série d'architectes, urbanistes et théoriciens sont aussi en mesure de s'intéresser aux franges de la ville européenne, dans ses territoires d'expansion les plus frénétiques mais aussi les moins courtisés par les architectes, car abandonnés au laissez-faire des municipalités, aux désirs compulsifs du pavillonnaire et aux appétits des promoteurs : les rives incertaines de la **ville diffuse** (Secchi, Corboz, Boeri).

Or c'est bien ce territoire-là – pris entre une identité rurale encore marquée et son absorption progressive dans une aire métropolitaine à grande échelle (une méta-ville ?) – sur lequel nous allons travailler ce semestre.

*Méta : élt du grec meta, exprimant la succession, le changement, la participation.
Dans les néologismes scientifiques (métalangue, métamathématique), méta-,
signifie « ce qui dépasse, englobe » (un objet de pensée, une science).*

Comment alors se situer entre l'état de la ville diffuse et le modèle de la ville dense (qui ne résiste manifestement pas à l'érosion du modèle post-fordiste, ou néo-libéral) ? Comment engager un débat contradictoire avec le réel ?

Ainsi la question des modèles territoriaux est-elle évaluée, au titre de l'analyse (Venturi sur Vegas, prescience de la ville générique), au titre du projet (Zenghelis et Koolhaas, *striping* ou *layers* à la Villette), ou de l'un et l'autre (Secchi sur ville diffuse).

Mais l'approche peut aussi interroger la capacité de l'architecture à grande échelle à constituer le germe du projet sur le territoire, en faisant le jeu de la complexité (la *Bigness* dans le *SMLXL* de Koolhaas, la *Metacity Datatown* de Mvrdv), ou en relevant les objets remarquables de situations génériques (*Made in Tokyo* de Bow-Wow).

– La QUESTION DE LA PROGRAMMATION autour de la frontière, du transfrontalier

**sur l'indétermination programmatique
sur la conflagration des pratiques du territoire
sur la prise à revers du territoire (retournement, désenclavement)**

Un territoire étendu est donné, riche de complexité et d'enjeux, comme de problématiques.

Deux observations s'imposent :

- ce territoire-frontière fait apparaître le versant belge – presque comme une *terra incognita* – tout au moins comme un domaine inaccessible à la prospection.
- il s'agit d'un territoire de très grande dimension (rapportée à l'objectif de faire du projet) et de ce fait la variété et l'ampleur des questions posées nécessitent de faire un tri.

Trois hypothèses sont envisageables :

- opérer une saisie de ce territoire paradoxalement aussi rapide qu'il est étendu – identifier, à partir de la matière documentaire (maîtrise d'ouvrage et autres sources) et de l'observation de terrain – des micro-territoires représentatifs de son identité latente et porteurs chacun d'une problématique spécifique. (décrire le territoire à travers quelques sous-sites)
- questionner la forme à donner à cette vaste zone de mitage ou de diffusion de l'urbain qui échappe à la polarisation classique de la ville centripète, sans préjugés, en partant de l'état des forces en présence.
- réfléchir au sens à donner à « l'équipement » dans la ville contemporaine. Quel sens recouvre-t-il aujourd'hui ? Doit-il s'en tenir à une stricte qualification et quantification fonctionnelle ? Comment cristallise-t-il le débat en cours sur le sens à donner à l'espace public (dont on dit qu'il est en crise) ? Quelle la représentation donner à la ville, à la collectivité, à la communauté des habitants ?

Ainsi, des entrées programmatiques sont-elles systématiquement inventoriées – couche par couche : mobilités-déplacements / réseaux ; activités-programmes / équipements (tant publics que privés ; topographie-hydrographie-biotopes / paysage ; habitats et populations / pratiques de l'espace.

III – OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES

Appréhender un enjeu sociétal spécifique dans le cadre de l'ère de la globalisation et de la dialectique ville dense / ville diffuse – en ce sens être amené à « inventer » le programme

Intégrer différentes échelles de projet (l'édifice, le bourg, le territoire) – en ce sens être amené à penser :

- Ø des méthodes d'analyse aux échelles du territoire et de la ville.
- Ø des outils de représentation des échelles territoriales et urbaines, en dessins et maquettes.
- Ø le développement de connaissance sur des syntaxes (public-privé, densités, typologies, morphologie urbaine, etc.).

« Construire » un paysage – en s'intéressant aux caractéristiques économiques, géo-physiques, physiques, historiques, symboliques d'un territoire, et en les questionnant pour établir le projet

Découvrir et exploiter un savoir sur l'histoire et l'actualité du débat architectural et urbain

Il s'agit *in fine* d'articuler ces expérimentations restreintes, cette appréhension d'un paysage, cette culture de la discipline avec le dégagement d'une attitude de projet où logique de la conception et pensée de la construction s'épaulent mutuellement.

Méthode :

Recherches personnelles et prise de notes sur des interventions liminaires portant sur la thématique (enjeu sociétal), des études de cas (collection et diagnostic d'opérations de référence) et l'expérience du projet (archéologie d'une production)

Exercices sur des expérimentations restreintes individuelles (sur des fragments de programme) et/ou collectives, par petits groupes (sur l'appréhension d'un site global)

Pratique du projet sur la base d'un programme de petite échelle dans le cadre d'un environnement prescrit et d'ampleur limitée

Université de Lille 1, Institut d'aménagement et d'urbanisme de Lille (IAUL)

Enseignante responsable : **Maryvonne PRÉVOT**

Nombre d'étudiants : 04

Calendrier : 15.10.07 au 17.03.08 (18 semaines)

La cohérence territoriale. Les enjeux d'un territoire à s'approprier

Présentation résumée du sujet par les étudiants :

Nous avons pris le parti d'aborder la métropole transfrontalière en projet sous un angle macro. En nous basant sur les travaux de la COPIT, nous avons dégagé deux niveaux où les rapports transfrontaliers se révèlent problématiques. D'une part, le niveau de la gouvernance (acteurs, structures politiques, documents de planification...). D'autre part, le niveau des éléments physiques et humains qui constituent cette métropole transfrontalière (multilinguisme, culture, paysages, ressources naturelles, mobilités...).

Ainsi, à la lumière de cette réflexion, il **nous apparaît primordial de réfléchir sur la problématique de la cohérence territoriale**. Alors que le niveau de la gouvernance se dote d'outils concrets pour aborder un territoire stratégique qui se voudrait être homogène (la création du GECT, premier en Europe se veut être un outil prometteur pour créer une coopération transfrontalière), les habitants de l'Eurométropole n'ont pas conscience de cette dynamique transfrontalière. Entre l'Eurométropole politique écrite sur le papier et le sentiment d'appartenance à un territoire partagé des habitants, le décalage est important : **il s'agit de rendre les habitants, citoyens de leur métropole**. Une structure juridique réunissant les différentes intercommunalités de l'Eurométropole est créée, il reste aux habitants (que nous n'appelons pas encore « citoyens ») de s'approprier et dynamiser leur territoire.

Dans l'objectif de resserrer ce décalage et sensibiliser les habitants à davantage de pratiques transfrontalières (qu'il s'agisse de pratiques récréatives, de recherche d'emploi, d'utilisation de services...), nous pourrions envisager de lancer un projet qui réponde à l'objectif d'appropriation du territoire. **Un tel projet fédérateur devrait répondre à plusieurs enjeux favorisant la cohérence territoriale, projet qui se voudrait levier d'une métropole vécue** : la découverte des territoires constituant cette Eurométropole et la culture de l'autre ; la déconstruction des préjugés envers nos voisins afin de s'accepter et se respecter ; la valorisation de notre patrimoine commun de la part des habitants et vis-à-vis de l'extérieur.

Nous pensons donc à un projet d'aménagement qui, pour nous, prend tout son sens : **un réseau récréatif cyclable transfrontalier**. Il s'agit de créer un maillage de déplacements doux sur le territoire de manière ludique, ponctué de lieux de rencontre et d'échanges.

Dussossoy Céline, Hilaire Adeline, Friscourt Gaëtan, Lecart Gaëtan

Institut supérieur d'architecture de Saint Luc Tournai, Belgique (ISA St Luc)

Atelier Olivier BOUREZ – Sophie DELHAY – Bénédicte GROSJEAN

Nombre d'étudiants : 10

Calendrier : 19.09.07 au 21.12.07 (13 semaines)

• 1ere moitié du semestre :

Tous les groupes d'étudiants participent à l'élaboration de "la matrice" – ils choisissent une "couche" pouvant éclairer une des thématiques (cfr. ci-dessous).

Cette partie se clôture début novembre, par la participation des étudiants à une séance de présentation "mi-parcours", à l'ENSA de Lille.

• 2^e moitié du semestre :

- Les groupes développent des "scénarios" pour le territoire sur base des données récoltées, des questionnements soulevés et de leur mise en relation.

- Ces réflexions prennent corps par la mise en forme, à échelle plus précise, de deux types de programme : une institution pour les étudiants de 4^e année ; du logement pour les étudiants de 5^e année.

OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES

Objectifs généraux retenus :

(cfr. point A4., "proposition de recherche", LACTH, juin 2007)

- Travail de conception à grande échelle (pour les 5^e années)
- Exploration ouverte du territoire, formulation de scénarios, construction d'un modèle métropolitain
- Etude de territoire articulée à la recherche d'architectures
- travail de terrain nourri d'un état des connaissances et l'alimentant aussi (articulation projet-recherche)
- Elaboration in fine d'un "atlas des projets" pour la métropole transfrontalière

Objectifs de l'atelier :

Hypothèses pédagogiques (Bénédicte Grosjean) :

1) D'un côté, on peut analyser le territoire avec *des outils semblables* à ceux de l'analyse urbaine :

Si la ville se comprend à travers l'articulation de 3 éléments formant le tissu urbain (le parcellaire, le bâti, la voirie), le territoire peut s'appréhender à travers l'articulation de 3 éléments de même nature :

- des découpages (limites territoriales, institutionnelles, géographiques, frontières,...)
- de l'urbanisation (villes, villages, routes-rubans...)
- des réseaux (routes, chemins de fer, hydrographie, mais aussi réseaux d'électricité, collecte des eaux usées, etc.)

2) De l'autre, l'analyse du territoire *se différencie* de l'analyse urbaine par l'usage des échelles :

Si on peut visualiser l'articulation entre le bâti, la voirie et le parcellaire à une seule échelle (cfr. Atlas de Paris, Fortier), pour appréhender un territoire, il faut accumuler les échelles d'analyse et inventer les modes de visualisation des relations entre elles.

3) Tout territoire (urbain ou autre) s'appréhende en comprenant l'accumulation des couches, les superpositions, juxtapositions ou effacements de son histoire (le "palimpseste") (...)

Méthodologiquement, les étudiants de l'atelier vont tester ces hypothèses :

- élaborer une connaissance du territoire en accumulant des données sur les 3 thématiques (limites et découpages ; formes de l'urbanisation ; définition des réseaux) et leur évolution dans le temps.
- élaborer une interprétation du territoire (hypothèse, scénarios...) en reliant les données, en diversifiant les échelles, en créant les articulations.

THÉMATIQUES DE L'ATELIER :

Liste non exhaustive de thématiques dont les étudiants pourront s'approprier (par groupes) : la complexité du territoire est appréhendée à travers l'accumulation de plusieurs facettes qui interagissent.

1) Thématiques de type "limites et découpages"

La "trace" d'une frontière dans le paysage : Visible / invisible

Rapport à la géographie (bassins versants différents), à l'urbanisation : fin des rues ; fond de parcelles
photo aérienne : on ne voit rien à priori ! quand on trace les pointillés, on voit les différences dans les champs, un morcellement de parcelles, etc.

Différence Etat / Nation.

France Wallonie : Frontière entre états – même langue - autre territoire ?

Flandres Wallonie : Frontière entre nations – autre langue – même territoire ?

L'identité d'un territoire de frontière : qu'est ce que c'est ?

Histoire de la frontière : la Lotharingie – Royaume de France / St Empire Germanique... jusqu'à l'indépendance de la Flandre actuelle ?!

– frontière linguistique : très stable ; frontière nationale : très mobile (cfr. doctorat BG)

Question d'échelle :

La frontière est d'échelle nationale : les conséquences sont très locales (découpages parcellaires, etc.)

• Choix d'un terrain spécifique pour le projet :

Cfr carte : à la croisée des 3 frontières – à l'ouest de Mouscron (entre "Purgatoire", "Paradis" et "Risquons-Tout").

2) Thématiques sur les "formes de l'urbanisation"

la "ville diffuse" :

territoire autour de la frontière (Ypres, Mouscron, Menin, etc.) : succession de villages, de rues urbanisées – pas de centralité prépondérante. Le contraire de l'étalement urbain, ou la densité est progressivement décroissante. Territoire où rural et urbain, le plein et le vide, se mélangent finement.

Les territoires "d'entre-deux"

Avec l'urbanisation en ruban, typique des Flandres, on peut travailler sur une inversion du point de vue, du cadrage : les "vides" sont au centre et le bâti sur les bords

L'urbanisation des campagnes : questions de développement durable – alternatives au lotissement pavillonnaire : Nouvelles – ou anciennes - densités urbaines, formes d'urbanité, de sociabilité...

Questions d'échelle : On passe directement du local au global -

Des pavillons individuels aux grands zonings industriels – de la raquette à l'autoroute

L'étudiant doit construire les seuils, les articulations intermédiaires

• Choix d'un terrain spécifique pour le projet :

(cfr. carte) L'intérieur d'un grand "îlot rural" : une poche d'agriculture entre plusieurs routes urbanisées

3) Thématiques sur les "réseaux"

Réflexion sur la mobilité - les réseaux de déplacement (développement durable) :

Aujourd'hui, on cherche comment desservir à nouveau ce même territoire, en alternative à la voiture...

Tous types de réseaux : élargir la notion

Où vont les déchets de telle rue ? quel est le parcours du facteur ? quelle société distribue l'électricité à quel endroit ?

Questions d'échelle aussi : du local au global - Des petites routes de lotissement (dessertes en cul- de-sac, en raquette) à l'autoroute, la voie rapide, pas d'intermédiaire ?

• Choix d'un terrain spécifique pour le projet :

Il y a un ancien chemin de fer vicinal qui traverse le site : c'est une infrastructure qui a urbanisé le territoire au début du siècle – qui a été démantelé.

Articulation recherche / atelier : "grande échelle" / projet architectural

Si la démarche de connaissance du "site" est évidente pour tout projet d'architecture, cette réflexion est plus complexe mais essentielle dans les territoires d'urbanisation diffuse (apparemment chaotiques, sans ordre...). Car les structures existent mais leur échelle est large - et les articulations n'existent pas suffisamment. il faut donc apprendre à les voir et s'en servir pour permettre au paysage se structurer.

SÉMINAIRE DE RECHERCHE du programme interdisciplinaire « L'ARCHITECTURE DE LA GRANDE ÉCHELLE » 2007-2008

**Inventer les futurs de la métropole lilloise : échelles, modèles et scénarios.
Une métropole transfrontalière en projet(s)**

La proposition du LACTH associant l'enseignement du projet de territoire en cycle de Master et la recherche, a été retenue par le BRAUP et le PUCA, dans le cadre du second appel d'offre « L'architecture de la grande échelle ». Cette proposition interroge le devenir du territoire transfrontalier urbanisé, reliant les villes françaises de Neuville-en-Ferrain, Tourcoing et Wattrelos aux villes belges de Mouscron et Herseaux.

