

# Contribution collective au projet d'aménagement Saint-Sauveur

Phase 1 : novembre 2014 / mars 2015

coordonnée par la MRES – 11 Mars 2015

Pour commencer, trois constats :

- > «D’abord la vie, ensuite les espaces publics, et après les bâtiments» : c’est la philosophie qui anime l’équipe d’urbanistes et architectes Gehl. C’est aussi celle qui rassemble les préoccupations défendues par les associations du réseau MRES au quotidien.
- > Plusieurs associations du réseau MRES ont manifesté leur intérêt pour la démarche de concertation sur l’aménagement de la friche ferroviaire Saint-Sauveur.
- > Notre Maison, la MRES, jouxte le périmètre de ce projet urbain.

Pour ces raisons, la MRES a coordonné une contribution à la deuxième étape de concertation de l’aménagement de la friche Saint-Sauveur.

Cette contribution est le fruit d’une réflexion collective qui, à quatre reprises, a réuni une vingtaine de personnes, membres des associations suivantes :

**ADAV, Ajonc, Amis de la Terre Nord, Les Blongios, CCFD Terre Solidaire, Entrelianes, Entrada, Les Saprophytes, Parole Citoyenne, Triporteur à Cartouche (TAC), Touscan, Vivacités, Zooalill, Citymix, TMOB, Vie et environnement, MRES.**

Durant le printemps 2015, un 2ème cycle d’ateliers et de diagnostics permettra d’approfondir les acquisitions contenues dans cette 1ère synthèse.

# Préambule

**Méthodologie** : Le groupe de travail a été réuni à quatre reprises.

**> Jeudi 13 novembre 2014 :**

Présentation par Fabrice Veyron-Churlet et Marion Barreau (SPL Euralille) du projet urbanistique et du plan guide.

**> les 8 et 15 décembre 2014 :**

2 ateliers de production

**> le 27 janvier 2015 :**

1 atelier de finalisation de la contribution

Il en ressort :

- **un fort intérêt** pour le projet d'aménagement de la friche St-Sauveur
- **une appréciation positive** des ambitions annoncées pour ce nouveau quartier

La concertation réglementaire que la Ville de Lille a engagée dans le processus d'aménagement de la friche Saint-Sauveur a été l'occasion de tisser un lien entre la société civile (représentée par des associations réunies à la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités) et les aménageurs (représentés par la SPL Euralille).

Nous, membres des associations regroupées au sein de ces ateliers, saluons le fait que cette nouvelle phase dans la concertation porte la marque de la considération donnée à la parole associative et citoyenne.

A la suite de la présentation et des premiers échanges autour du « plan guide » proposés par l'équipe d'urbanistes, nous nous sommes réunis à quatre reprises lors d'ateliers de travail pour constituer un recueil de questions mais aussi de propositions permettant d'enrichir le plan guide dans son étape de maturation vers le plan masse alors définitif.

Nous nous sommes imprégnés de chacun des thèmes énoncés pour l'aménagement futur d'une emprise non-négligeable en centre ville (23 hectares !) : de façon générale, les axes de réflexion traduisent toute l'attention requise. Toutefois, dans certains cas, nous avons souligné les points qui nous semblent avoir été sous-évalués étant donné l'ampleur du projet urbain d'une part et, d'autre part, la population concernée.

Nous espérons que ces réflexions pourront alimenter la réflexion des urbanistes. Nous souhaitons tout particulièrement que le dialogue avec la Ville, la SPL et l'équipe Gehl et associés puisse se poursuivre bien au-delà des phases de concertation initialement prévues.

**Les expressions se sont portées sur les aspects suivants :**

- l'inscription de Saint-Sauveur tant dans la ville que dans la métropole
- la mobilité dans le quartier
- la qualité et la diversité du bâti
- la place des espaces de nature
- l'approche énergétique du quartier
- les activités de culture, de connaissance, de co-construction
- la concertation dans le temps, avec création d'équipements d'expérimentation

**L'échelle du quartier**  
**Les déplacements**  
**Les modes de vie**  
**L'espace partagé**  
**L'empreinte**  
**Le vivre ensemble**  
**La participation active**



Gare St-Sauveur - Mag. Agenda Culturel

# Table des matières

Préambule.....	1
1/ Intégrer les enjeux de l'avenir énergétique et écologique dans le projet d'aménagement Saint-Sauveur.....	3
2/ Remarques générales sur le plan guide du projet .....	4
2.1/ La bonne échelle de réflexion.....	4
2.2/ La poursuite de la concertation au-delà de 2014.....	5
3/ Réactions et compléments aux ambitions pour un quartier.....	6
3.1/ La densité attendue sur le quartier.....	6
3.2/ La transition énergétique dans la construction.....	6
3.3/ La mobilité.....	7
3.4/ Activités et équipements.....	8
3.5/ Mutualiser.....	9
3.6/ Espaces de nature et biodiversité.....	10
3.7/ Travailler, se former, créer.....	10
3.8/ Flâner, passer son temps libre.....	11
3.9/ Au-delà des 23 hectares.....	12
4/ Se donner les moyens d'un scénario évolutif.....	13
5/ Des expériences remarquables et inspirantes pour le projet St-Sauveur .....	15
<b>ANNEXES.....</b>	<b>22</b>
Annexe 1 : Pour la délimitation d'un quartier : historique de Saint-Sauveur.....	23
Annexe 2 : positionnement MRES au CCC, juin 2013.....	26

# 1/Intégrer les enjeux de l'avenir énergétique et écologique dans le projet d'aménagement Saint-Sauveur

Émettre moins de gaz à effet de serre, émettre moins de polluants atmosphériques, consommer moins d'énergie, s'adapter aux effets du changement climatique sont des préoccupations convergentes et indissociables. Elles sont traduites en objectifs dans la feuille de route pour lutter contre le changement climatique qu'est le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE, adopté en 2012).

Nous nous félicitons que le projet St-Sauveur s'inscrit pleinement dans une double volonté de «densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun», d'une part, et, d'autre part, de lutter contre l'étalement urbain en resserrant la ville sur elle-même.

---

---

«Densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun»

---

---

## Nos propositions :

Consacrer plus de superficie aux espaces de nature dans le projet Saint-Sauveur, et ce afin d'articuler urbanisme durable et biodiversité tout en assurant une place aux jardins et aux espaces de nature dans la ville. Cela permettrait de répondre à plusieurs objectifs:

- Articuler urbanisme durable et biodiversité en **assurant une place aux jardins et aux espaces de nature dans la ville de demain**
- Ouvrir vraiment l'espace urbanisé à la biodiversité végétale et animale
- Engager une **gestion active des espèces dans les espaces préservés ou reconquis**
- Préserver la ressource en eau
- Favoriser l'essor des **jardins nourriciers et du lien social qui l'accompagne.**

Dans ce futur quartier dédié au résidentiel et au tertiaire, les modes constructifs retenus seront déterminants pour **réaliser un quartier exemplaire, vertueux eu égard aux questions climatologiques.**

Tendre au bilan carbone zéro, sans aucune utilisation d'énergies fossiles susceptibles d'émettre du dioxyde de carbone dans l'atmosphère, c'est un objectif atteignable dès lors que ce dernier est inscrit dans la définition même du projet.

Créer un quartier où il est agréable de vivre, ou de passer, nécessite également de réserver suffisamment d'espaces de nature. Des travaux d'urbanistes affirment une corrélation entre « Proximité de la nature et bonheur »[1].

Dans le plan guide du projet, l'espace de nature proposé (« le jardin de la vallée ») en connexion avec le corridor écologique de la voie ferrée est trop petit par rapport à la densité de population que le nouveau quartier va accueillir. La fréquentation future de cet espace est incompatible avec la sauvegarde d'un caractère naturel sur ce site. Globalement, au regard du nombre d'habitants attendus, il y a perte de m2 d'espace de nature par habitant. Ceci est contraire aux objectifs énoncés dans les travaux préalables au SCOT, qui identifient *«le manque d'espace vert et leur faible qualité comme un handicap pour la métropole, leur accessibilité, leur multiplication et leur amélioration est un enjeu essentiel »*[2].

---

---

« La métropole doit donc donner à sa trame verte et bleue une nouvelle impulsion en intégrant pleinement la dimension écologique que lui ont reconnue les lois Grenelle. Il s'agit de lui permettre de répondre à de multiples enjeux: être un territoire de reconquête de la biodiversité et de préservation des ressources (notamment en eau), accueillir les activités de loisirs des habitants, être un espace d'appui pour la prévention des risques»[3].

---

---



Parc de Haumont, Mouvoux - EOSTIS

1 In « SCOT, éléments pour une synthèse » p.54 ; Comité syndical du SCOT Lille Métropole ; juin 2014

2 In « SCOT, éléments pour une synthèse » p.54 ; Comité syndical du SCOT Lille Métropole ; juin 2014

3 In Projet d'Aménagement et de Développement Durable, soumis au Syndicat Mixte SCOT Lille Métropole -12/11/12

# 2/ Remarques générales sur le plan guide du projet

## 2.1/ La bonne échelle de réflexion

Lorsque les 23 hectares seront reconvertis en morceau de ville, *ne devons-nous pas considérer l'existence d'un nouveau quartier Saint-Sauveur ? Dès lors, quelles en seront les limites, quelle en sera la population ?*

L'idée est de prendre la réflexion sous l'angle et à l'échelle du quartier au sens où l'on parle des quartiers de Wazemmes, Lille centre, Moulins, Fives, Euralille, Bois-Blancs, Lille Sud...

