



Projet REGL (réseau Express Grand Lille) 24 juin 2015.

Le sujet est dans la question pas dans la réponse:

La question posée par le conseil régional et portée par la commission nationale du débat public, consiste à rechercher l'expression de points de vue sur une réponse apportée à un problème de transport.

Mais est-ce vraiment le cœur du sujet? Pourquoi consulter sur une réponse, plutôt que sur la question? Est-ce là une bonne démarche?

La séquence proposée au débat permet de resituer le cadre de la réflexion, tout en veillant à éviter de se laisser prendre par le développement des idées au profit des questionnements qui restent à organiser.

Un réseau de service est proposé par le projet, mais on ne peut ouvrir le débat sans se poser les questions: Pour qui? Pour quoi?

Est-ce pour corriger un défaut, améliorer une situation, valoriser un environnement, autant d'entrées qui enrichissent l'expression des points de vue, si l'on s'en donne les moyens.

En ouvrant le questionnement autrement et en prenant la distance nécessaire sur la question, on évitera de s'embourber dans l'analyse de la pertinence de la réponse. On se donnera les moyens d'échanger sur la réalité des objectifs à atteindre et des moyens mobilisables au service du projet et non de la réalisation.

Articuler les modes de perception du sujet.

Ainsi dans l'objectif de fertiliser les échanges, nous proposons d'élargir le questionnement en prenant le recul nécessaire, tout en se dégageant de la réponse proposée, pour permettre de rechercher le sens de l'interrogation.

S'agit-il, en décalant les niveaux de perception:

- de gérer l'accès à la Métropole Lilloise?
- d'améliorer la liaison entre la Métropole de Lille et le Bassin Minier?
- de faire évoluer l'organisation de l'aire urbaine d'une Métropole Européenne?

Si l'on veut fixer le cadre d'une réflexion utile il paraît nécessaire de s'appliquer une méthode qui facilite la construction du raisonnement.

De l'élément à la structure, de la structure au site, du site au territoire il s'agit de positionner le niveau de l'observation. De lui, dépend la vision par laquelle pourra se construire la lecture des enjeux qui questionnent:

- l'infrastructure en tant que telle.
- l'infrastructure et les espaces desservis.
- les espaces desservis et le territoire urbain.

Porter une ambition, faire exister un bassin de vie propice au bien vivre.

Le projet porte en lui le germe d'une approche à grande échelle, et c'est là une grande part de son intérêt.

Projet financièrement ambitieux, on peut se poser la question de savoir si nous avons les moyens de raisonner sans porter l'ambition du territoire. Ou, autrement dit, comment utiliser l'ouverture de la réflexion pour interroger l'ambition du territoire?

Tout investissement initié et porté par la collectivité, a pour vocation de générer une nouvelle valeur utile au collectif.

La valeur induite et recherchée, ne peut être que celle de contribuer au bien vivre dans le territoire.

Si l'on choisit de s'exprimer sur le thème des mobilités, ce sont toutes les mobilités qu'il faudra questionner, dans toutes leurs dimensions, leurs échelles, ainsi que dans leurs temporalités.

Si le projet du Réseau Express Grand Lille est apparu soudainement comme une urgence, c'est que l'acceptation de la situation n'est plus possible pour ceux qui la vive (ce diagnostic mérite bien d'être poussé, pour mieux appréhender le phénomène dans toutes ces dimensions).

Mais le retard pris dans la gestion des circulations vis à vis d'autres territoires concurrents représente en soi une opportunité à saisir. Car il s'agit bien de reprendre l'avantage par une approche plus globale afin de regagner en attractivité et en compétitivité, par le bien être apporté et l'efficacité retrouvée des dispositifs urbains.

S'inscrire dans le récit du territoire.

Chaque projet d'infrastructure porte en soi le germe d'une réflexion sur le développement urbain.