Dans le temps du déroulement des ateliers de projet du Master 2, cinq séances d'un séminaire de recherche ouvert aux étudiants des trois établissements d'enseignement partenaires (ENSAPL, Université de Lille 1, ISA St Luc Tournai) sont prévues. Ce séminaire a pour vocation de multiplier les points de vue et approches de l'objet de la recherche — en l'occurrence : la métropole transfrontalière en projet(s) — et d'alimenter la réflexion des étudiants au cours de leur travail de conception. Animées par un membre de l'équipe de recherche, les quatre premières séances consistent à faire dialoguer deux chercheurs de disciplines distinctes autour d'une question théorique soulevée par le projet à grande échelle, ou un acteur de la ville et des territoires et un chercheur provenant d'un champ disciplinaire connexe.

Les séances sont organisées par le LACTH et TVES en relation avec les différents volets qui structurent la recherche. Aussi, la cinquième séance est prévue début 2008 pour préciser l'articulation entre recherche et projet dans une perspective de synthèse. À cette occasion, des enseignants, des chercheurs et des acteurs seront invités à dialoguer sous la forme d'une table ronde à partir d'une sélection de projets des étudiants.

PROGRAMME

Séance 1 / Mercredi 17 octobre 2007
La frontière, un construit socio-culturel

Séance 2 / Mercredi 14 novembre 2007
Histoire et géographie partagées de la métropole transfrontalière.
État des lieux France-Belgique

Séance 3 / Mercredi 21 novembre 2007
Les projets architecturaux, urbains et paysagers de la métropole transfrontalière.
Enjeux et spécificités d'une situation inédite

Séance 4 / Mercredi 28 novembre 2007
Les acteurs de la coopération transfrontalière.
Quelle(s) structure(s) pour quelle(s) échelle(s) de projet ?

Séance 5 / 06 février 2008
Table ronde : synthèse recherche-projet

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

La frontière, un construit socio-culturel

Séance n° 1 du 17 octobre 2007, organisée et animée par Maryvonne Prévot (Lille1/TVES)

Intervenants conférenciers : Patrick Picouët et Dominique Vidal

Patrick PICOUET

Agrégé de géographie, maître de conférences à l'Université de Lille1 et chargé de cours à l'IEP de Lille (Laboratoire TVES).

Titre de son intervention : *La frontière, construit socio-culturel. Une approche par les représentations.*

Résumé : Plus qu'un espace vécu, la frontière est un espace représenté. Le concept de représentation est ici pris au sens large du terme, couvrant à la fois le champ de l'expression cartographique et graphique, mais aussi le domaine des connaissances et des sentiments exprimés à travers plusieurs filtres sociaux, culturels, idéologiques, établissant une relation complexe entre l'objet et le sujet.

La représentation des espaces est une affaire individuelle, mais plus ou moins déterminée par les cultures, les informations, voire les mythes et les représentations collectives ou des réalités plus triviales. Comme l'écrivait déjà Montaigne dans ses essais, *les hommes sont tourmentés par les opinions qu'ils ont des choses, non par les choses mêmes.*

Objet sensibilisé par nos représentations, la frontière nous renvoie à l'imaginaire qui permet d'aborder la question délicate de la définition et l'affirmation de l'identité collective.

Dernières publications :

- PICOUET P., RENARD J-P., 2002, Les détroits : de nouveaux territoires ? L'exemple du pas de Calais, *Mappemonde* n° 65, p7-11
- PICOUET P., HERBERT V., coordonnateurs, 2002, Détroits, *Hommes et terres du Nord*, n°2.
- PICOUET P., 2004, *Les Bouches de Bonifacio : de la frontière maritime au renouveau d'un lien maritime*, Actes du Colloque « Frontières, frontière... », Bordeaux , 26-27 février 2004. (à paraître)
- RENARD J-P., HURET D., PICOUET P., 2004, *Vers l'émergence de nouveaux territoires eurorégionaux ?* Actes du Colloque de Valenciennes : " territoires, frontières, identités : concordances et discordances dans le monde d'hier et aujourd'hui " samedi 17 novembre 2001.
- PICOUET P., 2004, *La mer et le territoire des Bouches de Bonifacio*, IVème Congrès International « Environnement et Identité en Méditerranée », Université P.Paoli, Corte, 19-25 juillet.
- GLON E., PICOUET P., 2005, La frontière : ligne ou discontinuité complexe ? Colloque international « A la frontière », Université de Lille III, 9 et 10 juin.
- PICOUET (P), RENARD (J-P), 2007, *Les frontières mondiales, origines et dynamiques*, Editions du Temps, 159 p.

Dominique VIDAL

Sociologue, maître de conférences à l'Université de Lille3 (Laboratoire CLERSE).

Titre de l'intervention : *Recompositions territoriales et reconfigurations politiques dans une ville de frontières. Rapport à l'espace et formes d'appartenance chez les migrants mozambicains de Johannesburg.*

Dominique Vidal est maître de conférences à l'université de Lille3 et membre du Groupe de recherche sur les actions et les croyances collectives (EA 3589). Il travaille au croisement de la sociologie urbaine et de la sociologie politique. Après des recherches sur des terrains brésiliens (*La politique au quartier. Rapports sociaux et citoyenneté à Recife*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1998 ; *Les bonnes de Rio. Emploi domestique et société démocratique au Brésil*, Presses universitaires de Septentrion, 2007). Il a également coécrit

plusieurs chapitres de l'ouvrage dirigé par Élisabeth Dorier-Apprill et Philippe Gervais-Lambony, *Vies citadines* Paris, Belin, collection « Mappemonde », 2007. Il mène depuis 2005 une enquête sur les migrants mozambicains à Johannesburg qui s'intéresse, entre autres, aux reconfigurations territoriales autour et dans cette métropole post-industrielle dans le contexte de l'Afrique australe, et, notamment, à la redéfinition des frontières de l'appartenance (sociale, nationale et citoyenne) dans l'Afrique du Sud post-apartheid.

Maryvonne PREVOT

Agrégée d'histoire, docteur en histoire contemporaine, maître de conférences en aménagement et urbanisme à Lille 1 (Laboratoire TVES). Auteur d'une biographie politique issue de sa thèse (*Alain Savary. Le refus en politique*, La Renaissance du Livre, coll. Histoire, Tournai, 2003), elle s'est tournée vers l'analyse des jeux, réseaux et discours d'acteurs aux différentes échelles territoriales, l'histoire des organismes d'études et d'aménagement et plus particulièrement des agences d'urbanisme, les trajectoires et les mémoires professionnelles dans les champs de l'urbain. La publication des actes du colloque qu'elle a organisé en février 2007 (*Les agences d'urbanisme, outils et acteurs de l'aménagement en France : identités, pratiques, enjeux, mutations*) est prévue aux Presses Universitaires de Rennes.

LE POINT SUR :

La frontière a fait et continue de faire l'objet de colloques. En voici quelques-uns dont le détail, fort utile, est consultable sur calenda.org

- **Marges et Interfaces (Metz 13 et 14 novembre 2003).** Atelier A : Limites et frontières : révélateurs et/ou catalyseurs de mutations spatiales ? Ateliers B : Vers l'émergence de nouveaux systèmes spatiaux ? Atelier C : Les enjeux d'une approche multiscale : échanges, conflits ou intégration ? Atelier D : Représentations et pratiques : construction, recomposition ou dégradation ?
- **Après les frontières, avec la frontière. Quelles territorialités transfrontalières ? (Grenoble, juin 2004).** Atelier 1 : Vivre la frontière, échanges de cultures, culture de l'échange. Atelier 2 : Organiser l'échange transfrontalier : acteurs et stratégies d'acteurs. Atelier 3 : Gérer le rapport entre territoires : les frontières vives du conflit. Atelier 4 : La frontière dans l'espace transfrontalier : nouvelles significations et nouvelles formes. Atelier 5 : Franchissement et configuration de l'espace du franchissement : vers un espace transfrontalier réticulaire ? Atelier 6 : La formation publique des identités : projets transfrontaliers et usages symboliques de la frontière. Atelier 7 : La formation historique des identités : mémoire et traces des frontières. Atelier 8 : La frontière et son dépassement : identités de la mobilité et du franchissement.
- **Villes et régions frontalières (Lille mars 2007, Association française de sociologie).**
- **Frontière et aménagement (Metz, 5-6 juillet 2007).** Mots clés : frontière et aménagement transfrontalier. Session 1 : Des frontières qui s'aménagent. Session 2 : Aménagements projetés, aménagements réalisés. Session 3 : Les acteurs face au défi de l'aménagement transfrontalier. Session 4 : Images et représentations de la frontière « à ménager »
- **Un colloque à venir prochainement (Arras 22 et 23 novembre 2007) : Santé et espaces transfrontaliers**

Histoire et géographie partagées de la métropole transfrontalière. État des lieux France-Belgique

Séance n° 2 du 14-11-2007, organisée et animée par Corinne Tiry (LACTH)

Premier intervenante : **Florence WIERRE**

Titre de l'intervention

Histoire et projets de la métropole transfrontalière dans le Nord : quelle articulation entre espace et temps ?

Résumé

Cette intervention a pour objectif de présenter les prémices du travail de recherche qui sera mené sur le thème « Une approche historique de la notion de métropole transfrontalière dans le Nord : articulation entre espace et temps ». La complexité de la notion de territoire oblige l'historien de l'architecture à s'interroger sur les angles d'approches d'un sujet en constante évolution. Etudier l'histoire de la métropole lilloise au XXe siècle permettra de déterminer les éléments qui ont pu intervenir sur sa constitution, sur la délimitation de ces frontières et sur ses implications dans le paysage actuel.

Quels sont les projets urbains et architecturaux (aboutis ou non) qui illustrent cette histoire ? Quelles images ont été véhiculées ? Existe-t-il des traces perceptibles de cette ambition dans le paysage ? Si oui, comment sont-elles perçues à l'heure actuelle ? Sont-elles reprises dans les scénarii projetés ou, au contraire, volontairement effacées ? Comment sont-elles perçues de l'autre côté de la frontière ?

La présentation du travail en cours sera l'occasion de définir le cadre de la recherche, les références disciplinaires sur lesquelles elle se base et la méthodologie employée, à partir notamment de l'exemple du projet d'aménagement Euralille.

Biographie

Attachée de conservation au Centre d'archives d'architecture du XXe siècle/IFA – Cité de l'architecture et du patrimoine, elle coordonne l'action « Archives d'architecture » du programme de recherche européen Gau:di depuis 2002. Elle a travaillé auparavant sur le classement et la valorisation de fonds d'archives d'architecture et d'urbanisme dans le secteur privé (associations, agences d'architecture et d'urbanisme) et public (SAEM Euralille, EPAD Euroméditerranée, Centre des archives du Monde du Travail). Titulaire d'un doctorat en histoire de l'architecture (Université de Paris 1) sur le thème « Euralille (1988-1995). Les modalités d'une opération d'aménagement contemporaine : aménager, communiquer, archiver », elle est chercheur associé au LACTH (axe histoire). Ses recherches portent notamment sur la question des sources en histoire de l'architecture contemporaine.

Dernières publications

« La production d'archives dans une agence : un entretien avec Dominique Perrault », in *Colonnes*, n°23, novembre 2006, pp.37-44.

« Archives numériques des architectes : le second programme Gau:di », in *Colonnes*, n°23, novembre 2006, pp.45-47.

« "Archives d'architecture en Europe" Un site Internet, un programme de recherche européen sur les archives d'architecture d'aujourd'hui ? », in *BIBLIOTHÈQUE(s)*, n°23/24, décembre 2005, pp.78-80.

« How to preserve the memory of 20th century architecture? », in *Docomomo International Journal*, n°32, March 2005, pp.45.

Seconde intervenante : **Bénédicte GROSJEAN**

Ingénieur civil architecte (B), docteur en urbanisme (Fr/B)

Chargée de cours à l'Institut Supérieur d'Architecture de Tournai et à l'ESA (Paris), chercheur associé à l'IPRAUS (ENSA Paris-Belleville).

Titre de l'intervention :

**Territoire transfrontalier, d'entre-deux, de limites :
des histoires et une géographie de la Belgique.**

Résumé

Cette intervention porte sur le territoire belge et s'interroge sur sa "constitution" en croisant deux approches définitionnelles d'un territoire : l'une extensive (qui cherche à en définir les limites externes) l'autre intensive (qui cherche à en identifier des caractéristiques internes).

L'intérêt d'analyser ce territoire, dans le cadre de la recherche sur l'architecture de la grande échelle appliquée à la métropole transfrontalière lilloise, va au-delà de la simple connaissance de "l'autre côté" de la frontière, de l'une des possibles parties de la métropole.

L'hypothèse sous-jacente à ce travail est que la Belgique, à travers les histoires et la géographie qui l'ont constituée, permet elle-même de questionner les notions de transfrontalier, de limite épaisse, de territoire d'entre-deux.

En parcourant quelques grandes situations historiques, depuis les premiers découpages de l'empire carolingien jusqu'à la fédération actuelle de 3 régions et de 3 communautés qui ne se superposent pas, je voudrais montrer l'existence d'autres organisations territoriales que la hiérarchisation pyramidale des pouvoirs, les modèles radio-concentriques ou encore, l'état-nation ; mais aussi, la précoce formation dans ce pays de caractéristiques vers lesquelles évoluent aujourd'hui les processus de fabrique territoriale (principe de subsidiarité, de concertation, échelle locale de décision, mobilité maillée, villes en réseaux, etc.)

On pourra dès lors réfléchir dans ce contexte sur les difficultés politiques actuelles à gérer ce territoire "trans-culturel", sur l'épaisseur nécessaire au territoire "d'entre-deux" qui subsiste, sur les types de limites territoriales qui posent vraiment question, comme celles de Bruxelles : capitale de quel territoire ?

Publications connexes

Grosjean Bénédicte, *La "ville diffuse" à l'épreuve de l'Histoire. Urbanisme et urbanisation en Belgique*, Editions Prismes (Bruxelles), 2009 (à paraître).

Grosjean Bénédicte, "Echelles et cadrages dans la définition de la "ville diffuse"", *Cahiers Thématiques* (ENSAP Lille), n°6, déc. 2006, pp.28-38.

Grosjean Bénédicte, "Dispersion urbaine et réseaux de transport dans la province de Brabant (B)", in : *Déplacements. Architectures du transport : territoires en mutation*, Paris : éd. Recherches, 2005, 256p.

Coll., *Aménagement urbain et développement durable en Europe*, Paris : Observatoire des Energies Renouvelables, 2004, 64p.

Grosjean Bénédicte, "Généalogie urbaine d'un village du Brabant : pour une histoire diffuse de la grande ville", *Le Visiteur* n°10, Paris : L'imprimeur, printemps 2003, pp. 68-97.