Peut-être est-ce la perspective historique qui permettra de rassembler les ressources nécessaires afin d'identifier ces limites et de qualifier ce quartier Saint-Sauveur au-delà de l'emprise de la gare marchande?

Des signes vivants, visibles dans nos habitudes, nous font déjà entrevoir ces limites: la présence d'un parc (Jean-Baptiste Lebas), de commerces (associés au parc), d'habitants

### Remarques

La connexion du futur quartier St-Sauveur avec les quartiers Centre, Moulins, Fives, Wazemmes, Euralille / Bois-Habité est essentielle.

Remettre les 23ha dans le plan de toute la ville est **une nécessité pour ne pas organiser l'isolement.**

*Nos questions sur les continuités :*

*Quelles continuités, quels prolongements des circulations de part et d'autre du nouveau quartier Saint-Sauveur ? En particulier rue Camille Guérin et rue Danton (liaison Nord-sud) ?*

Aux alentours : des universités et des écoles, des aménagements temporaires devenus permanents (le café «Saint-So»), des restaurants et des cafés (permettant une vie nocturne), des bâtiments en attente de reconversion et appartenant à l'histoire de la gare (« le quartier des Ecoles »)...

...Autant de marques d'une présence, d'une vie de quartier, qui doivent être incluses dans la réflexion : pour le quartier, la ville et l'ensemble de la Métropole (lien avec les autres aménagements de même échelle : Porte d'Arras, FCB, Euratechnologies / Bois-Blancs, Union).

Cette vie préexistant au projet urbain est une chance, voire un gage de sa réussite.

C'est un paramètre supplémentaire à prendre en compte pour les urbanistes : il s'agit de formaliser un plan masse non seulement à l'échelle de la « friche » mais d'un quartier plus vaste avec un nombre d'habitants plus important, des activités commerciales établies, une utilisation des espaces publics que s'approprient ses propres habitants et par ailleurs les habitants des quartiers avoisinants

---

---

En un mot « c'est un écosystème, qu'il faut entretenir, maintenir! »

---

---

(Cf Annexe 1 : Pour la délimitation d'un quartier : un historique de Saint Sauveur)

---

---

Le plan guide est élaboré à la dimension des 23ha de la friche. Or, pour construire la ville, il est nécessaire d'articuler espaces et quartiers.

---

---

Nos propositions :

**Mettre en place une réglementation du stationnement sur l'ensemble des rues dans le quartier**, les automobilistes ayant tendance à choisir la facilité du stationnement en surface même s'ils disposent de parkings souterrains.



Plan guide du futur projet St-Sauveur - Lemoniteur

« De la nature 'aménagée' à la nature 'ordinaire' » : nos questions sur la nature en ville.

- Quelle place pour la nature aménagée dans ce nouveau quartier ?
- Quelles continuités écologiques possibles sur les espaces de nature ordinaires offerts par les délaissés ferroviaires situés le long de l'avenue Denis Cordonnier ?
- Comment préserver les espèces végétales et animales à caractère patrimonial présentes sur le site ?

Nos propositions : des espaces de nature plus nombreux !

**L'espace de nature proposé en connexion avec le corridor écologique de la voie ferrée est trop petit par rapport à la densité de population que le nouveau quartier va accueillir.** La fréquentation future de cet espace est incompatible avec la sauvegarde d'un caractère naturel sur ce site. Au regard des usages également il est insuffisant.

Globalement, étant donné le nombre d'habitants attendus, il y a perte de m<sup>2</sup> d'espace de nature par habitant, ce qui est contraire aux objectifs de la MEL en termes de m<sup>2</sup> d'espace de nature gagnés par habitant.

**Nous proposons de consacrer plus de superficie aux espaces de nature publics.**



Jardins des Géants, La Madeleine - JeanMaille

## 2.2/ La poursuite de la concertation au-delà de 2014

En attendant les premiers chantiers, le programme annonce « la possibilité d'animer la friche, d'y préfigurer et d'y expérimenter la vie du futur quartier ».

...peut-être jouer le rôle de la  
« Maison du projet » ?

Nos propositions :

La contribution au débat de l'aménagement du site peut s'inscrire sur un temps long.

Des associations pourraient mettre en place un accompagnement de la **gestion transitoire** du site afin de tester des usages pendant quelques années.

L'association **TMOB** propose de prolonger le temps de la concertation avec l'implantation d'une structure démontable de 600 m<sup>2</sup> sur la friche St-Sauveur pour une durée de 3 à 5 ans. Cette structure pourrait peut-être jouer le rôle de « maison du projet » ?

Dessiner et aménager des voies de circulation douce (piétons, vélos) qui préfigurent les aménagements définitifs.



Festival mobile, Chainon - Manquant, Laval - Lavals3000

# 3/ Réactions et compléments aux ambitions du quartier

Cette partie rassemble les remarques, attentions, questionnements exprimés au cours des ateliers, ici présentés sous 9 entrées.

## 3.1/ La densité attendue sur le quartier

Le programme en chiffres annonce une **ambition forte de densification**. 2 500 logements hébergeront 5 à 6 000 nouveaux habitants.

### Remarque

Aménager la ville intense constitue une réponse pour contrecarrer le développement de la périurbanisation, l'un des principaux facteurs de la dégradation de l'environnement (sacrifice de terres agricoles, accroissement des déplacements, aménagements routiers aggravant les discontinuités écologiques...).

Nous soutenons cet engagement de densification.

Toutefois, nous souhaitons que les espaces de respiration du programme (espaces non construits) ne soient pas considérés comme de la réserve foncière.

### Comment la mixité sociale sera-t-elle garantie ?

« La règle des 3 tiers bâtis, 1/3 de logements locatifs sociaux, 1/3 de logements en accession ou à loyer abordable et 1/3 de logements libres sera appliquée. » Martine Aubry, 15/03/13

### Nos questions :

*Sur un territoire métropolitain disposant de 350 000 m<sup>2</sup> de tertiaire vacant, pourquoi ajouter 55 000 m<sup>2</sup> de bureaux ?*

### Nos propositions :

Réduire les superficies dédiées aux constructions tertiaires au profit d'espaces de respiration plus grands : consacrer plus de superficie au jardin de la vallée (au lieu des 1,5ha au plan guide) renforcerait l'attractivité pour les nouveaux habitants, les riverains, les travailleurs alentour.

## 3.2/ La transition énergétique dans la construction

L'habitat et le tertiaire sont à l'origine du tiers de nos consommations d'énergie, principalement fossiles et émettrices de gaz à effet de serre. La lutte contre le changement climatique nécessite une adaptation du parc bâti ancien et des constructions neuves performantes.

Inscription du projet dans la 3e Révolution industrielle : chaque acteur (promoteur...) doit s'engager dans les perspectives de la 3ème RI.

### Nos questions :

*Y a-t-il une approche énergétique globale du projet d'aménagement ?*

*Les préconisations de la 3ème Révolution industrielle en termes de production et de stockage d'énergie seront-elles appliquées à ce projet ?*

### Nos propositions :

Précéder les obligations de la RT 2020

**Favoriser la construction de bâtiments à énergie positive (BEPOS)**

Privilégier des filiales régionales des métiers de la construction (matériaux régionaux).

Inscrire la place des filières d'insertion et d'éco-construction au-delà des obligations légales.



Bâtiment des archives du Nord à énergie positive, Lille - Batweb



## Constructions

Tenir compte de l'orientation des bâtiments (bio-climatisme).

Étude des vents, impacts de la circulation des masses d'air sur la zone des espaces de nature, les bâtiments (canyons urbains).

N'y aurait-il pas une difficulté climatique si la pointe de la vallée est enfermée par des immeubles hauts (ombragés, couloirs à vent, étude aéraulique) ?

## Aménagements

Garder un sol perméable, permettre l'infiltration de l'eau.

Maintenir des parcelles que les gens entretiennent, s'approprient (ouvertes sur l'extérieur, vers les espaces publics).

Éviter les îlots de chaleur (permettre les liaisons écologiques, l'ouverture des îlots).

Quelles intentions concernant les essences des plantations (locales) ? Arbres fruitiers ?

Suivi des objectifs énergétiques et environnementaux et retours publics sur les consommations énergétiques du quartier.

Intégrer l'Analyse du Cycle de Vie des matériaux.

Prise en compte du bruit.

## Diversité des immeubles

Logement des personnes âgées : EHPAD, mais aussi des logements accessibles aux personnes âgées, intégrés dans le parc / les bâtiments programmés afin de faciliter la mixité intergénérationnelle (référence : Projet OCTAVE de LMCU : services + logements à la personne âgées, Réflexion à l'alternative aux EHPAD)



Projet OCTAVE, LMCU - Nordclair

## 3.3/ La mobilité

Favoriser les modes actifs pour les déplacements fréquents (pas seulement pour les loisirs). Autant le raccordement du projet au Boulevard J.-B. Lebas est clair, autant le raccordement au Boulevard Hoover ne semble pas « aménagé, pensé, envisagé ».

