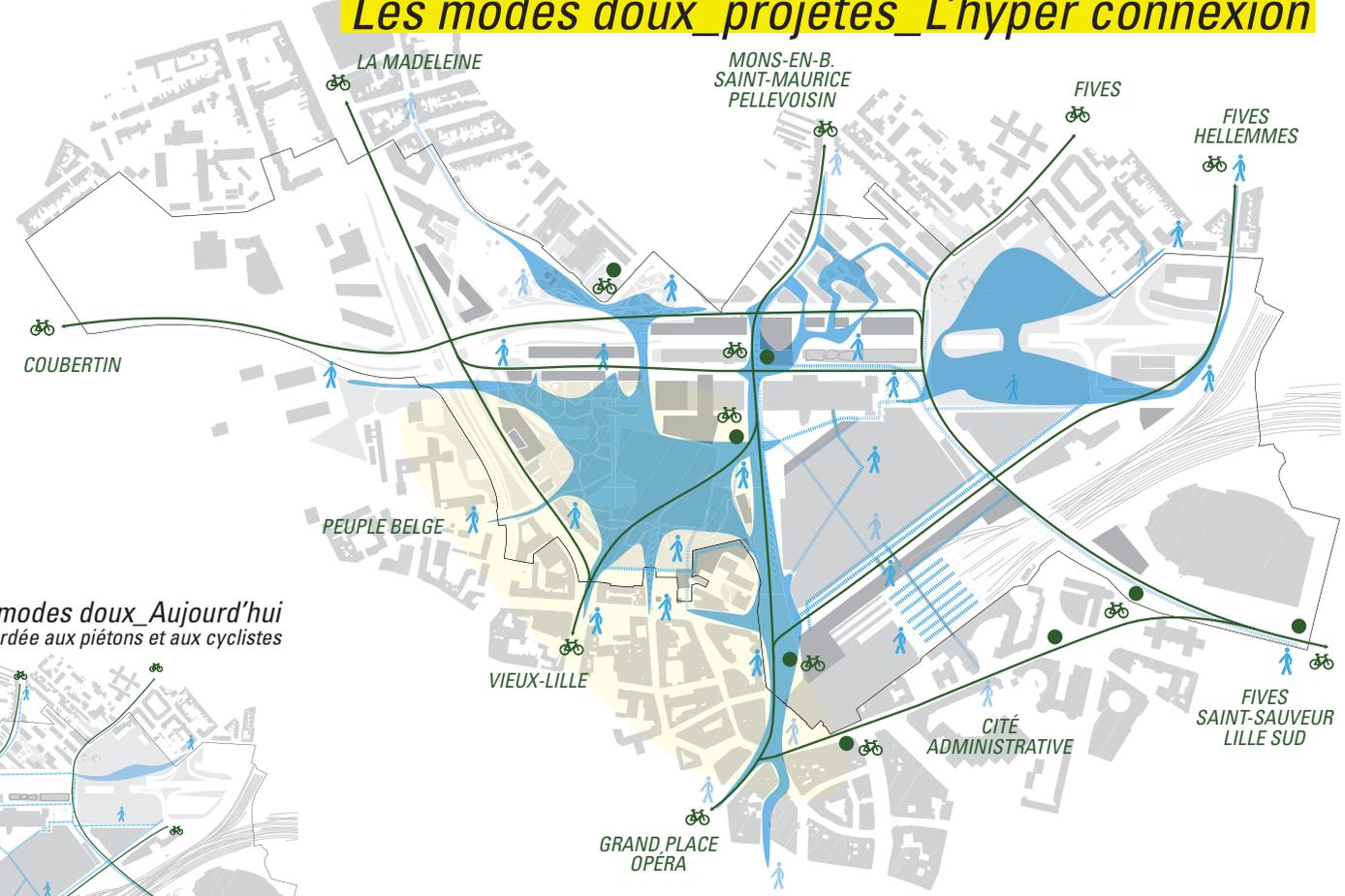


Régénérer les espaces publics

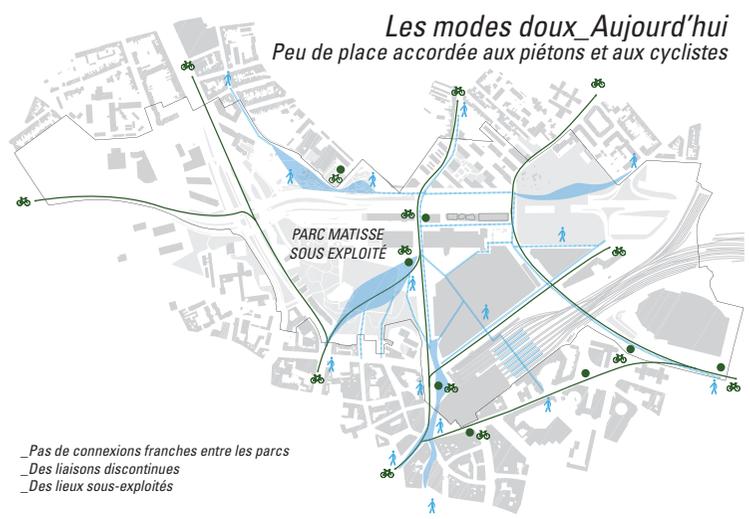
- _ Une topographie pacifiée*
- _ Une porosité accentuée*
- _ Des liens continus*

Les modes doux projetés L'hyper connexion



Les modes doux Aujourd'hui

