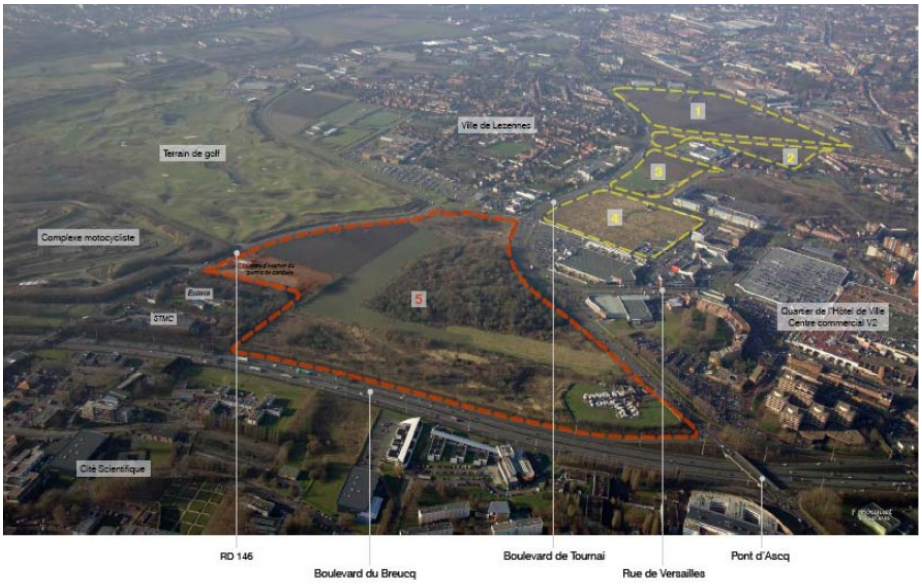
Programme de recherche ITTECOP
Projet ECOFRICH 2012-2015

Vivre et se déplacer près du Grand stade Pierre Mauroy Métropole Européenne de Lille

Rapport

Novembre 2015



ajouter logos USTL, CNRS MESH CEREMA

Préambule :

L'élaboration de la proposition d'action de recherche Ecofrich a été coordonnée par Bénédicte LEFEBVRE, sociologue, CLERSE et Marianne HERARD, anthropologue LAVUE AUS.

Dès le départ et sans le soutien et l'appui de la Maison Européenne des Sciences, de l'homme et de la Sociétè (MESHS) ce projet n'aurait pu se concrétiser et être géré.

Par convention en date de Décembre 2012, l'ADEME le CNRS (délégation régionale Nord Pas de Calais) et l'USTL 1 LGCgE ont approuvé le contenu technique, administratif et financier du projet financé dans le cadre du projet de recherche ITTECOP 2012-2014 (PREDIT) et placé sous la validation scientifique du Comité Scentique d'ITTECOP présidé par B Villalba (Sciences Po Lille) et animé par Yannick AUTRET (Medde/CGDD/DRI/ SR(n)).

La réalisation de ce projet a pu être accompagné par le CETE NordPicardie (CEREMA depuis le 1/01/2014) par contrat spécifique entre lea DRTI et le Medde.

l'Équipe Ecofrich lors de la signature du contrat de recherche était composée comme suit :

Responsables scientifiques

Alain LEPRETRE PR1, écologue, Laboratoire Génie Civil & géoEnvironnement (LGCgE - EA4515, équipe ENE), Université Lille 1 Sciences et Technologies

Bénédicte LEFEBVRE, sociologue, CLERSE (UMR CNRS 8019) MESHS Université Lille 1 Sciences et Technologies

Autres membres de l'équipe

Marianne HERARD, anthropologue
Yann LAFOLIE, paysagiste DPLG
Céline PERNIN, MCF
Sylvain DEMUYNCK MCF
Fabien GRUMIAUX MCF
Sébastien LEMIERE MCF
Écologues, Laboratoire Génie Civil & géoEnvironnement (LGCgE – EA4515), Université Lille 1 Sciences et Technologies,

Partenaire accompagnateur du projet

Joël LEGRAND, directeur d'études, CETE Nord Picardie,

Coordonnateur

Alain LEPRETRE

Dans un premier temps, l'approche méthodologique, les échanges scientifiques utiles au lancement du projet, la préparation et le déroulement de premiers interviews, la conception des premiers livrables utiles au bon déroulement des colloques Ittecop ou conçus en réponses au questionnement du CS Ittecop, la préparation et le déroulement des premières enquêtes sociologiques et l'élaboration de premiers livrables jusqu'en septembre 2014 a pu s'appuyer sur cette composition.

A la fin de ce premier travail un note de recordage (Novembre 2014) a permis à la demande du comité scientifique d'Ittecop, de resserrer l'axe de recherche de projet Ittecop

Au-delà l'exploitation des résultats d'enquêtes sociologiques, les premières investigations naturalistes et l'amorce des premières propositions de l'équipe ont été menées sans la participation de B LEFEBVRE qui ne devenait plus disponible pour collaborer à cette action,

Au final, et après un séminaire tenu en janvier 2015, la présent rapport est le résultat du travail effectué sous la coordination d'Alain Leprêtre et a pu être rédigé par Alain Leprêtre, Marianne Herard, Ahmed Menouche , Pierre-Jean Berthelot, Joël Legrand (CEREMA D Ter NP).

Sommaire :

Introduction :.....6
1. Justifications.....6
2. Objectifs.....8
3. Le site.....9
4. Les catégories mobilisées dans la recherche.....11
5. Méthodes mises en œuvre.....16
6. Plan du rapport.....20
7. Synthèse.....21
1 / Notre analyse du territoire.....22
1-1 : Les ITT métropolitaine délimitent le périmètre Ecofrich.....22
1-2 : Un territoire d'entre-ville.....33
1.2.1. Richesse (et complexité) de l'entre-ville.....33
1.2.2. Un succession de projets, facteur d'artificialisation.....60
1.2.3. Les contours de l'entre-ville délimités par de multiples espaces bâtis...64
1- 3. Des infrastructures de transport « fil conducteur » d'une structuration urbaine 79
1.3.1 Un territoire fortement traversé par les infrastructures routières.....79
1.3.2 Les nombreuses infrastructures de transport présentent sont des éléments fragmentant d'ensembles paysagers bien distincts.....79
1.3.3. Des ITT structurantes occasionnant des ruptures de continuités écologiques.....81
1.3.4. Des déplacements locaux difficiles 82
2/ Quels impacts multiscalaires et globaux du GS de Lille sur l'entre-ville ?.....86
2-1 Impacts environnementaux, écologiques, paysagers.....88
2.1.1. Le stade, un ouvrage à l'origine de forts impacts.....88
2.1.2. Une requalification positive (?) du bd de Tournai.....89
2.1.3. Disparition progressive d'un espace ouvert dans la ville.....89
2-2 Impacts sociaux des opérations urbaines récentes.....89
2.2.1. « On se fait grignoter par l'urbain ».....89
2.2.2. Que pensent les habitants du grand stade ?.....91
2.2.3. les habitants réduisent les réaménagements routiers aux embouteillages.....94
2.2.4 Un changement de paradigme sous condition.....96
2-4 Conclusions sur les impacts.....98
3/ Nos propositions.....103

3.1. Enjeux et contenus.....103
3-2 Besoins et attentes des habitants interrogés.....104
3-3 Pour un urbanisme de reconnexion valorisateur de l'entre-ville.....108

3.3.1. Les aménagements existants porteurs d'aménités : le contour du golf 108

3.3.2. Préserver une friche urbaine en ville : « la Poudrière » à Villeneuve d' Ascq.....109

3.3.3 Relier nos deux propositions entre elles et mettre en réseau les espaces de nature et récréation du territoire.....111

- Conclusion générale :.....112

Introduction :

1. Justifications

Les travaux de recherche sur les grands stades en France notamment dans le cadre l'Euro 2016 traitent de leurs financements (Galland, 2011 ; Sawicki 2012), des dynamiques urbaines et économiques auxquels ils concourent ou pas (Merle et Tabarly, 2011 ; Bacqué, 1998, Urbanismes, 2014) de la gouvernance politique (Sawicki, *op.cit*), de leur rôle dans le rayonnement métropolitain (Bacqué, *op.cit*., Merle, *op.cit.* ; Urbanisme, *op.cit*). A notre connaissance, il n'existe pas de travaux sur les enjeux des Infrastructures des Transports Terrestres (ITT) des Grands stades. Pourtant, ils sont nombreux : les créations ou les élargissements d'ITT existantes réduisent les dépendances vertes, augmentent l'artificialisation des sols, accentuent parfois les coupures et les fragmentations déjà existantes entre quartiers et perturbent leurs équilibres fragiles. La création de parkings autour des Grands stades participe de la pression foncière et témoigne, dans certains cas, des stratégies financières du secteur privé sur la ville de demain où les parkings relais seront incontournables à proximité du cœur des métropoles à la circulation automobile limitée. Pour les riverains, les requalifications de boulevards pour la desserte des Grands stades sont souvent synonymes d'embouteillages les jours d'événements sportifs ou de spectacles sans pour autant nécessairement faciliter leurs mobilités le reste du temps. Le stationnement sauvage dû au coût élevé de certains parkings constitue également une nuisance pour eux. Par ailleurs, la concentration d'importants crédits sur les ITT de ces grands équipements se fait au détriment de la réfection/création de voiries dans le reste de l'intercommunalité. Cette priorité peut provoquer des tensions à l'intérieur des instances politiques communautaires et soulève, de manière plus générale, les rapports parfois tendus entre le plan et l'urbanisme de projet dans les métropoles (Pinson 2009 ; Salet Guilini, 2007).

D'un autre côté, les requalifications/créations d'ITT dans le cadre de l'implantation/rénovation d'un grand équipement sportif peuvent contribuer au développement de transports en commun au service des habitants et des usagers des territoires à proximité de l'équipement et plus largement à l'échelle intercommunale comme cela a été pour le Stade de France avec la négociation du prolongement de ligne de métro du centre de Saint-Denis jusqu'à l'Université Paris 8 (Bacqué, 1998). Un Grand stade et ses infrastructures de transports peuvent constituer des opportunités pour la

mise en place de modes de déplacements doux, de boulevards urbains structurants d'un territoire. Une dynamique urbaine peut naître, à la condition, cependant, qu'existe un projet d'ensemble cohérent, unificateur, porté par un front partenarial comme le souligne Marie-Hélène Bacqué, (*op.cit*) – ce qui est loin d'être toujours le cas. L'implantation du Stade de France a eu ainsi pour contrepartie la couverture partielle de l'autoroute A1 permettant le renouveau du quartier de la Plaine Saint-Denis/Landy. Néanmoins ce bénéfice doit être nuancé par l'éloignement des populations les plus en difficulté.

Étudier les ITT liées à l'implantation du Grand stade de Lille, et plus largement l'impact de ce grand équipement, sur les plans social, écologique, paysager, et dans une moindre mesure politique, comme nous proposons de le faire, permet d'apprécier ces enjeux, dans leur multiplicité et leurs liens. Cela permet également d'examiner de façon critique les stratégies urbaines à l'œuvre, de voir les principes qui les sous-tendent en interrogeant notamment les rapports et les tensions entre les dimensions métropolitaines et/ou locales du projet, la place donnée aux habitants et usagers de la zone dans la définition des aménagements. Recueillir les représentations et les usages du territoire permet d'apprécier les changements d'habitude, les changements dans les représentations des lieux, les attentes des habitants et de mesurer leur degré d'acceptation de ce grand équipement sportif - ce qui est rarement étudié. Enfin une telle étude permet de mettre en lumière un processus singulier de métropolisation[1] en cours, puisque les Grands stades participent souvent de l'extension géographique des métropoles, de leur image, en plus de leur internationalisation (Vion, Pinson, 2000).
Certes, chaque cas est singulier, irréductible à lui-même, cependant des éléments d'analyses transversales des effets d'un grand équipement sportif peuvent émerger ainsi que des éléments de méthodologie pour la conduite de tels projets.

[1] La métropolisation désigne l'ensemble des processus dynamiques qui transforment une ville en métropole dans le cadre de la mondialisation. Les très grandes villes sont touchées mais également des villes de taille inférieure souvent les capitales régionales entre 500 000 et 1 million d'habitants (Bordeaux, Toulouse…). Les villes et espaces non/semi bâtis aux abords des métropoles connaissent aussi des phénomènes de métropolisation. Le processus de métropolisation est caractérisé par un changement quantitatif et qualitatif de la structure sociale (augmentation démographique et changement social ; en Europe, les plus pauvres sont repoussés plus loin en raison de la hausse des prix du foncier, et des loyers), par un changement de la structure spatiale (constructions de bureaux, logements et développement des réseaux physiques et immatériels : réseaux routiers, autoroutiers ferrées, de données), par des changements économiques (implantations de sièges sociaux mais aussi succursales qui connectent la ville à des réseaux et à l'international, spécialisations) et enfin par des changements politiques (nouvelles formes de gouvernance…). (Olivier Petit, 2003 ; Isabelle Roger, 2007).

2. Objectifs

Nous avons souhaité étudier l'implantation du Grand Stade Pierre Mauroy de Lille (GSPM) et de ses ITT dans le contexte très particulier qui est le sien : celui de l'entre-ville.

L'entre-ville, nous y reviendrons, peut se définir comme un espace composé de terrains non bâtis en relative abondance (friches, terres agricoles, délaissés[2]) entre des secteurs très urbanisés : ici Lille et Villeneuve d'Ascq. L'entre-ville se différencie du périurbain par l'absence de diffus à grande échelle, de problématique de l'étalement et par ce paysage très particulier d'espaces non bâtis, ouverts, jouxtant des secteurs très urbanisés. Cependant, il partage avec le péri-urbain, le mitage des terres agricoles, l'utilisation intensive de la voiture…

Ainsi, dans le cas du Grand stade de Lille, les enjeux environnementaux sont très présents. En effet, le Grand stade s'est implanté ex-nihilo, sur des terres non bâties reconnues comme « *refuge de biodiversité au sein du tissu urbanisé* » (conf : rapport Ae[3] Préfet du nord / PC - Grand stade de Lille). Avec les parkings et les constructions associées au GSPM, les trois-quarts des terres non bâties du site de la Borne de l'Espoir ont disparu. Les enjeux humains sont importants également puisque les habitants sont très attachés à ce paysage singulier d'entre-ville qui s'est formé depuis 40 ans en raison de la présence de catiches[4] en sous-sol rendant trop coûteuses, toute construction jusqu'à présent [5]. Enfin le Grand stade de Lille est implanté sur une zone très fragmentée par de nombreuses ITT, posant la question des coutures urbaines et du désenclavement de certains quartiers.

Pour appréhender tous ces enjeux, nous avons voulu évaluer tout d'abord les valeurs écologiques paysagères de ce territoire, avant et après l'implantation du Grand stade et notamment celles de l'entre-ville. Nous avons examiné également comment ce territoire déjà largement fragmenté par les ITT (autoroutes, voies ferrées) avait évolué suite aux requalifications des boulevards pour la desserte du Grand stade. Une aggravation de la fragmentation s'est-elle produite? Des coutures ont-elles eu lieu produisant un désenclavement de certains quartiers ? Une étude de l'artificialisation des sols a été ensuite menée pour mesurer l'impact des multiples opérations urbaines et le regain

---

[2] Aléas de l'infrastructure qui ne peuvent être aménagés.

[3] Avis de l'autorité environnementale (Préfet du Nord) sur le dossier de PC du GS de Lille (14/05/2009)

[4] Anciens sites d'extraction souterraine de craie, susceptibles de s'effondrer.

[5] Désormais 'implantation du Grand Stade attire des projets de grande envergure : implantation de sièges sociaux, hôtels, etc. aux moyens financiers importants permettant de combler les carrières souterraines.

d'urbanisation depuis cinq ans. Les représentations, les pratiques et les attentes d'habitants et usagers de la zone ont été enfin recueillies afin de voir si l'esprit des lieux et les motivations initiales d'installation dans les quartiers étaient remises en cause. Nous avons voulu savoir également si de nouveaux usages étaient générés et quel était le degré d'acceptation des opérations urbaines récentes. Les besoins et les attentes ont été recueillis, interrogés eux aussi.

Initialement la dimension politique de ce territoire à cheval sur trois communes de la même intercommunalité devait être examinée : Quelle cohérence du projet, quelle gouvernance du projet ? Quel rôle de Lille Métropole Communauté Urbaine[6] (LMCU) ? Quel mode de coordination des processus décisionnels ? Quelle articulation des projets entre eux ? Quelle articulation avec les opérations urbaines existantes ? Quelles concertations ? Cependant, en accord avec le Président du conseil scientifique d'ITTECOP, Bruno Villalba, et le responsable du programme Ittecop au Medde, Yannick Autret, lors du deuxième temps de la recherche, nous avons inversé la perspective et opté pour que les questions politiques émanent nos résultats de recherche dans une perspective bottom/up. Ainsi, tout au long de la présentation de nos résultats, plusieurs questions politiques sont soulevées.

Soulignons que cette recherche a également comme objectif de montrer comment cet équipement pourrait constituer une opportunité pour réduire les fragmentations existantes, pour valoriser une nature urbaine déjà là - celle de l'entre-ville - et pour contenter des besoins et attentes des habitants et des usagers. Ainsi, la recherche contient une dimension prospective dans le débat urbain.

3. Le site

Nous en présentons ici les grandes lignes. Celles-ci seront plus amplement développées dans le rapport.

Situé sur trois communes de la Métropole Européenne de Lille (Lille-Hellemmes, Lezennes & Villeneuve d'Ascq), il est constitué d'une diversité d'espaces urbanisés ou en devenir avec :

- des îlots métropolitains spécialisés : universités, habitations, zones commerciales, pôles tertiaires et pôles loisirs (golf, Grand stade, complexe moto)

[6] La Communauté Urbaine de Lille (CUDL) créée en 1967, est devenue Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) dans les années 2000.

- des espaces agricoles transformés en friches en raison de la présence de catiches en sous-sol et de l'arrêt de la construction de la ville nouvelle de VA dans les années 70),
- des poches résiduelles d'espaces cultivés,
- une zone sud qualifiée d'espace à dominante naturelle et récréative (golf et ferme équestre SDDU 2002 SCOT),
- des délaissés d'infrastructures de transport (accotements, dépendances vertes, espaces verts)

Il est fragmenté par un réseau dense d'infrastructures de transport : deux boulevards (Bd Tournai et Bd de l'Ouest), réaménagés pour la desserte du Grand Stade, une autoroute (RN 227 ou bd du Breucq) assurant le contournement Est de l'agglomération lilloise, des liaisons ferroviaires (TER et TGV) isolant les espaces. Les lignes à haute tension ont agi également comme un élément initiateur de la fragmentation des espaces.

Le site de la Borne de l'Espoir (Villeneuve d'Ascq 59) : source LMCU 2007

Le territoire est marqué par un « regain » d'urbanisation depuis cinq ans renforçant

l'attractivité économique et commerciale du périmètre étudié :

- création de la zone commerciale Héron Park en 2009 qui vient s'ajouter à celle de V2 (1977)
- ouverture du Grand Stade Pierre Mauroy en 2012,
- opérations urbaines associées au Grand stade (Hôtels, commerces, voiries) en 2012,
- implantation du siège social d'Eiffage (ou Elisa) sur des friches en 2014

4. Les catégories mobilisées dans la recherche

L'entre-ville

Pour Thomas Sieverts (2004) l'entre-ville est la « *ville paysagée* », ou encore le « *paysage urbanisé* », c'est-à-dire une forme particulière mais très répandue d'urbanisation qui se déploie entre les vieux centres historiques et la campagne ouverte, entre les lieux de vie et les réseaux de communication, entre les réseaux économiques et les réseaux de dépendance au marché mondial. L'entre-ville pour Thomas Sieverts contient ainsi plusieurs dimensions : « *une dimension spatiale au sens d'une interpénétration de l'espace bâti et du paysage ouvert, une dimension économique au sens de la coexistence d'une économie agissant localement et d'une économie opérant sur le plan mondial, et une dimension historique au sens où ce territoire urbain encore si jeune, qui existe seulement depuis quelques décennies et se trouve dans un état transitoire, évolue vers une nouvelle forme urbaine que nous ne pouvons pas encore connaître* ». [7] Ainsi, l'entre-ville constitue aussi l'incertitude de la ville. Il est un lieu qui attend d'être vu comme tel et qui porte comme enjeu la reconnaissance des opportunités qu'il offre, notamment les éléments naturels contenus.

Bien que nous situant dans l'esprit des travaux de Thomas Sieverts, nous donnons à l'entre-ville un sens un peu différent en le distinguant nettement du péri-urbain, moins urbanisé, et par le fait que l'entre-ville se caractérise avant tout par son histoire toujours singulière. En effet, dans notre recherche, l'entre-ville est indissociable de la présence des catiches en sous-sol, qui ont limité l'urbanisation depuis 40 ans et permettant certains usages et laissant des possibilités de reconquête à la flore et à la faune.. Il est indissociable aussi des vestiges du passé industriel, tel que la poudrière, qui ont

[7] Stéphane Füzesséry & Thomas Sieverts & Stéphane Bonzani, «Entre ville et campagne, l'avenir de nos métropoles», Métropolitiques, 2 mars 2011. URL: http://www.metropolitiques.eu/Entre-ville-et-campagne-l-avenir.html

contribué eux aussi à donner naissance et de la valeur à tous ces espaces non bâtis (bois, clairière, etc.). Il présente enfin la caractéristique d'être « pris en tenaille » entre deux secteurs très urbanisés et d'être très investis subjectivement par les habitants, nous y reviendrons.

Dans notre recherche, l'entre-ville n'est pas seulement une figure spatiale, elle est également un outil de recherche : qu'en est-il de la faune et de la flore présentes ? Quelles vies ont émergé ? Quels usages, quelles représentations des habitants et des usagers ? Quels devenirs ? Pour les institutions, l'entre-ville est appelé à disparaître, à être valorisé, bâti. Il n'existe pas de perception de sa qualité et de ses potentialités pour la transformation de la ville, comme c'est le cas pour les friches industrielles (Andrès, 2011) les abords des routes, des autoroutes (Delbaere, 2015 ; Chelkoff et Paris, 2012). Or, notre étude met au jour, nous allons le voir, son intérêt pour la faune, la flore, les services rendus aux habitants en termes d'usages et de représentations.
Dans cette recherche, l'entreville a été convoquée également comme levier éventuel de projet. Selon nous, ses potentialités peuvent contribuer à un urbanisme « naturant » de reconnexion local et plus largement relever certains défis environnementaux (par exemple, donner plus de corps aux trames vertes et corridors écologiques) et sociaux (besoins de nature des habitants) de la métropole lilloise.

Notons qu'il ne s'agit pas de constituer une réserve, un sanctuaire des friches, mais de s'appuyer sur ces ressources, ces potentialités pour l'aménagement de la zone. L'entre-ville se révèle aussi riche (mais autrement) que les espaces non construits du péri-urbain : que ce soit des espaces publics (grands parcs, musée et leurs cheminements), les terres agricoles, ou « *les trames de parcours plébiscités, de hauts lieux, de vues remarquables, de ressources emblématiques qui parcourent ces espaces et font lieux commun du territoire des étalés* » (Delbaere, 2010 ; Vanier, 2013)

L'entre-ville ,un encart sur :

Définition : espace (paysage) ouvert, intégré à l'urbanisation. Il peut être formé de friches, espaces agricoles, interstices, etc.

L'entre-ville est souvent considéré comme un « domaine vide », sans qualité, une marge urbaine appelée à muter … .

Il dessine au contraire un paysage de qualité, doté de nouvelles formes de vie (faune, flore), d'usages (humains).

Il peut être une opportunité dans le cadre de la métropolisation des territoires

L'implantation du Grand stade de Lille et ses infrastructures de transports a été appréhendée dans ce contexte très particulier d'entre ville, situé entre deux gros secteurs urbanisés : Lille et Villeneuve d'Ascq

La Friche

Le développement urbain et économique porté dans les années 1990 par la Communauté Urbaine de Lille[8] et surtout les acquisitions foncières qui ont pu accompagner le développement de Villeneuve d'Ascq, ont laissé en devenir d'importantes surfaces agricoles sur le territoire Est de l'agglomération. Par manque d'intérêt des parcelles ou la présence de catiches[9] en sous-sol, et dans l'attente de projet d'urbanisation viable, l'activité agricole n'a pu être maintenue sur toutes les réserves foncières mises en place. Une longue période de dormance de l'occupation du sol a donc pris le pas sur l'usage agricole premier et une végétation diversifiée, s'adaptant à l'origine et la nature des sols, s'est mise à coloniser les lieux.
D'autres lieux du site de recherche : zones de dépôts temporaires, espaces spécifiques ou délaissés d'infrastructures, ont vécu la même évolution et ont offert à une végétation « spontanée » de longues années de libre développement. Ces espaces non entretenus n'ont subi aucun « paysagement » anthropique, il compose ce que l'on appelle dans cette recherche « la friche ».

L'artificialisation des sols constitue un impact fort de la réalisation d'un projet comme le Grand Stade de Lille, d'autant plus que la construction de l'enceinte sportive s'accompagne d'un ensemble d'autres équipements fortement consommateur d'espaces : parkings, hôtels, commerces, etc.
Cette artificialisation s'effectue au détriment de la friche et des zones boisées ou végétalisées existantes. Notre recherche s'intéresse aux atteintes portées à ce « Tiers-paysage » (Clément, 2004) qui s'est installé progressivement en ces lieux. Les valeurs

[8] Ensemble urbain englobant initialement les communes de Lille, Roubaix et Tourcoing et désigné par le gouvernement en 1964 pour permettre le développement de grands ensembles métropolitains régionaux

[9] Catiches : Cavités souterraines en forme de bouteilles situées sur les communes de Lezennes et Hellemmes lez Lille. Un site de « catiches » se caractérisent par la présence d'importants volumes de vide à faible profondeur (10 à 15m), il constitue un risque naturel fort pour une urbanisation nouvelle et entraîne d'importants surcoûts associés à des dispositions constructives exceptionnelles.

du « Tiers paysage » portant aussi les enjeux de biodiversité urbaine, nous avons essayé de les préciser. Selon nous, la reconnaissance de la friche peut constituer une opportunité pour promouvoir sa préservation (Janin & Andres 2008, Anquetil, 2010, 2011), et porter une vision globale de restructuration du territoire. En effet, il ne s'agirait pas de les sanctuariser, mais de s'appuyer sur leur potentiel notamment pour mettre en place des mesures locales d'accompagnement dont nous nous proposons d'en aborder le contenu.

Dans cette recherche nous avons tenté de voir les liens possibles entre les lieux en friche, les espaces verts urbains et les dépendances vertes associées aux linéaires routiers et ferroviaires traversant le site. Nous avons essayé également d'en caractériser l'enjeu écologique. Aussi, parallèlement, nous avons questionné la dimension paysagère des projets d'urbanisation de l'entre-ville. En effet, ces projets concourent à consolider le concept de nature « artificialisée » en milieu urbain au détriment d'une possible préservation et/ou restauration d'une biodiversité urbaine déjà présente comme Philippe Clergeau le développe avec le concept d'« Espaces à Caractère Naturel » ECN (Clergeau P. et Blanc, 2013). Cette recherche s'est appuyée sur plusieurs travaux extérieurs permettant la caractérisation de la biodiversité urbaine associée ou non à la présence de friches ou de délaissés infrastructurels.
Signalons pour finir qu'un axe de notre travail s'est attaché à étudier les représentations et pratiques de la friche par les habitants et usagers de la zone d'étude et l'enjeu qu'elle représente pour les populations de migrants.