**Ne faut-il pas élargir la vallée pour organiser une descente qui donne du Boulevard vers la vallée ?**

Le Boulevard Hoover pourrait rester le même (stationnement, plantation...).

**Créer un passage doux** (pour piétons et cyclistes) qui soit strictement parallèle au métro (passant dessous), car ce sont les trajets les plus rapides (relier les 2 stations de métro).

Maintenir les **circulations douces** pendant le chantier en priorité par rapport aux circulations routières / Ouvrir le site, percer des ouvertures dès aujourd'hui.

Mettre en place une réglementation du stationnement sur l'ensemble des rues alentour. Car les automobilistes ont tendance à choisir la facilité du stationnement en surface, même s'ils disposent de parkings souterrains et même si ceux-ci sont gratuits.

Utilisation des parkings souterrains pour les habitants et éviter ainsi d'occuper l'espace public, parkings semi-enterrés (lumière naturelle, ventilation naturelle). (référence : Rives de la haute Deûle, Lille)

**Question des parkings souterrains** par îlot ? parking semi-enterré ? dans ce dernier cas, le RDC devient aveugle ; d'où la question de la qualité visuelle pour les piétons. 0,6 places de parking / logement ? (avec les bureaux nombreux, on peut réinterroger ce nombre de places nécessaires pour les voitures sur le quartier : quelle estimation ? quelle mutualisation ?)

Quid de l'axe Nord/Sud entre la rue Calmette et la rue Danton ? Est-ce un axe auto ? La partie haute vers les halles devrait être une circulation douce.

Les zones de circulation autorisée doivent être traitées en zones de rencontre. (référence : St Jacques de la Lande voie partagée)

**Bus** : *Les bus circuleront-ils en site propre dans la rue de Cambrai ? Est-ce qu'ils doivent parcourir le quartier Saint-Sauveur ou rester en périphérie ? Est-il prévu une nouvelle ligne de transport en commun, une navette ?*

Prévoir des zones de stockage et de retrait de marchandises (micro-locales, micro-intermodalités) : en tant que zones logistiques pour les « derniers 500m ».

**Proximité de 2 accès d'autoroute** : prévoir des aires de proximité pour le co-voiturage, des bornes d'auto-partage dans les quartiers.

Être attentif au traitement des surfaces de circulation pour personnes handicapées, mais également des trottinettes, rollers,...

**Connexions avec les alentours** :

- Accroche urbaine avec la Porte de Valenciennes : quel rapport sera créé avec ce quartier et l'entrée de ville ? Le nouveau quartier Saint-Sauveur ne doit pas lui tourner le dos.

- Balades piétonnes et connexion vers Fives, par le pont de Tournai ; connexion via l'avenue Denis Cordonnier : **opportunité de requalifier les friches SNCF en cheminement doux** (piétons, vélos)

- Connexion avec la ferme urbaine Marcel Dhénin

- S'assurer que la concertation avec les usagers continue lors de la mise en oeuvre (contre-exemples des réalisations cyclables sur Porte de Valenciennes, comprenant de nombreuses erreurs au détriment de la sécurité et du confort des cyclistes).



Projet du futur quartier St Sauveur - Lemoniteur

### 3.4/ Activités et équipements

**Pour une vraie réflexion sur les temps de la ville, ne pas faire du quartier une ville dortoir.**

Disposer d'une offre commerciale qui permette aux habitants de répondre à leurs besoins quotidiens sur place.

*Nos questions sur les équipements inscrits dans le plan guide :*

- *Quelle offre d'équipement scolaire (école, crèche, collège) ?*
- *Une mairie de quartier ?*

Il faut des **lieux d'échange, de discussion** : une école, une médiathèque, des lieux de convivialité : bars, restaurants, salles de spectacle. Le bar «Le St-So» ne peut pas être le seul lieu de convivialité.

*La question de la place des associations pour animer / accompagner les nouveaux modes du vivre-ensemble*

#### Expérimenter :

Les moyens qui vont être mis à disposition pour vérifier les intentions : comment ces intentions concernant la circulation, **l'animation de la vie du quartier** vont-elles se traduire ? Par un conseil de quartier ? Les intentions et objectifs seront-ils traduits dans le cahier des charges au niveau de la ZAC, du comité de suivi citoyen ? Quelle est la place réelle donnée à la concertation ? Prise en compte pour la construction du projet ?

Mettre en commun des ressources, dont l'architecture culturelle nomade du TMOB.

#### Nos Propositions :

##### *Le quartier d'implantation de la nouvelle MRES*

La MRES constitue un lieu de convergence de nombreuses énergies citoyennes, où les membres d'associations animent le débat (conférences, rencontres, ...), mettent en oeuvre des activités collaboratives (ateliers *Do it yourself*, réparation de vélo, atelier compostage, repair café,...).

Installée depuis 1978 au 23 rue Gosselet, cette structure lilloise unique pourrait trouver un nouvel écrin au coeur du nouveau quartier, mieux adapté aux dizaines de milliers de visiteurs qu'elle accueille chaque année.

Membre du Conseil Communal de Concertation, la MRES a participé au groupe de travail transversal qui a suivi le projet St-Sauveur en 2013 (cf Annexe 2).

« Il faut des lieux d'échanges, de discussion »



## 3.5 / Mutualiser

**Habiter non pas seulement l'enveloppe, mais aussi les services au territoire : équipements partagés, habitats groupés, mutualisation d'espaces.**

**Se poser la question des services liés à l'habitat : dans l'optique de davantage de partage.**

Maintenir les intentions du projet sur les lieux de mutualisation.

Intérêt des espaces mutualisés :  
**Le gain de place chez soi !**  
Baisse des coûts de construction par la mutualisation de certains espaces, comme buanderie (exemple allemand), chaufferie, chambres d'accueil, jardins, garages, salle des fêtes, bacs à compost de quartier, ...

Permettre de nouveaux types d'échanges : troc, atelier, artisanat (économie collaborative), et ce dès maintenant, pendant la période de transformation, parce que ces nouvelles pratiques ne peuvent être ni improvisées ni décrétées.

Les principes le plus souvent énoncés au cours de nos échanges se sont articulés autour de **l'exigence de mutualisation** : mise en commun des équipements (un exemple : transports en commun ou véhicules partagés), mise en commun des ressources et des espaces (un exemple : co-responsabilité des espaces de nature), ce qui a pour double conséquence positive de favoriser le vivre-avec et de permettre de mieux utiliser l'espace individuel (libéré des éléments d'infrastructu-

### Nos Propositions :

- Rentrer dans la **culture de la coopération** par la pratique, un exercice de partage de lieux
- Des lieux de rencontres sur les espaces publics, des jardins partagés
- Favoriser l'appropriation de l'espace tant par les enfants que par les personnes âgées : espaces publics utilisés par tous
- Stations de covoiturage, d'auto-partage à favoriser
- Favoriser les circuits courts, commerces de proximité (approvisionnement des commerces), production *in situ* (agriculture urbaine).



Parc Jean Lebas, Lille - L'express



Jardins partagés, Lille - Lille.fr

### Nos questions :

*Comment produire les conditions nécessaires à la création d'une dynamique de voisinage ?*

*Création d'une charte de voisinage ? Comment accueille-t-on les nouveaux arrivants ?*

### Nos propositions :

- Charte, règles des commerces, bureaux et bâtiments publics scellant des engagements sur des pratiques écologiques (extinction des enseignes...)
- Promouvoir l'idée de droit à la nuit
- Montage particulier de la division des « îlots nordiques »

### Nos questions :

*Comment les îlots vont-ils être divisés / les habitants recevront-ils la gestion des coeurs d'îlots ?*

### Nos propositions :

- Imaginer la gestion de l'espace de nature partagé : imaginer une gestion collective, initier des modes de faire ensemble
- Occupation de RDC des immeubles
- Ne pas vouloir généraliser certains aspects du projet : laisser à l'initiative des porteurs la liberté de proposer des modes de vivre ensemble

### Nos questions :

*Quelles possibilités d'investissement dans la gestion et la construction ? Comment vont être programmés les logements ? Peut-on le prévoir dès le départ ?*

*Y aura-t-il un îlot / des îlots dédiés à l'habitat participatif ?*

*(référence : quartier Vauban à Fribourg / Allemagne, Eva Lanxmeer / Pays-Bas)*



Covoiturage - Ville-Labourboule.com

### 3.6/ Espace de nature et biodiversité

#### Quelle place pour la nature dans ce nouveau quartier ?

Il s'y trouve déjà des espèces végétales et animales à caractère patrimoniale : Oedipe turquoise (criquet), fauvette grisette (passe-reau), épervière de savoir (plante), Oedipodia caerulescens (rare, protégé en Belgique), Phaneroptera falcata (rare), Hieracium sabaudum (exceptionnelle). Les espèces citées proviennent d'un inventaire partiel réalisé voilà 3 ans : il y a nécessité d'un inventaire faunistique et floristique (printemps et hiver).