Peu de place accordée aux piétons et aux cyclistes



- _ Pas de connexions franches entre les parcs*
- _ Des liaisons discontinues*
- _ Des lieux sous-exploités*

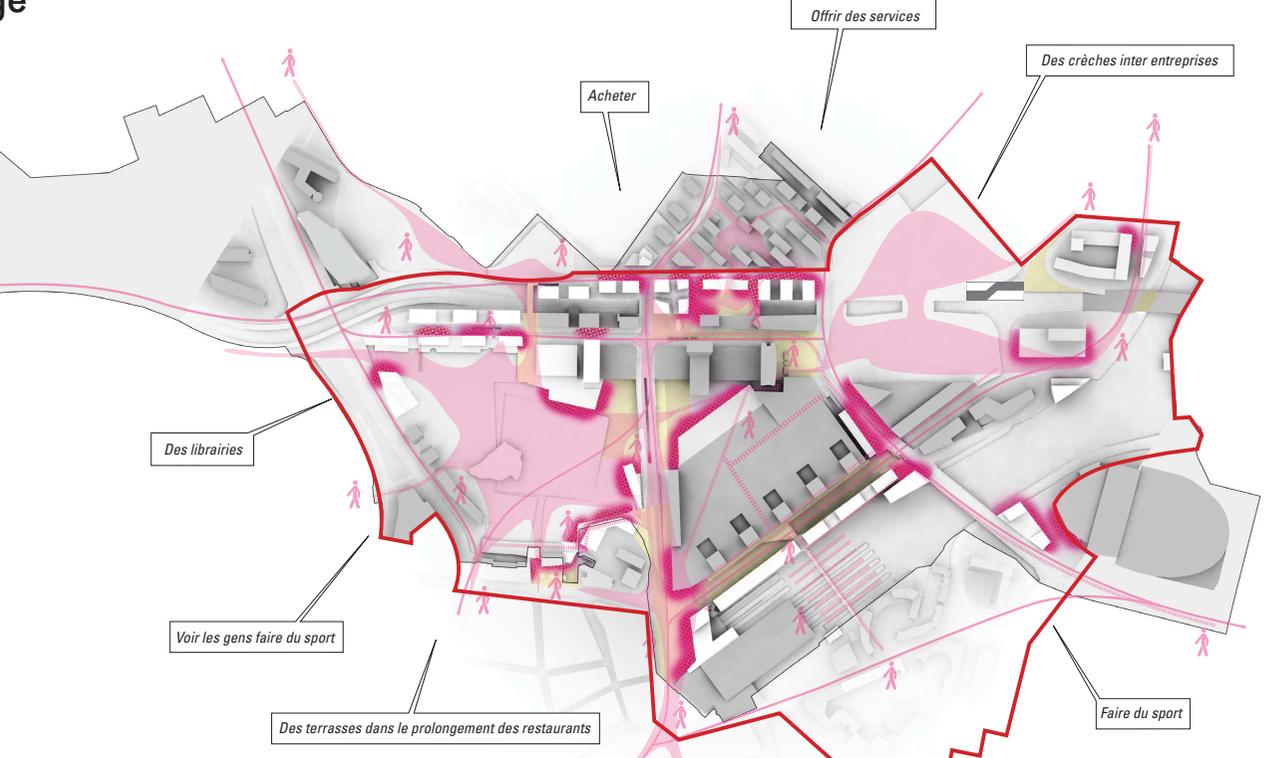
Assurer des ambiances urbaines en milieu dense