Une biodiversité urbaine naissante ?

L'entre-ville constitue un support possible de biodiversité et participe à la présence de nature en ville en renfort des espaces connus, identifiés et gérés en tant que tels (parcs urbains, squares, alignements d'arbres) (Clergeau 2013). En cela, il contribue également à certains des services écosystémiques fournis par la nature en ville : cette richesse étant à qualifier et mesurer.
Rappelons à cet égard que la recherche s'est surtout focalisée sur ces espaces de nature spontanée qui caractérisent l'entre-ville. Toutefois les espaces verts classiques, qui présentent souvent une biodiversité pauvre ont été intégrés dans la réflexion car ils rendent certains services et fonctions écosystémiques (Clergeau, 2007), et aussi en tant que relais potentiels dans l'optique de la caractérisation d'une trame verte urbaine. L'ensemble de ces lieux végétalisés peut répondre à la définition d'Espaces Verts

Urbains (EVU) (source Mehdi et al), qui comprennent donc les Espaces à Caractère Naturel et les espaces verts classiques.
Dès lors, l'un des questionnements fondamental a été pour nous : comment des milieux perturbés par l'activité humaine deviennent des lieux potentiels d'accueil de la biodiversité, et de quelle biodiversité s'agit-il ?

Globalement, il a paru nécessaire d'examiner comment et dans quelle mesure des ITT et l'urbanisation qu'elles engendrent ont pu perturber ces milieux fragiles, voire les faire disparaître, mais également les produire, les générer ou y contribuer. Les délaissés urbains, de manière paradoxale, sont quelquefois (dans les paysages très perturbés, fragmentés ou pollués) des lambeaux intéressants de diversité sur lesquels il est possible de s'appuyer dans une perspective de restauration de trame verte.

Un réseau d'ITT dense et favorable à l'implantation du Grand stade sur le site de Villeneuve d'Ascq

Dans la présente recherche, les multiples infrastructures de transport (ITT) concernent les autoroutes, routes interurbaines et voiries urbaines, les voies ferrées de type LGV, TER, métro et voies dédiées au transport multimodale (ex : pistes cyclables isolées). Sont également considérés comme relevant des ITT, tous les espaces ou ouvrages associés à la voirie (abords, dépendances et délaissés, espaces ou ouvrages dédiés à l'assainissement ou à la réduction des nuisances sonores), les emprises associées à sa bonne intégration dans le paysage (ex-déblais / remblais) et enfin les espaces de parkings nouvellement créés et intégrés dans l'exploitation de l'équipement sportif.

Ces infrastructures sont porteuses de multiples formes d'impacts[10] environnementaux, paysagers, sociaux, économiques, etc., qui peuvent être provoqués soit directement lors de la construction de l'ouvrage linéaire, ou indirectement par les effets générés lors de leur exploitation, ou soit provoqués de manière induite par la transformation des paysages et des territoires qui s'appuie sur les opportunités offertes par la création de nouvelles ITT ou la modernisation du réseau des ITT existantes.

Dès lors que le Maître d'ouvrage est désigné et que les clés du montage financier sont connues, il en conduit l'instruction jusqu'à l'approbation concertée du lieu du futur emplacement de l'équipement. Après l'abandon du premier projet d'implantation du GS sur le site de l'ancien stade de la Citadelle Vauban à Lille (offre de stationnement

[10]Pour une approche spécifique des impacts paysagers et écosystémiques on renverra le lecteur sur l'ouvrage « *ITT, écosystèmes et paysages »* financé par le PREDIT et éditée par la doc française sous le direction d'Y Luginbühl.

insuffisante), la comparaison des scenarii d'implantation en périphérie du tissu urbain métropolitain a conduit à retenir une implantation sur le territoire de la commune de Villeneuve d'Ascq, au droit d'espaces non bâtis et destinés par le SCoT à l'urbanisation. Entre temps la dimension du projet a été revue, en effet l'ambition de réaliser un stade multifonctionnel de 50.000 places a pris le pas sur un stade métropolitain monofonctionnel (30.000 places)

Pour ce second choix d'implantation, le site bénéficie d'une bonne desserte à la fois par le réseau d'ITT communautaire structurant de l'Est de la métropole et par un contournement autoroutier Est de l'agglomération Lilloise connecté à plusieurs axes régionaux et nationaux majeurs que sont l' A1, l' A2, l' A22 et l'A23).
Dans le cadre de l'implantation du grand stade Lille Métropole, un choix initial a donc été opéré d'optimiser les ITT existantes à travers une transformation de l'échangeur des quatre cantons, une requalification du boulevard de l'Ouest et une modernisation de boulevard de Tournai.

5. Méthodes mises en œuvre

L'équipe est composée d'un écologue, d'un paysagiste, d'un environnementaliste et d'une anthropologue. Une sociologue était présente au début de la recherche mais est partie en retraite en décembre 2013.
Les différents champs disciplinaires ont été mis en dialogue lors de rencontres mensuelles d'analyses croisées et de plusieurs visites de terrain collectives.

La valeur de l'entre-ville a été étudiée par une anthropologie du 1/3 paysage :
Le concept de Tiers paysage a été inventé par le paysagiste Gilles Clément lors d'une étude de territoire en Limousin. Selon lui, « *le Tiers paysage est constitué de l'ensemble des lieux délaissés par l'homme. Ces marges assemblent une diversité biologique qui n'est pas à ce jour répertoriée comme richesse*[11] ». A première vue, une anthropologie du Tiers paysage peut sembler paradoxale, dans la mesure où l'homme les a abandonnés. Mais les territoires en friche ne sont pas dénués de pratiques humaines. Certes, ce sont des délaissés de l'activité économique, mais ce sont également des lieux d'accueil d'une diversité des usages, des populations…, chassées de partout ailleurs. Il s'agit donc de faire évoluer ce concept inventé par Gilles Clément pour y inclure l'humain. L'Anthropologie du Tiers-paysage vise ainsi non seulement à parler de lieux d'accueil de la faune et de la flore mais également des usages et des pratiques sociales non

[11] cf. Gilles Clément, 2004, *Manifeste du tiers-paysage*, Editions Sujet/Objet.

admises, non permises ou tout simplement impossibles dans d'autres lieux mais dès lors dotées d'un caractère inédit et spécifique à ces lieux[12]. Ainsi, une étude qui ne sépare pas une vision humaine d'une vision naturaliste a été menée pour saisir les conditions d'existence des richesses vivantes de ce territoire. Si le concept de Tiers paysage interroge le paysage et l'écologie, l'anthropologie du Tiers paysage permet, elle, un point de vue plus complexe associant l'écologie, l'anthropologie, la sociologie et le paysage. Il y a, dans ces marges, comme un impensé de la ville, non reconnu, qu'il s'agit de révéler.

À travers une prise en compte des éléments historiques (remaniements passés de terres, évolution du tissu urbain et des ITT du secteur), la recherche s'est attachée à une observation diachronique de l'occupation du sol. Celle-ci peut expliquer en grande partie la fragmentation progressive (ou par sursauts[13]) des espaces naturels, semi-naturels et agricoles via l'artificialisation par l'urbanisation et l'implantation des ITT. Cette analyse s'est faite au moyen des photographies aériennes historiques et des données d'informations géolocalisées (IGN, MOS comme Sigale et Arch).

L'occupation du sol a également servi à renseigner sur la localisation des sites naturels et semi-naturels relictuels, préalablement aux visites de terrains. Cette localisation a été confirmée de façon conjointe par les écologues, les environnementalistes et paysagiste.
La biodiversité qui s'exprime sur ces sites est d'abord tributaire de la nature des sols et du sous-sol : la présence des catiches et les activités humaines passées (agriculture, industrie via la briqueterie…) ou présentes (installations de populations Rom, jardins) expliquent en grande partie la présence de certaines espèces de flore et de faune.
La nature des sols sur les sites choisis a été examinée du point de vue pédologique au moyen de sondages et d'analyses physico-chimiques complémentaires.

Afin de qualifier la biodiversité que ces sites hébergent, les habitats et espèces présents ont ensuite été déterminés. La flore tout d'abord en s'appuyant sur la phytosociologie *(Braun-Blanquet)* et en tenant compte des critères d'abondance/dominance. La structuration des peuplements témoignent le plus souvent des perturbations préexistantes ou actuelles (notamment via les usages). La faune qui est accueillie dans ces habitats a été caractérisée principalement au moyen de piégeages/captures pour les invertébrés (pots de Barber pour les Carabes, pièges jaunes pour les insectes ailés, échantillonnage des vers de terre à l'AITC, chasse à vue pour les

[12] cf. Collectif, 1999, *Sauvages dans la ville*, revue JATBA, MNHN.
[13] Sursaut occasionné par l'implantation d'un équipement ou d'une infrastructure importants.

Lépidoptères/Rhopalocères) et d'indices ponctuels d'abondance (Blondel) pour l'avifaune.

La présence et le maintien d'une telle biodiversité dans un contexte urbain qui la fragilise (pressions anthropiques) sont conditionnés par la fonctionnalité des interrelations et des connexions entre les espaces supports de cette biodiversité. L'existence de trames locales, fonctionnelles ou potentielles dans l'aire d'étude a été questionnée, ainsi que leur éventuelle insertion dans les trames vertes urbaines à l'échelle métropolitaine (SCoT, PLUi). La réflexion interdisciplinaire a proposé de mettre en application des transects urbains au sens de Tixier (2009), d'abord pour qualifier ces connectivités écologiques, ensuite pour leur participation au paysage (notamment les rôles de transitions-écotones), et l'éventuelle participation des ITT à ces trames via leurs délaissés.

L'identification des usages et représentations du territoire a été réalisée au moyen d'entretiens approfondis et au moyen d'une anthropologie de la ville.
L'entretien approfondi a pour but de saisir les raisons profondes des attitudes et des pratiques ainsi que la saisie des pensées des habitants et des usagers. L'univers mental, subjectif de la personne est visé. L'entretien laisse libre cours au choix des réponses des enquêtés avec des mots et des détails/éléments qui font sens pour eux. Les entretiens approfondis durent entre une heure et demie et deux heures et se déroulent en tête à tête avec le chercheur. Comme le soulignent Stéphane Beaud et Florence Weber (2010), mais aussi d'autres chercheurs (Traimond 2006), les entretiens approfondis de type ethnographiques n'ont pas vocation à être nombreux ni représentatifs. Ils s'insèrent dans une enquête de terrain plus large avec pré-enquête, analyse des lieux, observation qui visent à rendre familier ce qui est étranger, rendre étranger ce qui est familier.
59 entretiens approfondis ont été menés auprès des habitants de tous les quartiers concernés (Lezennes, Pavé du Moulin, l'Epine, Chaussée haute et le Triolo) et des usagers[14] de la zone lors de deux enquêtes de terrain en 2013[15] et 2014. Nous avons complété ces données par 30 enquêtes par questionnaire sur les mobilités dans ces 5 quartiers en 2014. En effet, l'enquête par entretiens approfondis de 2013, avait mis au jour de nombreux points de circulation difficiles et repéré des quartiers plus impactés que

[14] employés des magasins à Heron Park ou V2, étudiants du campus, jardiniers des friches, promeneurs du complexe sportif de Lezennes, directrice d'école, etc. Nous avons cherché à comprendre leur fréquentation de la zone, leur rapport aux espaces alentours : pour quels usages et activités ? Ce qu'ils pensaient des nouvelles opérations urbaines et réaménagements des ITT et leurs attentes pour la zone.

[15] Lors de cette enquête, la majorité des entretiens a été menée par des étudiants de Master 1 et 2, spécialité « Villes européennes et nouveaux enjeux de gouvernance » de l'Institut d'Etudes Européennes de l'Université Paris 8 dans le cadre du cours de Marianne Hérard: « La ville aux marges des villes ».

d'autres. L'objectif de l'enquête par questionnaire était d'apporter davantage de précisions sur les motivations, sur les horaires et sur les différents modes de déplacements. Des visites de terrain ont eu lieu tout au long des deux années et demies de recherche. L'analyse des friches au sens large a été enrichie des connaissances de terrain de Yann Lafolie, paysagiste.

Bien que cherchant à identifier ce qui faisait la qualité des lieux pour les habitants, autrement dit la valeur de l'entre-ville, nous n'avons pas travaillé directement à partir des catégories de qualité de vie[16], de conditions de vie[17] ou encore de bien-être[18] telles que G. Faburel les met en œuvre dans sont rapport sur le « Bien être et ses paysages comme territoires des infrastructures de transports terrestres » (2012). Nous avons enquêté plutôt sur ce qui faisait « lieu » pour les habitants. La catégorie de lieu subjectif dans l'anthropologie ici mise en œuvre est sous condition de sa problématisation subjective énoncée par les gens (Lazarus, 1996). Si aucune prescription ou thèse ne sont tenues par les gens sur le lieu, celui-ci ne sera pas considéré comme un lieu singulier ; il ne s'agira pas d'un lieu[19]. Ainsi, dans cette recherche nous avons cherché si l'entre-ville faisait « lieu » et plus largement comment les quartiers d'habitation faisaient « lieu » pour les habitants. Aussi, nous parlerons de qualité du lieu dans une acceptation spécifique.

Une anthropologie de la ville a été mise en œuvre dans cette recherche. Aujourd'hui les villes et les espaces alentours font face à des processus de métropolisation (Petit, 2003 Roger, 2007). Une déterritorialisation s'opère, un urbanisme affinitaire se déploie (Donzelot, 2009). Plusieurs auteurs invalident la catégorie de ville pour rendre compte des processus urbains contemporains (Choay, 2006 ; Asher, 2004, Sassen, 1995, Negri, 2000)[20]. Avec Michel Agier (2009) et d'autres auteurs (Bertho et al., 2010), nous soutenons au contraire la pertinence de la catégorie pour étudier, non pas seulement ce

[16] Qui fait référence à la quantité de biens et services dont disposent les personnes à titre individuel et collectif : santé, éducation, etc.

[17] Elles renvoient à l'accessibilité des biens et services, de l'environnement offert, par exempme des loisirs

[18] La catégorie de « bien être » telle que la traite Faburel (2012 : 33-34) est prise sous l'angle des modes de vie et d'habiter. Elle implique l'expérience de la qualité de vie, donc des opérations expérentielles, perceptuelles et ainsi des systèmes de croyances, des imaginaires localisés, voire des idéaux

[19] Ce point est disjonctif avec la sociologie urbaine et celle de Simmel en particulier pour qui les dimensions objectives et subjectives de la ville produisent de fait une singularité, une socialité urbaine propre (Simmel G., 2007). Si pour G. Simmel le lieu préexiste, ce n'est nullement le cas pour nous puisque le lieu est uniquement sous condition de constructions en pensée engageant un réel inédit

[20] La plupart renomme, selon ses catégories et schèmes, les recompositions urbaines à l'œuvre, sans pour autant partager les effets et les noms de ces recompositions dans le cadre de la globalisation (« ville-monde », « métropole », « métapole », « non-lieux »…).

qui disparaît de la ville ou la façon dont la ville se défait : développement des non lieux (Augé, 1992), gentrification…, mais pour étudier, surtout, ce qui persiste et y naît notamment dans les marges (Agier, 2008).

Certes, aujourd'hui, les métropoles font de moins en moins « Ville » si l'on entend par « Ville » un projet politique pour le collectif humain du territoire et un respect du tiers-paysage. Les analyses le montrent : les politiques redistributives tendent à disparaître au niveau communal et intercommunal (Guéranger, Desage, 2014), « le développement du territoire » s'impose au détriment de la « ville » au niveau intercommunal (Bertho et al. 2010), l'écologie et le tiers-paysage sont peu prise en compte (Gilles Clément, 2012, 2014). Cependant, l'institution n'est pas le tout de la Ville. Dès lors, si la « Ville » ne se réduit pas aux institutions, il convient d'en identifier ses manifestations et ressources autres, singulières, multiples, parfois embryonnaires : identification de lieux subjectifs, formation de villes aux marges… . Aussi, dans cette recherche, l'enjeu a été double : d'une part identifier ce qui faisait « vie », « lieux », « ville » pour les habitants et d'autre part identifier si l'institution faisait « ville » en tant que telle et si elles prenaient en compte ou non « la ville » des habitants, la « vie » dans la fabrique métropolitaine. Existait- t-il une volonté politique à porter ce choix ?

6. Plan du rapport.

Dans une première partie, nous présenterons un état des lieux de la complexité du territoire : représentations des quartiers, relevé des usages, valeurs de l'entreville, fragmentations, mobilités, artificialisations. Puis, dans une deuxième partie, nous étudierons les impacts sociaux, environnementaux et paysagers de l'implantation du Grand stade et plus largement du regain d'urbanisation des cinq dernières années. La recherche ayant une dimension prospective pour le débat urbain, nous exposerons dans un troisième temps, nos propositions pour des mesures d'accompagnement de ce grand équipement afin de réduire les fragmentations existantes et de valoriser une nature urbaine déjà là : celle de l'entre-ville. Elles émanent de notre connaissance des impacts de ce grand équipement appréhendés de façon multiscalaire et pluridisciplinaire et s'appuient sur les besoins et les attentes des habitants. Elles ont été rendues possible par le temps long de la recherche et sa logique propre, différente de celle du projet. Néanmoins, des éléments méthodologiques peuvent à notre sens être transférables pour la conduite de tels projets : nous les examinerons également.

7. Synthèse

Notre recherche s'intéresse aux mutations environnementales, paysagères et sociales suite à l'implantation du Grand Stade de Lille en août 2012. Elle étudie dans un premier temps, la singularité de ce territoire d'entre-ville et, dans un deuxième temps, les impacts positifs et négatifs de cette implantation. Mais elle s'attache également à montrer comment un grand équipement pourrait constituer une opportunité pour réduire les fragmentations existantes et valoriser une nature urbaine déjà là : celle de l'entreville. Ainsi, la recherche comporte une dimension critique et une dimension prospective pour le débat urbain

En termes de généralisation, les acquis de cette recherche contribuent à faire émerger une méthodologie visant à s'appuyer les potentialités de l'entre-ville, à développer une approche multiscalaire et cumulée des impacts et à identifier des leviers d'un urbanisme naturant de reconnexion prenant en compte les attentes des habitants et usagers consultés au moyen d'entretiens approfondis. Il s'agit donc d'un travail à destination des chercheurs mais aussi à destination de ceux qui sont amenés à requalifier les territoires.

Trois interrogations ont structuré cette recherche

- Quelles singularités et potentialités de l'entreville ?
- Quels impacts multiscalaires et cumulés positifs et négatifs d'une telle opération urbaine ?
- Quels leviers pour un urbanisme naturant de reconnexion ?

1 / Notre analyse du territoire

1-1 : Les ITT métropolitaine délimitent le périmètre Ecofrich.

Un périmètre « large » de recherche s'intéressant aux ITT desservant le site du Grand Stade.

La première volonté des porteurs du projet a été de construire le nouveau stade de Lille Métropole au droit du site « historique » du stade du LOSC, le stade Grimomprez Joris situé à proximité de la Citadelle de Lille, classée monument historique. En réponse à l'opposition générée par ce site situé au cœur de la ville de Lille (protection de la Citadelle et accueil parking des spectateurs en centre-ville), la question de trouver sur la métropole un nouveau site d'implantation pour un grand stade à vocation internationale s'est rapidement posée.

Le choix de Villeneuve d'Ascq a notamment été arrêté pour la présence d'une zone à très forte capacité d'urbanisation (site de la haute Borne) située à proximité d'une desserte multimodale[21] composée d'une ligne de métro (ligne 1 du métro Lillois), et d'un nœud routier structurant de la Métropole desservi à la fois par 2 grands axes autoroutiers européens, l'axe A1 – A22 (axe Paris- Europe du Nord) et l'autoroute A27 (Lille – Bruxelles).
Les autres sites d'implantation envisagés (BP Sud de Lile, Lille-Lesquin et Lille-Lomme) ne bénéficiaient pas soit d'une même capacité de desserte en TCSP ou soit présentaient des contraintes de desserte par le réseau autoroutier local
Le site de Villeneuve d'Ascq – La Borne de l'Espoir, retenu pour construire le GS de Lille se trouve sur trois communes - Hellemmes, Villeneuve d'Ascq et Lezennes. Il comprend des friches et terres agricoles résiduelles proches de zones habitées en quartier ancien ou datant des années 70. On ne peut l'exclure d'un périmètre plus vaste (périmètre élargi[22]) pour plusieurs raisons liées à la fois :

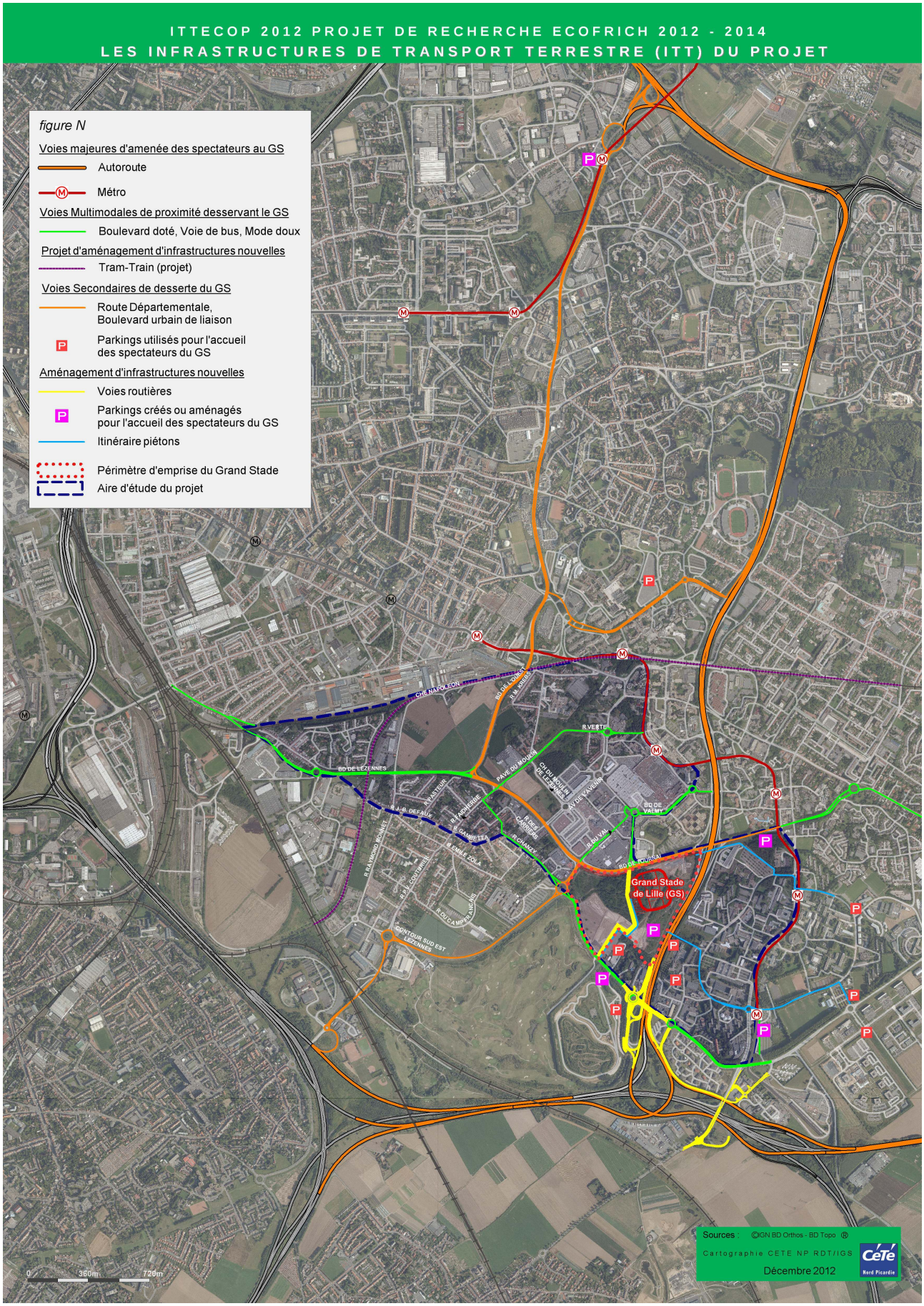
- à la desserte du GS de Lille en spectateurs, via l'organisation de « jonctions » avec

[21] Desserte multimodale des grands équipements sportifs : Monographies des grands stades. Certu / Cete 2008.

[22] Le périmètre élargi de recherche s'intéresse à territore urbain située à l'Est de la ville de Lille et en particulier le secteur délimitée par les infrastructures concernées par le projet de GS à Villeneuve d'Ascq (Métro ligne 2, autoroutes, boulevards), par les espaces urbanisés de proximité qui sont potentiellement impactés par la construction ou l'usage du Grand Stade, par le Parc Urbain de Lille Métropole et, enfin, par les espaces de loisirs métropolitains présents au sud du site de la Haute Borne (terrains de sport de Lezennes, Golf de Lille Métropole et le circuit moto de Villeneuve d'Ascq.

le réseau de transport en commun existant (aménagements d'itinéraire bus en site propre et développement d'offres de parcours en mode doux (vélos, piétons) pour accéder au Grand Stade: Bd de l'Ouest, Bd de Tournai et mail Langevin permettant de drainer les spectateurs sortant du Métro),

- à l'organisation de l'accessibilité du GS pour les automobilistes par une modification et un développement des voiries existantes et par la création de nombreux parkings de proximité.
- à son histoire, parce qu'il est très pertinent de replacer ces friches dans l'ensemble des espaces verts existant alentour et dans son articulation avec le tracé de la trame ou coulée verte,
- à son urbanisation ancienne et récente, ces concepteurs s'étant attachés dans la ville nouvelle à séparer circulation automobile et voirie pour piétons, et parce que cette urbanisation a été précédée voir accompagnée par le renforcement et le développement de plusieurs itinéraires métropolitains : Bd de l'Ouest, Bd de Tournai boulevard du Breucq. Le plus important, le boulevard du Breucq (véritable périphérique Est de Lille) a permis de faire une jonction Paris-Nord de l'Europe sans traverser le cœur de Lille Roubaix Tourcoing.



Le territoire est donc concerné par plusieurs ITT (voir carte jointe des ITT et zones élargies).

Piqué à de nombreux endroits de catiches[23] reliées en sous-sol par un réseau de galeries[24], il était exploité en grande partie par des agriculteurs de communes rurales du secteur Est de Lille jusqu'aux années 60 où deux vagues d'expropriation se sont succédées, l'une pour la construction d'un campus universitaire (sciences et technologies) ouvert en 1964, l'autre pour la construction de la ville nouvelle de Lille-Est sur le territoire des communes de Flers-lez-Lille, d'Annappes et d'Ascq[25], par l'EPALE (Etablissement Pour l'Aménagement de Lille-Est, créé en 1967).

Au Sud, Les terres qui n'ont pas été urbanisées ont été acquises par la Communauté Urbaine de Lille (CUDL), laissant place depuis trente ou quarante ans à des friches qui se sont végétalisées et/ou ont servi de « zone de dépôts » de chantiers urbains de proximité, en attente de projets d'urbanisation. Deux raisons essentielles expliquent l'arrêt de l'urbanisation dans cette zone : 1/ la transformation du boulevard du Breucq en autoroute a empêché l'université de s'étendre à l'ouest, laissant une friche sur laquelle divers idées ou projets se sont succédés (usine d'incinération, parc urbain, jardinerie...), 2/ l'arrêt de la construction du centre-ville de Villeneuve d'Ascq vers l'ouest, le comblement des catiches nécessitant des coûts trop importants.

