



L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole, Lille Métropole, les intercommunales IDETA, IEG, Leiedal et WVI et la Mission Bassin Minier, avec l'Agence de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, ont décidé de lancer un cycle de conférences-débats sur la métropolisation.

Il s'agit pour les participants de contribuer à la réflexion sur les enjeux et les atouts de notre territoire sur la base de la présentation des réflexions d'un expert extérieur à celui-ci.

Dans les pas de Pierre Mauroy...

C'est unanimement que les partenaires ont souhaité rendre hommage à Pierre Mauroy en dédiant à sa mémoire ce cycle de conférences débats.

Moteur de la métamorphose de l'agglomération lilloise, Pierre Mauroy a été à l'initiative de la coopération entre partenaires français et belges au sein de cette grande métropole transfrontalière.

Cette coopération, initiée dès 1991, s'est concrétisée en 2008 par la création du premier Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT), l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Pierre Mauroy a aussi été à l'origine de la création de l'association Aire métropolitaine de Lille, en 2007.

C'est dans la suite de l'action de Pierre Mauroy et de celle de ses émules, basée sur une forte conviction de l'importance du fait métropolitain et de la construction européenne que s'inscrit ce cycle de conférences.

"LA FORME DE LA METROPOLE"

Budascoop Kortrijk – 24 septembre 2013

Karel Debaere, ancien Directeur de l'Intercommunale Leiedal qui organise cette conférence, introduit le débat en ces termes :

« Secchi et Vigano travaillent à différents niveaux d'échelle et de planification. Ils ont réalisé des plans régionaux comme de La Spezia ou de la Province de Lecce. Ils ont également réalisé des plans pour des villes, comme Bergamo, Siena, Prato et – plus près de chez nous – Kortrijk et Antwerpen. Ils ont été chargés de projets de réaménagement comme la place du théâtre à Antwerpen, le domaine public autour du site Lamot à Mechelen et le magnifique projet du nouveau Park Spoor Noord à Antwerpen. Secchi et Vigano travaillent aussi au niveau métropolitain : on leur doit les plans pour Antwerpen, les propositions pour Grand Paris, Bruxelles 2030, Lille 2030.

Trois questions sont au cœur de tous les projets sur lesquels ils ont travaillé récemment :

- Comment prendre en compte l'environnement, les problématiques liées à l'eau, à l'énergie, à la biodiversité ?
- Comment lutter contre les inégalités sociales ?
- Comment organiser notre mobilité quels transports collectifs pour demain ? »



LE LIEU – Ancien complexe cinématographique, Budascoop est connu depuis une dizaine d'années pour être la salle de cinéma d'Art et d'Essai du Centre Artistique Buda. En plus des salles de cinéma, le bâtiment accueille deux salles de théâtre. Budascoop se trouve sur l'île Buda : un espace au cœur de Kortrijk qui a été conçu pour être un foyer de la créativité et de l'art.



Bernardo Secchi
Intervenant du débat

Bernardo Secchi est architecte-urbaniste au cabinet Secchi & Vigano et professeur à l'université d'architecture de Venise. Ces dernières décennies, il a apporté une contribution importante à la rénovation des villes et des espaces périurbains en Europe occidentale, tant au niveau de la réflexion que de la réalisation.

Il met en application ses connaissances et ses idées dans des projets concrets, en collaboration avec Paola Vigano dans le cadre de leur cabinet : Studio 13. Ensemble, ils approfondissent ainsi leur approche des problèmes de l'urbanisme et des solutions pour la ville contemporaine. Ils travaillent à différents niveaux d'échelle et de planification et notamment au niveau métropolitain : on leur doit les plans pour Antwerpen (Anvers), les propositions pour Grand Paris, Bruxelles 2030, Lille 2030.



LA FORME DE LA METROPOLE

La métropole est un nouveau concept. L'Europe compte énormément de petites villes et seulement quelques grandes métropoles. Les métropoles sont apparues récemment.