Animer les rez-de-chaussée
Pour permettre l'échange
et la rencontre urbaine



Programmer les RDC créer de l'intensité urbaine



Périmètre concession
d'aménagement Euralille 3000

Engager le dialogue entre rez-de-chaussée et espace public ...

+ 23 000 m² de programme en RDC

1. Dynamo Metal, Phalt Architekten, Zurich, 2008
2. De Cindael, Christian De Portzamparc, Almere, 2006
3. Blok, MOA architecture, Marseille, 2008
4. Centre Commercial Euralille, Atelier Jean Nouvel, Lille, 1995
5. Joy Cupcakes, Mim Design, Melbourne, 2011
6. BLOUSE, big, Copenhagen, 2010
7. Anansi Playground Building, Mulders Vandenberk Architecten, Utrecht, 2010
8. Van Beuningplein Playground, Carve Landscape, Amsterdam, 2011
9. Library, Tokyo

| | | | | |
|----|----|----|----|----|
| 1. | | | | |
| 2. | 4. | | | |
| 3. | | | | |
| 7. | 8. | 5. | 6. | 9. |

2.2 Du parc Matisse au Parc Central

Notre action sur le parc Matisse s'appuie sur le modèle de Central Park qui offre un contraste saisissant avec le skyline de la ville qui l'embrasse et où ville et nature, dans leur face à face, parviennent à leur plus haut degré d'achèvement. Central Park témoigne du fait que c'est par le vide que le plein prend toute sa dimension et que la nature pour exister appelle la ville comme support.

Nous voulons donc assumer ce « vide » central en le faisant dialoguer avec un bâti franc et assumé qui vient border l'espace paysager (au nord sur les boulevards de Leeds et Carnot, au sud au niveau du complexe Souham).

Nous nous appuyons ici sur la conviction que l'absence de limites d'un lieu, loin d'ouvrir sur un horizon ou de l'ouvrir aux autres lieux, favorise l'informe et l'émergence de franges floues, non qualifiées et indéfinies, coupant en réalité l'espace d'un possible dialogue avec son environnement.

C'est au contraire en bordant un espace que celui-ci existe et prend forme ; l'espace acquiert une réalité par le dessin de ses contours, par la délimitation d'un intérieur et d'un extérieur, condition à partir de laquelle des liens entre ce lieu, défini, et d'autres lieux délimités sont possibles.

C'est donc le tracé des frontières d'un lieu qui rend possible sa relation avec son environnement : c'est paradoxalement par sa

délimitation qu'un espace peut s'ouvrir. Limiter, border n'est donc pas clôturer mais bien au contraire se donner les conditions d'émergence d'un lieu, d'un paysage, pouvant tisser des liens avec d'autres lieux.

La renaissance du parc Matisse passe donc par sa re-délimitation. Par cette action, nous évitons l'écueil de l'indistinction entre élément paysager et urbain qui nuit à la qualité de l'un et l'autre et nous instaurons un véritable dialogue entre le parc et son environnement urbain.

Parce que le parc Matisse s'inscrit dans un contexte résolument urbain, c'est l'architecture qui vient ici dessiner et conforter les franges du parc. En laissant s'exprimer l'architecture et la ville, nous donnons naissance au paysage, dans un jeu de réflexion réciproque.

La coexistence du bâti et du paysage ne donne pas lieu à une confrontation ; l'espace bâti n'est pas conçu comme une « tranche bâtie » uniforme et monolithe venant se dresser contre l'élément paysager, mais il ménage au contraire des ouvertures, des percées, des trouées permettant d'inventer des points de vue, de laisser des respirations. Par ces failles ménagées dans le bâti, nous mettons en scène le lointain et nous offrons un horizon au parc et à la ville.

UN GESTE UNIQUE FAIT ÉMERGER VILLE ET NATURE.