Les projets architecturaux, urbains et paysagers de la métropole transfrontalière.
Enjeux et spécificités d'une situation inédite

Séance n° 3 du 21-11-2007, organisée par Corinne Tiry (LACTH) et animée par Philippe Louguet (LACTH)

Première intervention : **Denis DELBAERE**

Paysagiste DPLG (1993), enseignant ENSAPL, docteur de l'EHESS (2004) et chercheur associé au LADYSS / CNRS (2005).

Titre de l'intervention : Le paysage lève-t-il la frontière ?

Résumé

Ma recherche interroge la dimension paysagère de l'espace transfrontalier dans sa capacité à construire la métropole lilloise.

Le paysage se construit à la croisée des regards que nous portons sur l'espace et des projets par lesquels nous tentons de la modifier en fonction de ce regard. Il s'agit donc de repérer des *artialisations* en cours de l'espace transfrontalier, lisibles à la fois dans les discours portés sur l'espace transfrontalier et dans les projets qui le concernent.

Du point de vue des discours, il est manifeste que le paysage occupe une place croissante dans celui des urbanistes, ce phénomène semblant l'un des corollaires de la métropolisation. Mais ces discours considèrent l'espace transfrontalier du seul point de vue de sa territorialité, laissant de côté les perceptions et imaginaires liés à la frontière conçue elle-même en tant que paysage. Il en résulte une difficulté à appuyer des projets de paysage efficaces sur cette vision du paysage.

Du point de vue des projets, après le lancement d'une série de grands projets de paysage (Parc du Ferrain, Rekkem-Ferrain, etc.), qui ont tous échoué, nous assistons peut-être à l'amorce d'une approche plus culturelle de la question du paysage, qui pourrait déboucher sur des programmes mieux ancrés dans la frontière en tant que paysage. Le cas du Val de Lys pourrait s'avérer particulièrement expressif d'une manière renouvelée de projeter le paysage transfrontalier...

Publications

"Gérer le paysage à grande échelle : de l'impossible projet à l'incertain politique. Le cas de la Plaine de la Scarpe et de l'Escaut", in *Cahiers thématiques* n°6, ENSAPL + JM Place, 2006

"When Landscape designs public space", in *The Journal of Landscape Architecture*, n°1, 2006

"La description infralocale du centre de Paris par Le Corbusier", in Pousin F. (dir.), *Figures de la ville et construction des savoirs*, Editions du CNRS, 2005

"Paysage et interlieux", in *Les Carnets du Paysage* n° 8, Actes Sud + ENSP, 2001

Seconde intervention : **Séverine BRIDOUX-MICHEL**

Séverine Bridoux-Michel : architecte DPLG, docteur en esthétique (architecture, pratiques des arts), chercheur au LACTH, Ecole Nationale d'Architecture et de Paysage de Lille, chercheur associée au CEAC, Université Lille 3

Titre de l'intervention : *Le transfrontalier à l'étude* : émergence de projets architecturaux et urbains pour une métropole ouverte

Résumé : L'étude de la notion de *frontière* se pose dès lors qu'il s'agit d'observer un territoire, et qui plus est un territoire *transfrontalier*. Le sens de la notion de frontière étant multiple, j'ai choisi de partir d'une approche esthétique ; la notion de *trans-frontalier* sera ainsi au centre de la réflexion. L'hypothèse est qu'avec l'ouverture des frontières européennes et le « passage » du *frontalier* au *transfrontalier*, le territoire métropolitain transfrontalier de Lille remet à jour le concept d'*ouverture* théorisé par U. Eco¹⁵³. En ce sens la métropole lilloise incarne un « potentiel de liberté, d'action, d'architectures »¹⁵⁴ et pourrait être capable « d'absorber le mouvement et la métamorphose »¹⁵⁵. On peut constater aujourd'hui qu'un certain nombre de réflexions, d'études et de travaux menés sur la question de la coopération transfrontalière, rendent compte d'une métamorphose à venir du territoire. L'étude de la coopération transfrontalière étant relativement récente, cette intervention soulèvera le problème de la cohérence spatiale du territoire quant à l'émergence d'une série de projets architecturaux et urbains transfrontaliers.

Invité : Bruno Ferracci, architecte-urbaniste de l'agence URBA LINEA (Lille)

L'agence URBA LINEA est l'une des premières agences d'architecture de la région lilloise à avoir travaillé sur la question du transfrontalier [« la vallée de la Lys frontalière » ; extension de la ZAE de la Cavale Rouge à Halluin : étude de programmation urbaine, environnement et scénarios d'aménagement].

Publications récentes et travaux significatifs

— « Architecture et musique : une rencontre utopique ? », in revue *Archistorm* n° 22, novembre-décembre 2006, pp. 54-56.

— « Autour de *Concret PH* » in *Conference proceedings international symposium Iannis Xenakis*, Université d'Athènes/ Université Montpellier 3, 2005, pp. 109-112.

— « Musique, Architecture, un projet multimedia : le Pavillon de l'exposition internationale de 1958 », in *Musiques, arts, technologies. Pour une approche critique*, sous la direction de Roberto Barbanti, Enrique Lynch, Carmen Pardo, Makis Solomos, Paris, L'Harmattan, 2004.

— « Edgard Varèse et Le Corbusier, ... à la conquête des temps modernes », dans *Actes du Colloque Edgard Varèse*, Paris, L'Harmattan, à paraître.

— « L'architecte et le musicien, croisements de pensées (à propos de Luigi Nono et Renzo Piano) » communication pour la « Journée Musique architecture » organisée à la Cité de la Musique (Paris) le 25 novembre 2006 par François Nicolas et Philippe Boudon, à paraître.

— « L'auditorium sphérique de Stockhausen et Bornemann, un *crystal de temps* », in *Cahiers Thématiques* n°7 : *Contemporanéité et temporalités*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille/ Jean Michel Place, à paraître.

— Bridoux-Michel (Séverine), « Architecture et musique : croisements de pensées après 1950 (la collaboration de l'architecte et du musicien de la conception à l'œuvre) », Thèse de Doctorat, sous la direction de Joëlle Caullier, co-direction Frank Vermandel, Université Charles de Gaulle Lille III, décembre 2006, 596 p.

— Bridoux (Séverine), « Etude pour un projet d'aménagement d'un site transfrontalier », Travail Personnel de Fin d'Etudes, dirigé par Frank Vermandel, Ecole d'Architecture de Lille, juin 1995, 120 pages.

¹⁵³ Eco (Umberto), *L'œuvre ouverte* [1962], Paris, éd. du Seuil, 1965.

¹⁵⁴ Demangeon (Alain), « Le grand boulevard de Lille, Roubaix, Tourcoing, 1896-1992. De l'*œuvre ouverte* en urbanisme », dans *Lille Métropole. Un siècle d'architecture et d'urbanisme*, Ecole d'architecture de Lille / Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Paris, éd. Le Moniteur, 1993, pp. 50-55.

¹⁵⁵ *Idem*.

Les acteurs de la coopération transfrontalière.
Quelle(s) structure(s) pour quelle(s) échelle(s) de projet ?

Séance n° 4 du 28-11-2007, préparée et animée par Maryvonne Prévot (TVES/ Lille1)

Résumé de son intervention

Je souhaite pour ma part mettre à profit cette recherche pour envisager une nouvelle échelle au travail que j'ai entamé (colloque de février 2007) sur les agences d'urbanisme françaises. En effet, la création – inédite – d'une agence d'urbanisme transfrontalière est envisagée au sein du GECT Eurométropole. Les agences d'urbanisme ont adopté tantôt un positionnement local et quasi-opérationnel, tantôt – dans un contexte de capacité d'expertise montante des intercommunalités - certaines d'entre elles (dont celle de Lille (ADULM) depuis sa re-création au début des années 90) ont saisi l'occasion de faire de la réflexion prospective à l'échelle de territoires toujours plus vastes (SCOT, InterSCOT, Euro-région, Eurodistrict) un domaine privilégié de leurs activités. Elles ont ainsi cherché à acquérir une légitimité nouvelle, fondée sur un travail de production de principes et d'objectifs consensuels, via la promotion de « concepts-valise » comme la métropolisation et un travail de neutralisation des conflits par la maîtrise des intérêts contradictoires des élus. On peut interroger ces divers positionnements en terme de ressource(s) que les agences peuvent mobiliser à différentes périodes pour construire leur légitimité (missions à caractère opératoire et réglementaire, planification, « communication » urbaine etc...) ; ces ressources n'étant pas exclusives les unes des autres mais devant être appréhendées en terme de jeu et de stratégies plurielles de légitimation.

Éléments de bibliographie

PREVOT, Maryvonne (et alii), « Les agences d'urbanisme : un nouvel objet de recherches pluridisciplinaires », (2008 à paraître) in revue en ligne *Métropoles*.
PREVOT, Maryvonne (dir), *Les agences d'urbanisme en France : identités, pratiques, enjeux, mutations (1967-2007)*, numéro spécial de la revue *Territoires en mouvement* (2008 à paraître)
PREVOT, Maryvonne, VERMANDEL, Frank, « Les stratégies d'aménagement multiscalaires à Euralille », in. Cahiers Thématiques n° 6, *L'espace de la grande échelle*, ENSAP Lille, décembre 2006.
PREVOT, Maryvonne, « « Genèse métropolitaine à Lille : réseaux et héritages » in *Action publique et projet métropolitain*, actes du colloque international de Lille « *Logiques métropolitaines : modèles, acteurs et processus* » des 2 et 3 juin 2005 (IFRESI-CNRS-INRETS-CERAPS-IAUL) Paris, L'Harmattan, 2006.
PREVOT, Maryvonne, *Alain Savary. Le refus en politique*, Tournai, La Renaissance du Livre, Collection Carrefour de l'Histoire, 2003, 340p.

Premier intervenant professionnel : Jef VAN STAEYEN

Résumé de son intervention

Il présentera l'histoire du partenariat franco-belge, en la plaçant dans le contexte plus général de la coopération transfrontalière (des partenariats de CT) dans notre territoire.

Éléments de biographie

Diplômé d'architecture du Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunst en Stedebouw (Anvers) en 1977 et d'urbanisme de la Universiteit Gent (Gand) en 1995, Jef Van Staeyen est devenu chargé d'études à l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) entre 1991 et 2001. A ce titre il pilote le montage et la réalisation de projets transfrontaliers et contribue au Schéma directeur de Lille Métropole. Pour le compte de l'ADULM toujours, il devient chef du projet GROOTSTAD entre 1998 et 2001. Il pilote alors l'Atelier transfrontalier et plusieurs études et groupes de discussion (urbanisme, développement économique, emploi, paysage, etc.). Il participe à l'élaboration partenariale de la "*Stratégie pour une métropole transfrontalière*". Depuis septembre 2001, il est le directeur de l'association COPIT-GPCI (*Conférence permanente*

intercommunale transfrontalière). La COPIT est un partenariat entre cinq intercommunalités française, flamandes et wallonnes pour favoriser le développement de la métropole transfrontalière Lille-Kortrijk-Tournai.

Second intervenant professionnel : Simon JODOGNE

Résumé de son intervention

Après la mise en perspective historique de Jef Van Staeyen, Simon Jodogne centrera son intervention sur le processus actuel de création du GECT Eurométropole et de l'Agence transfrontalière et ce en abordant trois points successivement:

1. La genèse du GECT Eurométropole (conditions juridiques et politiques)
2. Les caractéristiques du GECT (organisation institutionnelle et opérationnelle)
3. Les prochaines étapes 2008-2009-2010

Éléments de biographie

Ingénieur territorial, Simon Jodogne a occupé plusieurs postes depuis 1995 en rapport avec la définition d'un futur schéma transfrontalier de la Métropole franco-belge (cabinet ECD-Paris). Il fut assistant de projet Euro-région pour le compte du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais et, depuis 2001, il est Chef du service coopération transfrontalière à la LMCU.

Journée de clôture du séminaire de recherche
avec table ronde : synthèse recherche - projet

Séance n° 5 du 06-02-2008, préparée et animée par Philippe Louguet (LACTH) et Corinne Tiry (LACTH)

Présentation

La proposition du LACTH associant l'enseignement du projet de territoire en cycle de master et la recherche, a été retenue par le BRAUP et le PUCA, dans le cadre du second appel d'offre « L'architecture de la grande échelle ». Cette proposition interroge le devenir du territoire transfrontalier urbanisé, reliant les villes françaises de Neuville-en-Ferrain, Tourcoing et Wattrelos aux villes belges de Mouscron et Herseaux.

Dans le temps du déroulement des ateliers de projet du Master 2, quatre séances d'un séminaire de recherche pluridisciplinaire ouvert aux étudiants des trois établissements d'enseignement partenaires (ENSAPL, Université de Lille 1, ISA St Luc Tournai) se sont tenues. Elles avaient pour vocation de multiplier les points de vue et approches de l'objet de la recherche — en l'occurrence : la métropole transfrontalière en projet(s) — et d'alimenter la réflexion des étudiants au cours de leur travail de conception.

La séance de clôture de ce séminaire est l'occasion de croiser les approches projectuelles, scientifiques et professionnelles du sujet. À la lumière des questions posées par les chercheurs au cours des quatre séances précédentes d'une part, des analyses, regards et propositions des étudiants d'autre part, il s'agit de nouer un dialogue avec les acteurs ou experts de ce grand territoire, dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage, autour d'une question commune qui pourrait être formulée ainsi : en quoi la frontière peut-elle devenir une figure structurante pour une grande métropole ?

Cette tentative de synthèse à mi-parcours sera aussi l'occasion d'esquisser les pistes d'exploration de la deuxième phase du programme qui, à partir des projets, vise les questions suivantes :

Cette situation particulière d'un territoire transfrontalier appelle-t-elle des pratiques de projet spécifiques de la part des concepteurs des disciplines de l'espace (architectes, urbanistes, paysagistes) ? Des outils ou appareils de représentation et de conception inédits sont-ils mobilisés ?

Les enjeux et les pratiques de ce type de territoire, l'imaginaire qu'il engendre, sont-ils féconds pour l'invention de nouveaux programmes métropolitains ?

À moyen et long termes, quels scénarios sont envisageables et à quelles échelles ?

Invités :

Simon JODOGNE

Chef de la Coopération transfrontalière à Lille Métropole Communauté Urbaine

Philippe MENERAULT

Professeur à l'UFR de Géographie-Aménagement de l'Université de Lille 1 et Directeur de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL)

Philippe THOMAS

Paysagiste, enseignant à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille

Jef VAN STAHEYEN

Urbaniste, ancien directeur de la Conférence permanente intercommunale transfrontalière (COPIT)

Enseignants :

ENSAPL : Emmanuel Doutriaux, Cédric Michel, Philippe Louguet (coord.)