Leur développement requiert une vision à long terme. L'élaboration d'une vision exige un débat sur le rôle des métropoles : quel rôle ont-elles au niveau mondial ? Quelles possibilités offrent-elles ?

L'hypothèse proposée par Bernardo Secchi est que l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai – de par sa dimension et son étalement – a les cartes de son avenir en mains, et pourra se mesurer aux métropoles de Paris, Londres et Moscou.

VILLES D'HIER

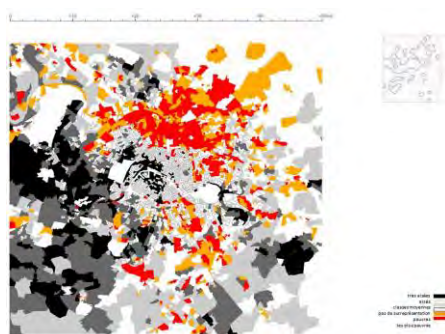
Bernardo Secchi articule sa conférence autour du travail effectué par son cabinet pour Paris, Moscou et Bruxelles. Il cite Paris, Londres et New York comme des exemples de villes du passé, et plaide en faveur d'une ville du futur. Chaque crise entraîne une nouvelle réalité spatiale et la crise actuelle donnera lieu à une nouvelle réalité (construite).

La crise énergétique fera évoluer nos modes de vie et de travail. La mobilité est primordiale pour la métropole. Il devient plus important de créer un réseau dense et efficace que de réaliser la jonction des grands axes. Ces projets d'envergure sont chronophages et onéreux. Bernardo Secchi plaide pour une métropole horizontale, sans grande ville dominante, mais formée d'un tissu de villes et de communes plus modestes qui entretiendraient des rapports d'égal à égal et formeraient un réseau.

Paris

Bernardo Secchi décrit Paris comme une ville d'inégalité. Inégalité entre les riches et les pauvres, inégalité d'accès aux transports (publics) qui « exproprie »

certains habitants de leur temps personnel, passé dans les transports. L'image de ville concentrique que l'on a de Paris contraste avec la réalité d'une ville fragmentée. La végétation, la nature en ville à Paris, est un mécanisme qui divise et qui renforce les différences.



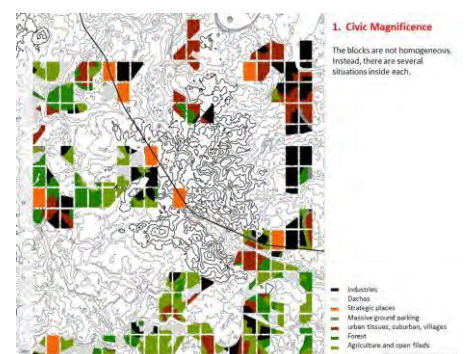
Ainsi, Paris n'a pas besoin d'un grand projet général et généraliste, mais plutôt d'une série de projets fins dans toute la métropole.

Moscou

Pour l'extension de Moscou, Bernardo Secchi a étudié le fonctionnement des anciennes villes satellites qui sont progressivement abandonnées par les habitants qui leur préfèrent la capitale.

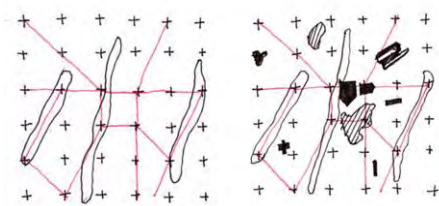


Bernardo Secchi souhaite que les friches industrielles abandonnées soient réhabilitées. Il y voit une « magnificence civique ». Il réutilise ce concept pour l'extension du sud-ouest de Moscou en associant urbanité et structure naturelle.