Animer les marges. Border pour animer

Cette requalification des franges passe alors par une attention fine à sa programmation : le bâti, au nord, accueille des logements de qualité – en lisière du parc – et des commerces et services attenants aux logements ; au sud, des programmes culturels et hôteliers ainsi qu'un restaurant-café sont autant de garanties d'animation et de vie du parc.

L'action produit un cercle vertueux : le parc assure la qualité des programmes qui s'y installent ; ceux-ci génèrent l'animation et la fréquentation du parc qu'ils encadrent. L'accueil de ces nouveaux programmes génère de nouveaux usagers (habitants, touristes, passants...), de nouvelles pratiques et de nouveaux flux piétons pour le parc.

L'installation de programmes mixtes de logements et de commerces sur la frange nord permet de consolider le caractère urbain du boulevard de Leeds et du boulevard Carnot – portant

encore les stigmates de leur proximité avec le périphérique – en même temps qu'elle amène une animation du parc en rez-de-chaussée.

Au sud, le programme Souham permet de valoriser le lien d'Euraille avec le Vieux-Lille, d'offrir un « parcours bis », promenade paysagère entre les gares, promenade haute sur les remparts. Cette séquence présente une animation urbaine forte, rendant possible l'installation de terrasses bien ensoleillées en belvédère, l'installation d'un programme culturel, d'un complexe hôtelier, etc.

Le parc Central acquiert alors toutes les qualités nécessaires à un véritable parc urbain : la coexistence et le dialogue de la nature et de l'architecture, chacune révélant l'autre, et existant par l'autre. Le parc offrira les opportunités d'un véritable « bout de nature » au cœur de ville – reprenant en cela le projet des paysagistes G. Clément et Empreinte – tout en offrant des animations et des séquences plus urbaines.

Le parc Central demain : un programme mixte

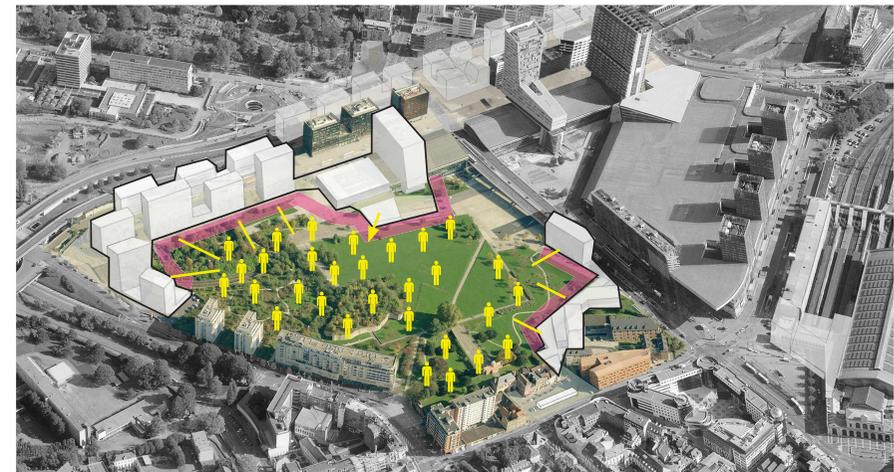
+ 600
logements

+ 1200
habitants

+ 90
ch. hôtel

+ 33 500m²
bureaux

+ 7 600 m²
espaces RDC à programmer
(données actuelles)