ISA St Luc Tournai : Olivier Bourez, Sophie Delhay, Bénédicte Grosjean

Université de Lille 1 / Institut d'aménagement et d'urbanisme de Lille : Maryvonne Prévot

Chercheurs :

ENSAPL-LACTH : Séverine Bridoux-Michel, Denis Delbaere, Philippe Louguet (dir.), Florence Wierre

LILLE 1-TVES : Maryvonne Prévot

Coordination :

Corinne Tiry (LACTH)

CORINNE TIRY : Une première interrogation porte sur l'action. Dans le contexte de cet exercice de projet et d'une école d'architecture, à partir du moment où l'on pose ce cadre très large et un peu utopique d'une métropole transfrontalière, où cela déclenche tout un imaginaire de la part des étudiants architectes, dans quelle mesure ces propositions peuvent-elles entrer en résonance avec des projets qui sont déjà en cours ou à venir de la part des différentes collectivités locales ? Changer le regard des acteurs sur leur territoire qu'ils connaissent bien — peut-être parfois même trop bien ? Une deuxième interrogation concerne davantage la méthode de travail puisque dans la réponse à cet appel d'offre de recherche, était proposée l'idée de faire travailler les étudiants à partir d'une matrice qui décompose le territoire en différentes couches thématiques. Certains étudiants se sont approprié cet outil de projet, d'autres ont exploré d'autres méthodes. Par rapport à cette décomposition du territoire en différentes couches thématiques, pensez-vous ou avez-vous perçu dans les projets des couches qui seraient plus fertiles que d'autres ?

JEFF VAN STAHEYEN : Nous avons vu ce matin des interventions, des analyses, des propositions sur des échelles différentes entre d'un côté les interventions des étudiants de l'ENSAPL et de l'autre côté ceux de Tournai et ceux de l'Université de Lille 1. Pour ma part, il s'agissait effectivement du territoire urbanisé constitué en gros par Tourcoing, Wattrelos, Roubaix, Estaimpuis et Mouscron, etc. Cela reste vaste. Selon la dimension qu'on en donne : 200 à 250 000 habitants ou un peu moins. Mais c'est un ciblage plus restreint qu'un ciblage qui consiste à considérer la métropole transfrontalière ou, de façon non définie, un territoire transfrontalier. Contrairement à ce que vous pensez, ce territoire n'est pas bien connu. Je pense qu'il est extrêmement mal connu à la fois par les politiques, les techniciens, les professionnels de l'urbanisme et de l'architecture, etc. On regarde ce territoire à partir de son centre : centre politique, centre administratif, etc. et, au fur et à mesure que l'on s'approche de la frontière, ce regard devient de plus en plus flou, voire il n'existe plus. Et c'est la même chose de l'autre côté. Donc il y a un réel enjeu d'analyse sur ce territoire, de bonne connaissance de ce territoire. Derrière cet enjeu d'analyse et de connaissance, il y a effectivement un enjeu de propositions parce que, finalement, ce travail de propositions et de projets est aussi une façon d'améliorer la connaissance de ce territoire. Il y a une façon itérative de s'en approcher à travers des projets. Je pense que c'est d'ailleurs aussi la principale caractéristique qui, pour moi, réunit à ce moment ce territoire. Je voudrais à travers cela réagir sur une question qui vient derrière ou qui figure aussi sur le programme de cette discussion. Il y a, sur ces lieux frontaliers, ces territoires frontaliers, transfrontaliers, des efforts considérables à faire sur la façon de mener des politiques urbaines. Les outils existent en la matière. De cette façon, ces différents lieux se ressemblent. Je ne pense pas pour autant que la frontière en soi sur ces territoires ait un sens comme élément de projet. Sauf quelques exceptions, ce n'est pas nettement sacralisé sur ces territoires. Mais il y a un intérêt et un réel enjeu effectivement à s'intéresser à ces territoires à cette échelle.

PHILIPPE MENERAULT : Cette diversité de projets que vous nous avez proposée ce matin, au niveau de l'institut et des écoles d'architecture de Tournai ou de Lille, est aussi une manière de construire cette métropole transfrontalière. Faire ce travail de formation et casser un peu les frontières entre disciplines, entre l'aménagement, l'architecture, etc., les frontières entre ce qui se passe en Belgique et ce qui se passe du côté de la France, ou entre la Flandre et la Wallonie, et le Nord.

Nous avons eu effectivement des projets à des échelles très différentes. Des projets très fins (pôle multimodal) et, simultanément, des perspectives qui étaient — au départ au moins — beaucoup plus larges. Des perspectives beaucoup plus institutionnelles aussi. Mais, finalement, qu'est-ce qui fait territoire au sens de « pouvoir » ? Le territoire, c'est d'abord ce qui est contrôlé par une certaine forme de pouvoir disait Foucault. Qu'est-ce qui va tenir tout ça, quelles institutions peuvent donner du sens à une démarche transfrontalière ? Comment cela se construit du point de vue des organisations, des institutions, et quel sens cela peut avoir par rapport au citoyen ? Le problème est que la question de la citoyenneté, déjà au niveau intercommunal, pose problème en soi puisque les élus intercommunaux sont des élus au deuxième degré, et que la question de la citoyenneté intercommunale — même au niveau français — est encore à creuser. Des morceaux de ville nous ont été présentés, et puis des visions un peu plus larges qui portaient sur des axes. Il y avait donc une piste : faut-il travailler sur des liaisons cyclables à l'intérieur de la métropole ? On se rendait compte aussi que finalement, dans cette métropole, il y a des creux parce que le territoire sur lequel on voulait l'implanter, justement, ne fait pas partie de l'institution que l'on veut promouvoir. Il y a eu l'idée de l'axe de la Lys comme un élément structurant d'intervention. Et puis, l'idée de la ville linéaire qui est intéressante, mais avec un exemple qui n'était peut-être pas le mieux approprié : celui de Cerda avec Barcelone. L'exemple de Soria y Mata aurait été plus approprié.

Mais comment peut-on replacer notre projet par rapport à une vision plus large ? Ce qui est important, c'est de positionner son action, même sur un territoire ponctuel, à une échelle beaucoup plus large. Les présupposés des interventions me semblent parfois peut-être insuffisamment détaillés ou explicites. Justement on est là sur le jeu d'échelles. Qu'est-ce qu'on imagine finalement quand on parle de métropole transfrontalière ou de territoire

transfrontalier (ce qui n'est pas forcément la même chose) ? Quels sont les principes que l'on veut mettre en place ? On peut travailler sur la relation entre des réseaux, des points singuliers du territoire qui peuvent être des nœuds de ces réseaux, mais pas forcément. Ça peut être un stade par exemple, comme ce qui a été évoqué ce matin avec beaucoup de justesse. Et puis il y a des axes. C'est bien ce rapport entre une surface, des points et des réseaux que l'on va agencer de manière différente, qui peut permettre de penser un territoire. Plusieurs fois, a été évoquée la question des boucles. En résumé, il y avait des morceaux de ville, des axes et des boucles. Cela me fait penser à un travail récent publié par Jean-Louis Maupu, un chercheur de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)¹⁵⁶. Il travaille dans le Laboratoire des technologies nouvelles (LTN) qui s'intéresse à ces questions d'interface entre urbanisme et transport dans une vision qui est quand même très « techno ». Mais il a projeté une vision de la ville qui s'appelle « la ville creuse » et s'articule sur l'idée d'une boucle créatrice d'égalité en matière de desserte. Ces questions peuvent être abordées dans ce territoire transfrontalier : est-on sur des hiérarchisations, des ségrégations, une égalité... ? Comment veut-on traiter le tissu ? Etc.

J'ai été sensible au fait que certains projets mettaient en avant l'idée de vitesse. Il y avait l'idée d'un TGV urbain qui posait la question des connexions, des liens qui ne sont pas des liens de proximité immédiate mais de point à point. Quatre arrêts sur un axe de Lens à Courtrai : c'est une perspective intéressante par rapport à cette question de gestion de la ville par les vitesses. D'autres projets au contraire insistaient sur le maillage. La question n'est pas d'aller vite : la question est de relier des points qui sont peut-être peu distants les uns des autres, c'est-à-dire de jouer sur la question du confort, des liaisons directes, etc., entre des pôles qui sont peu éloignés. Par rapport aux questions d'actualité (pour évoquer la thématique du lien avec l'action), le thème du tram-train a été porté. Toutefois, une critique sur l'ensemble des projets : il s'agit de villes où l'on dit aujourd'hui que « la vie c'est du mouvement ». Il y a de « l'habiter » et il y a du « circuler » en même temps. Or, on a vu beaucoup de morphologie, beaucoup « d'habiter », mais on n'a pas vu de « circuler », même pas en termes de flux. Où va-t-on quand on prend tel ou tel mode de transport ? Quelles sont les destinations offertes ? On sort peut-être du métier d'architecte mais je pense que c'est important de replacer une vision globale de la ville par rapport à ce couple de « l'habiter » et du « circuler ».

PHILIPPE THOMAS : À propos de l'échelle, j'ai eu l'impression que les questions étaient différentes. Au cours de la restitution faite par certains groupes d'étudiants, la notion de territoire n'était pas prise en compte avec la même ambition ou les mêmes questionnements. Est-ce que le questionnement était fragmenté ? La question était-elle unique ? Les façons de s'en saisir étaient-elles différentes ? Pour certains groupes, on a presque quitté la question du transfrontalier et celle du territoire. Il y avait une sorte de hiatus entre une analyse préalable qui prenait en compte un certain nombre de thèmes liés à ce territoire, et les réponses qui pouvaient se trouver en d'autres lieux. Du coup, cela repose la question de l'échelle. Il y avait des choses qui étaient à l'échelle du grand territoire et s'intéressaient au transfrontalier, et d'autres qui descendaient à une échelle de réponse très ponctuelle et dont on pouvait se demander si elles étaient réellement ancrées dans une spécificité du lieu. Je pense qu'il est par conséquent légitime d'essayer de revenir à une sorte de connaissance de base, qui a été abordée mais pas forcément restituée ou alors de manière sommaire et imparfaite. Il me semble qu'il y a un élément essentiel : quelle est l'interprétation partagée des choses ? Il y a la connaissance qui est de l'ordre géographique. Mais cette connaissance-là du territoire est l'interprétation, soit le regard que l'on porte sur les choses et qui est moteur de projet. Ce n'est pas l'état des lieux. Comment cette interprétation est-elle partagée, disjointe, voire parfois contradictoire ? Ce n'est qu'à cette condition de reconnaissance des choses qu'un apport est possible pour les décideurs. L'apport d'une structure ou d'un lieu d'enseignement ou de réflexions ne peut être entendu que si cette plateforme est également reconnue.

Ensuite il y a la notion de frontière. Cela questionne ce que j'ai lu de l'attendu du groupe de recherche, à savoir la frontière comme élément structurant. On peut se poser la question de la légitimité même du fait que la frontière puisse être structurante. Elle peut être fondée sur un élément géographique, donc sur une limite (un certain nombre de groupes a abordé cela). Par quoi la frontière se marque-t-elle physiquement ? Elle peut être aussi juste un moment de l'histoire. Dans ce cas, en quoi ce moment-là de l'histoire est-il plus pertinent qu'un autre ? Ou potentiellement plus structurant qu'un autre ? Il est vrai qu'à partir du moment où une frontière est installée historiquement, elle produit de part et d'autre, petit à petit, des façons de faire différentes qui progressivement font que concrètement le territoire se différencie. Mais il n'est pas forcément nécessaire que cette distinction perdure.

SIMON JODOGNE : Par rapport à cette frontière qui est le sujet central de l'exercice — exercice qui me semble être une démarche théorique car elle s'affranchit complètement du projet politique qui s'inscrit dans des institutions, il y a un écart entre ma vision des choses et ce qui m'est restitué (qui est énorme termes de créativité

¹⁵⁶ Jean-Louis Maupu, *La ville creuse pour un urbanisme durable. Nouvel agencement des circulations et des lieux*, Paris, L'Harmattan, 2006, 184 p.

mais qui pourrait aller beaucoup plus loin). Je pense notamment au territoire, au territoire de cette grande échelle : on tournait autour de Lille, Tournai, Courtrai, alors que la grande échelle peut aller jusqu'à Gand, Bruxelles, Londres et Paris. Lille-Tournai-Courtrai est un territoire politique, c'est-à-dire que cette alliance est politique : elle n'est pas géographique. On peut en construire d'autres, aller jusqu'à Mons, Lens, Valenciennes, Dunkerque. Dans les projets, nous avons vu à la fois une liberté et une contrainte qui me semble assez forte et pas forcément justifiée. Il y avait en plus ce besoin de combler la frontière, cette difficulté de l'appréhender, de la garder parfois comme un espace vide, non construit d'une part, et le besoin de la combler un peu excessivement d'autre part — alors qu'elle est aussi riche de cette absence de construction, dans un territoire qui manque finalement d'espace ouvert et d'horizon.

Ce qui m'a aussi frappé, c'est à la fois l'omniprésence de l'autre, de la Flandre, de cette culture qui est très contrastée et son absence dans le projet. Il y avait Courtrai mais en tant que terminus d'une ligne... Ces différences linguistiques et culturelles ont été évoquées, mais il n'y a finalement aucun projet qui s'est servi de cet « autre ». C'est peut-être lié au groupement qui s'est constitué entre Tournai et Lille mais, on le voit bien dans cette construction politique, la différence est un élément fondamental de cette construction. Cet élément a été un peu abordé au départ, dans la perception de ce territoire avec ces différences assez fortes mais il n'a pas été retravaillé ensuite.

Quelques contenus qu'il me semblait intéressant d'approfondir : notamment les questions d'équipement, de réseaux, d'énergie (on est quand même dans un cadre où la question de l'énergie deviendra fondamentale mais elle n'a pas été un moteur de projet... sauf de façon un peu marginale). Dans une mutualisation, dans une plus grande économie de l'espace, des équipements, l'énergie est un élément de cette mutualisation et de cette valeur ajoutée de la coopération. J'ai été aussi frappé de l'omniprésence de la forêt dans un grand nombre de projets, alors qu'on n'est pas dans un espace de déshérence où il faut boiser pour survivre ! Dans ce contexte de coopération, on a besoin de l'espace alors qu'au contraire la forêt est un vecteur de démarcation, de limite, plutôt qu'un espace de rencontre.

JEFF VAN STAHEYEN : Je pense que la frontière est marquée sur le territoire de deux façons. Tout d'abord, par les différences, parfois de toutes petites différences entre les deux versants. Et puis (les étudiants ont bien attiré notre attention là-dessus) : on est moins dans la différence en soi parce que cette même différence couvre quasiment tout le Nord-Pas de Calais et toute la Belgique. On a vu, à travers des photos, des grands éléments qui se trouvent ici à côté de la frontière, ou des murets, des barrières, ce genre de choses. Par rapport au devenir de la frontière, je pense qu'effectivement il y a peu d'intérêt à renforcer ces éléments qui la marquent. Il y a peut-être une démarche à engager dans une logique patrimoniale. Par contre, les différences qui peuvent exister de part et d'autre font partie de la saveur de notre territoire, de sa qualité. Je me souviens d'une discussion à propos de Comines où un architecte, qui intervenait pour les deux villes de Comines, proposait de mettre les mêmes bancs, les mêmes panneaux de signalétique, etc., de part et d'autre de la frontière. Ma réaction fut : attention, les gens viennent à Comines parce que les bancs sont différents de part et d'autre, parce que les panneaux sont différents et parce que c'est de cette façon-là qu'ils goûtent un tout petit peu d'exotisme. Je pense que cet exotisme de proximité fait partie de la qualité du territoire, ce serait dommage de le perdre. Il ne faut pas les surligner non plus.