Un périmètre « rapproché »[26], cible du projet de recherche Ecofrich (300hect.)

Le périmètre central de la recherche intègre les éléments de programme d'aménagements se rattachant à la fois au GS, aux espaces de proximité urbanisées ou non, aux zones de proximité à vocation économique, culturel ou éducative délimitant un territoire d'entre-ville en devenir :

Rappel des éléments du programme d'aménagement se rattachant au GS de Lille.

- le stade proprement dit et les aménagements piétonniers périphériques « place piétonnière » permettant l'accessibilité aux tribunes,

[23] Les catiches sont des puits en forme de bouteille creusés pour l'extraction de la craie servant traditionnellement à la construction d'églises, de monuments ou d'habitations, en alternance avec la brique. Plus tard l'extraction s'est étendue dans tout le sous-sol, par le creusement de galeries. L'existence des catiches rend les constructions très coûteuses (effondrement ou remplissage), ce qui a exclu ou gelé de nombreux projets jusqu'à présent..

[24] Collectif, *Voyage au cœur de Lezennes. Chronique des carrières souterraines*, 2009, Cercle de Recherche Historique de Lezennois.

[25] cf. A. Lottin, 1982, *Histoire de Villeneuve-d'Ascq*, Presses Universitaires de Lille.

[26] Le périmètre rapproché retenu comprend les secteurs de part et d'autre de la voie ferrée, des boulevards de Lezennes, Valmy et de Tournai, de la rue Chanzy et du Breucq, incluant des zones d'habitat (Lezennes, Pavé du Moulin et Epine à Hellemmes, quartier Hôtel de ville à Villeneuve d'Ascq), des zones d'activité commerciales (Heron parc...), des équipements éducatifs (école d'architecture et de paysage de Lille, Université Lille 1, écoles primaires), le grand stade en construcion, un centre de rééducation…

- les aménagements routiers et mode doux nécessaires à l'écoulement des flux de circulation nouvellement générés pour accéder au Grand Stade (BD de l'Ouest et bd de Tournai)
- les aménagements nécessaires pour maximiser l'usage des transports collectifs (ex : mail Langevin et passerelle piétonne de franchissement du BD du Breucq)
- les aménagements nécessaires au stationnement des usagers du GS (1200 places de parking vélos et 10 000 places de parkings autos)

Des zones de proximité urbanisées ou non à vocations multiples :

- la grande zone commerciale de l'est de la métropole lilloise, située au nord du boulevard de Tournai et qui accueille notamment :
  - le centre commercial V2, avec un hypermarché Auchan, une galerie commerçante, et de nombreux grands magasins (Leroy Merlin, Décathlon, etc.)
  - le centre commercial Héron Parc, qui accueille depuis 2009 un complexe cinématographique UGC de 12 salles, une douzaine de restaurants et 13 000 m² de surface commerciale (Darty, Go Sport, Cultura, etc.),
  - la zone universitaire et tertiaire de la cité scientifique, située en face du stade, de l'autre côté de la RN227 (boulevard du Breucq) qui compte 110 ha, 307 000 m² construits, 18 000 étudiants, 2 900 personnels, 4 500 places en résidence et abrite notamment : l'université Lille 1 de sciences et technologies, plusieurs écoles d'ingénieur (École Centrale de Lille, Poytech Lille), des centres de recherches (INRETS, INRIA) ;
  - un complexe de loisirs motocyclistes

Les infrastructures routières qui ont précédé ou accompagné la construction de Villeneuve d'Ascq (concept de ville nouvelle imposée par l'état en 1967), ont favorisé le choix du site de la Borne de l'Espoir pour implanter le GS de Lille .

Le boulevard du Breucq (RN227 ou rocade Est de Lille) connecté au réseau autoroutier de la métropole Lillois, constitue le point d'accès majeur au Grand Stade de Lille, 50 % des spectateurs y sont attendues . L'importance des flux automobile attendus impose de revoir la capacité et la fonctionnalité des ouvrages de desserte du site : Échangeur des 4cantons, liaisons piétonnes avec le lignes 1 & 2 du métro.

La métropole Lilloise dispose de plusieurs rocades et boulevards urbains périphériques constituant une double boucle de contournement des villes de Lille-Roubaix-Tourcoing. Mise en service en 1974, la rocade Est de Villeneuve d'Ascq constitue l'axe de contournement de Lille centre. En traversant Villeneuve d'Ascq selon un axe Nord-Sud, elle permet de relier l'autoroute A1, au sud, à l'autoroute A22, au nord, et supporte en partie le fort trafic de transit métropolitain entre la région Parisienne et l'Europe du Nord.

Cette rocade Est de VAscq constitue un itinéraire très controversé par les usagers et par les riverains relayés sur ce sujet par les élus locaux ;

- Pour le trafic de transit, elle est mise en concurrence avec peu de succès par le maillon court de la VR urbaine de Lille et par le maillon long de l'A17 et supporte finalement un trafic local dense qui vient s'ajouter au précédent,
- Elle n'est désirée localement que dans une fonction de boulevard urbain (le boulevard du Breucq) dont le gabarit a été imposé par les services de l'État lors de la création de la ville nouvelle. Actuellement elle dessert différents quartiers de VAscq (65 000 habts) dont elle a permis le développement,
- Au plan de son insertion environnementale (nous y reviendrons plus loin), elle coupe la ville en deux parties Est / Ouest dont la composition et les fonctionnalités sont très différentes, socialement elle se révèle complémentaire, historiquement elle porte des valeurs qui marque toujours la vie quotidienne de la cité. Avec un profil en long en fort déblai sur sa partie sud et un profil au TN ou en léger remblai dans sa partie nord, et une configuration en 2 x 4 voies, l'effet de coupure urbaine

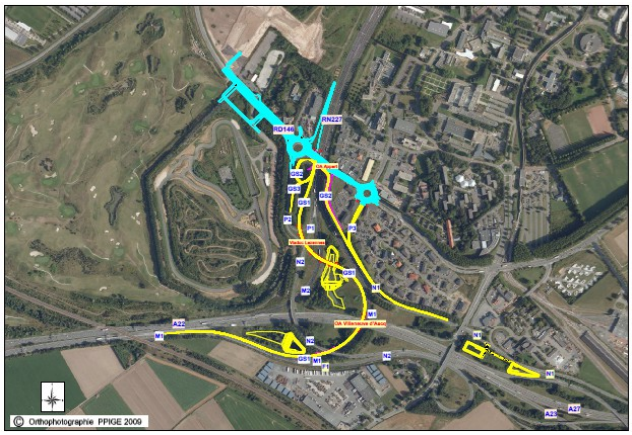
est patent. Ces profils imposent un mode de franchissement transversale en passage supérieur dans la section GStade – Hôtel de Ville, et en passage inférieur dans la traversée des abords urbanisés du parc urbain de Lille métropole.

Considérée comme un échec de taille[27] puisqu'elle a beaucoup de mal à se séparer du trafic international ralliant la Belgique et devenir un Bd urbain, la RN 227 a toutefois bénéficié lors de sa création de mesures d'insertion environnementale fortes qui ont pu être remises à un niveau réglementaire national grâce à une action de requalification menée dès la fin des années 90.

Villeneuve d'Ascq en tant que ville nouvelle a été considérée dés sa création, comme laboratoire urbain dans de nombreux domaines : urbanisme, architecture, mobilité locale, vie sociale et culturelle. Concernant l'écologie urbaine une mesure forte de compensation des impacts a été mise en œuvre par l'État : 120 hectares d'espaces verts dont 40 pour le seul parc urbain boisé et 47 Hect. de lacs artificiels, recueillant les eaux pluviales urbaines.

Un aménagement conséquent de l'échangeur/diffuseur de l'A1, l'A22, l'A23, l'A27, la RN227 et la création d'une voie nouvelle latérale Nord /Sud, pour permettre un accès direct au grand Stade et à ses parcs principaux de stationnement afin d'épargner les voies de circulation intérieure de V Ascq .

L'accès direct par route au grand stade s'effectue au sud du site de la Borne de l'Espoir grâce à un ensemble de bretelles et d'ouvrages d'art autoroutiers qui sont venus compléter le système d'échanges existant avant la réalisation de l'équipement sportif.



Un boulevard urbain pour un stade urbain, Où la métamorphose du boulevard de Tournai :

[27] Lille métropole hier,aujourd'hui, demain. Regards sur la Ville. Michel Van Parys . 2005 Editions du Huitième jour.

Le bd de Tournai (contournement de Lezennes réalisé en 1970) constitue un axe important (25 000 véh/jours en 2011) pour la desserte routière de V Ascq, de l'UST lille 1 et les communes rurales de la métropole situées plus à l'Est. Il permet d'assurer un lien avec Lille Centre, il donne accès à la cité scientifique et dessert l'importante zone commerciale V2 qui a accompagné l'implantation et le développement de V Ascq.

Connecté au réseau autoroutier (RN 227), c'est le long de ce boulevard qu'a été implanté le GS de Lille. En proie à un projet d'amélioration des conditions de circulation avant le projet de grand stade, le boulevard de Tournai à finalement vu ses profils se diversifier et s'adapter à une meilleure fonctionnalité urbaine locale : circulation des autobus en site propre intégrée en voie latérale ou centrale, introduction de voies de circulation en mode doux sur l'itinéraire (vélos, piétons), gestion des flux piétons aux abords du grand stade, verdissement et atténuation des nuisances phoniques.

Une recherche de l'optimisation de l'offre de transport en commun en site propre (TCSP)![28]

Différents scénarios ont été établi pour l'accessibilité du GS de Lille Métropole, parmi eux figure l'optimisation de la desserte par le métro (prés de 40 % des spectateurs pour une jauge de 50 000 spectateurs) comprenant ;

- la création d'une connexion (voie bus dédiée) GS de Lille - ligne 2 du métro, via le Bd de l'Ouest

[28] Source RGRA N°895 Juillet Août 2011 : Dossier Grand stade Lille Métropole

- et la desserte du GS de lille par les stations Cité Scientifique et 4 Cantons de la ligne 1 du métro .

La modernisation de la ligne 1 du métro et la création de cheminements dédiés à l'accès au grand stade, une mesure d'accompagnement au choix du site de la borne de l'Espoir à V d'Ascq :

- Doublement des stations de la ligne 1 par LMCU d'ici à 2016
- Des travaux de voiries ont été réalisés pour faciliter les cheminements piétons depuis les stations Cité Scientifique et 4 Cantons :
  - depuis la stations des 4C, l'avenue Langevin (USTL Lille 1) a été transformée en zone de rencontre (mail Langevin) et une passerelle piétonne au-dessus de la RN 227 sécurise le trajet jusqu'au GS
  - le doublement du pont d'Ascq (sur le Bd de tournai au droit du franchissement de la RN227) favorise le cheminement depuis la station Cité Scientifique.

Plan de la desserte en TC du GS de lille

La requalification du Bd de l'Ouest, pour le renforcement d'un lien entre le GS de Lille et la ligne 2 du métro.

Mis en place par LMCU entre 1978 et 1984, le boulevard de l'Ouest (2 x 2 voies de prés de 5 kms) permet d'assurer une liaison entre Mons et V Ascq. La fonction de desserte commerciale de cet axe de doublement de la RN 227 est très marquée, il permet d'établir une jonction urbaine entre Mons et V Ascq.

En complément des 2 stations de métro de la ligne 1 principalement sollicitées pour desservir le GS de Lille il a été décidé de favoriser une liaison bus entre la Lille 2 du métro, station des Prés, et le grand Stade de lille. L'objectif de cette liaison étant de diminuer le temps d'accès des spectateurs venant du nord de la ligne2 et occasionnellement de décharger la ligne 1 du métro.

Pour mettre en place une navette bus, le boulevard de l'Ouest a été requalifié tout en étant maintenu dans l'emprise existante : Extension du parking des Prés et création de voies dédiées sur le boulevard réduction des voies de circulation automobile sur certaines sections et diminution de la vitesse autorisée.

Concernant l'usage de l'automobile, l'objectif recherché a été d'ajuster l'offre de stationnement à proximité du grand stade, de manière cohérente avec l'objectif d'incitation à l'usage des transports collectifs ![29]

Les parkings peuvent accueillir 50 % des spectateurs en jauges maxi!, Ils représentent une capacité de 14.500 places, dont 10.000 nouvellement créées !.

Différents parkings aériens ont été construits à proximité de l'enceinte sportive. Avec le parking silo du grand Stade (3.500 places), le parking de la station métro des 4 Cantons (1.500 places réparties sur 3 bâtiments) et le parking IUT (1.400 places) c'est 6.500 places de parking qui ont été « érigés » en parking aérien. A ces parkings s'ajoutent la création de 3.500 places nouvelles et la mobilisation de 4.500 places déjà disponibles.

D'autres ITT présentent sur le territoire contribuent à en accentuer la fragmentation.

Deux lignes électriques à haute tension longent le Bd de Tournai et le Bd de l'Ouest. Leur implantation et leur itinéraire a précédé dans les années 1950 l'urbanisation Est de Lille et comme dans beaucoup de cas en milieu péri-urbain, leur tracé à fortement inspiré les

[29] Source RGRA N°895 Juillet Aout 2011 : Dossier Grand stade Lille Métropole

tracés actuels de ces 2 boulevards.

Une logique d'itinéraire de déplacement a pris place sur ces axes avec une chronologie d'implantation des réseaux de lignes HT alimentant Lille Est et ses usines périphériques. Ces boulevards dédiés à la « rapidité, fluidité, efficacité » des déplacements automobiles sont progressivement devenus « coupure urbaine, nuisances sonores et saturation des flux », et ce malgré l'implantation des transports en commun qui n'ont pu supplanter l'intensité du trafic automobile et infléchir la place de la voiture sur Villeneuve d'Ascq.
Avec l'arrivée du GS de Lille et son urbanisation associé c'est l'ensemble du concept actuel de déplacement dans le quartier de l'Hôtel de Ville à Villeneuve d'Ascq et de Lezennes qui est remis en cause, dans le respect du développement durable cela passe par la recherche d'une bonne articulation avec les territoires traversés et non uniquement à favoriser la desserte des nouveaux lieux mis à disposition.

La desserte ferroviaire des 2 gares lilloises (TER et TGV) emprunte le couloir de déplacement non urbanisés encore présent au sud de Villeneuve d'Ascq (Limites communales de Lille, Ronchin Lezennes et Lesquin). Dans sa traversée de Villeneuve d'Ascq, la présence de la ligne TER Lille-Tournai conditionne les points d'échanges entre le quartier Pont de Bois et le quartier de l'Hôtel de Ville. Dans sa traversée de Lille-Hellemmes, elle constitue une véritable barrière entre son centre et le quartier de l'Épine. À la limite de Ronchin un nœud d'échanges ferroviaires délimitent des espaces relictuels dont chacun semble être dédies à un usage spécifique : Zone d'activité économique du Hellu, parcelles en cultures, plateau sportif ou siège social Eiffage sur Ronchin.

1-2 : Un territoire d'entre-ville.

1.2.1. Richesse (et complexité) de l'entre-ville

a- Une recolonisation végétale d'espaces de liberté ...

Les singularités physiques de ce territoire d'Entre-ville délimité par un tissu urbain diversifié !

- Une poche résiduelle de terres agricoles maintenues en exploitation,
- Des espaces en friches qui se sont développées durant plus de 20 ans sur d'anciennes parcelles agricoles ou sites industriels. La présence de certains espaces en friches a permis le développement d'usages informels : jardins vivriers, jardins structurés, campement de populations démunies
- Des réserves foncières de LMCU en cultures,
- Des délaissés d'infrastructures linéaires (linéaires ou îlots associés localement aux voies routières, aux voies ferrées ou aux nombreuses lignes du réseau aérien de transport électrique),
- Une urbanisation limitée par la présence de carrières souterraines (catiches) et par l'arrêt du développement de Villeneuve d'Ascq (*il y a 30 ans)*

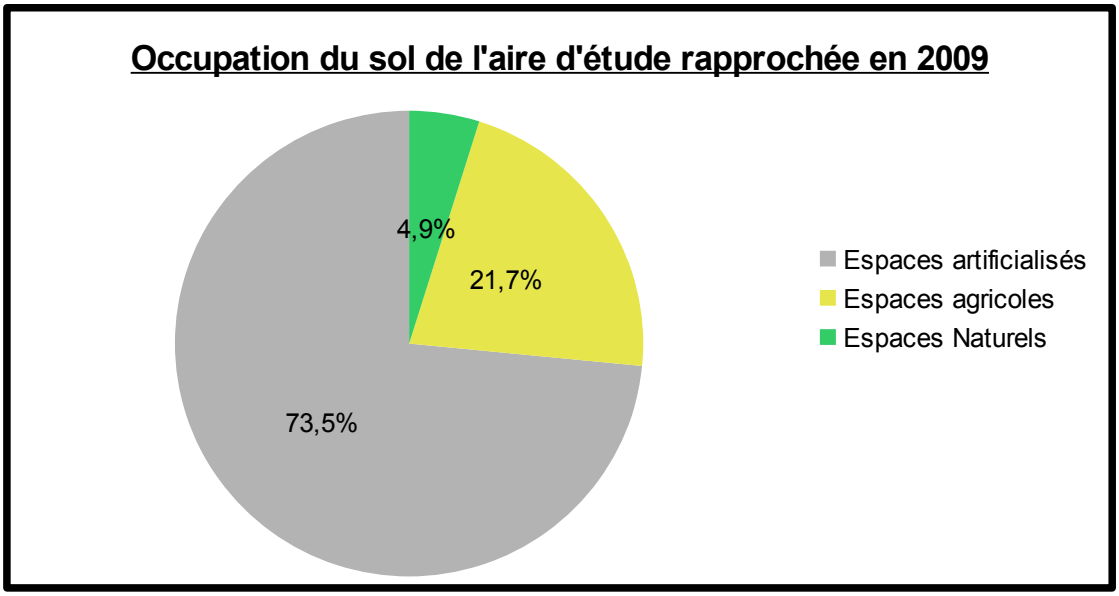
Analyses de l'occupation des sols sur l'aire d'étude rapprochée (295 hect.)

La répartition du territoire sur plusieurs communes (Lezennes, V Ascq et Hellemmes) peut être un frein à l'urbanisation malgré la présence d'une intercommunalité et d'une planification favorable à une extension urbaine (SDAU LMCU 1992). L'espace périurbain (l'entre-ville) est un espace relativement méconnu et pour diverses raisons, il

peut avoir été oublié ou ne subir que peu d'évolution « foncière » durant plusieurs années : Contraintes d'usage liées à risques naturels, difficultés de développement de voiries de desserte, ralentissement économique, demande sociétale d'une périurbanisation peu dense (recherche d'habitats individuels à haute valeur environnementale) , etc. .

Face à une situation de blocage structurelle, certaines parcelles peuvent perdre de leur intérêt pour le maintien d'un usage agricole pré-existant (taille insuffisante, etc.), d'autres peuvent faire l'objet d'intérêts nouveaux provoqués pour un usage de substitutions palliant à une perte de constructibilité (ex : zone de dépôts de matériaux issus du BTP sur le site de la Borne de l'Espoir). L'ensemble conduit à une évolution globale non maîtrisée de l'occupation du sol, donnant naissance tantôt à des espaces temporairement en friche ou tantôt à une modification du couvert de surface voir de la topographie (remblais) qui permet la création de nouveau couverts végétaux plantés rustiques ou spontanés (couverts arbustifs paysagers, buttes paysagères, couverts engazonnés et herbacées plus ou moins entretenus : golf public, etc).

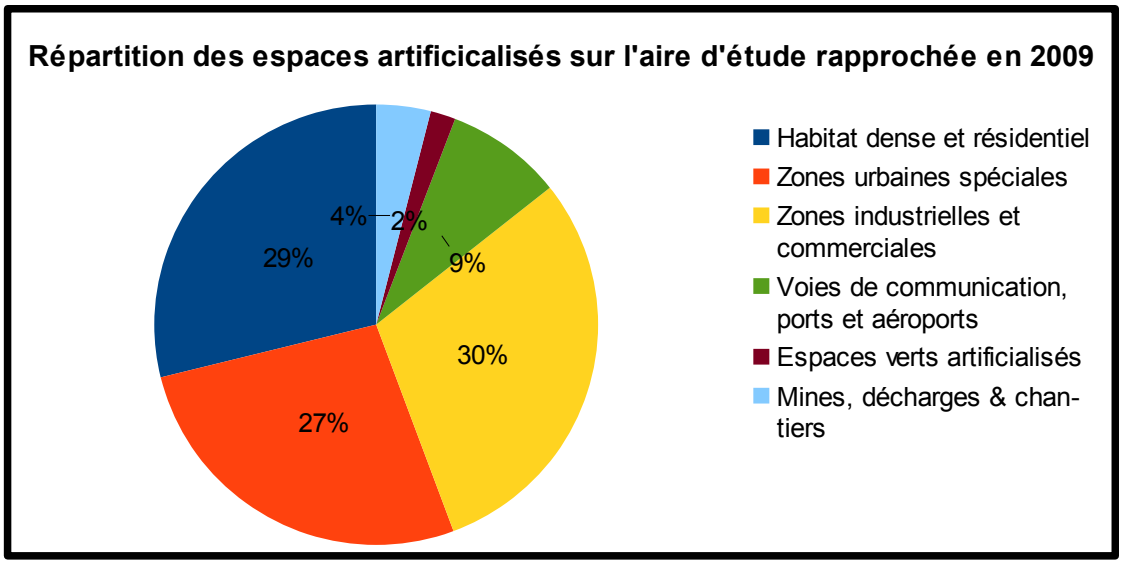
Face à ce constat il nous a semblé utile d'analyser l'évolution de l'occupation du sol à partir des données mobilisables à l'échelle du périmètre de recherche rapproché. c'est ainsi qu'à partir d'une base de données régionales (SIGALE- CRégional 59-62), il nous a été possible de dresser une photographie de l'occupation du sol de 2009 et de rechercher à préciser les conditions d'évolutions de cette occupation du sol au cours des 20 dernières années.

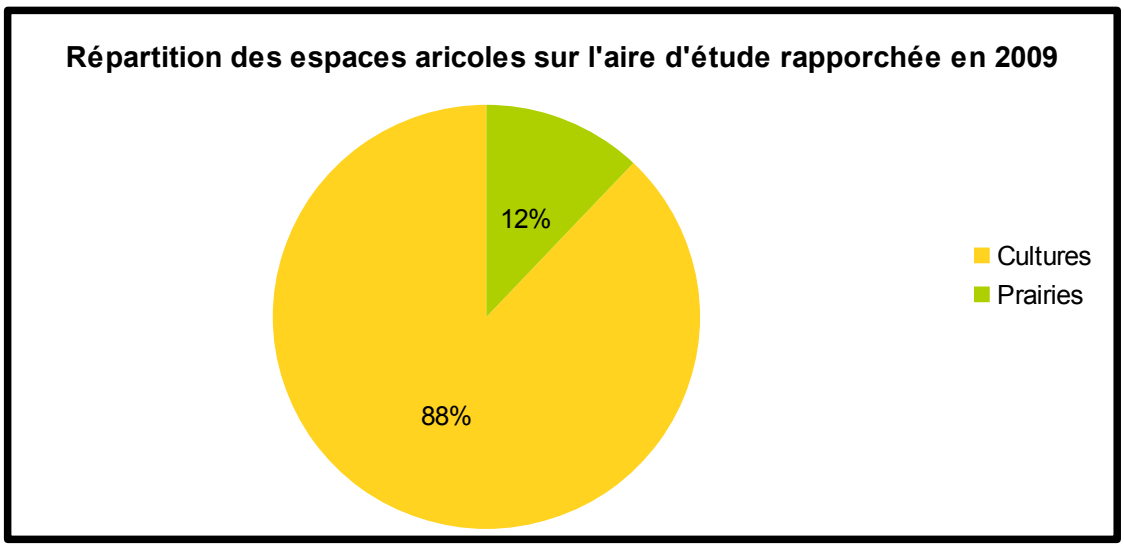


D'après la figure ci-dessus, il apparaît que les espaces artificialisés constituent près de

74 % des superficies totales de l'aire d'étude rapprochée, soit 217,5ha. Viennent ensuite de manière secondaire les espaces agricoles : 21,7 % soit 64,2ha et les espaces naturels (4,9 % pour 14,4ha).

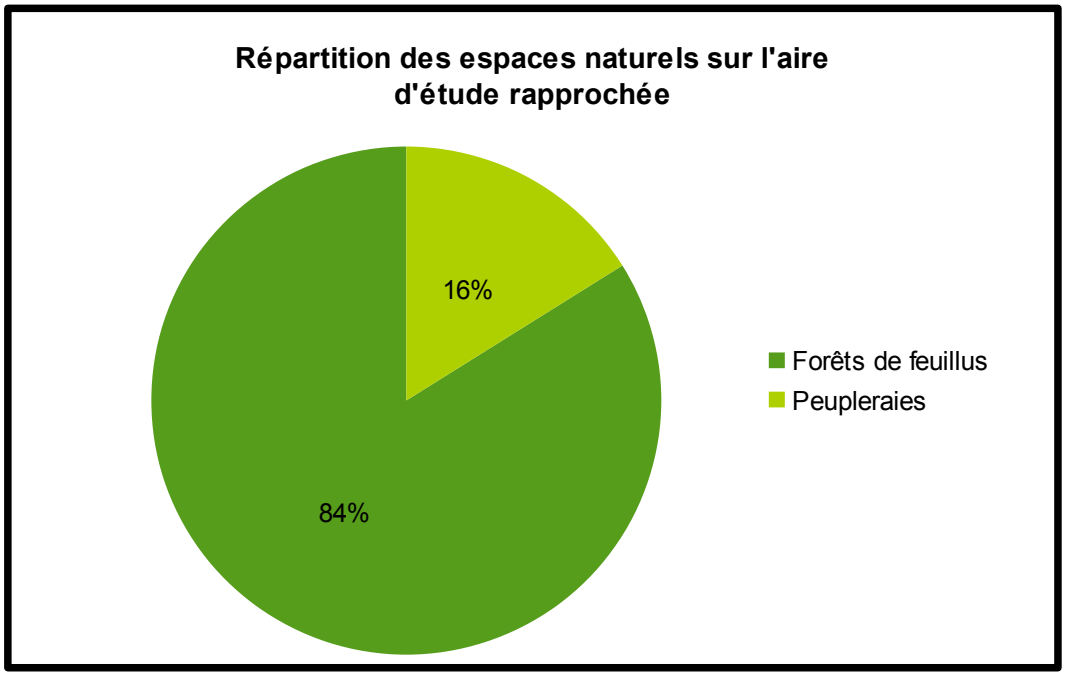
Suite à cette première approche, il est ensuite possible de détailler pour chacune de ces trois classes, la répartition des diverses catégories d'occupation du sol. Ainsi pour les espaces artificialisés, on observe la répartition présentée dans la figure suivante ci-dessous.