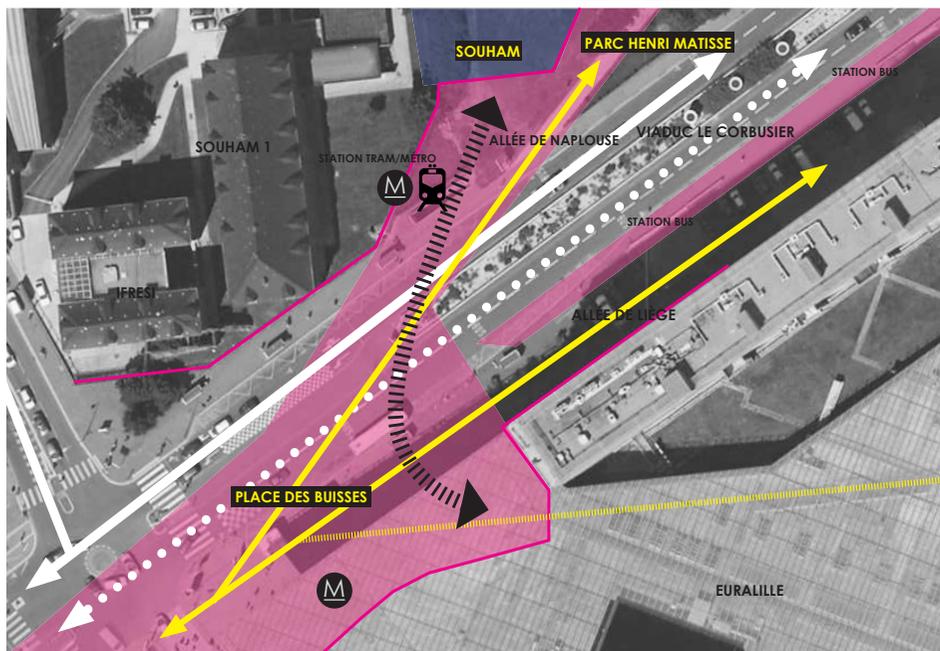
Connexion Euralille -Souham

Un «grand ménage» à tous les étages s'impose pour pacifier la liaison gare-gare, et favoriser les modes doux.

Au niveau supérieur, la création d'un BHNS transformera le Viaduc routier en espace partagé, et en promenade-belvédère sur le parc Matisse.

Au rez-de-Chaussée, le toilettage de l'allée de Liège s'impose pour la débarrasser de tous les obstacles qui ont fini par en faire un «arrière».

Un sol unifié sera déployé pour augmenter la connectivité entre les gares et le parc Central. L'entrée du parc Central via l'allée de Naplouse sera scénographiée.



2.3 Métropolitain Polder

Le plaisir urbain au cœur des flux

Dompter les infrastructures

C'est en concentrant notre action sur la mutation des infrastructures que nous réinventons ce secteur d'Euralille. Le projet transforme le caractère subi de ces infrastructures en opportunité. Nous profitons de la prolifération des flux pour en faire un quartier dynamique, tant sur le plan de la vie urbaine que sur le plan économique et pour faire d'Euralille un point névralgique de la métropole et directement connecté aux grandes métropoles internationales.

L'action sur les infrastructures permet d'atteindre trois objectifs essentiels :

- la création d'un foncier disponible voué aussi bien au tertiaire qu'au logement.
- la régénération d'un quartier marqué par les infrastructures en lieu de vie et de travail amène et dynamique.
- la poursuite d'un travail de remaillage du tissu urbain et de la continuité de la ville et de ses sols.

Pacifier et hiérarchiser les espaces

UN BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE INTÉGRÉ À LA VILLE

Les abords de la gare Lille Europe proposent un espace avant tout dédié à la voiture et marqué par la présence du périphérique. Nous proposons une réorganisation des voies et des accès afin d'éviter l'effet « autoroute en ville » et de faire du boulevard

périphérique un espace de transit inséré dans son environnement urbain.

Au-delà de cette réorganisation du faisceau de voies, notre action vise à différencier deux niveaux de sol, en venant couvrir partiellement le boulevard périphérique. Ces deux niveaux ainsi constitués dessinent non seulement une nouvelle topographie et deux espaces différents indentifiables, mais ils permettent surtout de distinguer et de hiérarchiser les usages et les mobilités.

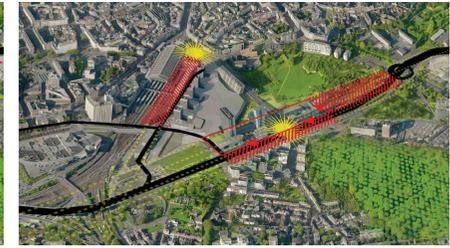
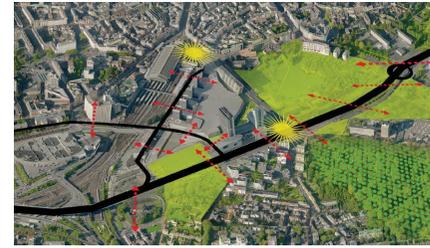
Le sol constitué par le socle, sol naturel d'Euralille, est un sol urbain et piétonnier, le sol encaissé du boulevard est celui des flux routiers, dans un rythme et un espace modifiés et apaisés.