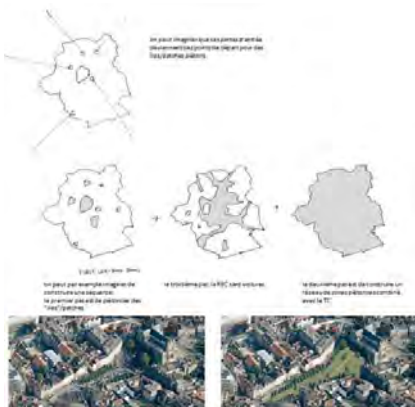
Bruxelles

Il n'est pas démocratique de stigmatiser les gens qui préfèrent la campagne. On ne peut pas s'attendre à ce que tout le monde vive en ville. Mais la crise énergétique nous a appris que nous devons gérer l'urbanisation et la mobilité avec méthode. Prenons par exemple le procédé auto-suffisant de récupération des eaux de pluie. L'avenir de la métropole réside en partie dans l'étalement et dans les interventions locales. Bernardo Secchi a élaboré pour Bruxelles le concept de 'métropole horizontale'.



Il décrit une ville greffée autour de 3 vallées. Cette ville consiste en un espace isotrope avec des concentrations d'infrastructures locales. En partant de la proximité de la nature dans cette région, la plus forte en Europe, Secchi a fait une proposition radicale pour Bruxelles.

En effet, l'un des grands défauts de cette métropole est que la voiture y occupe tout l'espace disponible. Bernardo Secchi propose un concept radical : le 'no car future'. Ceci permettrait de réutiliser l'espace public pour différentes fonctions : rencontre, jardin urbain, réservoir d'eau, ... Secchi plaide pour une ville sans voitures en reliant et en agrandissant les zones piétonnes. Une idée qui commence à faire son chemin dans les cercles administratifs de Bruxelles.



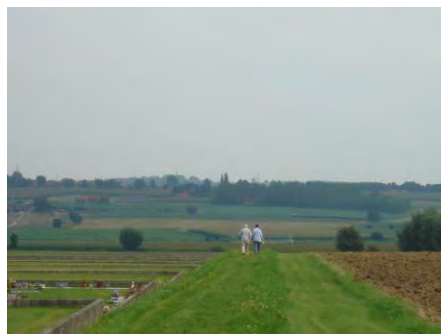
VILLES DE DEMAIN

Bernardo Secchi plaide en faveur d'une urbanité de proximité et voit la métropole nord-occidentale comme son prototype. Une urbanité de proximité ne passe pas par la concentration, ni par de grandes (infra)structures mais plutôt par la petite échelle, par des interventions ponctuelles, par un approvisionnement (énergétique) et une gestion de l'eau décentralisés. La nature y est omniprésente et étroitement liée à l'environnement quotidien. Cet urbanisme est en contradiction flagrante avec les discours de concentration, de compacité, de zonage et de grands projets.

Une Eurométropole verte

Nous avons aujourd'hui l'opportunité de créer une Eurométropole basée sur des structures vertes, plutôt que sur les infrastructures traditionnelles. Les travaux sur une trame verte et bleue sont donc très pertinents. C'est ainsi que l'on met en évidence la qualité d'un territoire. Ceci exige un travail au niveau local.

Prenons par exemple le cimetière de Kortrijk qui met en valeur le relief du paysage, qui montre le paysage. Ce cimetière était en quelque sorte un manifeste pour Bernardo Secchi. Ici, on ne limite pas, on n'impose pas de grand projet, mais on montre la qualité d'un lieu.



En quelques mots...

La mobilité est essentielle à la métropole. Un réseau bien pensé est plus utile que de connecter uniquement les axes principaux.

Bernardo Secchi plaide pour la métropole horizontale constituée d'un tissu de petites villes et infrastructures qui fonctionnent ensemble dans un même réseau, sur un pied d'égalité.

L'urbanisation de proximité ne doit pas se baser sur la concentration et les (infra)structures lourdes mais elle doit plutôt se construire à petite échelle, sous forme d'interventions ponctuelles et en prévoyant un approvisionnement décentralisé en eau et en énergie.



Les réactions des participants...

La démocratie, c'est le dialogue

Oriol Clos, Directeur de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille pose la question de l'articulation entre l'opérationnel à court terme et la nécessité d'une projection stratégique à long terme ?