Il apparaît ainsi que l'aire d'étude rapprochée se partage principalement en trois types d'occupation du sol que sont les zones d'habitats (29 % soit 62,7 ha), les zones à vocation industrielle ou commerciale (30 % soit 65,3ha) et les zones urbaines spéciales : emprises scolaires/universitaires et autres emprises publiques (27 % soit 65,3ha). Ensuite parmi les autres types, les emprises des infrastructures de transport sont majoritaires (9 % pour 18,5ha), devant les zones de chantiers (4 % pour 8,6ha) et les espaces verts artificialisés (2 % pour 4ha).Le même exercice pour les espaces agricoles

(figure suivante) de l'aire d'étude rapprochée permet de voir que ces secteurs sont très largement représentés par des cultures (88 % soit 56,4ha) et que les prairies ne représentent que 12 % de la surface soit 7,7ha.Enfin, pour les espaces naturels (figure suivante), ceux-ci ne sont composés exclusivement que de boisements sur l'aire d'étude rapprochée. Et parmi ces boisements, les forêts de feuillus sont très majoritaires (84 % soit 12,1ha), le reliquat étant des peupleraies (16 % soit 2,3ha).



Conclusion / OS de 2009

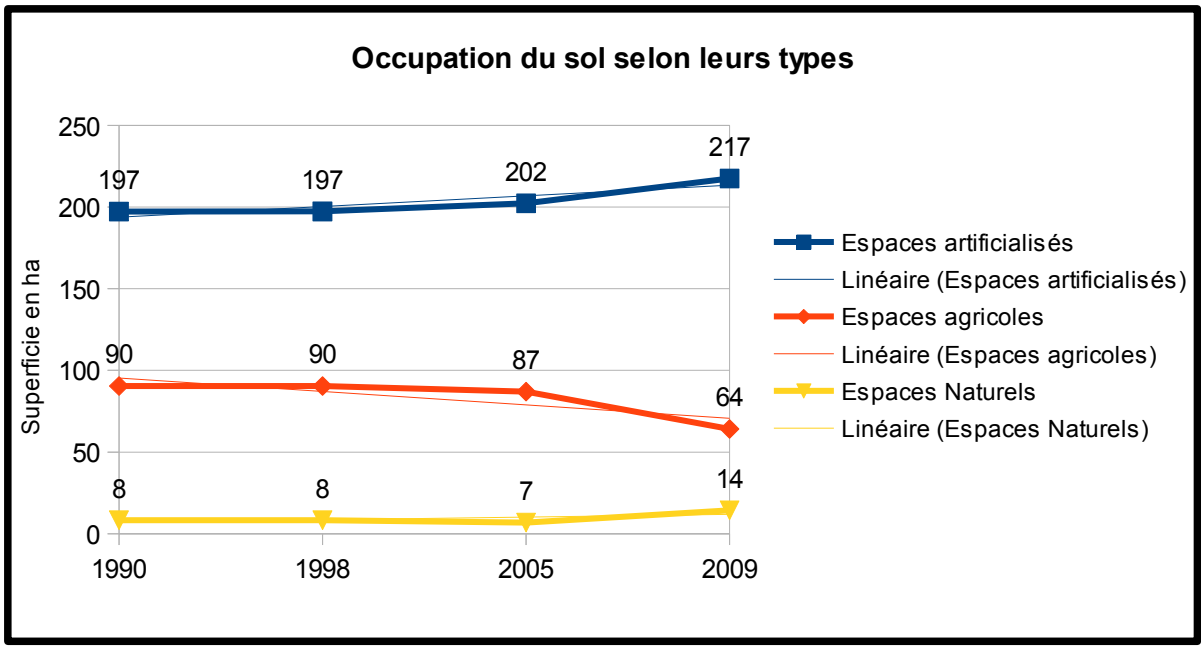
Le périmètre central de la recherche est très densément artificialisé (75 % de sa superficie) et est constitué de manière sensiblement équivalente par des zones d'habitats, des zones industrielles et commerciales et des zones liées au commerce ou à l'industrie. Le reste de ce périmètre est majoritairement agricole avec une présence prépondérante de cultures. Enfin des boisements viennent compléter l'occupation de ce territoire, et représentent les seuls éléments de nature.

ANALYSE DES EVOLUTIONS D'OCCUPATION DU SOL (1990, 1998, 2005 et 2009)

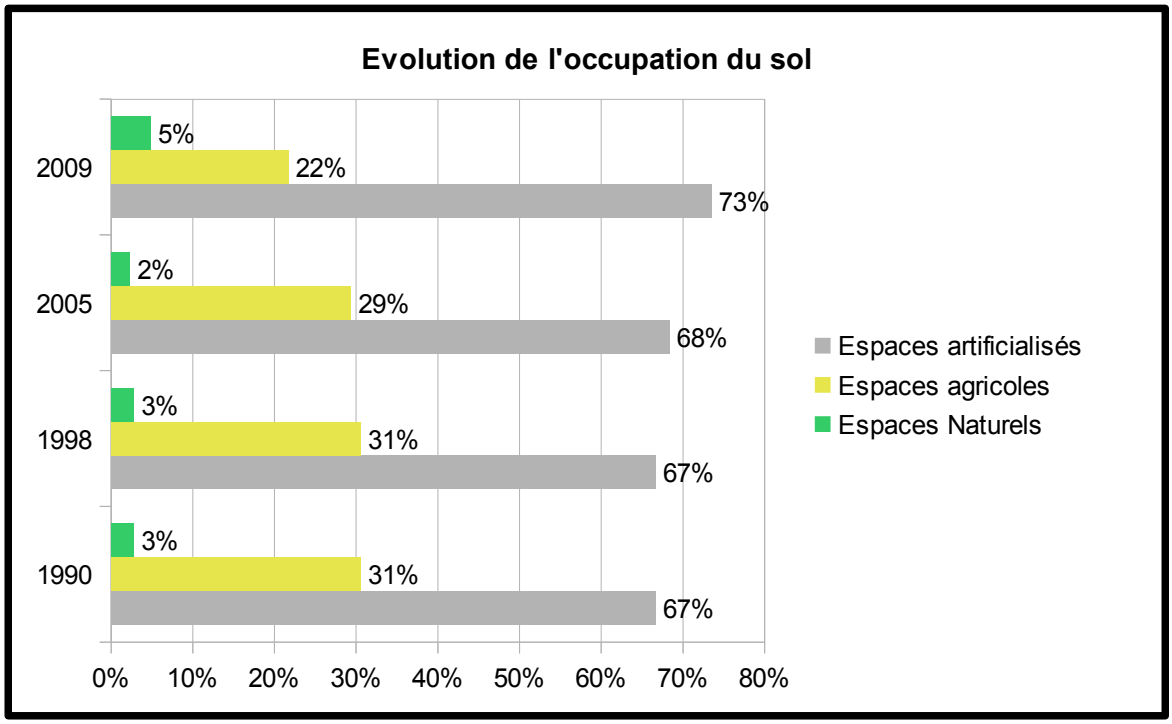
Suite à cette première « photographie » de la zone d'étude rapprochée, il est aussi intéressant de présenter les évolutions qui ont amené à cette situation.

À partir des données d'occupation du sol des années 1990, 1998, 2005 et 2009, il a été possible de calculer à chacune de ces dates la proportion des espaces artificialisés, agricoles et naturels et de retracer ainsi leur évolution. Le résultat est présenté au travers

de la figure suivante :



Il est donc possible de constater que sur l'ensemble de la période considérée, les espaces artificialisés et naturels ont tout deux progressé (+20ha et +6ha respectivement), ceci au détriment des espaces agricoles. De plus il semble que la période 2005-2009 est celle qui a vu s'opérer les mutations les plus significatives. La figure ci-après permet de confirmer ces observations. Elle représente en effet la proportion de chacun de ces espaces (à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée) aux différentes dates retenues.



Enfin, il est également possible de dire que sur cette période, il n'y a pas eu de mutations d'occupation du sol « extrêmes ». La tendance, certes ralentie, de la diminution des espaces agricoles confirme la vocation urbaine du site alors que la déprise foncière favorise un phénomène d'enfrichement jusqu'à doubler la superficie des milieux porteurs d'une naturalité périurbaine dont il faudra qualifier la valeur écosystémique.

La proposition, en 2005, par le Président de LMCU, Pierre Mauroy, d'implanter le Grand Stade sur la friche située sur les communes de Villeneuve d'Ascq et de Lezennes (entre les boulevards du Breucq, de Tournai et le contournement Est de Lezennes) ré-oriente le devenir de toute la zone urbaine alentour !.

b- Les qualités de sols

Les parcelles non artificialisées, qu'elles soient encore cultivées ou non ont été l'objet de sondages pédologiques afin de qualifier leur intérêt. La carte ci-dessous montre les sites de sondages.

Localisation des sondages pédologiques

Les terres agricoles du secteur ont été constituées de façon générale au cours de la période quaternaire par une accumulation de limons d'origine éolienne (loess) sur le plateau crayeux du Mélantois.

Les investigations sur les stations retenues ont permis de définir 2 types de sols :

- le premier type correspond à des sols développés sur des matériaux limoneux d'origine éolienne, les parcelles concernées sont principalement cultivées (pavé du Moulin) ou en déprise (sud de Lezennes). Ils sont souvent épais de plus de 1m et présentent un bon drainage, sans signe d'engorgement. Ils peuvent être rattachés selon le Référentiel Pédologique (Baize et al, 2008) à des Brunisols (sols bruns) luviques, limoneux, issus du loess, aux très bonnes potentialités agronomiques.

- le second type correspond à des sols développés (ou déposés) sur des matériaux rapportés : principalement des limons et limons argileux et qui comprennent entre 5 et 10 % de d'éléments grossiers (graviers de craie, débris de briques, de charbon et parfois de schistes) situés entre 50 et 80cm de profondeur. On les trouve sur les parcelles en friche, les délaissés des infrastructures et le pourtour du golf. Ces sols sont bien drainés et peuvent être rattachés à des *Anthroposols* reconstitués, limoneux, graveleux, carbonatés. Ils peuvent présenter des qualités agronomiques globalement favorables, lorsque leur charge en éléments grossiers n'est pas trop importante, car elle peut être un frein ou un obstacle à l'enracinement.
Ces sols redeviennent spontanément supports d'une végétation et d'habitats d'abord pionniers puis progressivement forestiers[30] lorsqu'ils ne sont plus cultivés. Dans le secteur étudié, cela explique la colonisation par un peuplement forestier après seulement 40 années d'abandon, que l'on peut observer rue verte à Villeneuve d'Ascq ou sur la relique de la friche de la Borne de l'Espoir.

c- La valeur des espaces naturels et semi-naturels

Contexte « naturel » de Villeneuve d'Ascq

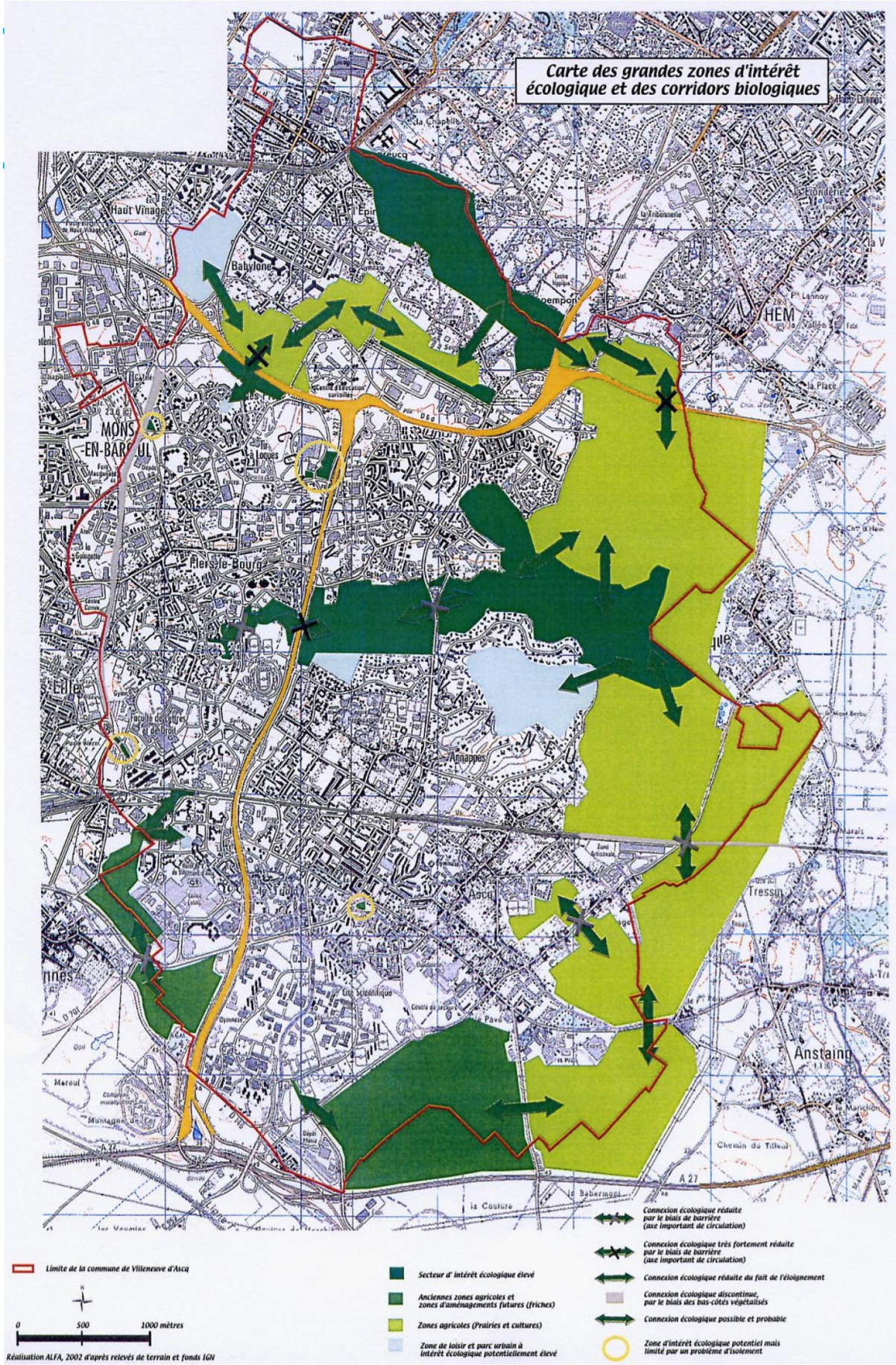
A l'instar de certaines des autres « villes nouvelles » Villeneuve d'Ascq a pu proposer à ses futurs habitants de disposer d'une nature de proximité, offrant à la vue champs, jardins et bosquets, à seulement quelques kilomètres de l'agglomération lilloise dense et industrielle.
En dépit de ses aménagements urbains successifs et souvent rapides, l'État en compensation de la réalisation de la RN 227 (Bd du Breucq) et LMCU dans le cadre de la conception de son réseau séparatif d'assainissement urbain, ont aménagé dans les années 1970,120 Hect. d'espaces verts d'importance métropolitaine (Parc urbain) dont 47

[30] La forêt tempérée caduque est le stade climatique de la végétation en Europe occidentale (Arnould et al., 1997). Au fil des siècles, les défrichements successifs de la forêt primaire ont permis l'installation d'une agriculture sur sols riches. Cette forêt primaire ne subsiste qu'en de rares endroits (forêt de Białowieża en Pologne).

Hect. de lacs artificiels afin de préserver le régime hydraulique de la Marque rivière. Le développement d'une végétation autour des lacs et l'intérêt des lacs pour certains oiseaux ont justifié le classement de certains secteurs en Réserve naturelle volontaire (1995) puis en Réserve naturelle régionale (2012).
Propriété de la Lille Métropole, et gérée par le syndicat mixte Espaces Naturels Lille Métropole, cette réserve accueille une biodiversité non négligeable dans un contexte urbain : 306 espèces végétales, dont 17 considérées comme patrimoniales en région Nord – Pas de Calais, 21 espèces de mammifères, 235 espèces d'oiseaux, 6 espèces d'amphibiens et 190 espèces d'insectes (ENML, 2012).

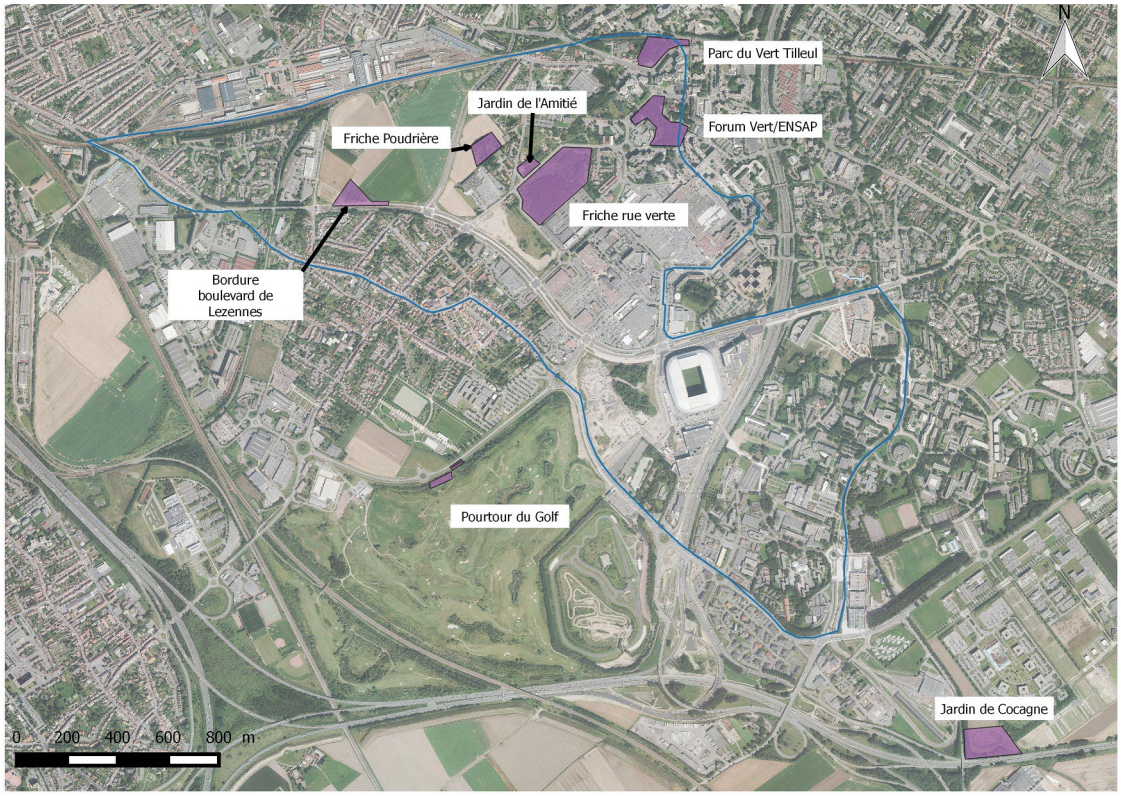
Parmi les espaces naturels désignés par ENML, seul le parc de l'ancien fort de Lezennes figure dans l'aire d'étude. De taille réduite, il est situé au sud de la Borne de l'Espoir (RD 106). Dénommé « Parc et bois du BRGM », il héberge actuellement le siège social de la société Esterra. Un inventaire de 2006 (ADULM, GREET, CBNBl) a permis de mettre en évidence :
- La présence d'habitats patrimoniaux, dont certains sont inscrits à l'annexe I de la Directive Habitats Faune Flore (92 43 CEE), tels que la Prairie de fauche mésophile mésotrophile à Fromental élevé, Luzerne lupuline, Carotte commune et Pâturin des prés (*Centaureo jaceae-Arrhenatherenion elatioris* de Foucault 1989). D'autres habitats ne relèvent pas de la directive mais sont considérés comme patrimoniaux en région (Roselière eutrophe à Massette à feuilles larges et Salicaire commune, et Cariçaie fragmentaire à Laîche des marais et Lycope d'Europe). 7 espèces végétales présentent un intérêt pour l'arrondissement de Lille, bien que assez communes à l'échelle régionale.
- Ces habitats accueillent une faune et en particulier un cortège d'oiseaux de 28 espèces dont la plupart sont communes ou assez communes. Cependant la présence de 6 espèces peu communes en région dont une en déclin (Hypolaïs ictérine) confère à ce site un intérêt local, malgré son isolation.
A l'échelle de Villeneuve d'Ascq, un état des lieux des espaces verts urbains (EVU) a été réalisé par le bureau d'étude Alfa en 2002, en vue de la mise en place par la commune d'une gestion différenciée de ces espaces. Une valeur écologique et/ou « paysagère » leur a été attribuée, et de façon générale, ce document met en avant en premier lieu l'intérêt de la zone du parc du Héron, ainsi que les bords de la Marque au Nord de la commune. *Il met également en évidence l'isolement d'espaces qui sont soit des parcs situés en zone urbaine dense ; soit des zones en friches telles que celles du Pavé du Moulin ou de la Borne de l'Espoir, cernées de voiries structurantes de l'urbanisation locale.*

Le document formule enfin une esquisse de trame potentielle, caractérisée par le rôle d'espaces relais joué par les zones agricoles périurbaines :



Au sein de l'aire d'étude, les autres lieux de « nature » qui ne soient ni cultivés, ni gérés ou entretenus (au moins de façon officielle) sont surtout représentés par les friches (boisées ou non) et par le pourtour du Golf.

La carte ci-dessous représente les lieux sur lesquels les inventaires flore et faune ont été menés pour le compte de la recherche.



Résultats des inventaires

Flore et habitats

Les lieux de nature inventoriés présentent souvent un assemblage d'habitats, du fait de la nature des sols, de l'influence anthropique, et de l'effet de lisière. Le tableau ci-dessous résume les principaux habitats rencontrés.

Localisation	Description des habitats
Jardin de l'amitié	1 : friche prairiale haute 2 : bande ligneuse compacte 3 : zone cultivée
Forum Vert/ENSAP	1 : parc arboré planté et spontané 2 : formation prairiale hétérogène
Pourtour du golf	1 : bordure prairiale basse 2 : friche prairiale haute 3 : bande prairiale hétérogène 4 : plantation dense
Jardin de Cocagne	1 : zone en exploitation 2 : friche prairiale 3 : zone palustre
Bordure du boulevard de Lezennes	1 : friche des jardins 2 : friche herbeuse variée 3 : accotement prairial 4 : fossé
Parc du Vert-Tilleul	Parc arboré planté et spontané

Friche boisée de la rue verte	1 : friche prairiale variée 2 : boisement en cours 3 : friche prairiale haute 4 : boisement dense
Friche de la Poudrière	1 : friche et boisement en cours 2 : boisement dense

Commentaire sur la valeur des habitats et des espèces de flore

Au total, ce sont 230 espèces de flore qui ont été inventoriées. Cela correspond à une proportion non négligeable du fond de diversité floristique de la commune.

De façon générale les habitats rencontrés sont plutôt communs s'ils sont pris individuellement et constituent la nature « ordinaire » des zones périurbaines ; malgré la présence de certaines espèces peu communes dans le contexte urbain de la métropole Lilloise : par exemple la Renoncule aquatique dans le Jardin de Cocagne, ou l'Epipactis à larges feuilles dans la friche du Pavé du Moulin.

Néanmoins la biodiversité rencontrée dans ces zones d'entreville est plus riche et diversifiée que celle qui préexistait dans les secteurs d'agriculture intensive avant leur abandon progressif. Certains de ces milieux existent du fait de la fréquentation humaine et des usages qui y ont lieu : défrichages, piétinement, proximité de cultures jardinières … par exemple du fait de la présence de la population Rom dans la zone du Pavé du Moulin. En effet, la succession naturelle des milieux tend à leur fermeture (prairie puis colonisation par des fourrés puis boisements) Ref Certains des usages permettent de maintenir l'ouverture des milieux, et de favoriser l'existence d'espèces pionnières.

La valeur écologique de ces lieux réside surtout dans la juxtaposition d'habitats (boisements, prairies, milieux pionniers des friches), et dans un contexte urbain, cette diversité de milieux spontanés est susceptible d'accueillir des espèces de flore et de faune qui sont progressivement repoussées vers le périurbain au fil des opérations

d'aménagement et de densification de la ville. Dans un projet d'aménagement qui implique une artificialisation, la reconnaissance de l'intérêt de ces milieux échappent totalement aux aménageurs, ils en ignorent le niveau de services rendus et ne savent reconnaître l'intérêt de maintenir ou compenser localement leur destruction.

Il est à noter que l'étude d'impact du projet de Grand Stade mentionnait la présence de deux habitats d'importance communautaire (Directive Habitats) au sein de la friche de la Borne de l'Espoir :

-« Pelouses à *Calamagrostis epigejos*, faciès pauvre en espèces des formations herbeuses à *Nardus »*,

-« Lisières humides à grandes herbes, faciès à caractère rudéral des mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitaires et des berges montagnard à alpin ».

À l'occasion des travaux, cette zone a été rendue inaccessible, et n'a de ce fait pas pu être investiguée.

Faune

Les prospections se sont surtout focalisées sur la zone du Pavé du Moulin, du fait de sa superficie et de la diversité de ses habitats, ainsi que sur le pourtour du Golf. Ont été recensés :

- 29 espèces d'oiseaux, pour la plupart communes ou assez communes, à l'exception notable de la Rousserolle effarvate peu commune et en déclin à l'échelle régionale.

- 5 espèces de chiroptères au niveau des catiches : Murin à moustaches, Murin à Oreilles échancrées (d'intérêt communautaire car inscrit à l'annexe II de la directive Habitats, et prioritaire pour le plan régional de restauration), Murin de Daubenton, Murin de Natterer et Pipistrelle commune. Rappelons que tous les chiroptères sont protégés à l'échelle nationale et que pour la plupart, leur présence est signe d'une qualité des milieux, du fait de leurs exigences écologiques d'habitats structurés et diversifiés.

Les catiches constituent des gîtes pour les Chauves-souris cavernicoles, en particulier pour les Murins. Ces individus semblent trouver dans les milieux environnants les populations d'invertébrés constituant leur nourriture. Certains gagnent la vallée de la Marque pour leurs besoins d'alimentation (CMNF 2015 com.. Pers.). Leur maintien sur le site est fortement remis en question si une mesure « drastique » de conservation n'est pas envisagée. En particulier il leur est important, en plus de la présence de cavités et gîtes accessibles, de disposer de structures de paysage pour les guider dans leurs

déplacements.

- La présence du Renard roux est suspectée sur la friche de la rue verte ; un terrier et des traces ayant été observés.

- Concernant les invertébrés, 2 espèces d'Agrions (Libellules), 20 espèces de Papillons Rhopalocères, 30 espèces de Carabes et 5 espèces d'Annelides Oligochètes (« lombrics »). La plupart sont communs, mais leurs présence et maintien dans le secteur d'étude sont tributaires de l'existence des lieux d'entre-ville, exempts de constructions et hébergeants une flore spontanée.

Les listes des espèces pour ces groupes de faune figure en annexe.

Nature urbaine et continuités écologiques

La fragmentation des habitats et des écosystèmes est l'une des principales causes de l'érosion de la biodiversité selon l'agence européenne de l'environnement (2011). La définition et la restauration de trames ou continuités écologiques vise à réduire cette fragmentation.

La région Nord Pas-de-Calais a été pionnière dans la réflexion sur ces continuités : dès les années 1990 elle a initié un schéma d'orientation trame verte et bleue, qui définit les enjeux et les ambitions à l'échelle de la région, et qui a été intégré à son schéma régional d'aménagement et de développement durable en 2006.

Suite aux lois Grenelle le dispositif de Schéma Régional de Cohérence Écologique élaboré conjointement par l'Etat et la Région décline la politique nationale de restauration des continuités. Le SRCE-TVB du Nord Pas-de-Calais, arrêté le 16 juillet 2014, reprend l'esprit et les ambitions du schéma régional TVB, notamment l'une de ses particularités :

la notion d'espaces « à renaturer », secteurs à faible naturalité mais qui peuvent contribuer aux trames après aménagement.