L'espace de nature proposé en connexion avec le corridor écologique de la voie ferrée est trop petit par rapport à la densité de population que le nouveau quartier va accueillir. La fréquentation future de cet espace est incompatible avec la sauvegarde d'un caractère naturel sur ce site. Aux regards des usages également il est insuffisant.

Globalement, étant donné le nombre d'habitants attendus, il y a perte de m<sup>2</sup> d'espaces de nature par habitant, ce qui est contraire aux objectifs de la MEL en termes de m<sup>2</sup> d'espaces de nature gagnés par habitant. Nous proposons de consacrer plus de superficie aux espaces de nature publics.

*Comment agrandir cet espace de nature ou comment compenser cette perte d'espaces de nature ? Comment les relie-t-on à de nouveaux espaces de nature à créer à proximité ?*

Nécessité d'envisager des espaces au delà de la rue du Président Hoover

(les espaces de nature de BTwin village, Petit Maroc, ou plus à l'Est vers Mont de terre), possibilité également d'agrandir le parc sur Saint Sauveur.

*Quelles connexions en réseaux de mobilité douce sont prévues pour rejoindre les espaces de nature situés à proximité du futur quartier ?*



La Perrine, Laval - LesHalais



Projet d'une place publique à Rennes - Scoop

### 3.7/ Travailler, se former, créer métiers, des technologies.

ENSAM, Institut Pasteur sont des écoles existant sur le quartier. ENSAM travaille sur la question énergétique :

*comment cette école pourrait-elle accompagner des expérimentations grandeur nature concernant l'emploi d'écomatériaux et favorisant les innovations techniques ?*

Le quartier peut servir de **lieu d'expérience** et de réalisation de la 3e Révolution industrielle. Il est important de penser activité et habitat en même temps, création d'emplois moyennement qualifiés pour les jeunes.

Se former : valoriser sur ce site la dimension formation des artisans, des jeunes, donner à voir les essais en cours dans les écoles voisines, prototypes (coupes vent, coupes techniques à l'échelle 1)

**Lieux de partage de cultures techniques** dans l'esprit de ce qui se passe au CD2E, principe de boutiques de sciences, atelier de rencontres chercheurs-citoyens : à la découverte de

Lieu de compréhension de la ville pour trouver sa place dans ce quartier : espace public de connaissance, lieu d'innovation sociale (MRES)

Être à **l'écoute de la jeune génération** (la référence des Bondy Blogs) : des jeunes gardiens des idées qui germent autour du projet et observateurs de la réalisation de celles-ci. Une antenne de jeunes sur le quartier permettra de développer leur compétences : graphisme, photos, journalisme, agriculture.



Créer plus de mixités fonctionnelles sur le quartier et chercher à éviter des secteurs sans activité ni vie sociale le soir.

Impliquer les habitants dans la **création d'art dans les espaces publics** (référence : expérience bruxelloise) ; ateliers qui permettent la diffusion (sérigraphie), les nuits d'une ville reflètent les modes de vie et les pratiques culturelles des habitants.

Vouloir un urbanisme qui veille à inscrire la rénovation dans la trame de l'existant invite à construire en écoutant les besoins des futurs acquéreurs – dès lors qu'on peut les connaître.

---

«Créer plus de mixités fonctionnelles sur le quartier et chercher à éviter des secteurs sans activité ni vie sociale le soir»

---

### 3.8/ Flâner, passer son temps libre

#### La flânerie doit être offerte à tous, « gratuite » partie intégrante de la vie et de la ville

Cet objectif suppose une circulation douce (cyclable, à pied, trottinettes,...) suivant les axes Nord-Sud, Est-Ouest ; il faudrait donc aménager la traversée des halles en ce sens.

Penser la balade vers des « sommets » / points hauts du quartier, permettant la découverte des horizons et les liens et relations avec « l'entour ».

Imaginer l'implantation d'un parcours avec des informations culturelles, historiques.

Autour du linéaire d'eau, fraîcheur et détente; la présence de l'eau est très souhaitable, à condition toutefois que cette présence soit quantitativement significative et qu'elle ne soit pas stagnante mais vivante, en mouvement (références : Tournai, Séverac le Château).

Assurer une **qualité esthétique des bâtiments** (les façades, le verdissement des murs, terrasses en toitures, ...)

L'équipement actuel offre des activités diversifiées pour tous âges, dans un esprit familial, ouvert sur des milieux sociologiquement variés : cet état d'esprit doit être prolongé et renforcé.

Le temps du chantier peut permettre d'organiser des itinéraires, jalonnés de points d'observation, des visites guidées.

La flânerie a besoin de **confort climatique**: dans la conception architecturale des immeubles et leur implantation, veiller à ne pas créer des courants d'air, à éviter l'engouffrement de l'air froid, sachant que les vents dominants sont orientés Ouest / Sud-Ouest.

Nécessité d'espaces attractifs pour les enfants, les familles (référence : La Villette / Paris), organiser la connexion entre les espaces pour que les usagers n'aient pas à utiliser la voiture en vue de profiter d'espaces de nature : l'accès doit être libre, organisé à

l'intérieur du périmètre de la ville. On constate sur le parc J.-B. Lebas une très forte fréquentation des espaces de jeux : c'est un modèle inspirant.

Le mobilier urbain doit favoriser l'assise, les tables paysagères, les conditions propres au pique-nique (chaises en liberté, etc.).

Des espaces en fonction du temps : **penser les lieux publics en fonction des saisons** (météorologie, températures variables) et en fonction des temps disponibles de chacun (pause déjeuner, promenade du soir, déambulation du week-end, etc.)

La qualité de l'éclairage des espaces publics : éviter la saturation qui empêche la contemplation de la voûte étoilée au-dessus de nos têtes

**Respecter la géographie des traces afin que la flânerie permette une compréhension sensible de l'histoire du quartier : présence des rails, préservation d'une partie des murs d'enceinte de la gare.**



Circulation douce, pas de Calais



Parc de la Villette, Paris - Tourisme93



Parc de la Villette, Paris - Le-Carre.org

---

« Nécessité d'espaces attractifs pour les enfants, les familles »

---

---

« Imaginer l'implantation d'un parcours avec des informations culturelles »

---

### 3.9/ Au delà des 23 hectares

#### Les espaces de nature :

##### **Nos questions :**

*Comment compenser la perte d'espaces de nature due aux aménagements du quartier ?*

##### **Nos propositions :**

Il y a nécessité d'envisager des espaces au-delà du quartier et leur connexion

- > les espaces de nature de Btwin village, ou plus à l'est vers Mont-de-Terre
- > la possibilité également d'agrandir le parc sur Saint-Sauveur

Besoin de prévoir d'autres espaces de nature de proximité aux alentours du nouveau quartier pour répondre aux besoins d'une population qui va augmenter sur un quartier où l'on supprime cependant un espace de nature.

##### **Nos questions :**

*Quelle réponse à l'échelle métropolitaine peut être proposée pour préserver les espèces présentes sur l'ensemble des friches de la métropole ?*

#### Les équipements :

##### **Nos questions :**

*Quel projet pour le collège Jean Macé et les établissements publics désaffectés avoisinants ?*



Collège Jean Macé, Lille - Lille-ancien



toiture végétalisée, Lille - couturenovationtoiture

##### **Nos questions :**

*Quelles connexions en réseaux de mobilité douce sont prévues pour rejoindre les espaces de nature situés à proximité du futur quartier ?*

##### **Nos propositions :**

Il faut imaginer des espaces de compensation : il ne s'agit pas de se greffer sur des espaces de nature existants (triangle des Rouges Barres, Citadelle,...) mais bien d'en créer de nouveaux ou de qualifier des espaces de nature très « pauvres ».

Pistes de travail : espaces de nature du CHR à qualifier, terrasses végétalisées en toiture à créer, habitats naturels à recréer.

#### Échelle de la réflexion

Insérer le quartier dans la ville : diversification de la ville (nouvelles population, cité du XXI, écoquartier)... mixant activité/logement. Veiller à l'inscription dans la métropole = concurrence potentielle avec d'autres quartiers pilotes comme l'Union (bureaux, équipements) : ne pas « déshabiller Paul pour habiller Jacques », privilégier la complémentarité entre territoires.

Ouvrir le périmètre de réflexion à l'ensemble du quartier Saint-Sauveur (périmètre ancien du quartier) : aborder le quartier Saint-Michel, la trame verte et bleue métropolitaine, les voies de déplacement doux.

Ouvrir le périmètre de réflexion à l'ensemble du quartier St-Sauveur (périmètre ancien du quartier) : aborder le quartier St-Michel, la trame verte et bleue métropolitaine, les voies de déplacement doux.

Faire le lien avec les quartiers autour pour ne pas négliger les besoins des habitants, des riverains.

##### **Nos questions :**

*Comment intégrer les établissements d'enseignement supérieur, de recherche, de formation, d'éducation (ENSAM, Pasteur, ESJ, IEP, MRES, ...) situés sur le pourtour du projet urbain ?*



## Des espaces

Aménager une portion du territoire c'est l'ouvrir aux autres, c'est l'inscrire. On retrouve la même exigence de mutualisation, transposée à l'échelle des quartiers. Car **favoriser la circulation entre les quartiers** c'est mettre à disposition d'usagers plus nombreux et plus diversifiés les mêmes ressources.