Stef Vande Meulebroucke, Directeur de l'Agence de l'Eurométropole, évoque la multiplicité des acteurs qui rend la concertation stratégique plus complexe. Quelle gouvernance pour une telle métropolisation ?

Pour **Bernardo Secchi**, les décideurs poussent toujours à l'immédiateté or, s'il ne s'agit pas de s'arrêter et de geler les projets, il est nécessaire de prendre le temps de réfléchir à la longue période, de savoir où l'on souhaite aller sans pour autant négliger l'urgence de certaines problématiques, cela passe par la concertation. Le dialogue est à la base de la démocratie, il est important de mettre tous les acteurs autour de la table, y compris les décideurs. Si les habitants n'ont pas à faire le travail des urbanistes, il est profitable à tous, décideurs compris, d'impliquer les habitants dans les projets. Ces processus sont longs mais permettent de prendre en compte la réalité du territoire.

La Forme de la métropole

Stefaan De Clerck, ancien maire de Kortrijk et Président de l'Eurométropole observe que la métropole se développe

en fonction de sa mobilité et devient plus compacte. Pour l'Eurométropole, espace urbain diffus au cœur de l'axe Bruxelles-Gent-Leuven-Antwerpen, se pose la question de la valorisation de l'espace ouvert en vue de construire un ensemble pour tous les habitants.

Thierry Baert de l'Agence de Développement et d'Urbanisme avance que la métropole diffuse n'a pas une forme aisément lisible et identifiable. Comment y remédier et créer une identité partagée pour les habitants ?

Brigitte Groenewald de l'Agence de Développement et d'Urbanisme rappelle que c'est la présence de nature en ville qui rend la ville compacte vivable ; ce concept est envisageable dans la ville compacte.

En ce qui concerne la forme de la Métropole, **Bernardo Secchi** reprend les exemples de Paris, Milan, Moscou : on peut aisément dire que ces villes ont une forme « radioconcentrique », le vocabulaire parisien en atteste ; on parle de première couronne, par exemple. Or cela n'est pas la réalité de Paris : il faut confronter les mots à la réalité des cartes, la forme de Paris est beaucoup plus complexe. L'un des problèmes de l'Eurométropole est de parvenir à se donner une forme reconnaissable qui entre dans l'imaginaire des habitants. Il ne s'agit pas tant de lutter contre l'étalement urbain que de faire entrer la nature en ville. La nature en ville est un vecteur de valorisation de l'espace urbain compact, l'exemple du nouveau pont sur la Lys qui a valorisé les logements adjacents en atteste.

La métropole diffuse offre d'autres opportunités : un meilleur contact avec la nature, un contrôle sur les changements climatiques et sur la consommation d'énergie plus forte mais aussi la possibilité de mieux consulter les habitants. La dimension démographique de la ville n'est pas sa force : la métropole dispersée du Nord-Ouest a le

même poids démographique et économique que Paris ou Londres en offrant une qualité de vie supérieure aux habitants.

La ville mobile

Brigitte Groenewald et **Michel Bodor**, de la SAEM Euralille, insistent sur la question des transports en commun : ils sont l'atout des grandes villes mais un des manques de la métropole lilloise. Comment donner la capacité à un maximum de gens de se déplacer vers un maximum de lieux ?

Les villes dispersées le sont mais au fil de lignes de dispersion : la ville diffuse se disperse au fil de ses voies de connexion, on constate donc qu'avec peu de lignes de métro, de tramways..., l'offre de transport est suffisante. Il ne faut pas assimiler la question de la mobilité à des infrastructures lourdes (métros, autoroutes...) mais plutôt penser aussi aux transports doux et aux moyens d'inciter et de permettre aux habitants de les utiliser. Il est possible de penser de nouveaux types de transports, y

PROCHAINE CONFÉRENCE

➔ **Mardi 26 novembre**, à Tournai
Conférence-débat avec **Claude Jacquier** sur la gouvernance des métropoles.