Les éléments[31] de trames régionales dans le secteur d'étude et ses environs sont :

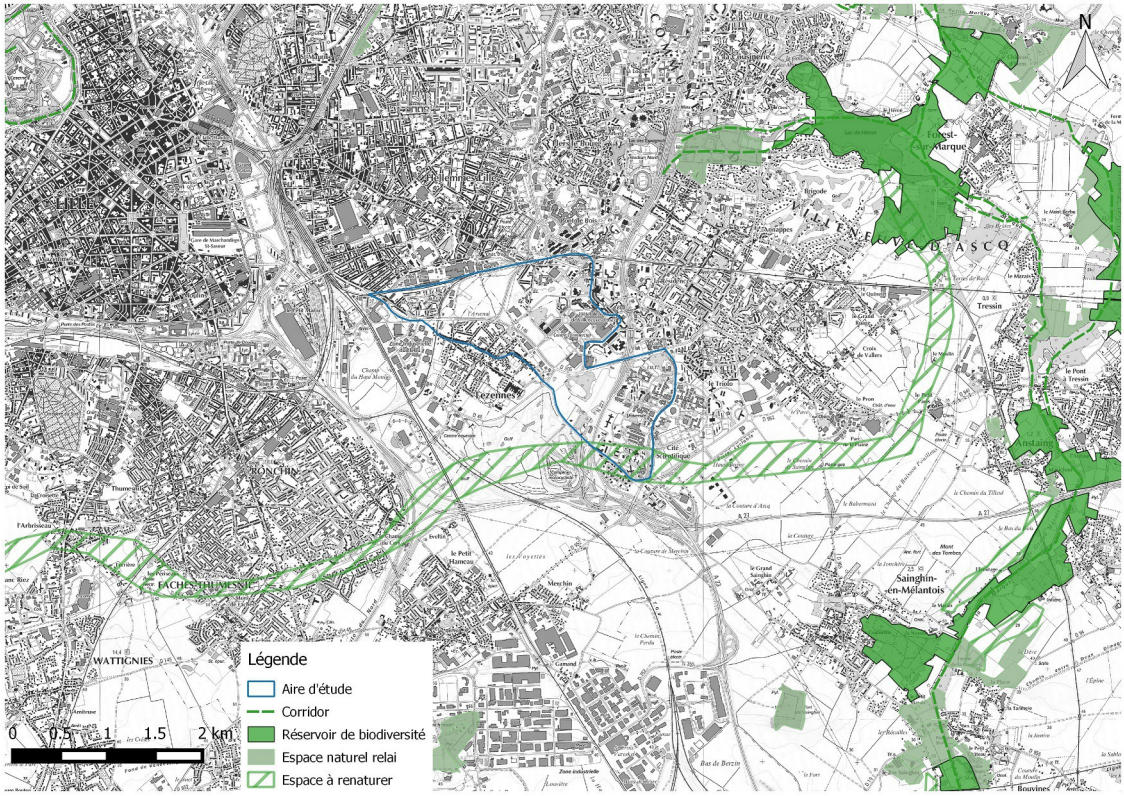
- La vallée de la Marque qui est désignée en Réservoir de Biodiversité pour la qualité de ses milieux humides et de ses boisements,
- Le Parc du Héron qui est identifié comme Espace Naturel Relai,
- Un « Espace à renaturer » constituant une « ceinture » sud, basée sur une continuité potentielle entre la Marque, la zone du Golf, et les espaces ouverts du sud de Lille (servitudes de lignes haute tension et catiches à Faches-Thumesnil). Cette ceinture verte

[31] Le Code de l'Environnement (Article L.371-1) définit les éléments suivants. Les **réservoirs de biodiversité**, espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Les **corridors écologiques**, assurant des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

potentielle pourrait relier les vallées de la Marque et de la Deule.

- Les corridors identifiés sont principalement du type forestier, humide et herbacé.

La carte ci-dessous représente la situation du secteur d'études dans la trame verte et bleue régionale



Le défi à l'heure actuelle est de transcrire le SRCE en trames locales, notamment via les documents de planification, dont le ScoT.

Concernant notre zone d'étude, l'objectif d'une trame verte urbaine dans une ville qui fait l'interface entre le cœur d'agglomération (Hellemmes-Lille) et le périurbain (proximité de la vallée de la Marque et des zones agricoles du Mélantois) serait d'insérer des « langues de nature » dans l'urbain dense.

Et dans ce contexte, les milieux ouverts d'entre-ville peuvent servir de support pour la reconnexion des trames, tout en offrant les aménités associées : accès à la nature de proximité, mobilités douces ...

d- Usage des friches

L'observation, les entretiens approfondis et les connaissances du paysagiste révèlent la présence de plusieurs usages, variables dans le temps.

Des jardins spontanés

Plusieurs jardins spontanés ont vu le jour pour les habitants du quartier du Pavé du Moulin dont un spécifique pour les familles Roms à partir de 2010 sous l'impulsion de plusieurs étudiants de l'école d'Architecture et du paysage dont Yann Lafolie « . Le jardin vivrier pour les Roms a été rasé avec l'expulsion des familles en août 2012. Deux autres petits jardins sont présents également au bout de la parcelle agricole du chemin Napoléon. Un des jardins a été confié par la mairie d'Hellemmes à un ouvrier du bâtiment retraité de la commune qui y cultive des légumes, de la menthe, de la coriandre, depuis 10 ans

jardins chemin Napoléon et jardins rue du Pavé du Moulin

Des habitats de migrants Roms :

De 2008 à août 2012, plusieurs familles se sont installées sur les « friches », la plupart en caravanes, et ont été régulièrement expulsées. En 2012, à l'initiative de Yann Lafolie et d'autres élèves paysagistes comme lui à l'époque, des cabanons et des toilettes sèches ont été construits au bénéfice de certaines familles volontaires pour l'auto construction. Un atelier solidaire a été mis en place (collectif solidarité Roms). Le 09 août 2012, à quelques jours du premier match au Grand stade, le démantèlement du site a eu lieu suite à une procédure engagée par LMCU (Lille Métropole Communauté urbaine), présidée par Martine Aubry à l'époque. Les cabanons mais également les caravanes, ont été détruits et d'énormes pierres puis des grillages ont été installés pour empêcher

l'accès. Les familles (131 personnes dont 70 enfants) se sont dispersées plus loin dans la commune ou dans les communes voisines. Quelques familles sont restées cependant dans le quartier, installées le long des terres agricoles (chemin de Napoléon) ou bien encore dans des fourrés le long du boulevard de Lezennes. Ce sont certaines de ces familles que nous avons interrogées pour notre enquête.

Photo111 MH 2 les cabanons MANQUE Je n'ai pas de photos

Des graphes dans l'ancien bâti industriel ruiné :

Nos observations de 2014 montrent que plusieurs street-artistes et graffeurs ont investi le site même de la Poudrière (lieu encaissé dans le quartier du Pavé du Moulin sur les friches) mais également, nous le voyons sur les photos, de nombreux jeunes apprentis plasticiens.

Insérer PHOTOS 111MH 3. 1 graffs poudrière

De nombreux graffs « du poisson », sont présents dans la métropole lilloise : il y en aurait plus d'une centaine sur les murs, les quais, le long de la rocade, sur la route vers Valenciennes, etc. dans des formes variées et dans des lieux en revanche très passants contrairement à la poudrière d'Hellemmes. Le blog Lilleautrésor.com qui a pour ambition de révéler la vie cachée de Lille, en a inventorié certains cherchant à savoir à quel artiste les attribuer. Apparemment, il ne s'agirait pas d'une personne isolée, mais d'un groupe d'artistes (crew). Les bloggeurs font l'hypothèse que le poisson serait une référence au temps où Lille était entourée de canaux avant d'être asséchée et que Lille serait aujourd'hui le lieu d'une nouvelle faune : les artistes, les étudiants ![32] L'interview du graffeur, donnée au journal étudiant de l'Institut de Sciences politiques de Lille « Rue de Trévise »en 2011, indique des raisons très différentes[33]. L'artiste explique que son objectif en tant que graffeur et non pas street artiste (les streets artistes font des dessins) était de faire autre chose que des lettres, des tags et des chromes et d'introduire des couleurs vives et de l'illustration. Le poisson crée symbolise celui ou celle qui « *s'invite tard le soir, là on ne l'attend pas* » ! Théoriquement, l'expérience devait être de courte durée, mais elle a duré, explique celui qui n'entend véhiculer aucun autre message. Il s'agit d'un « *égotrip* » précise t-il.

[32]Ces blogeurs pistent le street art dans la métropole et interrogent parfois les artistes. http://lilleautresor.com/les-chasseurs-de-tresors/, consulté le 17 septembre 2014

[33] *Rue de Trévise*, n°2, décembre 2011 http://www.fichier-pdf.fr/2011/11/30/1-2011-12-01-1/preview/page/1/ , consulté le 17 septembre 2014

PHOTO 111 MH3.2 graffs poissons à Lille

De l'art brut

Lors d'une visite de terrain dans le bois au printemps 2013, nous avons découvert une composition formée par divers objets environnants rassemblés : caddy, bouilloire, écumoire, etc.

PHOTO 111 MH 4 MANQUECOMPOSITON ART BRUT

Des sentiers de promenade :

Sentier promenade Joindre ++ seule photos.

Des lieux d'expérimentation des élèves de l'Ecole Nationale d'architecture du Paysage

Au gré des promotions, différents projets ont été créés : des jardins potagers ou non, des petites serres, des bancs, certains l'ont volontairement travaillé comme friche en tant que projet paysager.

Depuis 2007, une association étudiante « la Drache » y organise des fêtes biannuelles

(au printemps et à l'automne) appelées fricht'ti ouvertes aux riverains mais aussi aux Roms installés jusqu'en 2012 sur les friches : barbecue, installations d'artistes, concerts, constructions de cabanes pour les enfants, etc.

PHOTO DE FRICHTI

D'autres usages existent également, repérés grâce aux observations ou entretiens : cueillette, glanage, cabanes d'enfants, promenade.

Notons que d'une manière générale, depuis août 2012, la clôture d'une partie de ces espaces suite à l'éviction des Roms et la construction du siège social d'Eiffage 2014 raréfient ces lieux et leurs usages.

L'observation, nos entretiens approfondis et les résultats de l'enquête par questionnaire des Groupes EELV des Catiches (Lezennes et Villeneuve d'Ascq) et d'Hellemmes[34] montrent que les terrains sont peu fréquentés par les habitants, riverains ou pas, enquêtés. Début 2012, l'enquête des Groupes EELV des Catiches indiquait que sur 112 personnes interrogées[35], 65% déclaraient ne jamais s'y rendre. L'absence de propriétaire identifié, la végétation dense, la présence de catiches ouvertes (dont la plupart sont entourées de grillage), et pour certains la présence des Roms constituait

[34] « Usages et devenir des terrains situés à la limite d'Hellemmes, Lezennes et Villeneuve d'Ascq : qu'en disent les habitants ? » Enquête auprès des habitants riverains, passants et usagers des terrains situés entre la voie ferrée, le Boulevard de Lezennes, Heron Park et le Boulevard de Valmy, sur les communes d'Hellemmes, Lezennes et Villeneuve d'Ascq, réalisée entre décembre 2011 et février 2012

[35] 112 personnes ou ménages ont été enquêtés, dont 90% sont riverains directs dans les trois communes selon des proportions quasi égales.

des motifs dissuasifs. Pour ceux qui les fréquentaient, la promenade concernait 50% des motivations, le jardinage ou la cueillette 12,5% et la solidarité envers les Roms par le voisinage 25%. Les études et fêtes d'étudiants de l'école d'architecture représentaient 7,5% des motivations. Quelques riverains mentionnaient des visites aux agriculteurs, d'autres des pratiques anciennes, liées à l'histoire du site (glanage, cueillette…).

Notre enquête approfondie de 2013 indique que les usages actuels de la friches sont très rares et les usages anciens peu nombreux. Le quartier du Pavé du Moulin (riverain des friches) reste le seul lieu où les usages actuels des friches sont signalés. Une des deux jeunes interrogés du quartier indique « *visiter* » ce qu'ils nomment les « *champs* » pour se « *détendre* » et tous deux précisent, qu'enfants, ils y construisaient des cabanes. L'enfant Rom du même quartier que nous avons interrogé précise, lui, s'y rendre régulièrement pour jouer au ballon avec ses copains. L'adulte rom du quartier signale, lui se promener au moins deux fois par jour dans « *la clairière* » pour « *regarder la nature* », les fleurs en particulier et oublier ses soucis. Là, dit-il il se « *recrée* ». Dans les autres quartiers, les usages sont quasi inexistants. A Lezennes, un homme de 70 ans nous a dit « *côtoyer* » les « *champs* », se considérant en balade précisant cependant la rareté de ses promenades. A Villeneuve d'Ascq, une femme d'une cinquantaine d'années, riveraine des friches, y promenait régulièrement son chien avant que les Roms ne s'y installent et que des clôtures n'y apparaissent. Rares sont les habitants de Villeneuve d'Ascq interrogés ayant participé aux frich'ti, fêtes organisées par les élèves de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille (ENSAPL).

e- les friches participent à la qualité des lieux par ce qu'elles offrent au regard

Il existe chez les habitants interrogés un investissement subjectif important voire un attachement à ces espaces non aménagés. De façon surprenante, celui-ci résulte moins d'une fréquentation de ces espaces que de leur simple vue. Le regard, ce qu'il convoque de positif, ce qu'il véhicule comme images, procure comme bien-être et attachement, ce qu'il engage comme prescriptions sur la ville, est une des pièces de la compréhension de la ville du point de vue des gens[36].

Pour certains habitants, ces espaces représentent la campagne comme en témoignent

[36] C'est également un mode opératoire de formation de lieux subjectifs. L'empiricité des usages n'est pas le tout de la ville du point de vue des gens. Le regard dans la ville est une des dimensions constitutives de la ville. Nous l'avons dit, le lieu est sous condition de sa problématisation subjective énoncée par les gens (Lazarus, 1996). Si aucune prescription ou thèse ne sont tenues par les gens sur le lieu (ici, ces espaces non aménagés), celui-ci ne sera pas considéré comme un lieu singulier.

les mots utilisés pour en parler « *les champs*», « *la pâture*» ou encore « *le dépeçage des terres agricoles* » qui rendent compte de l'inquiétude liée à la disparition progressive de la campagne. Pour un habitant résidant dans les immeubles collectifs à Villeneuve d'Ascq, ces espaces représentent un « *souffle dans la ville* », et pour un usager de l'Ecole d'architecture et du paysage qui a une vue sur la friche, « *un trou pour respirer* » contrastant avec la présence des tours environnantes.

Chez certains riverains du Pavé Du moulin, ces espaces non aménagés vont même jusqu'à former un univers personnel. En effet, certains habitants ont développé au fil du temps un rapport singulier à ces espaces, le plus souvent au moyen de la simple vue. « *C'est mon intimité »* déclare un habitant du Pavé du Moulin, tenant à nous montrer la vue offerte par les friches : des arbustes, un jardin ouvrier spontané. Nous l'avons vu précédemment, un habitant Rom du Pavé du Moulin se rend deux fois par jour à la clairière « *pour se promener, regarder la nature, les fleurs et pour oublier mes soucis* ». Il précise « *c'est beau, je me recrée*[37]*, j'oublie tout* [les soucis : l'argent, les histoires de famille, la situation faite par les pouvoirs publics aux Roms] ». A Villeneuve d'Ascq, une habitante d'un grand ensemble ayant une vue sur les friches signale qu'elle ne s'y rend jamais mais qu'elle « *adore le bois* »

Enfin, pour un habitant de Villeneuve d'Ascq, ces espaces incarnent l'idée philosophique de « *liberté* ».

Si tous n'investissent pas si intimement les lieux, une utilité est reconnue aux friches par les services rendus aux gens, mais aussi à la nature : « *Ce n'est pas un terrain vague pour les terres agricoles. Et si c'est boisé ça sert à la flore*. », « *Friche pour moi, c'est un endroit où on peut faire des choses, des sculptures, des choses, des jardins, où on peut faire ce que l'on veut* » « *Non, ce ne sont pas des friches, je ne sais pas trop ce que c'est des friches déjà, ça ne me parle pas. Moi je dirais plus un parc naturel. Un endroit où y'a de la nature, où y'a rien, pas de constructions* ».

Ainsi, ces espaces ne constituent pas des non-lieux au sens où Marc Augé en parle[38] ni ne sont appréhendés par la plupart des habitants interrogés comme des endroits appelés à être construits ou à être un levier au service du développement des territoires, comme bien souvent les envisagent les pouvoirs publics. Rares sont les habitants tenant aussi cette position : « *C'est des terrains qui sont pour moi en voie de développement, ils ne sont pas là pour rien, ils doivent certainement être rénovés* » ou encore « *Il faut reprendre en main ces friches, on peut encore y mettre de l'habitat* ».

[37] Se recréer est à entendre ici comme « régénérer »

[38] Les nouveaux lieux urbains contemporains (aéroports, centres commerciaux, etc.) seraient des non lieux tout comme les friches, car dépourvus de socialité, où règne l'anonymat, l'absence de singularité… (1992).

Ainsi, le point de vue des habitants est parfois neutre (« *terrain vague* », « *je n'ai pas de mot* »), rarement négatif (« *dépotoir* ») et il très souvent positif et investi. Le vide de constructions est considéré comme rendant service à la ville et aux habitant, comme apportant une alternative à l'enfermement des grands ensembles et du bâti : ce sont des trouées, des espaces de respiration.

f- Des activités ou équipements existants en recherche d'intégration « paysagère » ou d'acceptation par les populations riveraines *ou / des espaces naturels de proximité peu valorisés*..

Le complexe motocycliste de Lezennes / Lesquin, un équipement sportif d'envergure métropolitain de plus de 30 ans

Le circuit moto de Lezennes a été réalisé à partir de 1985 en bordure du Bd du Breucq, à l'Est de l'échangeur des 4 Cantons, il se situe également sur la commune de Lesquin. Il occupe une superficie de prés de 25hectares, initialement créé pour former les jeunes à la sécurité routière, réparties pour moitié entre une piste de moto cross et un anneau de vitesse. Il est entouré d'une butte phonique et paysagère dont l'efficacité est régulièrement remise en cause par les riverains.

La présence de cet équipement est révélatrice des conséquences à long terme de la construction d'un itinéraire autoroutier vis-à-vis du territoire qu'il traverse notamment dans le cadre de contournements urbains, comme le souligne AC. Werquin dans son rapport [39]: *De façon générale, les choix concernant le tracé et les caractères de l'autoroute engage l'avenir d'une entité urbaine de façon assez décisive et pour longtemps, le système autoroutier peut faire poindre les risques de déséquilibre parfois même dès le premier projet, décidé pour insérer économiquement l'agglomération dans sa région. ».*

La croissance de Villeneuve d'Ascq a trouvé ses limites dans la partie sud de la ville, à la fin des années 1970 entre le quartier de l'hôtel de ville et l'autoroute A 1 -A22 ou une activité agricole se maintenait. Outre la présence d'une multitude de puits dues à la présence de Catiches, les terrains sont soumis à un risque naturel ; présence de carrières souterraines sur les communes de Lezennes, Ronchin, Lesquins et V Ascq conduisant à des contraintes fortes de construction. LMCU est devenu propriétaire de ces terrains (prés de 150 hectares) et dispose ainsi d'une réserve foncière ou seules les constructions de grande hauteur peuvent être réalisées.

[39] Pgrm de recherche Ittecop 2008 : Les infrastructures routières, les paysages et les écosystèmes, recherche méthodologique à partir de voies en projet. Rapport final fevrier 2012,Tome 2 page 81.

Dans le cadre du renouvellement et du développement des infrastructures urbaines, la maîtrise des coûts des grands projets conduit à envisager des solutions constructives permettant le recyclage de matériaux de démolition, de déblai de terrassement ou de réemploi de résidus inertes de processus industriels, autrement dit, une façon d'aménager la ville avec des matériaux issus de la ville. La zone de la borne de l'espoir (Circuit Moto de Lezennes) et le sud de Lezennes (golf public de Ronchin) ont pu ainsi accueillir des milliers de tonnes de matériaux provenant de différents chantiers de la métropole. (Ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq,, VR Urbaine-échangeurs , métro ligne 1 & 2). Cette particularité d'usage des abords routiers (buttes phoniques ou paysagères), des couches sou-chaussée ou des espaces autoroutiers de proximité ou d'espace traversée par diverses ILT (Routes V ferrée ou ligne à haute tension) a été une constante sur ce secteur de la métropole lilloise, elle s'est trouvée amplifiée avec la réalisation du grand stade.

Du golf public à la constitution d'un croissant sportif sud métropole.

Le golf public a été construit en 1992 grâce à la disponibilité de remblais venus du creusement de la ligne 2 du métro lillois, c'est ce qui a permis de créer de très belles ondulations appréciées par les usagers métropolitains. Certes, quelques grands pylônes électriques gâchent un peu la vue par endroits et quelques zones sont un peu bruyantes en raison du voisinage immédiat d'un grand axe routier et du passage intérieur de la ligne TGV Paris Lille. Malgré ces petits inconvénients, le golf de Lille Métropole reste un parcours avec une fréquentation soutenue y compris pour des parcours de randonnée verte urbaine réclamés par les riverains.

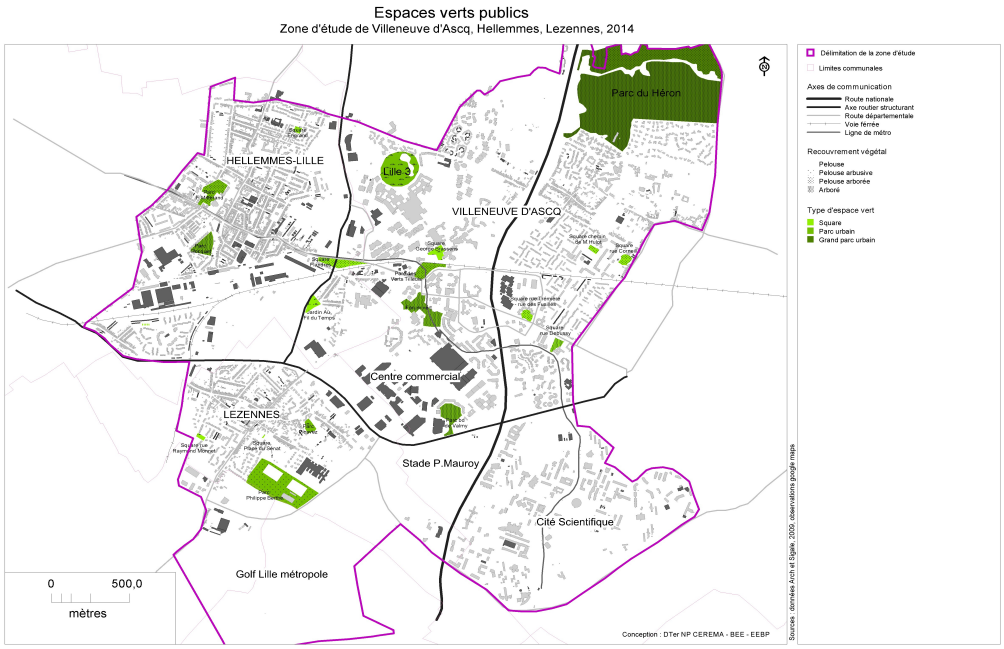
Certains habitants en ignorent la présence, d'autres l'apprécient pour la nature brute proposée avec le chemin de promenade du pourtour, la plupart y est indifférente et peu le critiquent pour le fait que ce service ne s'adresse pas à tous. On notera aussi (surtout) l'existence, autour du golf et du complexe motocycliste d'un sentier de balade (ou de petite randonnée). Ce chemin pour piétons est peu fréquenté sinon sur la partie située entre le rond-point de Lezennes et le centre hippique (le long du contournement est de Lezennes). Même si la flore et la faune n'y sont pas exceptionnelles puisque rétablies sur des terres rapportées, il s'agit néanmoins d'un « néo-milieu naturel » très intéressant et tranquille (hormis le bruit de fond permanent de l'autoroute et le bruit plus occasionnel du complexe moto).

Les inter-relations des ceintures péri-urbaines routières avec le territoire sont intéressantes à souligner, elle trouve ici l'expression d'un mode de concrétisation relevant d'une trentaine d'année ou la collectivité pouvait se permettre de créer et de

gérer une réserve foncière, soit en délégant un usage de loisirs public soit en renouvelant l'usage agricole. Localement de nombreux de ces espaces étaient utilisés pour des cultures vivrières urbaines (jardins ouvriers SNCF notamment mais également jardins d'ouvriers des usines de proximité). Cette forme de réponses temporaire à la question du développement de la ville à proximité des grandes infrastructures pose une double question lors de la création d'un grand équipement sportif comme le GS de Lille, 1/ quel devenir de l'usage « social » de ces espaces partagés ou conquis de proximité , doivent-ils être remis en cause du fait d'une concurrence foncière plus forte ?, 2/ Comment évaluer et quand prendre en compte pour la ville le contenu et le rôle de l'équilibre social et écosystémique (lieux communs de rencontre, paysage et nature) ainsi constitué depuis plusieurs décennies.

g- Usage et représentation des espaces récréatifs

La présence de nombreux espaces récréatifs de proximité (square, parcs) et du grand parc urbain du Héron de Villeneuve d'Ascq (110 hectares) participent de la qualité des lieux de l'entre ville aux yeux des habitants. Précisons tout d'abord que le terme « d'espaces récréatifs » dans notre recherche se réfère aux « espaces verts » que P. Boutefeu, JP Rotheval, définissent comme « *des lieux végétalisés et intégrés dans le tissu urbain, ouvert au public et dont la gestion dépend d'une structure institutionnelle* » (2009). Cela peut être un square (moins de 1 hectare), un parc urbain (entre 1 à 100 hectares) ou encore un grand parc urbain. Tous les quartiers enquêtés possèdent au moins un type d'équipement, voire plusieurs pour certains quartiers.



Si leur potentiel écologique est souvent peu élevé, ces espaces sont pensés cependant par les habitants interrogés comme des espaces de nature. En effet, pour eux, un lieu de nature s'entend de façon très vaste : cela va du zoo, à la citadelle de Lille en passant par le square pour enfants, un complexe sportif, un commerce d'arbres, ou encore une plage. Ainsi, les conceptions d'un lieu de nature (nature en ville ou nature tout court) dans notre enquête ne sont pas fondées uniquement sur des critères inhérents à la nature, mais relèvent de la pratique du sport, de la présence du calme, de la tranquillité ou bien encore de la possibilité offerte de laisser jouer et s'évader les enfants.

La plupart de ces espaces récréatifs sont très fréquentés. Tous les habitants interrogés (sauf une retraitée du quartier de l'Épine) se rendent au grand parc urbain du Héron, qu'ils résident une maison individuelle avec jardin ou dans des grands ensembles. Sa proximité est appréciée mais également la diversité des activités et services proposés (pêche, poneys pour les enfants, glaces, buvette, toilettes, parking récemment agrandi). Certains regrettent cependant l'affluence trop importante les jours de soleil, qui confine parfois à la saturation[40]. Les habitants expliquent venir y rechercher « *de l'air pour les gamins* », un moment de « *calme* », voire de « *paix* », « *la verdure* », l'éloignement de la ville : « *on oublie la ville* ». Un réel attachement voire une appropriation de l'espace se produit, comme c'est le cas dans d'autres enquêtes (Boutefeu 2007) : « *Quand je suis dans le parc du Héron, j'ai l'impression d'être dans mon jardin* » précise une habitante résidant de Villeneuve d'Ascq.