---

---

### **Favoriser la circulation entre les quartiers**

---

---

Des **préoccupations** sont revenues au cours de nos échanges :

- le **patrimoine désaffecté** alentour doit être **valorisé** et réactualisé à la faveur de cette mutation ;
- les établissements universitaires, les centres de recherche situés dans la proximité doivent y être **associés** (ENSAM, ESJ, IEP, Institut Pasteur, Lille2, etc.)
- la contiguïté géographique doit être soulignée avec des aires limitrophes de loisir (espaces de nature, fermes urbaines) ou, en général, d'activité économique : les quartiers de Fives, de la porte de Valenciennes, de Moulins ou, pris au sens historique, le quartier St-Sauveur lui-même.

### **Nos Propositions :**

Les équipements implantés *in situ* accueilleront des activités qui refléteront des ressources présentes sur le territoire, tout autour du site aménagé. Et, en amont de la phase de construction, l'attractivité de l'animation de la friche devra engendrer un flux d'usagers qui, dès le départ, scellera les liens entre les différents aires du même territoire, notamment par une production *in situ* (agriculture urbaine).

### **Synthèse des propositions :**

**Ce sont les mêmes équipements qui, provisoires, permettront d'observer, d'expérimenter et de prévoir. Lieux de rassemblement et d'implication, ils seront un foyer de pratiques où insensiblement prendra forme une charte des usages : la vie de quartier pourra s'y référer pour se penser et continuer à se changer.**



# 5/ Des expériences remarquables et inspirantes pour le projet Saint-Sauveur

## BIMBY – Remettre en « ville » nos lotissements

Localisation : France - Pays de Rennes – Commune de Chavagne – Centre bourg

Le lotissement représente une part significative de notre territoire urbanisé de nos agglomérations.

Ce projet a été piloté suivant

### 4 problématiques :

- Nécessité de réinventer le centre bourg de Chavagne et Liffré dont le lotissement riverain joue un rôle dans cette nouvelle centralité
- L'idée de formes architecturales respectueuses des habitants et de la nature
- Un développement urbain fondé sur le processus aléatoire et lent de l'intervention individuelle privée.
- Le souhait d'intégrer les **valeurs des nouveaux modes de vies** en lien avec les progrès techniques et les nouvelles formes de sociabilité d'une société éclectique et en réseau.

Afin de mener à bien le projet, une **étude méthodologique du lieu** sera faite (diagnostic spatial, analyse des potentialités urbaines et architecturales, compréhension des modes de vie actuels et de la pratique des différents lieux de la commune). Des réflexions visant à dégager des hypothèses sociales, techniques et environnementales de la ville à l'horizon de 2050.

C'est pourquoi il est important **d'organiser un travail avec les habitants** en amont et tout au long du projet. Des étudiants qui réfléchissent conjointement au projet, ont pensé à une densification douce, similaire à celle des cités jardins qui selon eux permet de lier vie privée et nature tout en consolidant les liens entre les habitants.

Avec l'impact dans nos vies des technologies de l'information et de communication (TIC), Bimby doit penser son projet avec l'intention d'une connexion permanente entre les individus. Imaginer le **nouvel équilibre** possible entre les **technologies et l'aménagement urbain**.

Une nouvelle vision de la ville dans laquelle les espaces sont retravaillés, avec l'intention que les espaces publics deviennent des lieux dédiés à de nouveaux services (covoiturage, auto – partage, réparation des vélos,...) Ces nouveaux modes de vies pour permettre aussi une interaction intergénérationnelle entre les habitants.



## TOPOZYM – Etude de cas : Parc Spoor Noord :

Une ancienne gare de triage à Anvers  
Localisation : Belgique- nord d'Anvers

A la fin des années 90, la SNCB décide d'arrêter ses activités de triage au sein de la gare d'Anvers : Un espace de 24 ha. Un débat sur la nouvelle fonction du terrain et sur la reconversion de cette zone est lancé.

En 2001, il a été décidé d'en faire une **zone verte**, un parc de 17 ha, ouvert au public en 2008. Puis, en 2009, la partie restante fut consacrée à l'aménagement de commerces.

Un service communal est créé afin de coordonner le processus de planification et la mise en oeuvre ainsi que d'installer un programme intensif de consultation dont la **participation du public** porte un **rôle majeur**.

L'aménagement du parc réunit les différents quartiers de la ville, mais plus particulièrement les quartiers souvent « mis à l'écart » par rapport au reste de la ville.

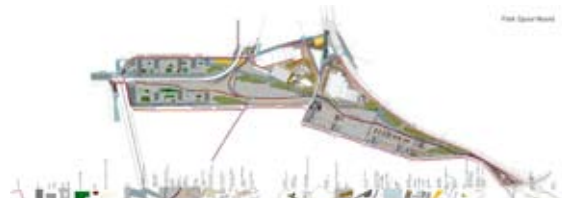
Le parc devient alors une **zone de rencontre local** mais pas seulement, proposant des activités sportives, des expositions, événements afin de le rendre plus attractif et attirer tout type de population.

L'équipe TOPOZYM intervient sur la **gestion durable du parc** en accordant une attention particulière à la conscientisation des riverains et le rôle dans le développement de se parc en misant sur la **coopération des habitants** et des utilisateurs avec les services de la ville.

Afin de valoriser cette coopération entre les différents acteurs, l'équipe va rechercher comment peuvent ils s'approprier le parc, renforcer cet esprit constructif entre les acteurs, valoriser les communications entre elles.

Pour cela, des **séances d'accompagnement** riverains/utilisateurs ont été élaborées pour réfléchir ensemble à des propositions pour une **coopération et une participation responsable avec tous**.

L'équipe TOPOZYM a pu observer à la suite de ces séances d'accompagnement tout l'intérêt de créer des rencontres entre les différents acteurs dans la **volonté d'un engagement** d'un parc durable et vivable pour tous. Cette participation active de ces acteurs leur permet de s'investir, de s'approprier le parc, rencontrer de nouveaux usagers, de **communiquer, de s'informer**. Ces séances sont vecteurs de lien social entre les riverains/usagers et donner l'envie à d'autres de se mobiliser.

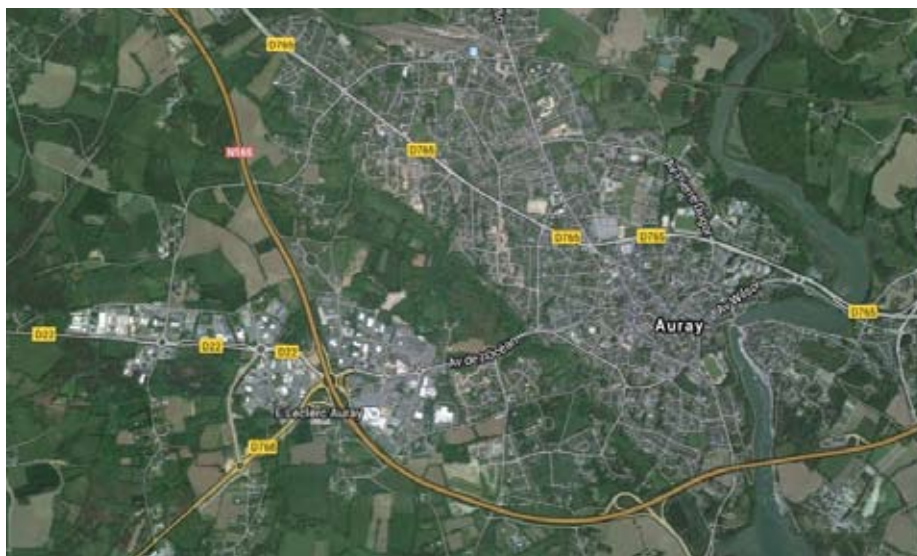


## Huis-clos pour un quartier

2007 – Documentaire de Serge Steyer – 52 minutes

Localisation : France – Bretagne- Auray

Un quartier d'une petite ville dispose d'un vaste terrain qui sera bientôt constructible. La municipalité voudrait en profiter afin de promouvoir une opération innovante souhaitant ne pas reproduire «la banlieue pavillonnaire ». Autour de la table, des élus volontaires, de jeunes urbanistes, des promoteurs et un architecte défendent leurs intérêts. Ce documentaire nous montre durant plusieurs mois les tractations entre les différents acteurs, saisissant sur le vif les ambitions politiques en faisant émerger une réflexion sur l'urbanisme et la démocratie locale.