Le projet permet donc de maintenir et même d'optimiser les fonctions déjà existantes (desserte des gares, transit) tout en offrant de nouveaux espaces aux parcours piétonniers.

Il génère également l'installation de nouvelles fonctions (dessertes de nouveaux parkings et des nouveaux programmes, dépose-minutes, voies de taxi etc...) qui viennent améliorer l'accès aux gares tout en dégagant une véritable place de gare à ses abords immédiats.

L'intégration du boulevard périphérique à la ville, rendue possible par sa couverture partielle, est accentuée par l'installation de nouveaux programmes mixtes en encoffrement (le long du jardin des Géants) qui viennent le border et l'encadrer, créant un vis-à-vis qui resserre le territoire et scénographie les vues depuis le boulevard.

Celui-ci offre, depuis le carrefour Pasteur au Nord, des séquences visuelles différenciées à travers lesquelles la ville se donne à voir ou entrapercevoir dans sa richesse et sa diversité.



Conquérir le foncier

POUR SUIVRE LA VILLE

Métropolitain Polder est une action de conquête du foncier qui se traduit par l'installation de programmes de logements et de bureaux. La refonte du système de circulation, associée à la couverture partielle du périphérique permet donc de créer un véritable « Polder urbain » et de générer un espace disponible pour le foncier tout en densifiant un secteur en mal d'urbanité.

L'expansion construite sur et en bord de périphérique permet à la fois de consolider les relations spatiales entre la gare et le quartier Saint-Maurice, et représente une série de programmes mixtes (logements, bureaux, commerces) générant 24 500m² de bureaux, 24 000 m² de logements et 3 300m² de commerces.

Par la création de cette plateforme, nous prolongeons le sol naturel d'Euralille en rompant avec les effets de ruptures et de discontinuité.

Nous orchestrans une vie urbaine contemporaine multicouche grâce au sol continu et à l'optimisation de l'espace. Nous parvenons à réaliser la double exigence du plaisir urbain et de l'efficacité des flux.

Euralille se laisse parcourir à pied, en vélo, depuis la gare Lille Flandres jusqu'à Saint-Maurice que le socle relie au quartier en comblant le fossé creusé par le périphérique.

Les nouveaux programmes, en partie tournés vers Saint-Maurice, viennent animer le quartier qui profite du dynamisme d'Euralille. C'est l'ensemble du tissu urbain qui est ainsi recousu et resolidarisé, réinscrivant Euralille dans les quartiers avoisinants.

PLACE(S) AUX PIÉTONS

Une mise en réseau des places vient conforter la qualité et la vitalité de l'espace public. Place de la gare, place de Luxembourg et parvis de Rotterdam entrent en synergie dans des usages diversifiés et un parcours continu.

Ces places viennent ménager des respirations urbaines dans un système d'équilibre entre pleins et vides, privé et public et dans une interpénétration des différentes ambiances (plus animées, plus pacifiées).

Nous parvenons ainsi à créer un équilibre des échanges entre les habitants actuels et futurs, les occupants des futurs bureaux et des futurs logements, les usagers du train...

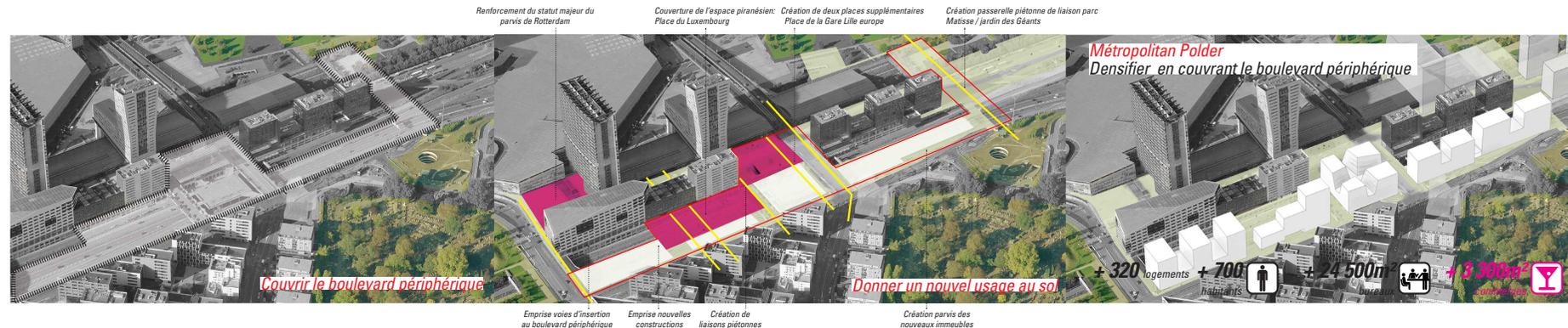
Les vides orchestrent et structurent l'implantation des programmes et la morphologie générale du secteur, favorisant ainsi la cohabitation harmonieuse des programmes et des espaces publics.