Deux autres espaces de récréation suscitent également des déplacements interquartiers nombreux, et ce en dépit des nombreuses difficultés d'accès (se reporter aux difficultés de déplacements 1.2.4) : le complexe sportif de Lezennes et le parc des Verts Tilleuls à Villeneuve d'Ascq. Étudions les raisons de l'attractivité de ces deux espaces :

Le complexe sportif « Philippe Berthe » attire des jeunes et moins jeunes de tous les quartiers environnants et hors périmètre d'étude. Il propose en effet de nombreuses activités : un skate parc, d'un mur dédié au tags et graffs, un terrain de foot d'accès libre en pelouse synthétique, un petit stade avec une tribune (gradins couverts), un gymnase et une grande pelouse. Les jeunes que nous avons interrogés s'y rendent principalement pour « se *retrouver entre copains* », « *se rassembler* » et y restent d'une demi-heure à

[40] L'absence de buvette et de toilettes au lac Saint-Jean et le retrait récent des pédalos sont également déplorés. A Lezennes, une habitante nous a dit ne plus pouvoir s'y rendre en famille à vélo en raison de la dangerosité engendrée par l'augmentation de la circulation.

toute la journée selon les âges et les envies. Notons que les jeunes du quartier de l'Epine mettent du temps pour s'y rendre (voir la partie sur les mobilités) et qu'ils doivent emprunter une passerelle peu praticable. Néanmoins son attractivité dépasse, à leurs yeux, ses conditions peu aisées d'accès, à peine mentionnées. Un jeune adulte Lezennois interrogé précise parfois y aller le soir après le travail pour y retrouver un ami et y faire du roller ou pour prendre l'apéritif… Des jeunes de 7 à 25 ans de Villeneuve d'Ascq et d'Hellemmes s'y retrouvent aussi. Plusieurs adultes Lezennois y pratiquent du sport : courir ou jouer au basket, mais également y faire une balade d'une trentaine minutes, et promener les enfants ou le chien. Ils y recherchent « *la tranquillité* », « *l'absence de voitures* » ou encore « *le repos* ». De leur point de vue la diversité des installations proposées et sa proximité fondent sa qualité. Tous n'y voient aucun défaut, même si une personne souhaiterait la création d'autres espaces récréatifs *« pour changer et ne pas se rendre toujours au même endroit* ». La directrice de l'école Herriot que nous avons interrogée en tant qu'usager de la zone indique que ce lieu n'est pas utilisé par les enseignants comme lieu récréatif ; même si les enfants de l'école s'y rendent pour des créneaux de sport programmés. Des habitants du quartier du Triolo à Villeneuve se rendent également dans ce lieu.

Plateau sportif.

Le square des Verts-tilleuls, situé au pied d'un grand ensemble dans le quartier de l'Hôtel de ville est très fréquenté par les habitants du quartier et par certains du quartier voisin du Pavé du Moulin. Les habitants (le plus souvent mères de famille et enfants) y

restent parfois pendant une bonne heure en raison essentiellement des jeux pour les petits proposés dans un espace clôturé et donc sécurisé. Ce lieu offre aux Roms du Pavé du Moulin qui le fréquentent un substitut à la fréquentation du petit square de leur quartier « le fil du temps » rendue impossible en raison de tensions avec certains habitants. D'une manière générale, tous, parents et enfants apprécient de pouvoir y « *changer d'air* », de « *souffler car sinon on est toujours dans nos blocs* ». Le manque de bancs et de jeux est cependant déploré et une file d'attente se forme souvent aux balançoires indiquant une saturation à certains moments de la journée. Comme pour le parc du Héron, un véritable attachement à ce lieu existe : « *Imaginer qu'ils nous enlèvent le parc des Verts-tilleuls, on se battrait pour le garder (le parc est situé au pied des tours où vit cette habitante). Eh bien là-bas, c'est pareil, il faut qu'ils pensent aux deux*. »

Si tous les quartiers enquêtés possèdent des espaces de récréation, certains sont mieux dotés que d'autres. Le centre-ville de Villeneuve d'Ascq est très bien équipé. Néanmoins certains espaces souffrent d'une forte affluence (le square des Verts-Tilleul, le parc du Héron) quand d'autres sont sous utilisés (le Forum vert[41], le square de Valmy[42], et G. Brassens[43]). Le quartier du Triolo possède, quant à lui, deux squares et dont l'un (central) est parfois saturé. Dans le quartier de l'Epine à Hellemmes, les nombreux conflits d'usage rendent subjectivement insuffisants les petits espaces récréatifs. En effet, l'aire de jeux des 2/6 ans est souvent occupée par des jeunes qui y fument et boivent, le City stade, au revêtement synthétique convenant à la pratique du foot et du basket de rue, est lui aussi occupé par des jeunes qui n'y font pas particulièrement du sport. Enfin des chiens et chats sont présents dans l'immense bac à sable sans clôture. Comme nous le

[41] *Le Forum vert* est un espace boisé, non clôturé situé à proximité du square des Verts Tilleuls, encaissé en contrebas de la Chaussée-Haute. Il est moins fréquenté des habitants du quartier de l'Hôtel de ville car considéré comme étant insuffisamment aménagé et sécurisé. Certains regrettent notamment qu'il soit ouvert toute la nuit et mal fréquenté le soir. Apparemment, les adolescents s'y rendent plus volontiers. Une lycéenne de 18 ans interrogée y va régulièrement avec ses amis « *pour se prendre en photo dans un joli cadre* » dixit. Elle apprécie sa proximité tout comme la présence parfois de hérissons ! et regrette l'absence de fleurs. Notons que les adolescents que nous avons interrogés dans les autres quartiers ne nous ont pas parlé du Forum vert (à la différence du complexe sportif qui est un lieu très fréquenté par les jeunes des quartiers environnants). Un usager de notre périmètre d'étude interrogé, travaillant à l'école d'architecture, se rend aussi au Forum vert lors de ces pauses et apprécie *« ce petit bois avec des passerelles, ses différents niveaux* [le fait que ce lieu] *ne soit pas plat, qu'il* [n'ait] *pas un côté carré, militaire* ». Le forum vert va faire l'objet d'une requalification dans le cadre de la rénovation du centre-ville de Villeneuve d'Ascq.

[42] *Le parc Valmy* situé à proximité du centre commercial de Heron Park est méconnu des personnes qui fréquentent ce centre commercial et n'a pas été cité lors de l'enquête auprès des habitants. Il faut préciser qu'il est enclavé derrière des habitations et n'est pas visible depuis l'espace public (Casas, 2014).

[43] De même, *le square G. Brassens* situé à Pont de Bois, « pourtant très bien aménagé » selon le service d'entretien des espaces verts de Villeneuve d'Ascq est peu utilisé en raison du sentiment d'insécurité qu'il inspire (Casas 2014)

verrons plus loin, dans ce quartier, les relations entre habitants sont très tendues et pas seulement entre jeunes et adultes.

Le petit quartier du Pavé du Moulin est doté d'un seul square « Le fil du temps » très peu aménagé mais très apprécié cependant. Il s'agit d'un espace mixte composé d'un petit terrain de foot sans filet, d'une petite installation de jeux pour les jeunes enfants et d'une douzaine de places de parkings peu fréquentées car vandalisées. Aucune matérialisation de la séparation des fonctions (à peine pour le parking) n'est présente. Bordé par le boulevard de l'Ouest et séparé de lui par un mince rideau d'arbres de hautes tiges, il est assez bruyant. Néanmoins, il est utilisé par de nombreux jeunes du quartier pour « *se défouler* », *« retrouver les potes sans prises de tête* », « *s'amuser, y faire un foot* ». Il abrite également des jeunes amoureux du quartier Triolo et de Flers. Le calme et la proximité offerte sont très appréciés. À écouter les habitants ce petit square est une merveille, ce qui témoigne, une fois encore, que les lieux sont très subjectifs.

Enfin le village de Lezennes est plutôt bien doté de trois squares fréquentés principalement par les riverains[44]. Cependant certains Lezennois disent avoir un peu « *fait le tour* » de tous ces lieux.

Dans tous les quartiers, les habitants souhaitent la création d'autres équipements du même type. Ils offrent en effet à leurs yeux, des espaces de déconnexion de proximité avec les soucis, le travail et la ville. Un lieu de nature à proximité (au sens des gens et non de l'écologie) permet en effet selon certains « *ouvrir les yeux de certains habitant qui sont trop boulot, dodo et rien derrière* », ils permettent de « *changer la vision des choses* » de prendre du recul avec le travail, les soucis. Ils offrent l'opportunité de « *sortir de nos maisons* » et enfin « de se retrouver entre amis ».

Ces résultats indiquent avec ceux d'autres enquêtes en milieu plus urbain (Boutefeu 2007) que ces équipements publics et notamment les squares sont très populaires. Leur forte fréquentation dans un contexte d'entre-ville, limite avec le péri-urbain, amène à nuancer les thèses sur l'enfermement, l'entre soi et le repli du péri-urbain. Ces équipements publics, tout comme les friches, constituent de réels espaces publics (Delbaere, 2010 ; Vanier 2013) remplissant des fonctions multiples : les rencontres, les échanges, mais aussi la déconnexion avec le travail, les soucis et la ville.

[44] Le tout petit square avec jeux pour enfants en bas âges, aménagé dans un interstice de la place du Sénat, le square Raymond Monnet et le square Picavez comprenant, une aire de jeux, une tout petite promenade avec des bancs et une végétation plantée.

L'entre-ville (un encart sur?)

l'entre-ville

Définition : espace (paysage) ouvert, intégré à l'urbanisation. Il peut être formé de friches, espaces agricoles, interstices, etc.

L'entre ville est souvent considéré comme un « domaine vide », sans qualité, une marge urbaine appelée à muter … .

Elle dessine au contraire un paysage de qualité, doté de nouvelles formes de vie (faune, flore), d'usages (humains).

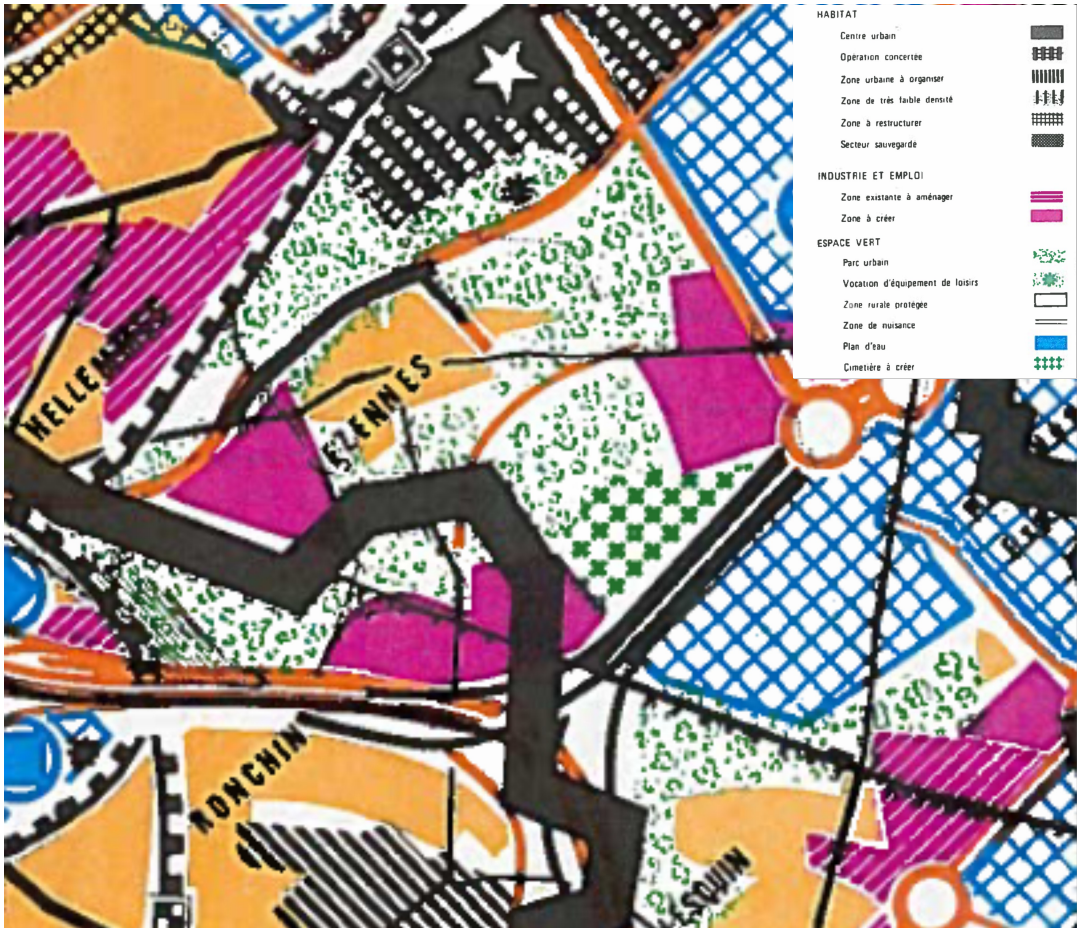
Elle peut être une opportunité dans le cadre de la métropolisation des territoires

L'implantation du Grand stade de Lille et ses infrastructures de transports a été appréhendé dans ce contexte très particulier d'entre ville, situé entre deux gros secteurs urbanisés : Lille et Villeneuve d'Ascq

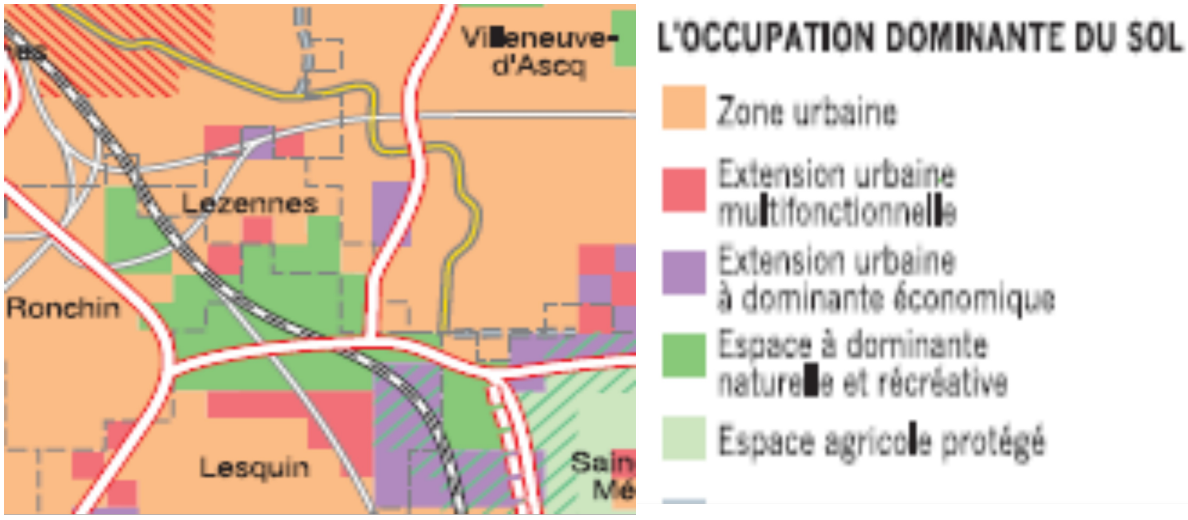
1.2.2. Un succession de projets, facteur d'artificialisation

Différents documents de planification territoriale ont été portés par la collectivité depuis la création de la Communauté Urbaine De Lille (CUDL) en 1967 : SDAU de l'arrondissement de lille (1969, par la CUDL,), SDDU de Lille Métropole (2002, par Lille métropole communauté urbaine (LMCU), suite à une entrée en révision en 1992), PLU (2004, LMCU), et SCoT en cours d'élaboration sur un périmètre élargi (LMCU 2008, puis MEL 2014).

Comme le montre l'extrait ci-dessous, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1969 proposait autour de Lezennes la création d'un parc urbain (Espaces verts) avec le développement d'activités économiques à la fois au sud de Lezennes, à l'est de l'échangeur des 4C et à l'Est du Bd du Breucq. L'attractivité économique des bords d'infrastructures était donc mise en avant tandis que la transformation d'espace agricole en espace vert au milieu du tissu urbain était proposé comme espace urbain de respiration.



Le Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (2002, extrait ci-dessous) a lui aussi délimité un espace à dominante naturelle et récréative mais uniquement dans la partie sud de Lezennes et sur les communes de Ronchin et Lesquin notamment sur une partie « à cheval » sur le tronçon commun autoroutier A1-A22, alors qu'au nord du Bd de Tournai avait été consolidé la réalisation d'une zone urbaine avec des extensions sur V Ascq et Lezennes. Les extensions urbaines à dominante économique étaient-elles, repositionnées le long du Bd du Breucq au nord de l'échangeur des 4 C.



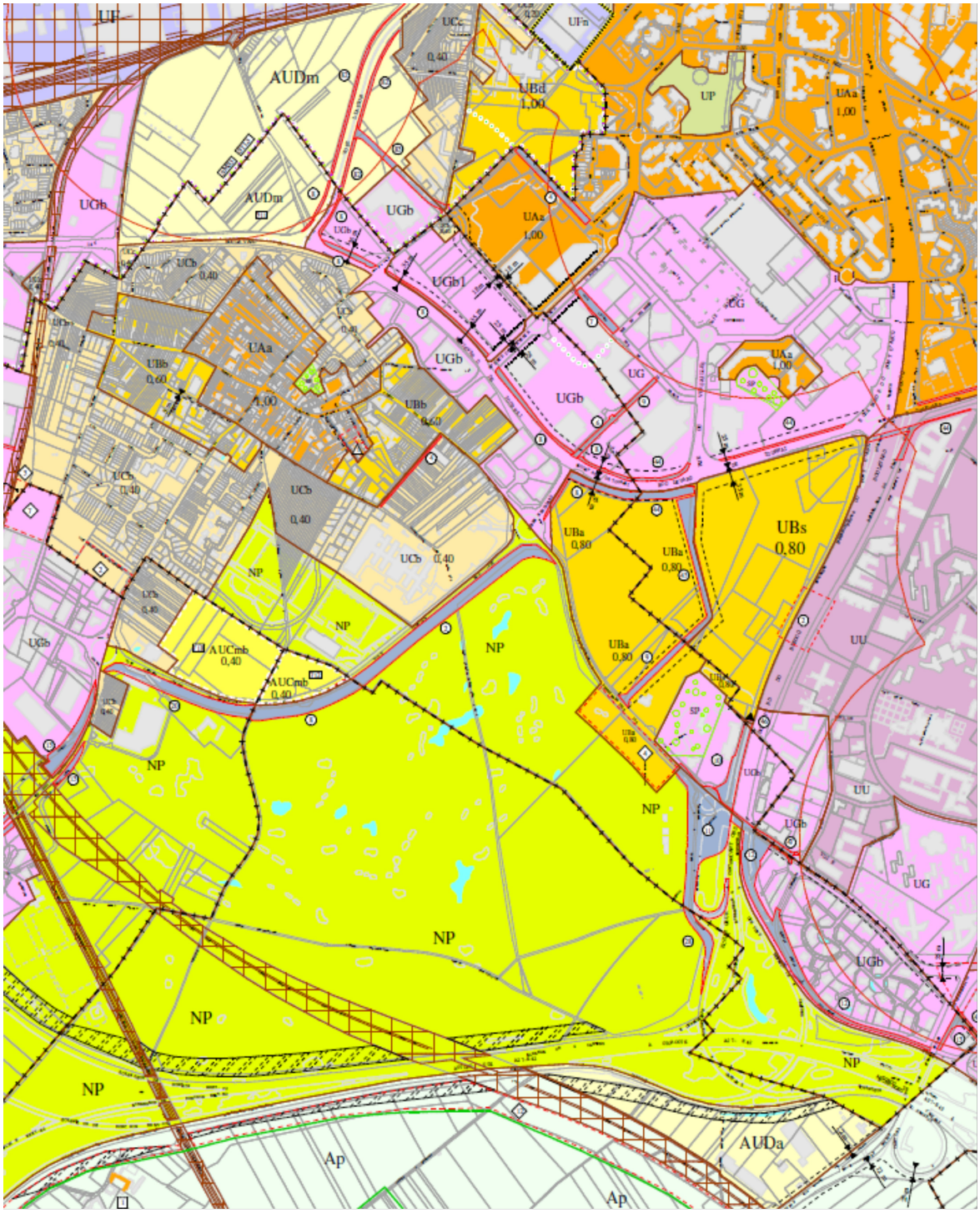
Le PLU communautaire[45]en vigueur (2004, puis révisé régulièrement) renforce et précise sur V Ascq et au nord du Bd de Tournai (cf extrait joint), une vocation urbaine pouvant accueillir des activités de bureaux, de commerces ou de services, alors que la zone de la borne de l'Espoir porte elle une zone Urbaine mixte à dominante d'habitat dense incompatible, hors révision, avec l'accueil d'un grand équipement sportif.

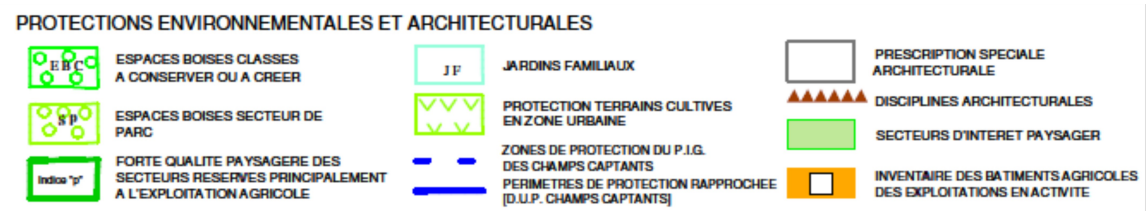
Sur Hellemmes, la zones agricoles le long du Bd de l'Ouest est classée en zone naturelle à urbaniser avec une bande le long du chemin Napoléon susceptible de recevoir des activités économiques diversifiées.

La réalisation du GS de Lille sur le site de la borne de l'Espoir a fait l'objet d'une concertation en 2007 par LMCU (maître d'ouvrage du GS de Lille) qui a donné suite à une enquête publique en 2008 portant sur une révision simplifiée du PLU afin de le rendre compatible : avec la création d'une ZAC sur la partie Ouest du site de la borne de l'Espoir, avec l'implantation du grand stade de Lille et avec la création des infrastructures nécessaires à une bonne desserte du site par l'amélioration des fonctionnalités de l'échangeur des 4Cantons. Les orientations d'aménagement retenues étaient présentées comme suit :

- un projet sur la haute borne, fortement paysager, offrant une alternance d'espaces verts et d'espaces construits,
- la mise en valeur de l'architecture du Grand Stade , en tant que point de repère dans le quartier et depuis le boulevard du Breucq en tant que « signal » d'entrée dans le cœur 'urbanisé de la métropole lilloise,
- un traitement des catiches par comblement effondrement, qui par la suite a été contesté du fait de la composition des matériaux de comblements,
- la création de liaisons piétonnes et d'espaces publics (notamment la mail Langevin et sa passerelle au-dessus du boulevard du Breucq.

[45] Il s'agit du plus important de ce type en France par la surface concernée (611 km2) et par le nombre de communes du périmètre (85). La procédure de révision du POS a été engagée en 1997 mais a subi de nombreux contretemps avec les changements législatifs (loi SRU, loi Urbanisme et Habitat) et surtout l'annulation successive du schéma directeur de développement et d'urbanisme de l'agglomération en 2000, et celle du plan de déplacements urbains en 2003.





L'objectif affiché était de s'appuyer sur le Grand Stade pour construire un quartier durable comprenant de nouvelles formes d'habitats, des bureaux et des programmes variés liés au sport et aux loisirs. Les programmes à développer sur le site restant eux à définir après réalisation du GS de Lille.

Les réflexions, études et projets d'aménagement de ce nouveau quartier de ville se sont poursuivies de manière assez soutenue alors qu'était instruit le permis de construire du grand stade accompagné lui d'une étude d'impact :

- Étude « aménagement de la zone d'influence du GS » (LMCU / Lauzeral 2006-2008)
- Étude du master plan de VA (Urbanisation de l'arc Sud de VA) / atelier Ruelle/ Tetra / Géocide (2010).
- Projet de 483 logements inscrit au PLH à Villeneuve d'Ascq. Le foncier a été vendu en 2012
- Requalification du centre-ville de Villeneuve d'Ascq (bureau d'étude MGAU l'urbaniste Michel Guthman,). L'enjeu étant de redessiner le centre-ville pour le rendre plus équilibré, d'intervenir de manière plus spécifique et ciblé sur certains secteurs tels que le bd de Tournai (requalification urbaine après sa requalification routière), la rue verte, la zone agricole du pavé du Moulin et la borne de l'Espoir. Urbanisation de l'ensemble de l'entre-ville à plus ou moins longue échéance

illustrations.

- Implantation du siège social d'Elisa sur les friches 2014.

1.2.3. Les contours de l'entre-ville délimités par de multiples espaces bâtis

1.2.3.1. Des quartiers d'habitations hétérogènes qui s'étendent :

Le périmètre de recherche est composé de quartiers d'habitation aux identités prononcées très différentes : un village rural ancien typique, la ville nouvelle, le petit bout de ville à la campagne et le quartier enclavé de l'Épine. Tous ces quartiers sont très mal reliés les uns aux autres mais disposent au moins d'une non zone bâtie attenante.

Le village de Lezennes, une « enclave dans la métropole »

Situé à 3 kilomètres de Lille, Lezennes est une ancienne commune rurale qui a connu de profondes transformations depuis une quarantaine d'années : expropriation de terres agricoles, implantations de zones d'activités, d'un complexe moto, d'un golf public, arrivée du TGV… Comme il est précisé sur le site de la ville, son sous-sol est constitué « *du plus grand champ continu de carrières de la région et sûrement le plus anarchique* ». En était extraite de la « pierre de Lezennes » destinée à la construction

des édifices de la région et notamment de Lille[46]. Les carrières de craie, exploitées à 12 ou 15 mètres sous la surface, permettaient de préserver les terres agricoles et aux agriculteurs d'augmenter leurs revenus puisqu'ils y travaillaient en supplément de leur activité principale. Aujourd'hui le cœur de Lezennes reste un village typique, avec une belle église, des petits commerces de proximité, des habitations traditionnelles. Notons que les 3 300 habitants vivent dans des maisons individuelles jumelées ou en bandes avec des jardins privatifs. Aucun immeuble de hauteur n'y est construit compte tenu du sous-sol. Le village est bien doté en équipements publics puisqu'il compte deux écoles, une garderie municipale, une médiathèque et une bibliothèque, plusieurs petits parcs (cf. ci-dessus), un golf et un complexe sportif. Des jardins partagés sont aussi présents dans le village, gérés par l'association « Le Clic ». Néanmoins, leur emprise a été réduite récemment après la construction de petits pavillons individuels en BBC. Une extension de ce lotissement est prévue. Deux zones d'activités économiques sont présentes : le Hellu et Synergie. Le village est niché dans un anneau urbain (boulevard de Tournay, et voie de contournement). Au sud-ouest, un complexe moto, très bruyant, au devenir incertain est présent. A l'intérieur de la ville, plusieurs petits passages (ruelles/voyettes) permettent une traversée piétonne rapide du village (passage Delobel par exemple).