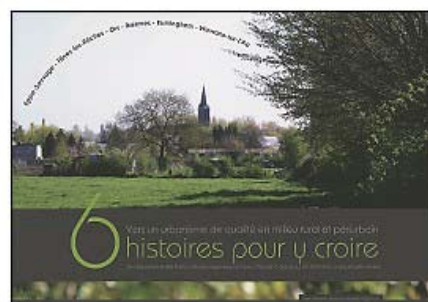
## Vers un urbanisme de qualité (ENRx)

localisation : France- Nord Pas de Calais

L'opération VUQ « Vers un urbanisme de qualité » est une action expérimentale d'accompagnement de projets d'urbanisme durable initiée par Espaces naturels régionaux sur proposition des trois parcs naturels régionaux du Nord Pas de Calais. Cette action a été sélectionnée, en 2008, dans le cadre d'un appel à projets innovants lancé par le Ministère de l'Environnement à l'occasion des 40 ans des Parcs Naturels Régionaux. Six communes, à savoir Ors, Eppe Sauvage, Flines les Râches, Raimes, Ruminghem, Wavrans sur l'Aa volontaires et porteuses de projets de construction de logements, ont été sélectionnées afin de constituer un échantillonnage de paysages et de situations rencontrées par les élus des communes rurales et périurbaines du Nord Pas de Calais face à un projet d'aménagement : Plan Local d'Urbanisme en vigueur ou non, foncier communal ou privé, terres agricoles, proximité d'espaces naturels classés ou friches industrielles...

La première phase du projet a permis à 3 équipes pluridisciplinaires sélectionnées parmi 26 candidatures de travailler dans les 6 communes sur la problématique de l'urbanisme durable en milieu rural et périurbain.

Le diagnostic ayant été posé en commun, les équipes ont ensuite produit chacune une proposition pour chacun des 6 projets.



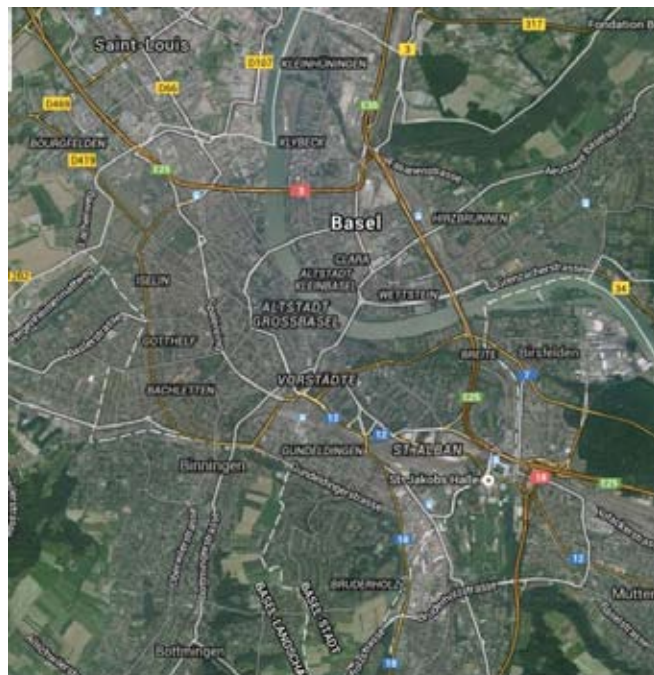
## Les toitures végétalisées de Bâle et Zurich

Localisation : Bâle et Zurich, Suisse

Les toitures végétalisées sont le reflet de l'urbanisme de demain, plus écologique pour notre environnement. De nombreuses expériences sont présentes, comme en Suisse avec les villes de Bâle et de Zurich. En 2001, une loi cantonale a été instaurée à Bâle, imposant la végétalisation des nouveaux toits plats construits ou en rénovation. En 2007, 22,6% de ces toitures plates sont végétalisées dont le projet pilote fut l'hôpital universitaire. La ville de Zurich a, quant à elle, obligé tous les bâtiments annexes à instaurer la toiture végétalisée, lui apportant des avantages phoniques, un meilleur bilan thermique et le développement de la biodiversité.



toiture végétalisée zürich - WST



## La nature urbaine en débat : à quelle demande sociale répond la nature en ville ?

Lise Bourdeau-Lepage et Roland Vidal, 2012, édition EDITOPICS

Le désir de nature des urbains n'est pas nouveau : les cabanons ou les résidences campagnards des citadins en sont les empreintes. Symbole de liberté ou constitution d'un imaginaire bourgeois, avec l'apparition de la nature au XIXème siècle, comme un événement constitutif du bien-être des individus. Elle n'a jamais « paru si belle que lorsque la machine a fait son intrusion dans le paysage », s'opposant alors à l'industrialisation et à l'urbain. Le contact avec la nature devient alors un besoin pour les nouvelles populations urbaines faisant parties de l'exode rural devenant indispensable pour eux. Les espaces publics, les squares ou les places répondent partiellement à cette demande de nature dans les grandes villes.



Ouvrage « La nature urbaine en débat : à quelle demande sociale répond la nature en ville ? » – INRA

« Surtout, elle doit répondre aux attentes de tous les habitants car il ne faudrait pas qu'elle contribue au renforcement des inégalités socio-spatiales déjà importantes [...] »

## Exemple du Parc Barbieux, Roubaix

Localisation : France – Nord Pas de Calais - Roubaix

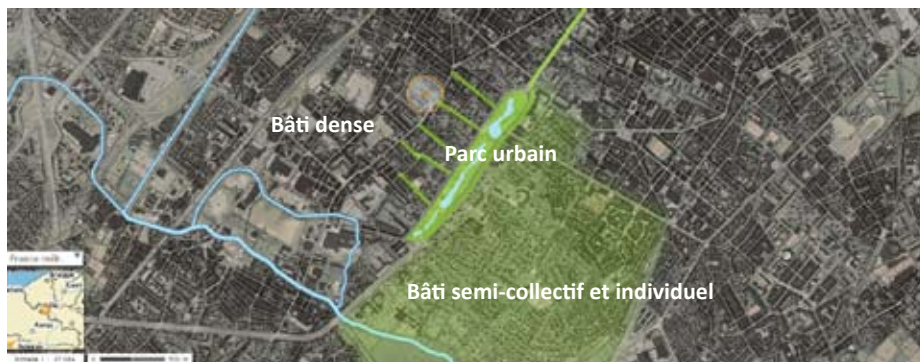
Historique :

Dans les années 1880, des tensions sont présentes entre Croix et Roubaix par des limites administratives instables mais aussi par l'industrialisation d'Holden implanter à Croix. La construction du parc Barbieux et du Grand Boulevard va engendrer de nouvelles tensions entre les deux villes.

Le conseil général du Nord impose une chaussée large ainsi qu'une voie ferrée destinée au tramway. Le **souhait d'une « belle entrée de ville »** préoccupent la municipalité de Croix, d'autant plus que l'Exposition internationale est à l'horizon de 1911. En 1908, les roubaisiens débattent sur l'annexion de tout ou une partie du territoire de Croix sur le parc, dans le souhait d'apporter 170 Ha.

Jean Lebas, chef de l'opposition socialiste fait voter un compromis, dont l'objectif est d'annexer 32 Ha au nord du parc et ainsi construire l'entrée de la ville de Croix. La proposition est acceptée par Roubaix. Le 7 octobre 1913, le conseil général du Nord accepte la proposition de «rectification des limites communales de Roubaix». Le président de la République de l'époque, Raymond Poincaré signe un décret, rattachant Roubaix à 32 hectares du territoire de Croix. Le 22 octobre 1914, un nouveau décret présidentiel confère l'utilité publique à l'ouverture d'une avenue comprenant chaussée et voie ferrée longeant le parc au nord.

Aujourd'hui, le parc Barbieux, dit **«Le Beau Jardin»**, est reconnu comme le plus grand parc urbain au nord de Paris et l'un des plus grands de France. Devenant un lieu de promenade possédant un fort potentiel environnemental : c'est un **réservoir de biodiversité**. Devenant un atout paysager pour la ville avec ses multiples espèces végétales, ses plans d'eau et ses monuments. Le parc a été classé «Jardin Remarquable» en 2010.



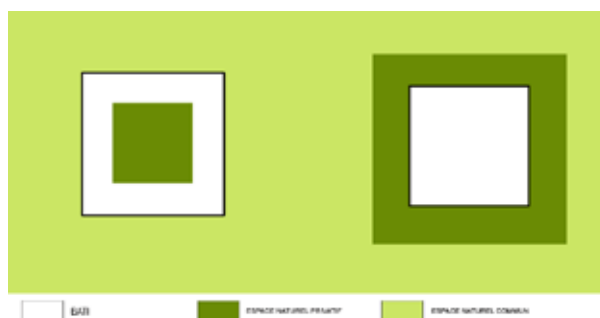
Le parc Barbieux et quartiers mixtes alentours - carte IGN



Section de principes hiérarchisant les espaces de nature autour du parc - carte IGN



Prolongation du parc dans les voies et sur les places publiques



Bâtis en îlots et/ou en plots?



## Reportage Arte- Les villes du futur

Le reportage sur Arte nous montre à quoi ressemblera la ville de demain, quels seront les enjeux sociétaux, politiques, économiques et environnementaux majeurs. Le documentaire se divise en trois parties :

### ▣ Les nouvelles villes

### ▣ Les villes intelligentes

### ▣ Les fermes verticales Les nouvelles villes

Aujourd'hui des **nouvelles villes** créées de toute pièce sortent de terre, comme Songdo en Corée du Sud ou encore King Abdullah Economic City en Arabie Saoudite. Ces prototypes se caractérisent comme des villes vertes, hyper-connectés et une mise en réseau des données entièrement gérées informatiquement.