Par rapport au transport, il est juste que finalement les projets des étudiants proposent des déplacements, mais ne posent plus la question de « où » à « où ». Au sujet de la proposition de faire suivre la frontière par une ligne de tramway : l'idée de suivre la frontière mais aussi cette notion de tramway sont surprenantes ! Cette question du tramway est très populaire parmi les urbanistes et les architectes. À la limite, on mettrait des tramways sans se poser la question d'« où » à « où » ils vont ! Je rêve d'avoir un tramway sur le boulevard de la République à Lille parce que cela améliore la qualité urbaine, c'est agréable, c'est intéressant de se mettre dedans, de voir des tas de choses et peu importe si ce tramway vient de Loos ou de Ronchin, ou s'il va à Comines ou à Armentières. Mais aussi — c'est un élément important parce que le bus est peu présent dans les propositions — parce que le tramway est une inscription spatiale physique très forte dans le territoire (le tramway a des rails). La notion du plaisir de se déplacer et celle de la transformation très concrète et prévisible d'un espace sont également importantes.

PHILIPPE MENERAULT : En matière de lecture du territoire, je voudrais citer la grille qu'énonce Maryvonne Le Berre dans *L'encyclopédie de géographie* parue en 1992¹⁵⁷. Elle met l'accent sur trois dimensions du territoire : le territoire est une organisation, il y a donc les aspects politiques, les jeux d'acteurs ; le territoire a une dimension matérielle, une dimension physique : on fait lien « avec » (cf. les propos précédents au sujet du tramway qui se voit car il a des rails alors que le bus n'en a pas) ; et il a une troisième dimension, absente dans vos exposés, qui est une dimension existentielle. Quel est le sens de ce territoire que l'on veut mettre en œuvre ?

¹⁵⁷ Le Berre Maryvonne, « Territoires », in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain (dir.), *Encyclopédie de la géographie*, Paris, Economica, 1992, p. 617-633.

Où se situe la question des identités territoriales que l'on veut développer ? Entre Lille et Courtrai, il existe une vraie vie, une vraie ville de part et d'autre de la frontière. C'est important par rapport à cette question de la constitution du territoire transfrontalier.

Où commence et où finit cette histoire de territoire transfrontalier ? Cela vaudrait la peine de regarder l'ensemble des propositions pour essayer d'y décrypter toutes les perméabilités ou les limites qui ont pu être fixées. Les travaux présentés ce matin montrent qu'elles sont différentes (mais elles n'étaient pas non plus forcément montrées de la même manière). Certains ont insisté sur l'idée d'échelle, d'étendue, sur la dimension. Pour d'autres, c'était la métrique qui était en jeu, c'est-à-dire la façon de mesurer les espaces : c'est justement la métrique qu'on utilise dans le domaine des réseaux. Quand on travaille sur un système de pistes cyclables par exemple, c'est très différent d'une proposition de TGV urbain ou d'autoroute. Il n'y a pas que la question de l'échelle qui est en jeu, il y a aussi cette question de la métrique, cette façon de mesurer les espaces.

À propos de cette dichotomie espaces boisés, terres agricoles, et espaces urbanisés : il y a plutôt une imbrication très forte des deux. Certains étudiants ont parlé d'un paysage : il y a bien une imbrication du bâti très forte avec des territoires plus ruraux, agricoles ou boisés, etc. (quoique « rural » n'est pas forcément le bon terme). L'idée du grand équipement doit être interrogée par rapport à cela. L'implantation de grands équipements ou le développement de grands équipements du type aéroport dans des paysages qui sont aussi des lieux habités, impliquent beaucoup de nuisances et peut-être peu d'avantages. Finalement, en termes de réseaux, le véritable point fort de Lille est celui de la connexion : Lille a sa place sur le réseau TGV. La liaison Lille-Roissy est de 50 minutes : c'est moins que ce que la plupart des habitants d'Île-de-France met pour rejoindre cet aéroport ! En conclusion, faut-il posséder pour exister ?

JEFF VAN STAEYEN : Au sujet de l'aéroport, une phrase très frappante de la part des étudiants ce matin consistait à dire que, pour être une métropole transfrontalière, il faut partager un équipement — garant d'une unité partagée. Mais il me semble que les gares peuvent déjà contribuer à cela.

Cette idée d'implanter de la forêt part d'une perception du territoire qui n'est pas suffisamment approfondie. Je pense qu'on a trop regardé d'en haut, sur des cartes et pas suffisamment à hauteur d'homme. Je pense aussi qu'il y a une certaine facilité dans la réponse. Quelle idée du paysage y a-t-il derrière ces forêts ? Ici, nous avons peu de forêts par rapport à d'autres territoires, peu de montagnes aussi. Je pense qu'il y a finalement un besoin réel derrière tout cela, que j'appellerais de « l'espace public non urbain ». En fait, bien qu'il y ait peu de gens dans les forêts (ils restent le plus souvent en bordure), elles sont perçues comme un endroit où l'on peut aller, où l'on a le droit d'aller et finalement où l'on est quasiment chez soi. De cette façon c'est un espace public au même titre que les rives des grandes rivières. Ce n'est pas qu'une question d'espace, c'est aussi lié au fait qu'on est là où on peut être. Notre campagne est fortement travaillée et urbanisée : on ne la perçoit pas comme un domaine public mais comme un endroit où l'on est toujours sur le pas-de-porte ou le chemin de quelqu'un, ce qui ôte cette perception du caractère public des lieux.

BÉNÉDICTE GROSJEAN : Au cours de la séance qui précède l'apparition de la forêt dans les projets, la question à la base n'était pas tellement celle de cette forêt, ni qu'il manquait d'arbres ou de végétation. La question était que, justement, il manquait la grande échelle. C'était une manière de concrétiser une hypothèse qui était celle d'un paysage extrêmement découpé, un découpage très fin, et celle d'amener un grand élément. Ça ne pouvait pas être une montagne. Les étudiants ont parlé de lac. La forêt était finalement la manière la plus simple de créer, leur semblait-il, ce grand élément. En même temps, c'était une manière de créer un niveau de loisirs attractif : exactement ce que vous venez de décrire sur la question d'un espace public de grande ampleur, là où l'on peut se promener, etc.

Au sujet de l'imbrication très forte de l'urbain et du rural, il y a deux approches chez les étudiants de Tournai. Certains ont effectivement parlé d'une dichotomie. D'autres ont utilisé le terme « mitage ». En fait, il me semble que c'est aussi une question très relative. Par exemple, si l'on interroge cette question des découpages : à quel point est-ce très découpé ou peu découpé, mais par rapport à quoi ? Il me semble que les étudiants qui trouvent que la dichotomie est assez claire entre urbain et rural sont des étudiants qui viennent plutôt de Belgique parce que les découpages et le mélange y sont plus forts. En revanche, les étudiants qui trouvent que c'est mélangé, sont plutôt français et ont l'habitude de morceaux homogènes plus grands. En fait, la réalité est toujours un peu entre les deux, ce qui explique peut-être ces deux perceptions.

PHILIPPE THOMAS : Je voudrais relier ici le tramway et la forêt ! Dans *La forme d'une ville*, Julien Gracq parle de Nantes et d'Angers. Il raconte que, dans sa représentation enfantine de ce qu'était une ville digne de ce nom, il y avait un tramway. Angers, qui n'en avait pas, n'était pas digne pour Gracq d'être considérée comme une ville — bien qu'en réalité Gracq habitait près d'Angers et que, théoriquement, sa ville de référence aurait dû être Angers plutôt que Nantes. On peut faire ce parallèle avec la forêt à propos du paysage : un paysage digne de l'être serait un paysage qui posséderait des éléments d'une certaine échelle qui le rendraient lisible. Mais, ici, le paysage partagé dans ce territoire transfrontalier n'est peut-être pas du tout spectaculaire : il joue beaucoup sur

des éléments de subtilité et la géographie uniquement sur des éléments de petite amplitude. Ce sont autant de pistes de travail. Certains étudiants ont évoqué la vallée de l'Escaut par exemple, ou d'autres éléments de cet ordre, qui sont effectivement des structures géographiques relativement peu perceptibles — en réalité, l'eau est là mais on ne la perçoit pas vraiment. Comment travailler sur la lisibilité d'une structure géographique qui est peu perceptible mais possède un potentiel ?

BÉNÉDICTE GROSJEAN : Cette idée de la forêt est venue aussi à un moment où les étudiants de Tournai et de Lille se sont rencontrés. Il y a eu une discussion autour de questions telles que le sentiment d'appartenance des habitants de Tournai à la métropole lilloise, et inversement : les Lillois ont-ils l'impression que Tournai fait partie de leur métropole ? Ce qui en est ressorti plus tard, chez les étudiants de Tournai, c'est une forte impression d'être « métropolisés » par Lille. De leur point de vue, Lille est une polarité importante pour Tournai : ils vont à Lille pour les loisirs, pour prendre le train, les commerces, etc. Du coup, leur réaction était de se dire que, pour créer une métropole transfrontalière, il faut des atouts, autre chose dans la balance, d'autres polarités pour cette grande métropole. Cette idée de paysage, de réserve de paysage, de grands espaces, est alors apparue : c'était peut-être l'atout que Tournai pouvait apporter aux autres villes « métropolisées », au reste de ce réseau de villes. Parce qu'il y a la « montagne Sainte Geneviève », tous ces sites de carrière, avec leurs lacs, et puis il y a l'Escaut évidemment.

PHILIPPE MENERAULT : Un autre élément sur les questions de transport : tous les réseaux de transport n'ont pas été traités, en particulier le bus. Or, une manière de voir la question transfrontalière est la naissance et le développement d'une tarification transfrontalière. C'est quelque chose de récent et intéressant à regarder au niveau des bus. Il y a une homogénéisation de la tarification à un niveau qui dépasse le cadre de la Communauté urbaine de Lille (l'autorité organisatrice des transports urbains). Il faut regarder comment cela s'articule avec les réseaux voisins en Belgique.

À propos des forêts, mais sur un autre registre, celui du différentiel créé par la frontière : je pense aux statistiques issues des enquêtes ménage. Il y a des enquêtes réalisées auprès des ménages pour tenter d'évaluer les pratiques de mobilité. À propos du vélo, ce qui apparaissait assez frappant, c'est que du côté flamand : 20% en gros des déplacements étaient effectués en deux roues non motorisées. De l'autre côté de la frontière : environ 2% dans le meilleur des cas ! Est-ce lié à une différence de cultures ou est-ce les aménagements réalisés qui influent sur les pratiques de déplacements ? Dans ce cas, la frontière marque une rupture dans l'usage des modes de transport.

DENIS DELBAERE : Les discussions sur l'histoire de la forêt, du tramway, de l'espace public sont très intéressantes. C'est un aspect assez saillant des projets dans leur quasi-totalité : cette idée de s'emparer d'espaces décrits comme étant vides alors qu'ils ne le sont pas, comme étant des espaces publics, ou naturellement voués à être de l'espace public. Il faut aussi tenir compte de l'âge des auteurs de ces projets : les étudiants ont peut-être une relation à l'espace public qui n'est peut-être déjà plus tout à fait la même que celle que notre génération peut avoir. Cette question de l'espace public est en crise aujourd'hui, tout au moins en redéfinition : on ne sait plus très bien s'il est l'espace de tous ou de personne... Mais, dans l'option de l'espace public conçu comme un « espace de personne » — ce qui est peut-être malheureusement le seul moyen dont on dispose aujourd'hui pour produire un espace qui appartient virtuellement à tous —, les frontières constituent des supports physiques intéressants puisque ce sont des espaces d'où la ville se retire, où elle ne développe, n'étire que ses arrières ou les parts d'elle-même qu'elle souhaite le moins voir illustrés dans ses propres centres. Là où nous sommes tentés de voir des paradoxes, n'y aurait-il pas une évidence pour la génération montante ? Une évidence où ce qui construit l'espace public est une forme de vide, c'est-à-dire un espace donné, qui est déjà là ou qui est le reste de quelque chose qui était déjà là — pas le résultat d'un tracé volontaire destiné au vivre ensemble.

JEFF VAN STAEYEN : Il faut se poser la question de savoir si ces territoires, disons à proximité de la frontière, et notamment dans cette partie urbaine, avec l'ouverture des frontières, sont appelés à se remplir ou à se vider. Sur notre métropole, nous avons finalement plusieurs expériences de territoires limitrophes entre deux agglomérations, avec des histoires assez différentes qui sont à la fois liées à la réalité de leur contenu et aux distances. Je prends l'exemple de la distance entre Lille d'un côté et Roubaix et Tourcoing de l'autre : c'est une distance relativement importante qui s'est remplie aussi grâce au Grand boulevard mais qui s'est, dans une très large mesure, remplie avec les fonctions les plus riches de la métropole. Les Lillois riches allaient en grand nombre s'installer de ce côté-là, les Roubaisiens et les Tourquennois s'installaient aussi en direction de Lille plutôt qu'en direction de Wattrelos ou Neuville-en-Ferrain — en tout cas historiquement. En contraste, il faut dire qu'il y a eu finalement très peu de projets urbains par rapport à tous ces territoires, par rapport à leur caractère fonctionnel. Entre Roubaix et Tourcoing, même si ce n'est pas la même distance, le territoire s'est rempli d'usines, de courées, etc. Quand les villes se sont dégradées, c'est finalement ce territoire entre les deux qui s'est dégradé le plus, comme si le rétrécissement des villes se manifestait le plus fortement dans le territoire entre les deux : il n'y avait plus assez de matière pour remplir (les usines se sont vidées, les friches sont

apparues, etc.). Les populations les plus défavorisées sont restées sur ce territoire. Aujourd'hui, on a un territoire avec Roubaix-Tourcoing d'un côté, et de l'autre la centralité n'est pas évidente. Notre territoire va-t-il fonctionner davantage comme une métropole, comme une agglomération commune ? Que vont donner les comportements en matière de choix résidentiel, par exemple ? La mobilité résidentielle peut très bien se développer depuis le versant français au-delà de Mouscron ou d'Estaimpuis, etc. Finalement, les territoires en question vont soit se vider, soit conserver des populations ou des fonctions qui n'ont pas la même mobilité. Une approche de l'exercice pourrait être « Que faire de tous les morceaux trouvés ? », tout en prenant en compte l'occupation actuelle et les manières de valoriser ce territoire qui continue à avoir son sens et sa valeur.

SIMON JODOGNE : Autant la frontière évolue dans son contenu, autant elle n'évolue pas dans son tracé. Il y a une sorte d'intangibilité de son tracé depuis pratiquement 300 ans alors même que son paysage évolue. La Lys est un cas d'école : elle a changé de cours mais la frontière n'a pas varié. Du coup, on est sur cette richesse de paysages liés à la frontière. C'est cela aussi qui donne cette richesse, ce contraste entre l'intangibilité de cette frontière politique qui perd un peu son contenu de barrière douanière, et ce paysage qui évolue avec les infrastructures nouvelles, la canalisation — et ce n'est pas fini : Seine-Nord-Europe n'est pas passé à travers la Lys et la Deule, on est au début du changement ; à Comines, on est encore sur une Lys ancienne au gabarit pratiquement Freyssinet mais on va entrer dans une période de variations fortes. Et la frontière reste telle qu'elle a été fixée en 1820, en 1713.