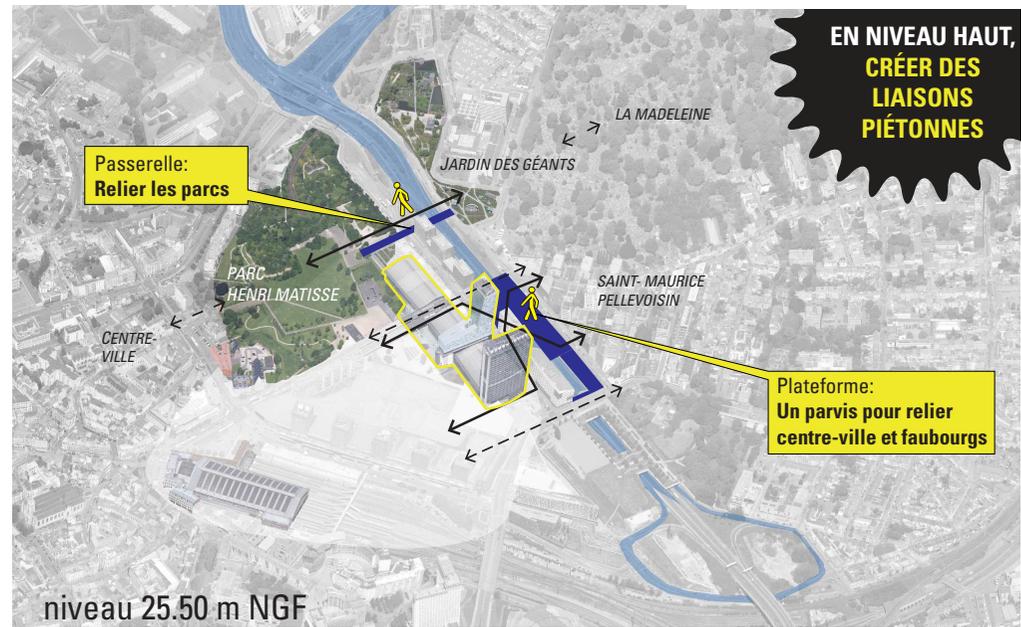
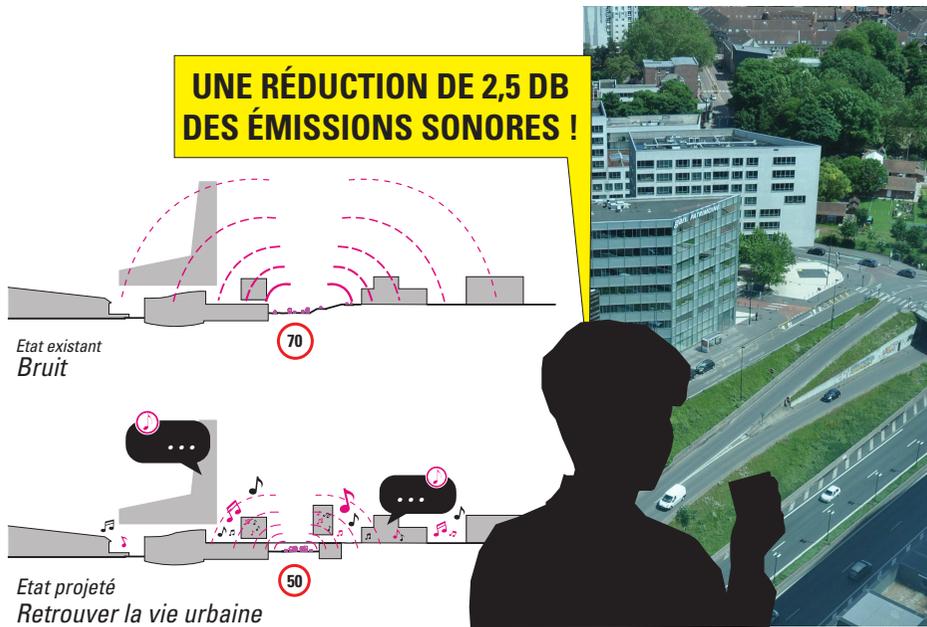
Consolider le tissu urbain