Insérer les 2 PHOTOS 1131 MH9 Lezennes OK

Aux yeux de la plupart des habitants interrogés, l'interconnaissance, la qualité de vie, mais aussi l'union contre certains projets urbains (contre le Grand Stade notamment, mais également d'autres projets auparavant[47]) fondent Lezennes comme village.

Quels mots utiliseriez-vous pour parler de votre quartier ?

Je dirais que c'est comme un village, ce n'est pas une grande ville où les gens ne se connaissent pas. Lezennes est resté un village. Les gens se sont même unis pour former un mouvement de contestation contre le Grand stade.

Aimez-vous vivre dans votre quartier ?

Oui, oui. Il y a une bonne qualité de vie qui n'a rien à voir avec une grande ville. Si vous interrogez d'autres personnes vous aurez le même son de cloches !

[46] De nombreux monuments des environs ont été réalisés avec la pierre de Lezennes : l'église Saint-Eloi de Lezennes, celle de Wasquehal, Sainte Catherine et Saint Maurice à Lille, l'hospice Comtesse, la Vieille Bourse, le Palais Rihour et la Citadelle de Lille. Site de la ville : http://www.lezennes.com/histoire.html, consulté le 02 septembre 2014.

[47] L'implantation du complexe moto en 1985, plus récemment contre un projet de logements sur les jardins familiaux situés rue de Meurchin.

Qu’est-ce que vous n’aimez pas dans votre quartier ?

Rien ! Je me sens bien, on est au calme.

Diriez-vous qu’il a changé depuis que vous y habitez ? En quoi ?

Oui. Avant il y avait 4 ou 5 fermes au bout de la rue, maintenant c'est un lotissement. Avant ici c'était rural. Aujourd'hui on trouve une station essence, le ED, Lidl. C'est un avantage pour les personnes qui ne peuvent pas beaucoup se déplacer.

Selon vous, dans quel paysage habitez-vous ?

Je suis dans un petit village dans son jus, avec ses petits jardins, ses champs. Avec le golf, ça fait encore de l’espace. Le lac du parc du Héron n’est pas loin, on est vraiment bien.

Le calme, les restes de campagne et les maisons avec jardins conservent à Lezennes sa qualité de village en dépit de la perte de la ruralité. Pour certains, la proximité de Lille confère à Lezennes une valeur supplémentaire :

Pouvez-vous nous parler de votre quartier ?

Très agréable. Ce qui est bien c’est qu’il se situe près de Lille avec un esprit villageois. Surtout un esprit de village plus que quartier. On connaît très bien les commerces de proximité, un petit peu nos voisins.

Quels mots utiliseriez-vous pour parler de votre quartier ?

Tranquillité très calme. Il n’y a pas de bruit et tout c’est bien

Aimez-vous vivre dans votre quartier ?

Oui j’aime bien ce village. Je le connais depuis 3 ans on a l’impression d’être à la campagne. On connaît les gens ici de plus en plus. J’ai plus d’amis à Lille mais pas dans le quartier. Ici on trouve surtout des couples avec des enfants, des personnes âgées donc on a l’impression que c’est un quartier qui vieillit. C’est pas très loin de Lille c’est bien pour aller aux concerts

Qu’est-ce que vous n’aimez pas dans votre quartier ?

Trop aménagés par exemple il y a un parc mais c’est structuré. Je préfère la vraie nature, plus préservée. Je n’aime pas les voitures qui passent dans nos rues, c’est trop passant ici. Les gens sonnent, ils s’énervent et se garent sur les trottoirs. Nous pour ne pas entendre le bruit on vit dans les pièces à coté qui ne donnent pas sur la route. Il y avait une réunion justement entre voisins pour faire

un papier à la mairie concernant les bruits des voitures je trouve que c'est une bonne chose Aussi le manque d'ouverture d'esprit entre habitants

Diriez-vous qu'il a changé depuis que vous y habitez ?

Non pas trop. Cela fait que 3 ans que j'habite ici je trouve qu'il a un peu changé depuis la construction du Grand Stade. Le jour où il y a les matchs par exemple faut avoir le macaron sur la voiture pour rentrer dans le quartier. (…). Après la fin des matchs, il n'y a plus de gardiens, donc les gens qui connaissent le quartier entrent avec leur voiture pour gagner du temps et ça fait beaucoup de bruit

Dans quel paysage vivez-vous ?

Disons un paysage hyper urbain concentré, mais en même temps on essaie de préserver l'esprit village. Mais on voit bien que c'est grignoté progressivement par l'urbain quoi.

Cependant la différence du village avec la ville tend à s'estomper. Au point que, pour certains habitants interrogés, Lezennes n'est plus un village par intermittence, voire disparaît progressivement :

Pouvez-vous nous parler de votre quartier ?

Alors, quand on est arrivé, ça faisait petit village, et au fur et à mesure, ça s'est construit de plus en plus, ça devient assez difficile le week-end de sortir de Lezennes, avec tout ce qui s'est construit, les magasins, Heron Park. Le samedi c'est pas la peine de bouger, on reste bloqué. On avait espéré qu'avec le Grand Stade ils agrandissent la route, mais non, ils ont rétréci encore plus, donc c'est encore plus galère. Et plus du tout cet esprit petit village, ça passe sans arrêt dans la rue, les bus passent à deux en même temps aux mêmes horaires.

Quels mots utiliseriez-vous pour parler de votre quartier ?

Ça reste quand même assez chaleureux.

Aimez-vous vivre dans votre quartier ?

Pour l'instant encore oui. Bon j'aime bien ma maison surtout, le quartier bon, il commence à se détériorer.

Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre quartier ?

De plus en plus de voitures, de monde qui passent par Lezennes, tous les gens de Ronchin, sont obligés de passer par Lezennes, ce qui donne des bouchons, c'est quand même assez dangereux pour les enfants de circuler à vélo.

Pouvez-vous nous parler de votre quartier ?

Calme, les trois quarts du temps, mais pendant les grandes vacances et les matchs il y a des cambriolages et de la casse. Il faut tout surveiller.

Quels mots utiliseriez-vous pour parler de votre quartier ?

Calme, dynamique.

Aimez-vous vivre dans votre quartier ?

Bah oui ! Mais y a des mauvais moments ! On est embêtés pour le parking pendant les soirs de match et comme je vous l'ai dit il y a des cambriolages. C'est par période.

L'augmentation du trafic (à l'intérieur et à l'extérieur du village) porte atteinte à la tranquille du lieu. La dimension chaleureuse peine à soutenir l'ensemble. Ainsi, certains habitants estiment que le village est grandement menacé par les changements récents.

Interrogés sur les améliorations à apporter au village, les habitants demandent la mise en place d'une politique de stationnement, des pistes cyclables et un métro. Ils souhaitent également la création d'autres espaces de nature et un meilleur entretien des espaces existants. Enfin certains voudraient encore davantage d'animations bien que celles-ci soient déjà nombreuses : création d'autres associations, d'un marché, d'un restaurant de qualité, des repas entre voisins, etc.

« Le petit bout de ville à la campagne » : le pavé du Moulin à Hellemmes[48]

Situé au cœur des espaces non construits du territoire (friches, clairière, bois, ancienne poudrière, terres agricoles), ce petit quartier est isolé des autres. Au nord, une voie ferrée le coupe en effet de sa commune de rattachement et du métro. Seule, une passerelle les relie. Au sud et à l'est, les « friches » le séparent de Villeneuve d'Ascq et de Lezennes. Cependant, le quartier n'est pas véritablement enclavé (contrairement à celui de l'Epine) grâce au réseau de rues et à la grande proximité (1km) de Villeneuve d'Asq et de Lezennes. Composé principalement de pavillons individuels ou de maisons anciennes en bandes, le quartier de 600 habitants environ comprend également un groupe scolaire, un

[48] Hellemmes est un ancien village agricole (1827 : 600 habitants) industrialisé au 19e, ayant subi les bombardements de la guerre 40. Il a vécu à l'ombre de grandes entreprises, peu à peu fermées, pour laisser de vastes friches industrielles : Fives Cail Babcock, Les ateliers de la SNCF, Filatures, usines de Papiers et cartons, brasseries, briqueterie. Aujourd'hui Hellemmes compte 18000 habitants. La commune a été associée à Lille en 1977.

centre de rééducation réputé pour accidentés, un petit square « le fil du temps ». Des Roms ont vécu plusieurs années sur « les friches ». Dans notre recherche, nous en avons interrogés certains en tant qu'habitants du quartier.

Insérer les 2 PHOTOs 1131 MH9 PAVE DU MOULIN

« Calme », « agréable », « populaire », « convivial « familial », « tranquillité » : tels sont les mots des habitants interrogés pour parler du quartier, même si certains nuancent le propos en raison de la présence des Roms. L'esprit de quartier semble régner. Cependant, les aménagements récents, la création de la zone commerciale Héron Park notamment et les embouteillages viennent troubler ce petit « bout de ville à la campagne » et menacer le calme qui fondait la qualité du lieu.

Pouvez-vous nous parler de votre quartier ?

C'est un quartier de classe moyenne, mixte, ni trop bcbg, ni trop… comme certains quartiers de Lille-Sud mal réputés. Les gens sont globalement biens, il n'y avait pas de problèmes, jusqu'à dernièrement quand on a commencé à avoir comme partout les casses de voitures.

Diriez-vous qu'il a changé depuis que vous y habitez ?

Oui, depuis 2006. Avant, je voyais devant moi des terrains agricoles, avec un agriculteur qui venait travailler dans sa terre. C'est comme si on habitait à la campagne. Pourtant on habite à Hellemmes, c'est une ville. On est près de Auchan, il y a le métro. (..). Depuis 2006 [2009 en réalité]*, ils ont construit Heron Park. Les voitures se sont multipliées. Le soir quand je reviens de l'hôpital, sur le Boulevard de Tournai, déjà il y a un bouchon. Avant il n'y avait pas de bouchons. C'est comme si on était… j'exagère mais… à Paris. Avec le nouveau stade, les jours de match, il n'y a pas de place pour se garer. (…) Quand je suis arrivé, c'était comme une sorte de village avec l'école, la petite barrière, et en face, il y avait la « verdure », c'était l'école de campagne (…) .Moi je viens là pour y habiter. J'entends les voisins dire : « Ah, avec le stade, l'immobilier va grimper ». Mais moi je ne veux pas faire le commerce avec ma maison. Je suis là pour y habiter, vous voyez ? Aujourd'hui je ne constate que les effets négatifs. Je suis là pour habiter, donc je veux le confort. Maintenant si ma maison, si ça coûte une fortune, ça ne va rien changer pour moi. (…).Pourtant d'autres voisins veulent vendre la maison (…).*

Diriez-vous que ces modifications constituent une rupture ou un bouleversement ou un autre mot pour vous et votre quartier ?
Je considère qu'avant le quartier était un petit bout de la ville en campagne. Maintenant, ça se fait bouffer par la ville. Donc c'est trop. Trop c'est trop (…).

Ici, c'est la disparition de la campagne qui est en jeu avec l'augmentation de la circulation et la multiplication des constructions. Mais c'est également plus largement, comme à Lezennes, la fin progressive de la coprésence, très appréciée et recherchée, de lieux totalement hétérogènes, imperméables les uns aux autres.

Qu'est-ce qu'il ne faudrait pas faire pour l'évolution de la zone autour du Grand stade ?
C'est déjà peut-être trop tard. Mais il faut que chaque petite ville garde son âme, la vie de chaque commune, que ça ne devienne pas une banlieue de la ville. A Lezennes le village a une âme, il y a une brocante, y a pas le métro. A Hellemmes c'est moins une petite ville (…). Le risque c'est d'être avalé par Lille et de devenir une banlieue alors que c'est bien de garder l'esprit de quartier, les gens qui habitent là depuis longtemps.

Garder l'identité tout au moins l'esprit des lieux est souhaité. L'uniformisation et l'absorption de l'hyper-centre sont redoutées.

Hormis l'arrêt des constructions, les demandes d'amélioration du quartier sont peu nombreuses, ce dernier étant considéré comme quasi parfait en raison des commerces à proximité, du terrain de jeu, etc. Les jeunes souhaiteraient un city stade ou plus simplement la présence de filet sur les poteaux de but du parc Charles Gide ! Une habitante a demandé sans succès à la mairie un meilleur entretien de la passerelle.

La ville des commodités : les quartiers de l'hôtel de ville et du Triolo à Villeneuve d'Ascq

Construit dans les années 70, le quartier « Hôtel de Ville » est constitué à 90% de collectifs HLM autour d'une chaussée haute. Situé au cœur de la ville nouvelle, il

comprend la mairie, le métro, un centre commercial, un théâtre, une médiathèque - ludothèque, des écoles[49] et plusieurs lieux de nature et récréatifs. Cependant, il souffre de la désaffection des petits commerces et du cloisonnement entre une chaussée haute et une chaussée basse et fait l'objet d'un projet de requalification.

Insérer PHOTO 1131 MH9 Chaussée Haute centre-ville de VA

Dans le quartier de l'Hôtel de ville, le nombre d'habitants déclarant aimer vivre voire adore y vivre est frappant. Ils apprécient la tranquillité, la circulation piétonne, les aires de jeux et espaces verts, mais surtout les commodités offertes. Seule l'insécurité constitue un bémol, selon certains, rares.

.

Pouvez-vous nous parler de votre quartier du centre-ville ?

Le quartier est très bien, j'ai grandi dans la région parisienne donc ici c'est bien mieux. C'est agréable, c'est un peu une banlieue mais mieux et bien aménagé pour les enfants en voiture ou à pied. On a tout à proximité.

Quels mots utiliseriez-vous pour parler de votre quartier ?

Je ne sais pas… Agréable !! Oui c'est çà agréable.

Aimez-vous vivre dans votre quartier ?

Oui, oui !!

Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre quartier ?

Non, non, juste que je ne suis pas en vraiment en confiance à cause des vols, je ne sais pas comment dire ça, il y a de l'insécurité. J'habite au rez-de-chaussée et même quand je roule en voiture, c'est peut-être ce qui me gêne le plus.

Diriez-vous qu'il a changé depuis que vous y habitez ? En quoi ?

Le quartier n'a pas changé depuis que j'y habite, ça fait maintenant 6 ans.

Dans quel paysage habitez-vous ?

Je n'aurais pas de mot mais je trouve qu'il y a un bon mélange.

Pouvez-vous nous parler de votre quartier du centre-ville ?

[49] dont l'Ecole d'Architecture et du paysage.

C'est agréable ; il y a beaucoup d'aires de jeux

Quels mots utiliseriez-vous pour parler de votre quartier ?

« AGRÉABLE », « Accessibilité à la ludothèque, la médiathèque et les commerces

Aimez-vous vivre dans votre quartier ?
A fond !
Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre quartier ?

La saleté

Diriez-vous qu'il a changé depuis que vous y habitez ? En quoi ?

Oui c'est sale, c'est délabré

Pouvez-vous nous parler de votre quartier du centre-ville ?

Le quartier en lui-même est assez tranquille, on a le centre commercial, le métro donc au moins le minimum. Après si c'est pour autre chose comme les emplois, la recherche en est tout de même limitée

Quels mots utiliseriez-vous pour parler de votre quartier ?

Le quartier est assez calme, mise à part quelque agitation le soir et même en journée mais il y a le commissariat à coté donc ça va

Aimez-vous vivre dans votre quartier ?

Oui, on le centre commercial juste à côté, les banques et le métro et bus, on est bien desservi

Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre quartier ?

Ce que je n'aime pas c'est justement que c'est trop calme. C'est limité quand le centre commercial est fermé.

Au regard des commodités offertes, les améliorations souhaitées sont rares : un meilleur entretien des espaces récréatifs, création de nouveaux espaces de nature, davantage d'aide sociale.

Le quartier du Triolo fait lui aussi partie de la ville nouvelle, mais est séparé du centre-ville par le boulevard du Breucq (autoroute). Le quartier est divisé en deux : des immeubles d'habitat social (partie intégrante de la ville nouvelle) d'un côté, et des pavillons récents avec jardins, de l'autre. Environ 8000 personnes y résident. Une

piscine, des écoles et un square de taille moyenne (800m2 maxi) sont reliés par des voies piétonnes. Le point noir de ce quartier est, à l'unanimité des habitants interrogés, le petit centre commercial très dégradé avec la moitié des cellules commerciales vides, l'absence de commerces et de services de base : ni pharmacie, ni boulangerie, ni médecin, ni service public. Ce centre semble être, à certaines heures de la journée, un lieu de deal.

Insérer les 2 Photos 1313 MH 9 duTRIOLO

Au Triolo, si le quartier est également apprécié et pensé par les commodités offertes (le métro, le petit parc, les écoles, V2, les entrées d'autoroute, la piscine**)** en revanche**,** la plupart regrette la présence de certains jeunes qui commettent des dégradations, embêtent les jeunes filles et squattent le petit centre commercial dégradé ou le métro. Les améliorations concernent donc : la sécurité, la diversification des commerces et la création d'espaces verts.

«Mi-cité enclavée, mi-campagne : l'Epine à Hellemmes

Ce quartier est véritablement enclavé en raison d'un unique rond-point qui le dessert. Il est structuré par une rue circulaire à laquelle plusieurs impasses sont rattachées. Au nord et à l'est, deux voies ferrées le coupent du centre-ville d'Hellemes[50] et du quartier du Pavé du Moulin. Au sud, le boulevard de Lezennes le sépare de Lezennes. Sa liaison avec Villeneuve est difficile compte tenu des embouteillages à certaines heures dangereux à pied et à vélo en raison de l'absence de trottoir et de l'intensité du trafic[51].

Le cœur du quartier est constitué d'immeubles d'habitat social. Des pavillons avec jardins sont situés tout autour et dans les impasses. Le quartier, comptant 1000 habitants environ, est dépourvu de commerces. Il est doté cependant d'une école primaire et maternelle et de trois espaces récréatifs pour les enfants et les adolescents qui pourraient être suffisants s'ils n'étaient pas le lieu de véritables conflits d'usages.

[50] En effet, le seul moyen de se rendre dans la commune d'Hellemes est d'attendre le bus ou emprunter une passerelle lointaine est peu agréable, de prendre sa voiture ou bien de franchir à pied la voie ferrée solution la plus rapide-même si elle est dangereuse.

[51] La création de trottoirs ou de pistes cyclables n'a pas été prévue lors du réaménagement du boulevard de Lezennes/Tournay.

Insérer 1 PHOTO 1313 MH 9 L'EPINE

De façon surprenante, les représentations ne sont pas centrées sur les difficultés de circulation qui affectent pourtant les habitants, mais sur les relations, souvent mauvaises, entre certains voisins dans les pavillons ; entre les couples jeunes/âgés dans les pavillons ; entre habitants des pavillons et habitants des petits ensembles collectifs; entre les adultes (cités ou/et pavillons) et jeunes dits « des cités » , entre jeunes des cités grands/petits ; entre les jeunes et la police ; entre les habitants et la mairie ; avec les roms. Les problèmes rencontrés dans le quartier (cambriolages, drogue, voitures qui roulent trop vite dans le quartier) sont eux aussi pensés à travers le prisme des différents groupes de personnes qui y vivent ou s'y trouvent (générationnels, ethniques, immigrés, etc.). La tension dans le quartier est palpable à la lecture des entretiens. Les mots pour le qualifier sont d'ailleurs souvent très durs : « *c'est Chicago* », « *c'est malsain* », *« c'est pourri* », « *l'ennui* ». Cette situation a des incidences sur les déplacements dans le quartier : ils sont très rares.

Pouvez-vous nous parler de votre quartier ?

C'est un milieu perdu, la mairie s'en fout de notre quartier

Quels mots utiliseriez-vous pour parler de votre quartier ?

Pourri, ennui, déchetterie

Aimez-vous vivre dans votre quartier ?

Oui ça va malgré ces problèmes : ici il y a beaucoup de police parfois si je veux aller chez mon frère qui habite seul dans un autre appartement. Bah la police veut pas ils sont tout le temps là-bas

Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans votre quartier ?

Notre centre de loisirs est tout petit, ignoré. Je n'aime pas les parcs et surtout les problèmes avec la police. On se fait contrôler tout le temps ici

Diriez-vous qu'il a changé depuis que vous y habitez ? En quoi ?

Oui l'ambiance a changé avant que les grands commencent à faire n'importe quoi. Avant on avait des choses. Déjà la mairie venait nous voir et demander ce qu'on aime et ce qu'on n'aime pas. Maintenant ils ne viennent plus.

Selon vous, manque-t-il quelque chose dans votre quartier ?

Oui il manque tout. Par exemple un nouveau centre comme à Hellemmes parce qu'il est beaucoup plus grand que le nôtre. Des meilleurs parcs. Le quartier faut qu'il soit plus ouvert aux gens pour que les gens viennent ici

Pouvez-vous nous parler de votre quartier ?

Avant, c'était un quartier de gens qui débutaient dans la vie, de jeunes couples. Maintenant, ils ont quelquefois des problèmes de cambriolage. Ce n'est plus le quartier de « dans le temps ». Relance : À votre avis, pourquoi ? *Je ne veux pas faire de discriminations envers quiconque mais beaucoup d'étrangers ne s'intègrent pas. Il y a des petites bandes organisées, qui sont connues, dans les immeubles du quartier qui ont ennuyé et ennuient toujours les habitants des maisons. C'est redevenu calme mais on reste vigilants. Il y a des jeunes en petites bandes qui ont posé beaucoup de problèmes. Il y a une ou deux familles qui ont été déplacées, pas beaucoup. Il y a eu des plaintes à la mairie. (…). En tout cas dans les maisons, nous sommes tous arrivés jeunes avec des enfants et nous sommes tous restés donc, ici, la population est vieillissante. (…)*

Quels mots utiliseriez-vous pour parler de votre quartier ?

Très agréable mais avec une petite pointe de vigilance car il n'est pas assez sécurisé. Par exemple, il n'y a pas de tour du quartier la nuit, toutes les maisons autour ont été cambriolées. Il y a des problèmes aussi à l'école maternelle, donc ça crée un climat tendu.

Aimez-vous vivre dans votre quartier ?

Nous sommes sur le bord du quartier, nous n'allons jamais dans le quartier. On prend notre voiture et s'en va. Donc notre coin, oui on aime bien surtout qu'on connaît tous les voisins. C'est un quartier sympathique.

Lorsque vous vous déplacez dans votre quartier ou aux alentours, où allez-vous ?

Je rentre rarement dans le quartier, j'y vais simplement pour aller voter. Ma femme va à Lezennes pour faire du sport, voir le médecin et nous avons quelques amis. Du côté de VA, le shopping avec V2. Après nous allons sur Lille.

Selon vous, dans quel paysage habitez-vous ?

Je dirais semi ville-campagne. C'est mixte. Ce n'est pas la campagne, on

est proche des centres commerciaux et de la ville et en même temps, on est un peu éloigné. Tant que c'est agréable, qu'il y a du vert, des jardins, c'est bon. La route, et le train aussi, ils étaient là avant moi hein, donc je peux rien dire, ils font partie du paysage.

Paradoxalement cependant, plusieurs personnes disent aimer y vivre, certains évoquant même une vie à la campagne ! « *Je vis dans un paysage très pollué, c'est pourri mais j'aime quand même mon quartier* » ; « *Ouais, j'aime* vivre *dans mon quartier, c'est un beau quartier où j'ai vécu plein de trucs* » ou encore *« La ville, je ne connais pas trop.* Relance : Mais vous n'êtes pas en ville ici à l'Epine ? *Non moi je vis à la campagne* [son pavillon est juste à côté du groupe d'immeubles de l'Epine !!!] *Moi je n'irai pas vivre à Lille. Ici, on est à la campagne, on voit les oiseaux. Dans mon jardin, il y a des mésanges bleues, les merles ont fait des nids. On est attentifs. C'est ça qui fait le bonheur. Pour moi, c'est la campagne, et puis les gens se connaissent, c'est familier. Mais on a récupéré les crapauds.* Relance : C'est-à-dire ? *Ce sont les gens qui vivent dans les immeubles. Avant c'étaient des agents de la SNCF mais maintenant on nous a mis des gens à problèmes. Mais on est trop bien, on ne lâchera pas. Quand j'étais petite, j'habitais ici, on jouait dans le grand bac à sable, il y avait plein d'enfants, c'était bien entretenu. Je suis revenue dans le quartier il y a 14 ans. Aujourd'hui, le petit parc est squatté par les jeunes : il y a de la drogue et de la méchanceté.* »

Les manques et les améliorations concernent alors la sécurité au sens large du terme incluant la circulation dans le quartier. Soulignons à ce propos qu'il n'existe ni aménagement ni signalétique relatifs au groupe scolaire et au ramassage scolaire situé dans le même périmètre. Le chauffeur dépose les enfants sur le bord de la rue circulaire, au risque qu'ils soient renversés comme l'a indiqué une habitante en colère. Les interventions demandées concernent également la propreté du quartier, l'entretien et la création de parcs et des lieux pour les jeunes. Ils portent enfin sur l'animation du quartier en vue de l'amélioration des relations entre habitants ! [52]

[52] **Quelles améliorations souhaiteriez-vous apporter à votre quartier ?**

Une aire de jeux pour les enfants. Il y en a une mais c'est bousillé par les jeunes. Mais il y a aussi le City stade avec une pelouse synthétique, mais c'est toujours occupé par les jeunes de la cité et de l'extérieur.

Selon-vous, manque-t-il quelque chose dans votre quartier ?

Non, pas vraiment, je ne sais pas. Enfin peut-être un peu plus de distractions pour les jeunes du quartier. Pour les divertir, un peu d'animation, parce qu'ils tournent un peu en rond. Mais ils doivent respecter ce qui est fait pour eux, les autres, et les gens du quartier, c'est tout le temps pareil ça.

Avez-vous des propositions pour améliorer votre quartier ?

Amalgame. Ce qu'il faudrait c'est un amalgame. Un amalgame entre les jeunes et les personnes plus âgées qui vivent ensemble, et aussi faire un travail sur la propreté.