JEFF VAN STAEYEN : Je voudrais préciser que la frontière sur notre territoire remonte dans son tracé à la deuxième moitié du XVIII^e siècle, c'est-à-dire qu'en 1713 était défini le principe mais il restait des tas d'enclaves. Les routes traversaient les frontières, les frontières traversaient les routes, et on a négocié pendant quelques décennies pour modifier les tracés, ce qu'on n'a plus fait depuis — avec la Lys, ce genre de chose était trop difficile à faire. Ensuite il y a les aléas du régime français en Belgique. Puis il y a un accord signé à Bruxelles au cours de la deuxième moitié du XVIII^e siècle : à cette occasion, la frontière a changé à Menun, à Leers, à Warneton. Lezennes est devenu français, etc., alors que c'était encore autrichien au début...

CONFÉRENCES
organisées dans le cadre du cycle annuel 2007-2008 de l'ENSAP de Lille,
en lien avec le programme AGE

Les conférences d'Ann Caroll WERQUIN (11 octobre 2007) et Chris YOUNÈS (08 novembre 2007) sont organisées par le LACTH, à la fois dans le cadre du cycle annuel de conférences de l'ENSAPL qui porte en 2007-2008 sur le thème du **renouvellement urbain**, et dans le cadre du programme de recherche interdisciplinaire « L'architecture de la grande échelle ».

Elles portent plus spécifiquement sur les processus et pratiques du **projet de renouvellement urbain** à l'échelle de vastes territoires post-industriels dans l'Europe du nord-ouest. Envisagée à l'**échelle territoriale**, la question de la reconversion conduit architectes, urbanistes et paysagistes à inventer des « stratégies spatiales » à la mesure des sites et des enjeux.

Deux stratégies distinctes sont proposées ici : celle des **vecteurs** à travers les acquis de l'expérience du Thames Path à **Londres**, et celle des **vides** — ces lieux entre nature et paysage — pour leur capacité structurante dans le cadre du SCOT de **Plaine Commune**. Dans tous les cas, peut-on encore parler de formes urbaines sinon de simples forces (attraction, connexion, fluidité, porosité, etc.) à mettre en œuvre ?

Les approches diversifiées des deux conférencières invitées sont aussi l'occasion de rendre compte de la **diversité de la recherche** dès lors qu'elle interroge le projet à l'échelle territoriale. Appliquée, expérimentale ou théorique, la recherche contribue à nourrir le projet et à faire évoluer ses pratiques. À son tour, comment le projet peut-il être un outil de connaissances du réel pour la recherche et l'enseignement ?

NB : la conférence de Chris Younès ayant été annulée, celle-ci a été remplacée par une conférence d'Alain Guez, intitulée : « Temporalités et imaginaires du projet ».

● **Jeudi 11 octobre 2007 à 18 :30**

« Londres, *The Thames Path* : le fleuve et sa promenade, moteurs de la régénération urbaine » par Ann Caroll WERQUIN

Résumé

Par la création d'une promenade la côtoyant, la Tamise a acquis au cœur de Londres un statut spécial. La notoriété d'un parcours à la mode, culturel et de chalandise, le long duquel fleurissent des équipements, est désormais confirmée. Mais cet espace public très actuel est surtout un élément porteur d'une ville durable et meilleure à vivre et un facteur d'accélération des projets de renouvellement urbain pour toute la métropole.

Se conjuguent, fédérés par la présence du fleuve offerte en spectacle, des pôles, des équipements et des habitats neufs exemplaires.

Nous présenterons la genèse de cet aménagement, la conjugaison des politiques et certaines réalisations emblématiques, construisant par différents registres une diversité des usages urbains.

Présentation biographique

Ann Caroll WERQUIN est architecte et paysagiste. Elle effectue des recherches et des études dans les domaines de l'espace public et du paysage au sein de l'atelier d'environnement Thalès et enseigne à l'ESA - école spéciale d'architecture, Paris-. Elle a récemment publié, avec Alain Demangeon : *Jardins en ville, nouvelles tendances, nouvelles pratiques*, D. Carré éditeur, 2006.

● **Jeudi 08 novembre 2007 à 18 :30**

« Natures, paysages, vides et projets : jeux et figures » par Chris YOUNÈS

Résumé

Les mutations contemporaines ont extrêmisé une situation où chacun est dans sa « bulle », contenue dans d'autres bulles, comme l'explique Peter Sloterdijk, depuis l'utérus jusqu'à l'Internet en passant par le couple et la ville, mettant l'accent sur la réalité d'un milieu hyper relationnel paradoxal, une « écume ». Ce sont toutes les évolutions des modes de vie de l'« homo urbanus » qui se superposent et en brouillent les figures. Natures, paysages et vides se trouvent désormais au cœur de stratégies urbaines régénératrices, que ce soit dans les territoires périurbains distendus ou dans les villes compactes. Tracer des limites, configurer davantage d'interactions et de passage avec les milieux, c'est atténuer les frontières et architecturer les vides qui lient les choses entre elles. Nous interrogerons ces évolutions à partir de deux expériences : European et Plaine Commune.

Présentation biographique

Psychosociologue et docteur/HDR en philosophie, **Chris YOUNÈS** est professeur des écoles d'architecture en Sciences de l'Homme et de la Société à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette et à l'École spéciale d'architecture (Paris), où elle est professeur associée en études urbaines. Elle est directrice du laboratoire GERPHAU (philosophie architecture urbain) UMR CNRS 7145 LOUEST et du réseau international « Philosophie, Architecture, Urbain » entre écoles d'architecture et universités. Ses travaux et recherches développent une interface architecture et philosophie sur la question des lieux de l'habiter, au point de rencontre entre éthique et esthétique, ainsi qu'entre nature et artefact.

● **Jeudi 22 novembre 2007 à 18 :30**

« Temporalités et imaginaires du projet » par Alain GUEZ

Résumé

Les pratiques de l'urbanisme, du paysage et de l'architecture, déploient et problématisent les temporalités des lieux et des territoires dans la mesure où ce sont des disciplines du projet. Celui-ci interroge notre être, individuel et collectif, dans le temps. Un projet s'inscrit entre passé et avenir, selon des régimes d'historicité significatifs allant de la prévision à l'adaptation occasionnelle et circonstanciée des choses du monde. Il est non seulement sous-tendu par des futurs projetés, mais aussi par la transition vers quelque chose de plus ou moins bien défini. Le projet compose ici et maintenant, avec la réalité que nous imaginons, et, en même temps, propose des fictions de mondes prévus, anticipés, désirés ou encore possibles.

Présentation biographique

Alain GUEZ est architecte, docteur en planification territoriale et environnementale. Dans son activité professionnelle, comme dans la recherche et la pédagogie, il développe une approche spatiale et temporelle du projet urbain et architectural. Il est enseignant vacataire à l'ENSA Paris-Malaquais. Il est membre du Laboratoire Architecture/Anthropologie de l'ENSA Paris-La-Villette dont il coordonne l'axe de recherche sur *le travail du temps dans la ville contemporaine*.

LES ENTRETIENS

Entretien avec Jef Van Staeyen

15 Novembre 2007

Jef Van Staeyen, architecte-urbaniste de formation, a travaillé à partir de 1991 au sein de l'Agence d'Urbanisme et de Développement de Lille Métropole, dont il a dirigé les travaux sur la métropole transfrontalière. Il a par la suite pris la direction du COPIT et joué un rôle central dans le projet "Grootstad" entre 2000 et 2007, date de la suppression du COPIT au profit de la création de l'Eurométropole.

Dès 1991, le paysage a été l'un des axes de réflexion autour du projet métropolitain (J'entends par paysage "espace perçu par un observateur, qui le saisit en lien avec des modèles et des représentations culturelles qui lui sont propres").

Le Parc de la Deûle a constitué un exemple pour nous, en raison de l'habileté de son montage opérationnel, mais nous sommes aussi allés chercher nos exemples à Barcelone. Pour nous, il s'agissait de rompre avec une logique ancienne de gestion du territoire, destinée à protéger les plus faibles (l'élément naturel, les milieux socialement défavorisés) des atteintes des intérêts antagonistes en confrontation sur ce territoire. Il s'agissait désormais de créer les conditions même du développement urbain, et le paysage nous est apparu comme un outil efficace, dont les autres métropoles (Lyon, Barcelone, Paris) s'étaient d'ailleurs emparées.

Immédiatement, nos efforts ont portés sur quelques grands projets de paysage :

- harmoniser les initiatives dispersées en Val de Lys,
- requalifier le canal de Roubaix (dont la préservation a été entérinée en 1991 au Contrat d'Agglomération),
- mise en valeur des "portes de la métropole" (projet aux effets finalement très discutables),
- aménagement d'un grand boulevard urbain entre la France et la Belgique, dans le prolongement de la requalification du Grand Boulevard,
- interventions paysagères autour de l'autoroute de Gand,
- Parc du Ferain, postes-frontières de Rekkem et de Camphin.

Les financements Interreg stimulaient ces projets qui, pour la plupart, n'ont pas abouti.

Les causes de ces échecs sont multiples. Pour le grand boulevard, la pré-dominance de l'échelle municipale a beaucoup joué. Pour les projets en bord d'autoroute, c'est l'idée elle-même qui était peut-être mal posée. L'IBA Emscher Park avait bien compris qu'il valait mieux investir l'espace lent des canaux et des rivières plutôt que l'espace rapide et hostile des tunnels infrastructurels. Il faut dire aussi que ces projets autoroutiers, concentrés sur l'A1 et l'A25 selon le contrat d'agglomération de 1991, se sont vite réduits aux seuls espaces dont la maîtrise foncière était effective, plutôt que de nourrir une véritable politique d'acquisition. Le manque de moyens financiers, le désintérêt des acteurs pour les postes-frontières, ont fait le reste.

Malheureusement, les décideurs politiques et administratifs sont justement les personnes qui, parce qu'elles travaillent sur l'intérieur du territoire qu'ils ont à gérer, ne font pas l'expérience de la frontière!

À la fin des années 1990, nous sommes partis sur une autre piste.

L'élaboration du "schéma transfrontalier", dont le paysage formait l'un des axes, a été l'occasion d'une réflexion partenariale avec des acteurs venus de Lyon, Rotterdam, etc.

De même, une étude globale du paysage a été confiée à Philippe Thomas, et a permis de dégager quelques "motifs" marquants du paysage. L'impact de cette étude est cependant très limité, car la plupart des "motifs" proposés se prêtent peu à l'action :

- les monts sont des espaces "sacrés", tellement valorisés qu'il est difficile d'y intervenir ;
- les carrières nécessiteraient un plan d'action comparable à celui du bassin carrier de Marquise, mais rien n'a été engagé ;
- le Mélantois ne survivra sans doute pas aux différents projets routiers qui le traversent.

Parmi ces motifs, finalement, seul le réseau des rivières et canaux a vite été retenu comme élément majeur de lecture et de compréhension du paysage métropolitain. Une série d'orientation d'actions a été définie, et un colloque a été organisé en 2006 à Armentières sur le "maillage bleu". Il s'agit pour nous de gérer et d'aménager ce maillage comme un tout cohérent et lisible comme tel.

Ce travail s'effectue en lien avec une approche culturelle des paysages, comme des prises de vue d'espaces "qu'on ne veut pas voir", comme certains bords-à-canal, mais qui, comme ce fut jadis le cas pour les forts et les fortifications, sont sans doute appelés à devenir demain les standards de la sensibilité paysagère. En 2004, un véritable projet culturel a été défini par "KlinKlang", tandis que le Conseil de développement de LMCU vient d'approuver le projet de l'"anneau bleu".

Je suis convaincu que cet ancrage culturel (plutôt qu'artistique) est nécessaire : c'est lui qui donne aux lieux une histoire, et donc un sens. Et cet ancrage culturel n'exclut pas l'action : il en crée les conditions d'existence...

Le parc de la Lys est peut-être l'un des terrains opérationnels de cette démarche. L'urbaniste Jean-Luc Cornet a montré qu'il fallait sortir d'une approche purement linéaire du canal, pour considérer l'épaisseur des territoires, dont l'opérationnalité serait à rechercher en direction des PLU.

Par ailleurs, le parc de la Lys ne risque pas de devenir une simple réserve naturelle, puisqu'ici la frontière a stimulé davantage le développement urbain que le refuge de la faune et de la flore! L'absence de consensus sur la nécessité de préserver la Lys dans sa dimension naturelle le montre d'ailleurs assez bien : les intercommunales belges ont recentré le projet du Parc du Ferrain vers Courtrai, délaissant son site initial pour ne pas contrecarrer les projets économiques, et si LMCU a bel et bien inscrit le parc du Ferrain dans sa politique foncière, elle en a réduit aussi l'emprise effective par l'approbation de divers projets routiers et de zones d'activité comme la Rouge Porte.

Je me réjouis de ce que le projet du Parc de la Lys se propose de transformer ce territoire en parc : espace de rencontre, de convivialité, un tel parc donnerait à la Lys urbaine un visage et des usages quand même plus attrayants que les équipements qu'on y installe aujourd'hui, comme l'usine d'incinération des déchets à Halluin!

Et si ce projet nous amène à souligner en vert le territoire frontalier plutôt qu'à le gommer, pourquoi s'en offusquer? "La frontière donne de la saveur au territoire", elle nous propose l'expérience d'une "altérité familière". Il faut éviter de fondre une rive dans l'autre, comme cela a failli être le cas à Comines où l'architecte, après avoir échoué à développer le projet des ponts jumeaux, a imaginé une unification du mobilier urbain et de la signalétique de part et d'autre du fleuve.

Entretien avec Paul Deroose

19 Mars 2008

Paul Deroose, né en 1945 est paysagiste, à Jabbeke (Belgique). Il est l'auteur de nombreux jardins privés en Belgique, et de quelques jardins publics, notamment un parc dans la région de Courtrai (1971) et le réaménagement du parc Albert 1er à Gand. En 1993, il a été lauréat du concours d'aménagement du Parc transfrontalier du Ferrain.

Q : Quelle est la genèse de ce projet? Quels ont été les méthodes et les principes de sa conception? Quelle relation entretenez-vous avec ce territoire et qu'est finalement devenu le projet?

Paul Deroose : "Le projet du Parc du Ferrain n'a connu aucune application. Pire : un projet routier entre Halluin et Neuville-en-Ferrain menace de couper en deux son territoire. La raison en est que "ce projet est arrivé trop tôt" : les mentalités n'étaient pas prêtes pour une telle ouverture.

Je connaissais très bien le territoire du parc en projet, puisque je suis né à Menen et qu'en conséquence, ce parc, c'est "ma terre natale". Pour moi, en tant que frontalier, la frontière, c'était les douaniers, la contrebande; les barrières. Mais nous étions trop liés aux français, notamment par des liens de famille, pour considérer ces barrières comme étanches. Nous partagions avec les français une même mentalité, et souvent le même emploi. Pour moi, Bruges diffère plus de Courtrai que Courtrai de Lille...

Avec notre équipe, nous avons fait un énorme travail de relevé du terrain, beaucoup de photographies et de diapositives pour "soutenir la mémoire" de ce paysage que je juge "fragile".