L'objectif de ces dernières innovations est optimisé les réseaux urbains (énergies, transports, ... ) par le souhait d'une utilisation moindre des ressources naturelles.

### Ferme verticale

Inventé au début des années 2000 à l'Université Columbia de New York par Dickson Despommier, le concept de «ferme verticale» rencontre partout dans le monde un succès croissant. Cette idée à pour objectif de penser à de nouveaux modèles pour nourrir la population avec l'expansion verticale de l'agriculture. Afin de répondre à la demande de la population, avec une estimation en 2050 d'un total de 9 milliards d'habitants et dont 80 % résidera en ville. Aujourd'hui aucun gratte-ciel agricole n'a encore été réalisé mais toutes les technologies sont déjà disponibles.

Le cabinet d'architecte hollandais MVRDV à conçu le pavillon « Hollande crée l'espace » des Pays Bas pour l'Exposition universelle 2000 à Hanovre. Ce pavillon nous montre 6 paysages hollandais empilés formant un écosystème indépendant et durable.

### Les villes intelligentes

Les villes du futur sont pensées afin d'optimiser les réseaux d'énergies, de transports en commun, fluidifier les déplacements... Des économistes renommés tels que Jeremy Rifkin auteur de La troisième révolution industrielle, édition les liens qui libèrent (2011) et des urbanistes contestataires comme Adam Greenfield écrivain, auteur de *Everyware : l'informatique urbaine* et ses mécontentement en collaboration avec Mark Shepard (2007), urbaniste, l'un des penseurs du monde sur l'interaction entre la technologie de l'information en réseau et le lieu urbain s'affrontent pour imaginer cette nouvelle urbanité.

Jeremy Rifkin a comme objectif de développer la Troisième Révolution Industrielle avec l'élaboration d'un master plan pour le Nord Pas de Calais destinée à mettre en place les préceptes de cette révolution industrielle sur l'ensemble du territoire de la région Nord Pas de Calais, dont l'Escalette à Mouvaux fait artei des quraies pilte.

Selon Jeremy Rifkin, avec la technologie numérique comme acteur principale répondant au défi démographique auquel sont confrontées les grandes villes historiques. Toutefois, cette gestion informatique reste contestée par nos vies collectives. En effet, des données sont recueillies, comme des empreintes urbaines de la vie des citoyens, évoquant alors le sentiment d'une société épiée par des villes entièrement gérées avec un cerveau central.

*Cette nouvelle vision reste donc discutable, notamment eu égard à la question des nouvelles technologies qui s'implantent dans les villes : on peut se demander si elles annoncent une interaction plus grande entre les citoyens et leur lieu de vie ou, au contraire, un pouvoir ultra-centralisé.*



Songdo, Corée du Sud - Energystream



## Le festival Parkdesign à Bruxelles

La phase transitoire avant la réhabilitation a proposé une belle et vivifiante démarche, fondée sur une véritable implication des habitants, des riverains.

Ci-dessous une présentation des installations autour desquelles les échanges ont pu se construire

progressivement :

<http://www.parckdesign.be/fr/farmparck/installations>

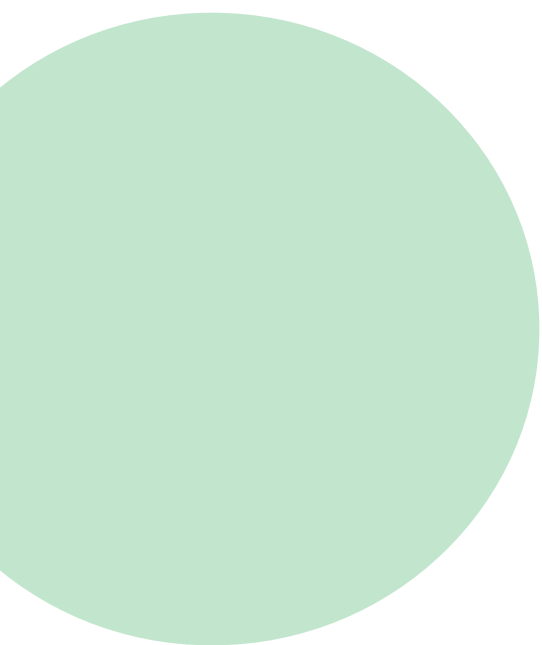
<https://www.youtube.com/watch?v=iKECPdVIVvI>



ParkDesign



# Annexes





# Annexe 1 : Pour la délimitation d'un quartier : historique de Saint-Sauveur

Introduction :

Le site est délimité anciennement par le faubourg des Moulins qu'on trouvait à l'extérieur de la ville au pied de ses remparts. Ce lieu se caractérise par la présence de ces moulins qui utilisent le vent pour fabriquer de la bière, des draps ou encore de l'huile. **C'est en 1820** que la machine à vapeur fait son apparition au sein de la ville. Elle va moderniser la production et favoriser la mécanisation au détriment des moulins qui seront alors remplacés peu à peu par des fabriques.

## La révolution industrielle

**Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle** Lille connaît l'essor de la révolution industrielle. Toutefois, elle est entourée par ses remparts devenant obstacles dans son développement économique. Les industries vont alors s'installer sur les communes avoisinantes (Fives, Wazemmes, Moulins).

**C'est en 1846** que le train s'arrêtera alors à Fives. La ville souhaite garder ses remparts afin de ne pas affaiblir sa force militaire.

**En 1858**, Napoléon III va signer un décret autorisant alors l'annexion à Lille de Wazemmes, Esquermes, Moulins-Lille, Fives ainsi que le faubourg St Maurice Des Champs. Les fortifications seront alors déconstruites offrant une nouvelle ouverture à la ville.

Depuis son agrandissement, Lille connaît de nombreux changements avec une nouvelle trame urbaine reliant les territoires annexés au reste de la ville, et offrant des avantages variés.

**Dans les années 1860**, la croissance urbaine liée à son essor industriel, induit un transfert de marchandises considérable pour les deux gares de l'époque (le « débarcadère » construit dans la commune de Fives en 1842 et la gare Lille-Flandres).

**C'est alors que l'idée d'une gare de marchandise est soumise. L'emplacement de la gare Saint-Sauveur devient stratégique, se trouvant à proximité des fabriques, des moulins restants mais aussi du réseau ferré existant.**

**En 1861** les travaux débutent. La gare Saint-Sauveur devient une gare marchande qui centralise le trafic dit de « petite vitesse » assurant la ville en charbon, céréales, bétail, courriers... Elle comporte alors un important terminal de transports équipé de portiques de transbordement.

Elle sera inaugurée en novembre 1865, devenant un acteur majeur dans le développement économique, et l'histoire industrielle de la ville.

## Un nouvel essor

Durant la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, le territoire qu'enveloppe la gare va connaître des changements.

En effet, la ville de Lille se préoccupe de certains domaines tels que l'hygiène, la santé et l'enseignement.

Par son dynamisme industriel, le quartier de la gare est un lieu propice à la création dédiée à la formation

des cadres des affaires publiques, commerciales et industrielles.

Perçue comme une cité industrielle, Lille devient une **cité universitaire le 22 août 1854** :

- **1854** : La Faculté des sciences voit le jour

- **17 mars 1887** : Lille est promue capitale universitaire du département

- **1899** : Inauguration de l'Institut Pasteur

- 1900 : Ouverture de l'école d'Arts & Métier

**Ces projets vont permettre à Lille de sortir de son image de ville industrielle, lui ouvrant les portes d'un nouveau dynamisme.**

## L'affirmation du quartier St-Sauveur

À la fin de la première guerre mondiale, comme toutes les villes dont le nombre d'habitants est supérieur à 1000, Lille est soumise à la loi Cornudet (1919), dont l'obligation est d'élaborer un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension avant toute opération urbaine et architecturale (équivalent peut-être au POS et au PLU d'aujourd'hui ?).

La reconstruction de la gare Saint-Sauveur devient alors un objectif premier afin de relancer l'économie lilloise.

La gare va se moderniser, s'adaptant à des activités nouvelles, comme la venue de l'automobile lui demandant alors l'agrandissement de ses garages.

Durant l'entre-deux-guerres de nouvelles constructions vont naître, comme des bâtiments dédiés à la formation, afin de stimuler et d'encourager la recherche dans le domaine de l'innovation.

## De la 2<sup>nd</sup>e guerre mondiale à nos jours

**A partir des années 1950**, le paysage urbain aux alentours de la gare connaît de nombreux changements.

Au nord près de l'hôtel de ville, sont construits de grands ensembles d'habitats collectifs intégrant commerces, écoles et équipements de proximité.

**En 1970**, à la suite de la crise financière dont l'impact fut conséquent sur l'activité industrielle, Lille se transforme au fil du temps en ville tertiaire et administrative. Les usines se délocalisent, le chômage augmente, les grèves se succèdent. Lille doit redynamiser son économie et son attractivité.

En même temps, le développement de nos modes de vies, plus individualistes, vont faire accroître l'activité de l'automobile et amener à l'installation de voies périphériques dès les années 1960.