Si l'on accepte de prendre appui sur l'analyse des deux premières révolutions industrielles (cf J. Rifkin), on observera, qu'elles ont toutes deux, par le jeu des nouvelles relations qu'elles ont engendrées, rendu nécessaire de nouveaux modèles de déplacement des hommes, des matières et des biens. Mais qu'elles ont engendrées aussi de nouvelles formes urbaines et de nouvelles manières d'appréhender le territoire pour l'adapter au nouveau processus de développement tout en cherchant toujours à produire plus. Par là même elles ont requestionné la structure même du territoire.

L'espace urbain et la morphologie de la métropole participent au récit des deux premiers actes de l'ère industrielle.

De la première révolution (celle du charbon et de l'imprimerie) on retiendra, la percée des fortifications, l'arrivée du train et l'ouverture des grandes rues et avenues. Mais aussi, la réalisation du grand boulevard de Lille Roubaix Tourcoing et la hiérarchisation des modes de déplacement autour d'une même infrastructure, pensée comme un paysage urbain donnant naissance à de nouvelles formes urbaines et l'accès à de nouveaux territoires de développement.

La seconde révolution (celle du pétrole et des télécommunications), permettra de concevoir et d'articuler l'innovation du VAL (Véhicule Automatique Léger) avec la création de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq, la mise en oeuvre de nouveaux rapports proposés par de nouveaux modes d'habitat mis en relation par leur environnement.

Que dire d'EuraLille qui en même temps que le projet ferroviaire, porte l'ambition de la "turbine tertiaire" si cher à Pierre Mauroy, positionnée au "carrefour" de l'Europe.

Oui le processus de développement de nos territoires est étroitement liés aux inventions urbaines générées dans leur époque respective et par la capacité de faire alliance entre les élus les entrepreneurs et les concepteurs qui interagissent sur ce territoire.

Cette constante d'un territoire de renaissance urbaine qui requestionne ses mobilités est unique en France, il mérite de devenir une marque de fabrique si ce n'est le dépôt d'un processus permanent de production. Rappelons nous que c'est sur notre territoire qu'est né le concept de ville renouvelée.

Construire une projection vers l'avenir.

Comment prendre appui sur un investissement aussi conséquent (celui qui tient autant d'importance par les leviers qu'il générera) pour reprendre l'initiative sur la construction de la ville du futur. La Troisième Révolution Industrielle est en marche, ses premières expressions par la création de pôles de nouvelles technologies et de learning center vont de pair avec la place qu'ont pris dans la région, le pôle de compétitivité de l'agence ferroviaire et bien d'autres initiatives sur les mobilités des personnes et des biens. Car il s'agit bien de produire la ville de demain à partir des innovations qui touchent aussi bien le domaine des nouvelles technologies la maîtrise de l'énergie que les processus de mise en oeuvre des projets.

C'est en cela qu'il faut aussi mesurer l'opportunité d'un projet qui questionne la grande échelle pour mettre au point de nouvelles postures pour la conduite du projet urbain. La confirmation de l'engagement du projet du canal Seine Nord nous place déjà dans cette perspective. Les très importantes compétences et multiples savoir-faire présents dans des domaines complémentaires sur le territoire, méritent d'être mobilisés pour identifier les leviers de l'action.

Articuler les composantes de la ville pour produire du projet:

Si l'entrée dans le projet porté par la Région est celui des mobilités, il interagit comme à chaque époque et comme dans tout projet urbain avec le bâti, la place de la nature et la gestion de l'hydraulique.

C'est pourquoi le projet est nécessairement celui d'un Grand Lille, souhaité par quelques visionnaires. Il ne peut se départir de modalités d'action qui restent à imaginer car les configurations de maîtrise d'ouvrage publique et privée doivent nécessairement être pensées autrement que ce que l'on pratique aujourd'hui. C'est sans doute là le premier chantier à ouvrir.

Quand le chantier du SCOT s'accélère, c'est la dimension du projet de territoire qui est mise en question, ainsi que les limites de compétences sur lequel il agit.