UN SOCLE POUR EURAILLE

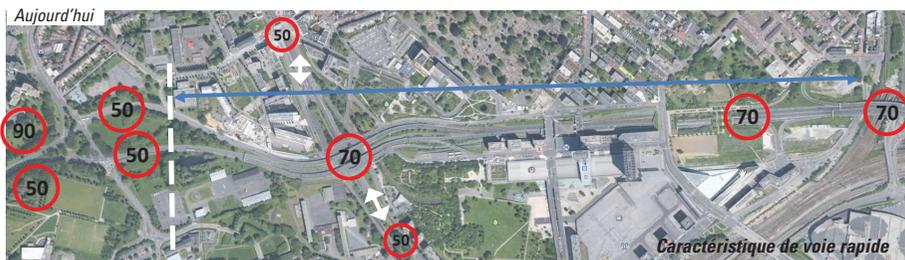
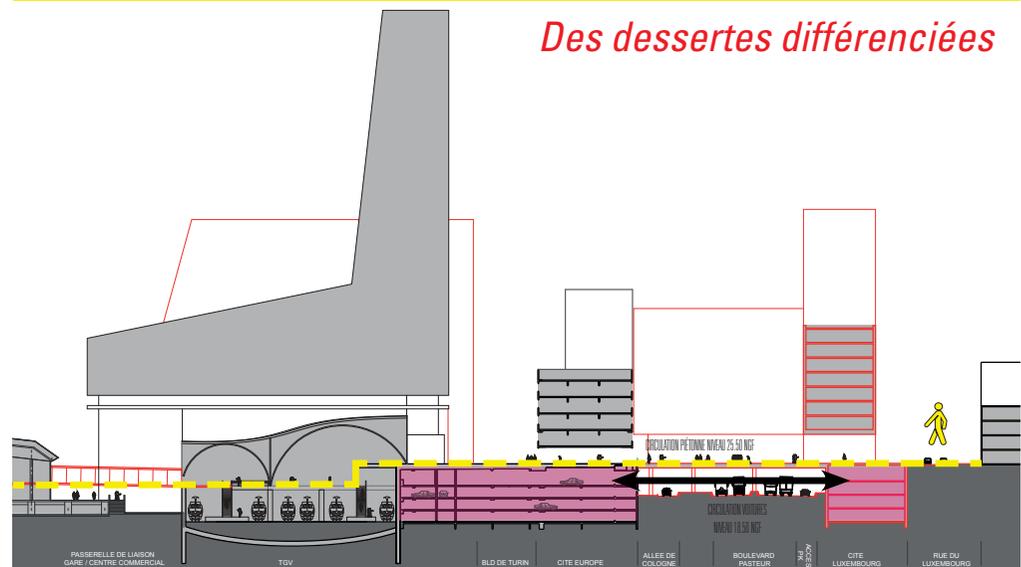
Le socle posé sur le boulevard périphérique prolonge un sol continu dédié au piéton et profite du décaissement du boulevard périphérique pour jouer des rythmes, des usages et des programmes.

Les abords de la gare, débarrassés d'une partie des fonctions de logistique de gare, sont libérés pour un usage piétonnier et pour constituer un véritable espace public de qualité. La présence de commerce en rez-de-chaussée des nouveaux immeubles vient participer de l'animation des espaces.





2 NIVEAUX DE SOL: Un rôle essentiel dans le fonctionnement métropolitain



6 séquences pour un projet d'ensemble