Ces photographies ont servi pour les croquis "avant-après", que je considère moins comme l'expression d'une sensibilité de type "pittoresque" que comme une volonté d'être pédagogique et de prendre un engagement humble mais précis et lisible par un tiers vis-à-vis du paysage.

Nous avons examiné le programme de près, afin d'y répondre scrupuleusement : nous ne répondons aux concours qu'en cas d'un large accord avec le programme.

Le programme était très nourri par les travaux de l'agence de G. Deldique, qui avait produit en 1992 une étude sur la "porte de la métropole" (concept que je n'ai pas trouvé très opérant : pourquoi créer une porte s'il s'agit de décloisonner les deux pays?). Il prévoyait un "site touristique" pour "mieux faire connaître la métropole", sur le site de Rekkem. Ce site devait comprendre des "espaces verts publics, des parcs et des jardins", générant une sensation de liberté et de détente. Il s'agissait de créer un "parc naturel transfrontalier", structuré autour de l'axe autoroutier, décrit comme "axe historique".

Les deux seules choses qui nous ont surpris, c'est l'absence de station-service (qui aurait constitué pourtant une raison de s'arrêter) et le programme du "monument européen", que nous avons refusé : ça aurait fait "trop stalinien"!

Notre projet a gagné : il se distinguait nettement de ceux de nos concurrents. Le projet de l'agence "Paysages" était très lié à l'accompagnement de l'autoroute. Celui de Jacques Wirtz déplaçait carrément l'autoroute, au profit d'un grand bassin avec jet d'eau jaillissant à 100m, comme à Genève! De plus, il ignorait le territoire traversé.

Notre projet, en revanche, était fondé sur la notion d'orientation : "créer un endroit où on puisse s'orienter", à l'image des aires d'autoroute où on peut découvrir le paysage traversé. Mais un tel lieu implique une implantation intéressante, ce qui n'est pas le cas de Rekkem. Donner à voir le paysage autour de Rekkem comme valorisant reste problématique, tant l'image négative de Lille reste tenace. Lille n'ayant jamais été une ville royale, elle n'a jamais été dotée de grands parcs, et c'est un lourd handicap.

Nous avons donc refusé de composer le projet autour de l'autoroute (particulièrement, nous avons rejeté l'idée de faire de l'autoroute un axe d'urbanisation nouvelle, solution désastreuse très visible à Villeneuve d'Ascq!). Nous avons refusé aussi d'user de la signalétique pour montrer le paysage : l'emploi des panneaux révèle en général la faiblesse du paysage.

Par conséquent, nous avons opté pour :

- une intervention sur l'épaisseur du territoire, dont il s'agissait de mettre en évidence la structure en améliorant le territoire dans son épaisseur, c'est-à-dire jusqu'à la Lys et en appui sur des sites forts, comme par exemple le Vertuget au Mont d'Halluin,
- un accompagnement de l'autoroute en douceur (par des mesures discrètes telles que des plantations régulières mais restant ouvertes sur le paysage, la réduction du nombre de mats d'éclairage, etc.), et en insérant à l'intérieur du "grand parc paysager" ainsi créé, "une structure d'accueil récréative de haute qualité à un niveau international".
- une contre-allée : peu structuré par l'autoroute, mon projet l'est davantage par une "contre-allée" formée à partir de linéaires de voies existantes et mises en réseau, et distribuant un "chapelet de parcs".

Tout ceci n'avait donc rien de spectaculaire, et cela nous fut reproché par la suite. M. Debarre, directeur de LEIEDAL, était un interlocuteur majeur, qui a beaucoup agi sur le projet après le concours, en nous demandant notamment d'ajouter des tracés plus graphiques et spectaculaires, notamment sur le site de l'esplanade, entièrement rajouté par la suite, avec ses énormes soutènements.

Ma conception du paysage, conçu comme intervention à la fois structurante et discrète, à l'échelle de l'autoroute, a été nourrie par les travaux du paysagiste danois Sørensen, notamment son projet pour l'île de Lolland (années 1950-60).

J'ai en effet été en grande partie formé au Danemark, après mes études à l'École d'horticulture et de création de jardins de Vilvoorde, suite à un stage d'un an chez l'architecte danois Ole Norgaard (1963). J'ai poursuivi mes études, après ce stage, à l'académie royale de Copenhague, où j'ai obtenu le diplôme d'architecte, puis la spécialisation en architecture du paysage.

Pour moi, le paysage doit être pensé à la grande échelle du territoire et pour une durée de 100 ans, sinon, "ça ne vaut pas le coup", et par le biais de choses simples, parce qu'à cette échelle, les projets atteignent vite des coûts énormes."

Entretien avec Philippe Thomas

18 Janvier 2008

Philippe Thomas, paysagiste, a réalisé en 1998 puis en 2000 deux études ("Portrait du paysage" et "les motifs du paysage") sur le paysage de la métropole transfrontalière. Ces études lui furent confiées par la COPIT et furent diffusées par le biais des Cahiers de l'atelier transfrontalier.

Denis Delbaere (DD) : peux-tu me raconter ce travail ?

Philippe Thomas (PT) : Ma démarche a été motivée par l'ampleur de la question : traiter d'un immense territoire, alors que les moyens financiers mis à ma disposition étaient modestes. J'avais peu de temps et d'agent : il a fallu passer vite sur certains sujets (comme l'histoire et la géographie, car il est évident que le paysage possède ici une assise géographique peu homogène et déterminante), opter pour une sorte de récit personnel, et développer surtout une approche culturelle, à fureter dans les musées, rechercher les paysages peints, les descriptions littéraires. Je me suis promené un peu à la façon d'un touriste, plus en Belgique - que je connaissais moins- qu'en France (il serait d'ailleurs intéressant qu'un travail similaire soit confié à un paysagiste belge).

Cette "approche culturelle" s'est efforcée de répondre aux deux questions suivantes : qu'est-ce qui fait sens en tant qu'espaces partagés (les espaces du quotidien, que j'ai appelé plus tard la trame du paysage) et en tant qu'espaces étonnants (les événements du paysage, que j'appellerai les motifs).

Tout cela n'avait pas de visée opérationnelle (du moins pour la première étude), mais qu'importe? Il s'agissait d'une invitation à s'observer, et un simple survol du paysage ne saurait déboucher sur des prescriptions légitimes...

DD : Le portrait du paysage révèle une coupure en son milieu, quand tu passes brutalement d'une lecture géographique classique du territoire, décomposé en unités de paysage, à une lecture plus personnelle axée sur le thème de la trame et des motifs. Assumes-tu cette rupture ?

PT : Complètement. Il est vrai que la lecture géographique était une impasse. Je dirais que mon travail ambitionne la création d'un passage d'une vision "identitaire" et géographique du paysage - que représente bien l'image d'Epinal du paysage flamand présenté en introduction de la publication- à une vision plus intuitive, plus créative du paysage de la trame et du motif, figurée dans le tableau qui referme mon travail.

DD : Tu sembles avoir laissé de côté certaines images toujours associées au paysage de la métropole, notamment celle du "plat pays", de la "morne plaine"

PT : Non. Je me suis approprié la plaine, mais j'ai voulu montrer qu'elle n'est pas forcément morne, en révélant les multiples variations des éléments qui s'y combinent et la composent.

DD : Autre aspect inévitable de la question, et que tu abordes très peu : la frontière en tant que paysage...

PT : C'est vrai. Je n'en parle que pour montrer comment les différences de culture technique de part et d'autre de la frontière construisent une subtile variation. Il y aurait effectivement des

choses à dire sur la frontière dans sa dimension physique, mais le temps manquait, je n'ai pas jugé cela prioritaire. Et après tout, cette frontière n'a pas cessé de bouger, alors pourquoi s'appuyer sur elle?

DD : Ton travail a-t-il été nourri par les démarches d'autres paysagistes sur l'espace transfrontalier, comme le projet de Paul Deroose pour le parc du Ferrain ou les projets sur le poste-frontière de Rekkem?

PT : Non. Le projet de Deroose ne m'a pas vraiment intéressé. Je ne sais même plus très bien en quoi il consistait. Moi-même (au sein de l'agence Paysage), j'avais répondu au concours du parc du Ferrain, mais sur une base plus événementielle : aménager le territoire une fois qu'on serait parvenu à lui donner une forme de notoriété, grâce à l'organisation d'un événement culturel, inspiré par exemple des Bundesgartenschau.

Par contre, j'ai utilisé les conclusions de la Trame Verte du Département du Nord, tout en remaniant certaines de ses conclusions.

DD : Aujourd'hui, comment imagines-tu la place que pourrait occuper le paysage dans la construction de la métropole transfrontalière?

PT : Je crois d'abord que j'opterais pour la même méthode pour déterminer ce qu'est ce paysage, mais de manière plus collégiale. Le paysage, pour moi, est ce qui devrait permettre aux habitants de la métropole d'accéder à une forme de fierté à l'égard du territoire qu'ils habitent. Pour cela, il faut valoriser ce qui fait certaines singularités de ce territoire, comme le charme de l'accent, et faire en sorte que les interventions qu'on y développe soient de qualité, c'est-à-dire attentives aux lieux qu'elles occupent. Il ne faut pas viser une unification de l'espace, mais des collaborations multipliées autour d'enjeux bien compris.

Entretien avec Simon Jodogne

12 Septembre 2007

Simon Jodogne, urbaniste, dirige le service de la coopération transfrontalière de la LMCU.

Q : "Où en est la planification métropolitaine considérée à son échelle transfrontalière ? En quoi la question du paysage vous paraît-elle convoquée par cette dynamique de planification?"

SJ : La dimension paysage est "revenue à la mode" dans les années 80-90, alors que les lois de décentralisation avaient été peu à peu intégrées par les élus locaux, et qu'ils entendaient désormais oeuvrer concrètement à l'échelle de leurs propres territoires. En tant que moyen de lire l'identité de ce territoire, le paysage revêtait une fonction stratégique.

La question transfrontalière, simultanément, était stimulée par la logique de métropolisation, dans la mesure où l'argument transfrontalier était pour la Communauté urbaine un moyen de se singulariser dans sa compétition avec les autres grandes métropoles effectives ou potentielles. La captation du trafic TGV et la volonté politique de Pierre Mauroy, revenu de Matignon, ont fait le reste.

C'est aussi à la fin des années 80 que l'Union Européenne crée les financements Interreg, destinés à encourager les initiatives accompagnant la levée prévue des frontières en 1993. Ce fut et demeure une manne sans laquelle les projets transfrontaliers n'auraient sans doute pas vu le jour.

Or, prévu à titre conjoncturel, Interreg a finalement été reconduit (on en est à Interreg 4), devenant une politique structurelle de l'Union. On avait pris conscience dans l'intervalle qu'il ne peut suffire de quelques projets bien menés pour gommer les frontières, qu'au contraire, en un sens, la relation à la frontière fait parti intégrante de l'identité européenne! Paradoxe fécond que nous avons à gérer au quotidien.

En 2000, le projet du Grootstad, mené par la Communauté urbaine, l'Agence d'Urbanisme et 4 structures intercommunales limitrophes, tente pour la première fois d'établir un schéma de développement transfrontalier, et le paysage est l'un des 9 thèmes abordés alors. Il s'agissait de saisir l'opportunité que représentait la mise en place simultanée du SDAU lillois, du SDER wallon et du structuurplan flamand. Mais cet essai échoue en raison du contexte belge : les régions wallonnes et flamandes produisent en effet leurs premiers schéma de développement autonome, et ces documents doivent d'abord, fort logiquement, exprimer les moyens par lesquels elles vont conforter l'expression de leur propre autonomie. Et si le SDER wallon comporte une prise en compte importante de la transfrontalité (comment en serait-il autrement pour un territoire "en creux", dont de grands pôles de vie et d'emploi se trouvent en périphérie?), le structuurplan flamand, en revanche, est centré essentiellement sur la volonté de "raccrocher" Bruxelles à son territoire, alors que la capitale se trouve en bordure. La transfrontalité avec Lille est ici un élément passé au second plan des priorités, si bien que les projets transfrontaliers qui virent le jour dans les années suivantes sont restés au stade du co-financement de certains équipements : station d'épuration, prolongement de lignes de transports en commun.

Le projet d'ensemble, lui, fait encore défaut, et nous ne disposons même pas d'un véritable SIG commun.

Côté français, la révision du PLU intercommunal n'a pas livré un contexte beaucoup plus favorable, car la nécessité de mettre d'accord 85 communes implique nécessairement une

relativisation de la question transfrontalière : l'enjeu reste la quête d'une cohérence territoriale interne.

Finalement, les initiatives fortes en matière de planification sont davantage issues des communes frontalières belges et françaises, pour qui la frontière se confond avec un paysage tangible, qu'il est nécessaire de maîtriser : la plaine de la Lys, par exemple. De plus, la déviation du cours de la Lys a produit un chapelet d'îles dont l'appartenance au territoire belge ou français est très incertaine.

Dans le cas de Menin par exemple, le devenir du lieu dit "les près de Menin" (situé à Halluin) engage la lisibilité de tout le paysage communal. C'est au nom de cette cohérence paysagère que Menin tente d'infléchir à son avantage la politique d'urbanisation et de reconquête urbaine d'Halluin.

C'est donc sur ces territoires que prennent naissance les quelques projets un peu porteurs et spatialisés sur la frontière : le parc de la Lys, le parc du Ferrain.

Il faut ajouter à cela la culture territoriale belge, très sensible à la préservation et à la gestion parcimonieuse des espaces ouverts comme tous les pays petits en surface et denses en population - culture très différente de la nôtre, qui semble considérer l'espace comme une réserve d'étendue inépuisable.

Il est frappant de constater que ces amorces de projets sont tout sauf des projets urbains. Ils servent au contraire, au nom de la préservation des caractères d'ouverture du paysage, à contrecarrer tout ce qui pourrait favoriser, conforter ou structurer l'urbanisation.

La rareté des ponts sur la Lys, l'opposition quasi-systématique des communes belges aux projets de nouvelles traversées, sont causes de graves dysfonctionnements urbains, comme l'impossibilité d'établir un contournement efficace des agglomérations, qui seraient ainsi soulagées des trafics de transit.

Les ponts projetés sont en revanche volontiers transformés en passerelles piétonnes. Le parc de la Lys pourra être ainsi plus facilement une coulée verte qu'un axe de structuration de la Lys urbaine.

Tous les projets urbains ont échoués. Je pense au "ponts jumeaux" des deux Comines - qui a trouvé peu de relais auprès des communes et des VNF. Le projet Rekkem-Ferrain, malgré de longues et nombreuses études, souvent de qualité, n'a pas abouti non plus, en raison des divergences d'intérêt des différents ministères concernés.

Aujourd'hui, la création en cours de l'Eurométropole devrait permettre de relancer le processus transfrontalier avec plus d'efficacité, puisque l'ensemble des partenaires institutionnels concernés s'y sont officiellement engagés : les deux Etats, les Régions, les provinces flamande et wallonne, le Conseil général du Nord, LMCU, et les 4 intercommunales belges limitrophes.