**En 1986** un accord trans-Manche est signé. Une ligne à grande vitesse reliera Paris à Londres en passant par Lille, se plaçant au cœur du triangle Paris/Bruxelles/Londres : lui offrant un nouvel essor et valorisant son image de cité européenne.

**En 1983**, cette croissance urbaine lilloise va entraîner la mise en place de la 1<sup>ère</sup> ligne de métro (automatique).

**en 1994**, Le projet Euralille 1 va permettre de relancer l'économie métropolitaine.

**Ces projets ont permis à la ville de rayonner et de s'imposer comme étant une métropole européenne.**

**La métamorphose de l'image de la ville passe par les activités tertiaires, l'aménagement du paysage, mais aussi par une politique culturelle.**

**En 2004**, Lille est élue capitale européenne de la culture, lui offrant alors un certain rayonnement.

### Du déclin à la reconversion de Saint-Sauveur

Le territoire de la gare Saint-Sauveur et ses alentours se vident peu à peu de leurs activités. La plupart des enseignements supérieurs partent à Villeneuve d'Ascq.

**A partir de 1970** la plateforme Saint-Sauveur était arrivée à saturation.

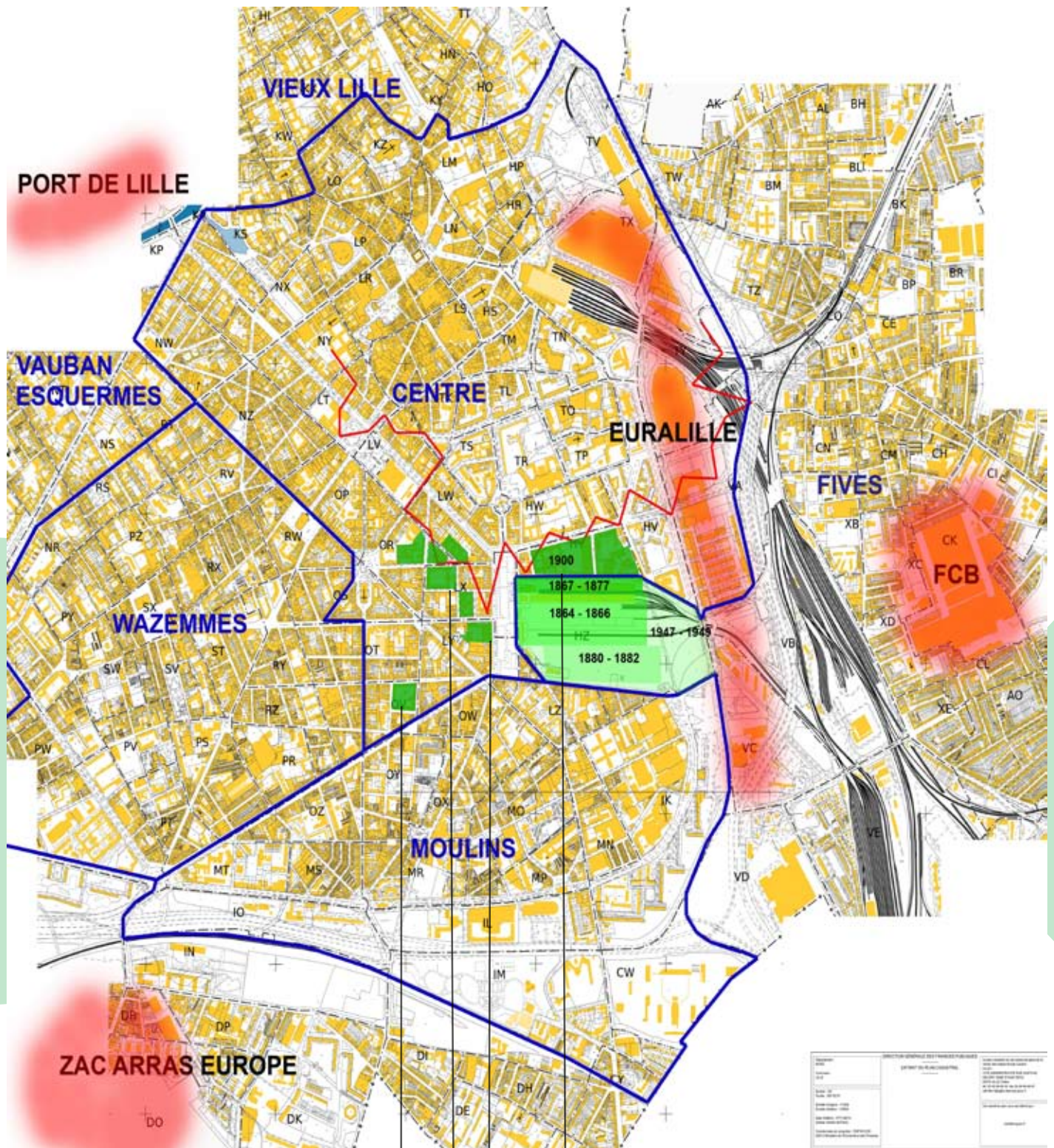
**En 2003**, son activité est transférée au centre de fret international Delta 3 à Douges (Pas de Calais). Cette plateforme multimodale est plus moderne, permet d'articuler différents modes de transport. Le territoire connaît alors une reconversion de son utilité principale. La faculté de droit et celle de Science Po remplacent les anciennes usines sur le territoire de Moulins. D'autres fabriques s'ouvrent à la culture, offrant une nouvelle image à cet espace.

La brasserie des Trois Moulins devient la Maison Folie (opportunité offerte par Lille 2004 capitale culturelle).

**Les transformations urbaines de ce site sont alors nombreuses, avec diverses propositions de reconversion comme le souhait accueillir le village olympique lors de la candidature de Lille aux JO d'été 2004. En 2009, dans le cadre de Lille 3000, les équipes d'urbanistes se penchent sur cet espace inexploité afin de réfléchir ensemble sur la ville de demain : « faire de ce quartier, un quartier vivant, rayonnant qui mêlera activités créatives et tertiaires où se croiseront les habitants et les visiteurs. Inventer ensemble le quartier de demain pour tous ».**



Gare Saint-Sauveur - Lilleancien



*Bâtiments liés au développement de la gare : formant les limites, un périmètre de quartier ?  
 Quels liens entre Saint-Sauveur et les quartiers de même taille à venir (Zac Arras, FCB) ?*



## Annexe 2 :

# Le positionnement MRES au CCC (juin 2013)

Le positionnement proposé par la MRES a été approuvé par le GTT et accompagne l'avis « Concertation Saint-Sauveur » 01.13 GTTDP, adopté le 27 juin 2013.

Il est intégralement reproduit ci-dessous :

Il existe aujourd'hui un lieu lillois où quotidiennement des habitants se réunissent et mènent des actions

sur les thèmes :

- de l'habitat intergénérationnel, de l'habitat participatif, des bâtiments basse consommation, des économies d'énergie en général, et dans l'habitat en particulier, de transition énergétique,

- d'économie sociale et solidaire, de la promotion d'une économie basée sur l'usage plutôt que sur la propriété, de la place des commerces dans les centres villes,

- de la promotion des déplacements doux, d'une plus grande place pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun dans la ville,

- des réflexions sur la logistique urbaine et de l'impact des transports dans les émissions de CO2

- de la place de la nature en ville, pour les habitants, leur bien-être, l'opportunité de rencontre et de mobilisation autour de jardins partagés, de jardins potagers, d'espaces collectifs,

- de la place de la nature pour accueillir la biodiversité, pour favoriser la création d'îlots de fraîcheur

dans la ville, pour mobiliser les habitants dans les sciences citoyennes,

- de l'usage de la nature dans la construction de bâtiments : toitures et murs végétalisés,

- de l'alimentation, et du soutien au développement de l'agriculture biologique,....

Mais aussi pour parler de solidarité, ici et au-delà de nos frontières, d'hospitalité avec les migrants, les réfugiés, ....

Dans ce lieu, des centaines de lillois (métropolitains, régionaux, français et étrangers) se retrouvent chaque semaine.

Pour soutenir l'action de tous ces citoyens impliqués sur les questions de société précitées, ce lieu est doté d'un centre de documentation unique en France sur les thèmes de la nature, de l'environnement, des solidarités. Ce centre est un espace de partage de la connaissance, de valorisation de la recherche associative et universitaire, de diffusion. Ouvert au grand public, ce lieu accueille chaque semaine des enseignants, des étudiants, des animateurs, des bénévoles associatifs,....

Ce lieu, animé par des citoyens intéressés aux affaires de la cité, se trouve au coeur du quartier Saint-Michel et occupe le bâtiment de l'ancienne faculté de sciences naturelles, rue Gosselet : c'est la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités (MRES).

**A la convergence de toutes ces énergies, la MRES doit être comptée comme un des lieux contribuant à porter l'ambition du projet d'aménagement du site de l'ancienne gare St-Sauveur.**



Ont pris en charge la relecture et la mise en page de ce document :

TMOB [www.labomob.eu](http://www.labomob.eu)

Citymix France

La MRES

Remerciement spécial à Manon Chevillard,  
étudiante en 2ème année DUT Carrières Sociales option Gestion Urbaine,  
stagiaire chez Citymix Fr.