C'est ainsi que se modifie le modèle que l'on cherche à appliquer:

De la ville passante à la ville franchisée, de la ville dense à la ville intense, puis de la ville douce à la perspective de la ville aimable autant de formules pour chercher à saisir ce que pourrait être la ville de demain. En se fixant sur des postures conceptuelles de références, on oublierait d'en définir les contenus.

De l'urbanisme de la planification à l'urbanisme de projet.

Une nouvelle place est aujourd'hui donnée à l'urbanisme de projet non pour l'opposer à l'urbanisme réglementaire, ni à l'urbanisme de la planification. Mais en faisant de ces projets locaux, le point de départ de l'aménagement du territoire.

La loi ALUR par les restrictions données pour la consommation de nouveaux espaces à urbaniser, ouvre le chantier d'apprendre à regarder le territoire "en creux".

De la même manière que les mobilités douces nous ont amenés à l'engorgement des centralités et aux difficultés de leur contournement qui impactent l'accès aux territoires urbains, celles ci nous obligent à prendre des voies de traverse.

Un territoire à fortes potentialités.

Le territoire de l'aire métropolitaine porte en lui une "matrice" favorable a un processus de composition du projet de territoire par la conduite du projet local. A y regarder de plus près l'espace bâti représente une vaste étendue de faible densité qui dialogue en permanence avec l'espace ouvert à l'agriculture et au passage des grandes infrastructures hydrauliques ferroviaires et routières.

Si l'on ne peut toucher aux espaces de nature, alors les espaces de mobilités peuvent devenir des espaces à requalifier dans la mesure ou leur "déclassement" permet de passer du statut d'autoroute à celui de boulevard ou d'avenue. C'est le passage à l'échelle domestique qui permet le développement de nouveau mode d'habiter adossé à la campagne habitée qu'elle dessert.

En valorisant une qualité de vie, c'est la notion de centralité qui est questionnée en même temps que la réalité des limites de la ville et de ses contours.

L'espace urbain qui cerne la ville historique et ses faubourgs est marqué du motif agricole, c'est une chance reconnu de tous, qui ne doit empêcher d'en faire un espace de la ville, dont les parcs seront demain dédiés à l'agriculture.

C'est là toute la démonstration emblématique que nous enseigne le parc de la Deûle.

Il reste à faire la part de démonstration qui permette d'associer les nouvelles mobilités avec cette nouvelle maille de la ville "péri-historique"(celle qui associe les périphéries et le site des villes historiques).

Imaginer les paysages du futur.

Inventer les paysages de demain, c'est se donner les moyens de concevoir la ville comme l'équilibre nécessaire entre les lieux de vie individuel et l'espace collectif qui distribue les nouveaux pôles de travaux collaboratifs et de loisirs.

C'est dans ce nouveau cadre de pensée que la construction d'un nouveau paradigme est en train d'émerger. Prendre les moyens de retourner le point de vu, c'est se donner la possibilité de rechercher l'apport de nouvelles mobilités qui servent la fluidité du territoire dans un rapport inversé où les franges deviennent des façades.

Concevoir la mobilité c'est apprendre à observer la flexibilité des environnements naturels, et la capacité à établir une relation nouvelle avec le projet de territoire.

Répondre par la question.

Si la réponse fait lieu de question, la question peut faire lieu de projet. La condition est d'adapter le regard et l'organisation du territoire à la lecture attentive des modalités d'assemblage de l'existant. Ainsi le territoire s'impose toujours à l'action de l'homme: ce n'est pas l'histoire qui se répète, c'est la géographie qui se maintient! Site d'échange par la matrice géologique du sol, le projet urbain de demain trouve son inspiration d'une époque où l'exigence de vivre toujours de manière plus rapide, avec toujours plus d'information à gérer, peut devenir le site d'assemblage de mobilités choisies. Dans un nouveau périmètre qui génère une flexibilité du territoire, de nouvelles relations se construiront pour se rapprocher d'un fonctionnement naturel du site urbain adapté à l'équilibre des communautés de vie ainsi assemblées.

Benoit Poncelet
Directeur du CAUE du NORD