Entretien avec Claire Tavé-Duboc

16 Novembre 2007

Claire Tavé-Duboc, architecte, est en charge, au sein de la cellule "Espace Naturel Métropolitain" de LMCU, du secteur de la Lys frontalière.

Les projets sur le secteur du Val de Lys commencent avec le travail mené par Jean-Luc Cornet, architecte-urbaniste, autour de la trame verte et bleue métropolitaine (cahier 13 de l'atelier transfrontalier).

Au sein de cette trame, la Lys a été jugée prioritaire en raison de sa position frontalière, et de l'urgence environnementale et paysagère qui s'y fait sentir.

En 2005, une étude stratégique a été lancée, sur le tronçon communautaire de la Lys, comprenant 2 volets :

- une phase d'appréciation de la valeur écologique et paysagère, comprenant un certain nombre d'études faune-flore,
- suivie d'une phase d'élaboration d'une stratégie d'aménagement devant déboucher sur un "plan directeur du Val de Lys".

Actuellement en cours, cette étude confiée aux agences Alpha et Nervure a déjà produit quelques grandes orientations. Elle détaille toutefois ses inventaires à l'échelle communale, afin d'intéresser les communes et de les inciter à terme à adhérer au projet d'ensemble. En effet, seulement 2 communes adhèrent au Syndicat Mixte du Val de Lys.

Par ailleurs, il a été demandé au bureau d'étude de concentrer son travail sur les secteurs à fort enjeu environnemental.

Les premières conclusions sont que le potentiel écologique est important (identification des sites à préserver), et qu'il convient d'opérer un retournement des agglomérations en direction du fleuve.

Le bureau d'étude a produit des documents à la fois analytiques et prospectif, particulièrement appropriés aux prises de décision.

De leur côté, les belges ont engagé une étude, commandée par la Région de Flandre Occidentale et réalisée par LIEDAL (contact : Katie Helsen). Cette étude travaille aussi à l'échelle communale, afin que ses prescriptions soient intégrés aux documents d'urbanisme locaux.

Les wallons, en revanche, n'ont pas pris d'initiative à ce jour.

Si ces démarches sont juxtaposées, il n'empêche que le colloque sur le maillage bleu (COPIT, 2006) a permis des échanges de point de vue dans la continuité du projet Grootstad.

Notre projet devrait, au final, être plus précis que celui de LIEDAL.

Ce projet va être candidat aux financements Interreg dans la catégorie 3B, c'est-à-dire avec une dimension à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest. Des partenariats avec les britanniques sont recherchés (Derbyshire).

L'interface avec les VNF, les VNZ flamandes et le MET wallon, bien qu'ils soient associés à notre comité de pilotage, est particulièrement difficile. Leur projet d'élargissement à 1350 tonnes, de rectification du cours de la Lys à Comines et de relèvement des ponts se développe selon une logique de tronçons peu conciliable avec la nôtre.

Par ailleurs, le dialogue avec le bourgmestre de Comines n'est pas toujours aisé.

Le Parc de la Deûle est un exemple pour nous, et il y a aura à s'en inspirer sans doute.

L'étude de paysage de Philippe Thomas n'a pas été prise en considération dans cette démarche, car trop théorique et éloignée de nos préoccupations opérationnelles.

Aucun lien n'est envisagé à ce jour avec le projet du Parc du Ferrain

Entretien avec Pierre Dhénin

23 Octobre 2007

Pierre Dhénin, journaliste et environnementaliste de formation (très marqué par la personnalité de Emile Vivier, militant écologiste et président de Nord Nature), après 10 ans dans la presse quotidienne, dirige à partir de 1982 le service "communication" du Conseil Général du Nord, tout en assurant pendant 13 ans la direction de la Maison de la Nature et de l'Environnement (MNE) de Lille. En 1992, il entre à l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille (ADU) puis, depuis 2002, il dirige le Syndicat Mixte de l'Espace Naturel Lille Métropole créé à cette date.

La première création de Pierre Dhénin dans le domaine de l'environnement est la ferme pédagogique d'Englos, en 1974, inspirée des modèles allemands et britanniques. C'est en visitant cette ferme en 1975 que Pierre Mauroy, qui qualifie à cette époque Pierre Dhénin de "poil à gratter de la presse régionale" en raison de son engagement et de sa verve écologiste, décide la création (effective en 1981) d'un équipement similaire à Lille, l'actuelle ferme urbaine qui porte le nom du père de Pierre, Marcel Dhénin.

Mais c'est dans le cadre des grands projets de développement urbains voulus par Pierre Mauroy que Pierre Dhénin a pu engager des projets de grande ampleur.

En 1991, devenu président de la CUDL, Pierre Mauroy pose un constat : Euralille sera un échec si les entreprises n'y investissent pas, et la qualité de l'image environnementale de la métropole conditionne en grande partie cette attractivité. Un constat que Pierre Dhénin partage largement, puisqu'il estime qu'à cette époque "le manque d'espaces verts était devenu, de handicap social, un handicap économique".

Le problème, pour agir fortement sur l'image de la métropole, c'est que personne n'a alors de compétence réelle dans le domaine de l'environnement : le Conseil Général se doit de répartir ses investissements sur l'ensemble du département, la Région ne s'est pas encore dotée d'une politique-cadre, l'Etat ne porte aucun projet et les communes n'investissent que sur leur territoire, à leur échelle. La CUDL ne dispose pas, pour sa part, de la compétence environnementale.

Afin de préparer le terrain pour faire évoluer cette situation, de 1993 à 2002, la CUDL favorise via un Syndicat Mixte la création de 7 syndicats intercommunaux autour de grands projets environnementaux. Ces structures développent une culture de projet entre les élus, jusqu'à ce que ce soit le terrain qui, finalement, sollicite la CUDL pour prendre en charge le financement de ces projets!

Pierre Dhénin joue un rôle majeur dans ce travail, au sein de l'ADU. Dirigeant 2 ou 3 techniciens, il fait réaliser un "schéma directeur vert" en préparation du SDAU, et il y inscrit le projet du parc de la Deûle (dont le syndicat intercommunal regroupe les communes de Santes, Houplin-Ancoisne et Wavrin, puis Don, Seclin et Haubourdin aux côtés de la CUDL).

Ce vieux projet, alors, était bien oublié : il fallut 6 mois pour en retrouver les archives! La presse régionale se faisait l'écho depuis les années 70 de l'opposition conjuguée des agriculteurs, des industriels et des chasseurs à ce projet non concerté de liaison de la métropole au bassin minier par un parc linéaire conçu par Jean Challet. Pour ce paysagiste, il s'agissait de "sanctuariser 2000 hectares" sur les champs captants impliquant 40% de la ressource en eau de la métropole, et de restaurer cette eau par un système original de pompage, de lagunage et de réinjection dans la nappe aquifère. "Bon projet, mauvaise méthode" estime Pierre Dhénin, qui rappelle l'audace de la vision alors que la haute Deûle était encore très industrialisée et que Nord Nature avait relevé 42 rejets industriels dans la

Tortue sur 10 km ! Par ailleurs, la complexité de l'inscription territoriale du projet le rendait pratiquement irréalisable.

Mais dans les années 1990, le soutien de Pierre Maurroy et la montée des préoccupations environnementales après la déprise industrielle de la Haute Deûle et le recul de l'emploi agricole remirent le projet sur ses rails. Le contrat d'agglomération de 1992-1994, associant l'Etat et la Région autour de projets précis et d'enveloppes budgétaires spécifiques, fait décoller le projet : une dotation de 650 000 F est accordée pour une "étude de faisabilité du projet de Challet", en fait transformée en véritable concours de paysage international.

En 1994, 4 équipes sont retenues pour le concours.

La séduction du projet JNC repose aussi sur sa simplicité conceptuelle : "le canal relie les coeurs des agglomérations riveraines en arête de poisson", et par ailleurs les formes que prennent ces arêtes de poisson sont adaptées à la diversité des situations de terrain : d'où le concept des 3 natures (rêvée, retrouvée, domestiquée), à la fois souple et en complète rupture avec les réalisations pas-de-calaisiennes de Wingles et Billy-Bercleau, grandes bases de loisirs restées fidèles au projet de Jean Challet. La vocation environnementale est ici clairement affirmée, avec un objectif qui ne satisfait ni le paysagiste et le passant ("c'est trop sale") ni le naturaliste et le militant écologiste ("c'est trop propre"), puisqu'il s'agit de gérer l'espace en le maintenant à son stade de plus grande biodiversité. Aujourd'hui encore, des débats opposent souvent au sein de l'équipe du parc jardiniers et éco-cantonniers sur ces questions, et conduisent à des solutions du type de la bande tondue au bord du chemin.

Ces objectifs environnementaux et paysagers ont été affirmés immédiatement dans une charte paysagère définie en lien avec le Conservatoire botanique de Bailleul.

À partir de 2002 et de la création du SMENLM, les fonciers sont achetés (70 ha mis à disposition par la commune de Wavrin + 100 ha de l'Etat sur Santes et Houplin Ancoisne + DUP pour le reste des 350 ha actuels). La même surface est aménagée côté Pas de Calais, et il tarde à Pierre Dhénin de maîtriser les 4,5 km qui séparent encore les deux versants du parc.

La mise en oeuvre du projet a misé sur une concrétisation rapide et des effets boule de neige. Il fallait démontrer que le parc de la Deûle n'était pas le vieux serpent de mer raillé par tant d'acteurs locaux.

Simultanément, il s'agit de faire des agriculteurs, véritables gestionnaires du paysage, des alliés et non plus des ennemis.

Un réseau de fermes est constitué, en lien avec la vocation du parc : fermes-auberges, gîtes d'étapes, point de vente, etc.

Le succès du parc ne fait pas de doute pour Pierre Dhénin : 35 % des visiteurs sont étrangers à la proche agglomération, et ils sont fidèles. Même si des efforts restent à faire pour mieux faire connaître le parc (identifié par seulement 17% des métropolitains), on a enregistré 50 000 entrées en 2007 et on table sur 65 000 en 2008.

Ce succès résulte de ce que le parc de la Deûle répond efficacement à une véritable demande sociale. Car Pierre Dhénin est convaincu que l'espace vert dont la ville contemporaine a besoin est un équipement clairement thématiqué : autour de la nature ici, demain autour du patrimoine avec le parc de la Marque ou autour des activités nautiques et de l'eau avec le parc de la Lys. Une conviction qui semble justifiée, si on considère que, n'étaient les incertitudes qui planent encore sur les maillons sud et nord (en contact avec Lille à travers le projet des

carrières de Loos/Haubourdin et jusqu'à la porte de Béthune), Pierre Dhénin est en droit d'estimer que ce projet, construit sans recette, est bel et bien en voie d'achèvement...

Entretien avec Quentin Spriet

11 Septembre 2007

Quentin Spriet est responsable du secteur "Val de Lys - Basse Deûle" au sein du Syndicat mixte de l'Espace Naturel Lille Métropole.

QS, enseignant de formation et naturaliste autodidacte, est arrivé à ce poste après avoir, en 1981, à l'ouverture de la base des Prés du Hem, été embauché en tant que guide nature. Il constate que, depuis 20 ans, les paysages et milieux de la Lys se sont considérablement appauvris : déviation de la Lys, réduction de l'emprise du lit majeur, baisse de la diversité biologique, disparition des prairies humides. Il y a donc selon lui un véritable travail de "renaturation" à engager, et c'est bien l'idée qu'il se fait de son action.

QS retrace à ma demande l'historique du syndicat mixte et de la base des Prés du Hem.

Ce plan d'eau de 45 hectares, ouvert en 1981 au public, a vite vu sa vocation hydraulique (assainissement des eaux de la Lys par épuration naturelle et en vue de garantir l'alimentation en eau potable de la métropole) s'effacer derrière sa fonction de loisir. D'ailleurs, la réduction des craintes de pénurie d'eau potable depuis ces dernières années a confirmé cette situation. Depuis son ouverture, l'entrée dans la base est payante, selon les mêmes tarifs aujourd'hui qu'à Mosaïc.

Le SMENM regroupe 40 communes de l'arrondissement de Lille et sont, avec LMCU, les instances composant le CA du syndicat. Créé en 2002 ou 2003, le syndicat résulte de la fusion de 5 entités créées dans les années 1990 : le SIVA Deûle, le syndicat du parc de la Deûle - Périseaux, le syndicat des Prés du Hem, le syndicat du Val de Marque et de la chaîne des lacs, le syndicat du canal de Roubaix et de la Marque urbaine. Vers 2000 en effet, LMCU a pris la compétence "environnement" et la nécessité est vite apparue d'une structure capable de gérer de façon concertée et unifiée les 1000 hectares d'espaces naturels.

Les missions du SMENLM sont, grâce à une centaine de salariés, dont un tiers chargé de l'administration et deux tiers de l'intervention sur le terrain, l'entretien, l'équipement et l'animation de ces espaces, à partir d'objectifs environnementaux : renforcer la biodiversité peri urbaine, augmenter les boisements, appliquer des méthodes de gestion différenciée, protéger les milieux naturels... Par ailleurs, LMCU dispose d'un service interne ("cellule ENM") chargé de la prospective.

La dimension transfrontalière de l'action du SMENLM à l'échelle de la Lys passe, selon QS, par diverses actions récentes ou en cours, la difficulté majeure étant qu'actuellement seules 2 communes de la Lys (Deûlémont et Armentières) sont adhérentes au syndicat (situation susceptible d'évoluer rapidement).

Les actions en cours :

- La cellule ENM a lancé récemment une étude d'inventaire environnemental et paysager auprès des cabinets Nervure et Alpha.
- Un projet Interreg 4 est en cours, mais vise davantage, pour l'instant, à harmoniser les pratiques de gestion des espaces de part et d'autre de la frontière qu'à engager un projet spatial et planifié.
- Toutefois, la COMET travaille à un "schéma de priorisation des projets d'intérêts métropolitain", incluant la Lys (projet du "parc de la Lys") et prévoyant des actions rapides, mais non définies, avant la fin de la décennie.

- côté belge, LIEDAL et la province de Flandre occidentale ont également réalisé en 2005 une étude globale de la Lys avec un ensemble d'actions de gestion et parfois d'aménagement ponctuel à mener à bien rapidement.
- A terme, le projet du parc de la Lys devrait déboucher sur un cheminement aménagé et continu le long du fleuve, à l'image de la coulée verte de la Deûle.

QS estime que par ailleurs, le cas singulier du Bizet belge, enclave wallonne en Flandres occidentale le long de la Lys, doit favoriser la réflexion transfrontalière.

Ce rapport final a été préparé par Corinne Tiry, ingénieur de recherche du MCC, sur la base des informations fournies par les membres de l'équipe de recherche. Il a été validé par le directeur de l'unité de recherche.

Reproduit en 20 exemplaires pour le BRAUP.

Fait à Villeneuve d'Ascq, le 08 octobre 2008.

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

Laboratoire d'architecture, conception, territoire, histoire (LACTH)

Quartier de l'hôtel de ville

2 rue verte - 59650 Villeneuve d'Ascq

<http://www.lille.archi.fr>

Secrétariat du LACTH

Isabelle Charlet

Tél : +33 (0)3 20 61 95 78 - Fax : +33 (0)3 20 61 95 51

lacth@lille.archi.fr