1.2.3.2. Des pôles métropolitains diversifiés

La création de la ville nouvelle de V Ascq a été renforcée par l'implantation des universités de lettre et de droit, par la création de la cité scientifique, par la venue d'école spécialisée (Architecture et Paysages), dun centre métropolitain de soins médicaux (centre de l'Espoir) et a été rejoint par de nombreuses entreprises porteuses de nouvelles technologie (Bull par ex)

1.2.3.3. Depuis 5 ans, un retour d'une urbanisation locale à l'origine d'un nouvel essor économique

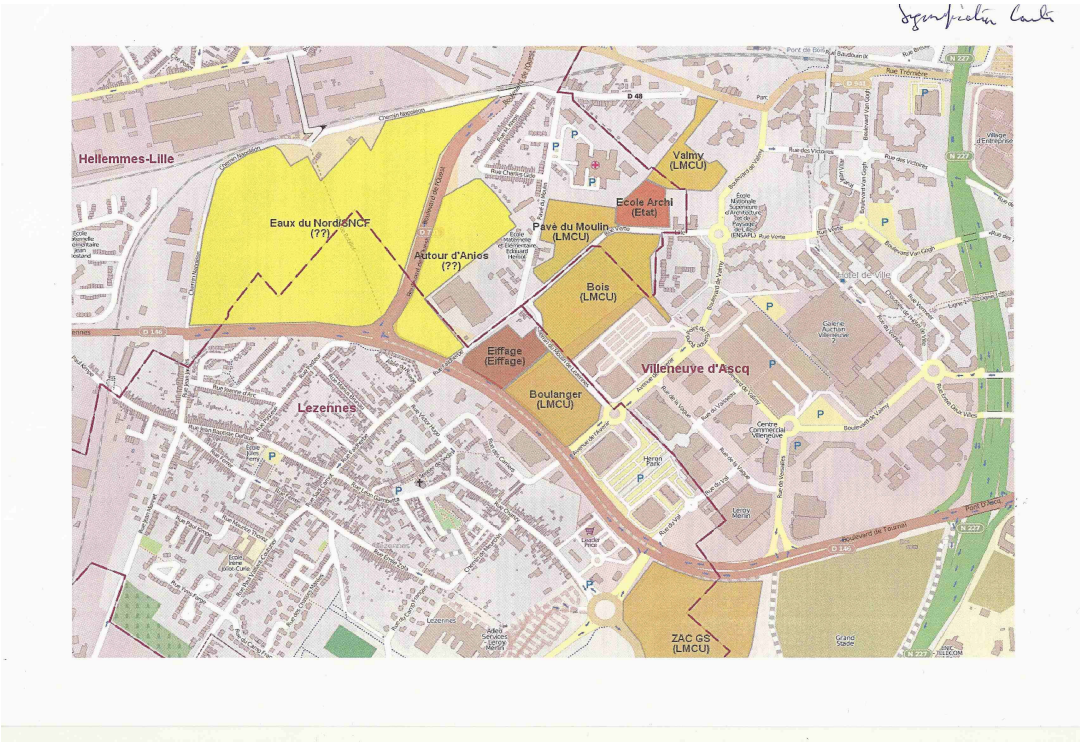
Développement des zones commerciales (Heron Park) accentuant par la densité du trafic, l'effet de barrière des routes (Bd de Tournai, Bd de l'Oouest) et les nuisances subies par les riverains

Grand Stade, + Zac de la borne de l'espoir

Maintenant, on remplit les creux.

=> des projets épars sans vision, cohésion d'ensemble

Un étalement urbain constitué d'espaces commerciaux, une artificialisation irréversible.



f. Le paradoxe de la zone commerciale (point de vue des habitants)

De nombreux habitants de tous les quartiers fréquentent la zone commerciale pour aller faire leurs courses à Auchan notamment, mais ils fréquentent aussi la zone commerciale d'Heron Park, appréciée pour la centralité de proximité offerte: cinémas, restaurants, magasins. « *Quand y'a eu la création d'Heron Park et du cinéma, ça a facilité. C'est juste à côté, ça a permis de diversifier les services parce que y'a beaucoup plus de restaurants, d'offres, des espaces de parking* ».

« *C'est sympa d'avoir un complexe cinéma, c'est pratique de ne pas avoir à courir à Lille ou Lhomme, mais d'un autre côté V2 c'est une grande échelle et les périodes de décembre et janvier, c'est l'engorgement* ». Un paradoxe est soulevé et assumé : si les zones commerciales sont appréciées, elles sont dénoncées dans le même temps comme responsables d'embouteillages, comme proposant une offre commerciale trop standardisée et comme étant consommatrice d'espaces non bâtis « *Y a trop de choses qui se passent ici : Auchan, Leroy Merlin, Castorama, toutes les chaînes. On n'a même pas un resto sympathique, il n'y a que des chaînes. Ils ont été construire un Mac Do alors qu'il y en avait déjà un et que personne n'y va. Ils ont construit une nouvelle salle de sport, alors qu'il y en a déjà une*». Les stratégies foncières et économiques sont pointées du doigt : « *Il y a l'impact pour les friches déjà avec la création de Heron park* [elles disparaissent]*. C'est le paradoxe, on aime bien les magasins aussi. On ne refuse pas de les utiliser non plus. On pensait acheter et revendre comme je vous l'ai dit, mais on est bien, donc ça reste vivable et acceptable. Lezennes reste un peu une enclave sur la métropole qui reste agréable à vivre avec le complexe sportif et puis la mentalité village et on a tous les aménagements à proximité. On est au centre de Lille en 10 minutes, il y a les entrées d'autoroute à 2mn et les coins de nature à droite à gauche avec le golf qui est le côté gadoue, nature brute* ». Pour cette Lezenoise, mais aussi pour d'autres habitants d'autres quartiers également, c'est la diversité des espaces bâtis mais aussi non bâtis et ce qu'ils offrent, chacun, en complémentarité, qui donne au territoire sa valeur et le fonde comme un lieu subjectif. Aujourd'hui, si les constructions récentes (dont la zone commerciale d'Heron park) fragilisent l'ensemble, pour la plupart des habitants, l'équilibre des lieux (espaces bâtis/non bâtis) demeure. Nous notons d'ailleurs une cohabitation pacifiée des usages entièrement hétérogènes du territoire : nous avons interrogé des jardiniers du Pavé du Moulin qui déclaraient aimer manger au Mac Do le samedi midi entre jardiniers, un retraité de Lezennes qui allait se promener autour du Grand Stade, un salarié de l'Ecole d'architecture et du paysage, qui, pour décompresser le midi, appréciait de s'aérer dans les jardins et les squares proches de l'Ecole mais

fréquentait également le centre commercial V2 sans lequel, « [il se] *sentirait oppressé* ».

1- 3. Des infrastructures de transport « fil conducteur » d'une structuration urbaine

1.3.1 Un territoire fortement traversé par les infrastructures routières.

Ce territoire est fortement marqué par la présence de nombreuses infrastructures : routières déjà citées ; ferroviaires avec une ligne TER desservant à la fois l'Est de la métropole, le sud du département et Tournai(B), une voie ferrée en déclassement traversant Lezennes Est et sa possible réhabilitation par le tram train et une ligne TGV Lille Paris au sud ; La ligne 1 du métro enterrée ; et différentes lignes aériennes à haute tension jumelées soit avec le tracé du boulevard de Tournai soit avec celui du boulevard de l'Ouest.

Lors de la création de la ville nouvelle, l'agglomération Lilloise était engorgée par le trafic automobile et autobus. Les urbanistes de l'époque ne parlaient que de circulation en site propre, et les principes d'aménagement de la plupart des villes nouvelles ont cherché à favoriser une accessibilité en transport en commun et des déplacements piétons dans les quartiers, ce qui fait dire aujourd'hui que V Ascq est une ville verte.

Paradoxalement, chacun estimait qu'il ne fallait pas porter atteinte à la liberté de se déplacer, ce qui fait que les options d'aménagement ne contenaient pas de mesures restrictives vis-à-vis de l'automobile. Les options initiales d'organisation des centres urbains des villes nouvelles répondaient eux aux principes actuels de développement durable, alors que finalement ils n'ont pas su freiner l'usage de la voiture toujours très présente dans Villeneuve d'Ascq, malgré la mise en service en 1983 de la ligne 1 du métro, au grand dame de l'axe urbain exixtant Lille-Roubaix-Tourcoing. Ainsi, pour V Fouchier[53] - 1998, les ingénieurs routiers qui devaient assurer une circulation fluide et sure respectaient les normes nationales largement dimensionnées, ce fut le cas pour le dimensionnement dess Bds du BREUCQ, de Tournai et de l'Ouest (autrement désigné comme boulevard de l'automobile métropolitain du fait du nombre important de concessionnaire auto qui y sont implantés).

1.3.2 Les nombreuses infrastructures de transport présentent sont des éléments fragmentant d'ensembles paysagers bien distincts.

1.3.2.1 Villeneuve d'Ascq construit de part et d'autre de la RN 227

Le profil en long du boulevard du Breucq oblige à la réalisation de nombreux passages supérieurs et inférieurs dans la traversée de V d'Ascq pour permettre les échanges inter-

[53] V Fouchier et JM Duval Mobilité et villes nouvelles Mars 1998

quartier. Avec le profil en déblai de la ligne TER Lille Valenciennes, ils rendent difficile l'accès au quartier de l'hôtel de ville. Véritable vecteur de l'urbanisation Villeneuvoise, il est doté d'écran anti bruit de grande hauteur qui accentue l'effet de coupure. Sa construction avant la ville a permis d'insérer dans son profil en travers de généreuses dépendances vertes en talus ou en plate-forme qui favorisent l'intégration paysagère au dépend d'une fonctionnalité transversale.

1.3.2.2 La configuration du profil en travers du Bd de l 'Ouest isole V Ascq

La continuité urbaine entre Mons en Baroeul et V Ascq a tardé de longues années avant d'être effective et c'est la construction du boulevard de l'Ouest qui en est le vecteur. Réalisé vers les années XXXX !, le boulevard de l'Ouest est devenu le support d'un développement économique et commerciale locale de référence pour la métropole et les habitants de proximité (Mons, Hellemmes et V Ascq).

L'intérêt de sa jonction avec Lezennes et la zone commerciale de V 2 de V Ascq a été très contesté par les Villeneuvois du quartier de XXXX et les Lezennois, et pas uniquement du fait de son passage en trémie sous la voie TER Lille Valenciennes.

Sa jonction au bd de Tournai a permis de mettre en place une voie alternative au embouteillage du bd du Breucq et a provoqué un afflux de véhicules sur le bd de Tournai en période de pointe de jour et durant le week-end pour l'accès au centre commercial V2. Dans la traversée de la zone agricole du Pavé du Moulin différentes entrées routières sont apparentes pour permettre l'urbanisation de ce site.

1.3.2.3 Le Bd de Tournai sépare la ville « campagne de Lezennes de la ville centre de l'Est de la métropole, V Ascq

La déviation de Lezennes par le Bd de Tournai en configuration 2 X 2 voies est intervenue vers 1970 pour sortir du centre-ville Lezennois, le trafic automobile conséquent entre Lille centre et V Ascq (Universités, Centre commerciale, technopole). Très rapidement son trafic est devenu une nuisance pour les néo-Lezennois qui sont venus s'installer aux abords du boulevard puis ils ont fini par s'en détourner et se plaindre des nuisances sonores induites par le trafic.

Sa requalification (2010) en boulevard urbain par le CG 59 pour permettre une meilleure desserte du G Stade (TCSP), est une mesure très favorable à son insertion dans le territoire, les riverains s'appropriant à nouveau l'usage des espaces privatifs en bordure du boulevard. Après cette « reconfiguration » routière du Bd de Tournai qui reste fragmentante pour le territoire et pour les séquences paysagères qui le composent, la collectivité et les élus souhaitent avec la dynamique d'urbanisation portée par le grand stade, en poursuivre l'aménagement afin de renforcer son caractère urbain par des constructions en alignement dans les séquences urbaines pré-existantes ou en amorce.

1.3.3. Des ITT structurantes occasionnant des ruptures de continuités écologiques

Dans sa configuration initiale, le Boulevard de Tournai trace une limite sud à l'entre-ville, dans le paysage c'est un marqueur de transition et de séparation entre les différentes séquences paysagères qui composent le site en vis-à-vis : Zone d'habitats de l'Épine et zone d'activité du Hellu // zone de culture intensive du pavé du moulin- rue verte et commune de Lezennes // zone de friches boisée de la Rue Verte - friche boisée de la

Poudrière et zone économique de Lezennes // ZA de Heron-Park- Auchan V2 et friches de la Borne de l'Espoir et Golf public de Ronchin // Triolo Nord et espaces verts de la Cité scientifique.

Il constitue aussi une coupure paysagère séparant les friches de la rue verte des « espaces verts » situés côté Lezennes, néanmoins, avec la suppression des zones « à catiches » et leur occupation par les zones commerciales (notamment Heron Park), cette continuité nord-sud avait déjà souffert.

La construction du Grand Stade (avec suppression du bois de la Borne de l'Espoir) et la reconfiguration du boulevard a définitivement détruit la possibilité de consolider une continuité verte au sud-est du quartier de l'hôtel de ville de V Ascq (continuité écologique mise en évidence par Alpha-environnement). Le nouveau « Bd urbain paysager» est devenue infranchissable pour la petite faune, les bordures anti-stationnement des voiries se transforment en piège sans échappatoire pour la petite faune et la route « caniveau » isole la faune terrestre susceptible de coloniser le terre plein central transformé en noues paysagères.

1.3.4. Des déplacements locaux difficiles

Les quartiers d'habitation sont séparés les uns des autres et très mal reliés entre eux. Cependant, de nombreuses liaisons interquartiers plurimodales existent malgré les embouteillages, les passerelles peu praticables, les franchissements de voies ferrées dangereuses, les traversées de boulevards peu agréables, les franchissements de ronds-points embouteillés, l'absence de trottoirs...

<u>Les déplacements se font selon un axe est/ouest</u>,
Dans tous les quartiers, des déplacements ont lieu principalement en voiture vers Villeneuve d'Ascq pour les courses (Auchan), le shopping, le cinéma, les restaurants. Les déplacements vers Lille sont également cités pour le shopping, les amis, le lycée pour certains, etc. Les déplacements est/Ouest se font aussi du quartier de l'Epine vers le quartier du Pavé du Moulin et inversement par les jeunes qui sont copains (un groupe de rap existe). Bien que très proches, les quartiers ne communiquent pas en raison de la voie ferrée qui les sépare et de l'absence de passerelle. Aussi les jeunes sont contraints de faire tout le tour et d'emprunter le boulevard de Lezennes dépourvu de trottoir et de piste cyclable sur ce tronçon.

Les déplacements se font également selon un axe nord/sud

Ces déplacements connaissent de nombreuses difficultés

- Du quartier de l'Epine vers Lezennes :

Ils ont lieu pour les visites chez les spécialistes de santé installés dans le village, pour le complexe sportif de Lezennes qui attire les jeunes de tous les quartiers. Les habitants s'y rendent le plus souvent à pied ou à vélo. Ils sont alors obligés de franchir un rond point très fréquenté aux heures de pointe où les automobilistes laissent très peu passer les piétons. Ils sont contraints également d'emprunter une passerelle haute au dessus d'une voie Sncf avec des marches très espacées. Les personnes âgées ont des difficultés pour la franchir et s'en plaignent. Les jeunes qui souhaitent se rendent au complexe sportif de Lezennes à vélo empruntent la passerelle peu praticable ou bien roulent sur le boulevard de Lezennes, dépourvu de pistes cyclables (sur une grande partie) et très fréquenté par les voitures qui roulent à vive allure. Ils ne peuvent pas non plus rouler sur les trottoirs pour palier l'absence de pistes cyclable puisqu'ils sont inexistants sur le tronçon qui longe le quartier de l'Epine !

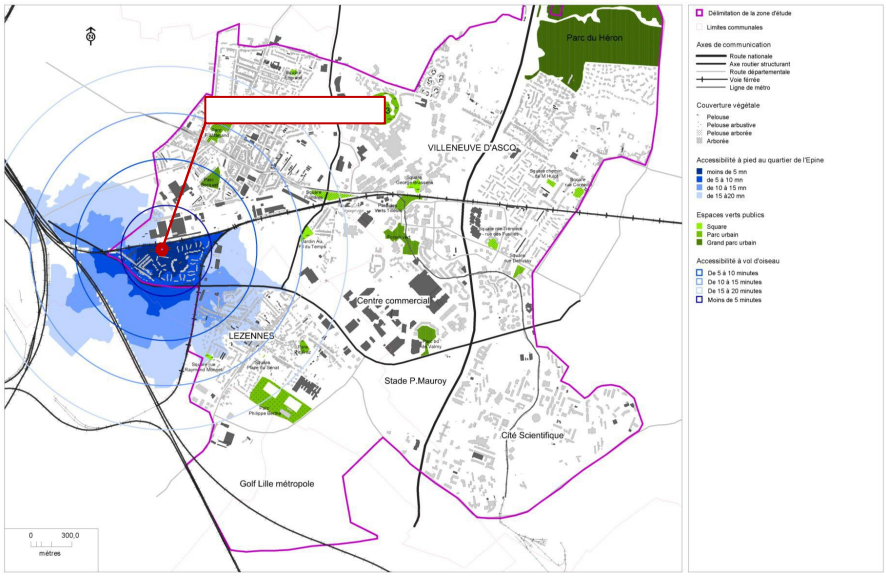
Passerelle Rue KIMPE

- Du quartier de l'Epine vers le centre-ville d' Hellemmes

Ils ont lieu pour se rendre au métro, au parc F. Mitterrand, à la mairie, le collège, etc., Soit les habitants prennent leur voiture et font un grand détour, soit ils prennent le bus aux horaires pas toujours commodes pour certaines lignes, soit s'y rendent à pied.

Soulignons qu'il n'est pas rare en effet qu'il n'ait qu'une seule voiture par famille compte tenu des revenus faibles des habitants de ce quartier et du territoire. Ils sont alors obligés de traverser de plain-pied la voie ferrée très dangereuse en dépit d'un feu de signalisation installé récemment qui prévient simplement de l'arrivée du train. Il n'existe aucun obstacle physique pour empêcher les piétons de traverser. Entre outre, la présence de deux marches pour accéder aux quais entrave fortement le passage des vélos et gêne le passage des poussettes.

voie ferrée Hellemmes à travers



Carte déplacements Epine à pied

- De Lezennes vers Villeneuve d'Ascq

Ils ont lieu pour les commerces, le cinéma, le théâtre, le métro. La marche à pied est souvent utilisée notamment pour gagner le métro pour aller travailler. Le trajet est particulièrement contraint par la traversée d'une succession de parkings « *Je passe par le chemin de Meurchin, puis je traverse le parking derrière Buffalo et Leader Price et je traverse le boulevard. Je traverse près de Leroy Merlin et après un autre parking proche de V2 puis c'est le métro.* » explique une habitante. La voiture est surtout utilisée pour faire les courses (aux heures creuses pour éviter les embouteillages) et aller au parc du Héron

- Du quartier du Pavé du Moulin vers Hellemmes (ville de rattachement séparée par une voie ferrée)

Ils ont lieu pour rejoindre au métro, à la mairie d'Hellemmes et au magasin Lidl. Utiliser la voiture pour s'y rendre implique un déplacement conséquent. Aussi nombreux sont les

habitants qui empruntent la passerelle piéton/vélo. Celle-ci est constituée d'une forte section de béton armée avec une emprise au sol considérable due à la présence de rampes qui zigzaguent pour maintenir une pente confortable pour les vélos. Globalement, la passerelle est assez dégradée (jardinière asséchée, nombreuses fissures) ; sa praticabilité est à moduler au regard de sa grande longueur qui implique un temps de franchissement important. Une habitante a fait une lettre à la mairie afin qu'elle soit mieux entretenue, sans résultat.

Passerelle Pavé du Moulin

Soulignons que les habitants du centre-ville de Villeneuve d'Ascq et du Triolo sont les moins touchés par les difficultés de déplacement puisque que le métro est au cœur de ces quartiers.

Néanmoins, les nombreux caddies abandonnés dans la partie d'habitat collectif du Triolo montrent que certains habitants qui n'ont pas de voiture pour aller faire les courses se rendent à pied à Auchan. Or, rejoindre Villeneuve d'Ascq du quartier du Triolo est loin d'être commode et agréable en raison de la traversée du boulevard du Breucq : franchissement d'une passerelle très haute au-dessus l'autoroute, dotée de garde-corps plutôt bas. A cela s'ajoute le bruit des véhicules et la traversée d'autres passerelles piétonnes.

Concernant les modalités de transport, l'étude d'Estelle Casa, étudiante en Master et stagiaire au Cerema[54], signale que les déplacements se font en voiture principalement. Cependant elle indique aussi que le nombre d'habitants ne possédant pas de véhicule n'est pas négligeable. Une seule voiture par couple n'est pas rare. Les déplacements à vélo sont, quant à eux, peu fréquents chez les adultes (18% de l'échantillon), mais dans 80% des cas, ils concernent les déplacements « utiles » (travail, courses) sans que cela résulte forcément pour autant d'un manque de moyens. En tous les cas note-t-elle, les déplacements à vélo des adultes se font peu pour l'agrément. (Casa, 2014). Nombreux sont les jeunes, en revanche, qui utilisent leur vélo, pour voir les copains notamment (Du pavé du Moulin vers Ronchin, de l'Epine vers Pavé du Moulin, du Pavé du Moulin vers Lezennes), et ce en dépit des conditions dangereuses et des aménagements insuffisants (se référer à la partie concernée). Les transports en commun sont très empruntés, le bus notamment dans le quartier de l'Épine, pour aller au collège, lycée, faire les courses, aller au travail

Terminons par signaler que les jeunes sont très mobiles à pied et à vélo, mais également les Roms (enfants et parents) pour récolter de la ferraille comme le montre le chemin de la ferraille (Lezennes, Hellemmes, Marbrerie, Fives) de l'habitant rom interrogé. Pour eux, les déplacements se font le plus souvent à pied, mais aussi parfois en camionnette.

à compléter avec le travail sur les mobilités douces locales

1.2.2.5 Des ITT occasionnant des ruptures de continuités écologiques

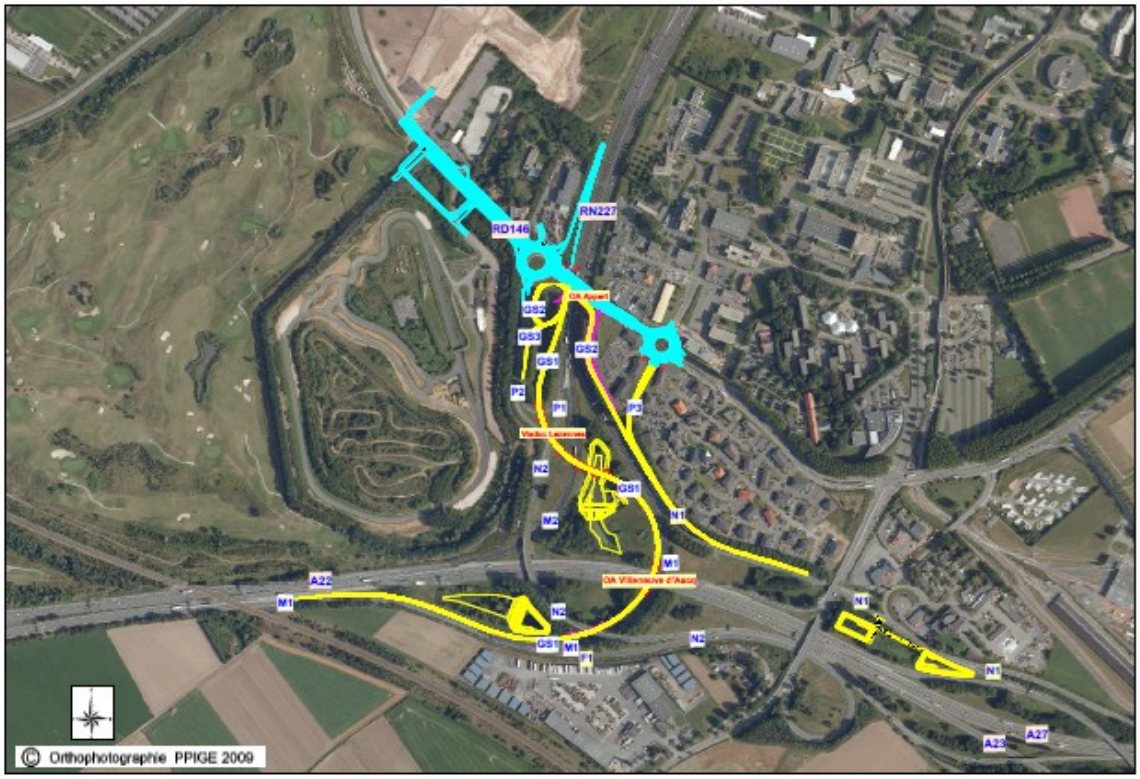
2/ Quels impacts multiscalaires et globaux du GS de Lille sur l'entre-ville ?

[54] CASAS E., Mobilités douces et nature en ville : Villeneuve d'Ascq, Hellemmes, Lezennes. Master de Sciences et technologies, mention aménagement, urbanisme et développement des territoires, Institut d'aménagement et d'urbanisme de Lille 1, Mémoire de stage. Lieu d'accueil, Cerema, 2014.

La réalisation d' un grand équipement sportif urbain comme le GS Lille nous interpelle de manière différente que ce que pourrait le faire un projet neuf d'infrastructures. Cette différence de regard est d'autant plus marquée lorsqu'elle s'intéresse à un milieu périurbain et que notre analyse s'effectue, dans le cadre du programme de recherche Ittecop, à travers le prisme des écosystèmes « vivants périurbains » complexes et d'un contexte paysager lui aussi complexe car soumis à des mutations parfois franches et durables mais souvent irréversibles.

Le code de l'environnement apporte un cadrage fort lorsqu'il s'agit de mener les études préalables à la réalisation d'un projet ou d'un programme soumis à étude d'impact : La construction d'un équipement comme le grand stade génère des impacts multiples qu'ils soit directs, indirects ou induits sur l'environnement[55], l'obtention du permis de construire du GS de Lille a été soumise à une étude d'impact préalable (seuil de 5 000 spectateurs), cette étude faisant partie du dossier d'enquête publique relatif au permis de construire du grand stade.

Les travaux de construction de l'échangeur d'accès sud au futur grand stade et les aménagements nord du bd du Breucq ont fait l'objet d'une déclaration d'intérêt général après l'enquête publique prévue au code de l'environnement, l'échangeur sud a a fait l'objet d'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau afin de prendre en compte la réhabilitation de l'assainissement de la RN 227 à cet endroit.



[55] Renvoi doct CGDD

Ajouter un § sur le BD de Tournai et le Bd de l'Ouest

2-1 Impacts environnementaux, écologiques, paysagers

Types d'impacts attendus selon les caractéristiques géographiques du territoire :

- impacts de la réalisation des installations sur les milieux physiques
- impacts de la réalisation des installations sur les milieux agricoles et naturels (Biodiversité)
- impacts hydrogéologiques
- impacts paysagers
- nuisances liées aux déplacements
- impacts spécifiques en phase travaux

2.1.1. Le stade, un ouvrage à l'origine de forts impacts

L'augmentation de l'emprise de <u>l'échangeur des 4 cantons s'effectue</u> au détriment de la qualité paysagère et écologique du site qui s'était façonnée depuis 20 ans.

=> Grand Stade, Parkings et Hôtel associés = Nouveau marqueur « paysager » de l'entrée Est de la métropole Lilloise en provenance de l'A1

L'impact du complexe bâtis GS, Parkings et Hôtel sur les milieux naturels

- Le Grand stade (14 ha) , les parkings et les commerces générés sont sources d'artificialisation de prés de 20 ha sur le site de la Borne de l'Espoir
- Ce site avait été reconnu initialement comme un « refuge de biodiversité au sein du tissu urbanisé » et comprenant des habitats naturels d'intérêt communautaire (Pelouse à Calamagrostis et Faciés à Mégaphorbiaies) (source ; rapport Ae Préfet du nord EI PC du GS)
- Des mesures de réduction et de compensation ont été estimées nécessaires par l'Ae pour compenser d'un point de vue écologique la perte d'un espace relais de biodiversité

L'impact des travaux et les conséquences de l'enfoncement « paysager » du GS

- Des centaines de mètres de buttes phoniques ont ainsi été réalisés à proximité du GS, au sud le long de l'A1,
- l'impact paysager « catastrophique de couloir autoroutier qu'il génère » constitue une réponse très attendue par la commune de Lesquin pour contribuer significativement dans les prochaines années à poursuivre l'étalement urbain

L'impact des travaux et les conséquences de l'enfoncement « paysager » du GS

- Des centaines de mètres de buttes phoniques ont ainsi été réalisés à proximité du GS, au sud le long de l'A1,
- l'impact paysager « catastrophique de couloir autoroutier qu'il génère »

constitue une réponse très attendue par la commune de Lesquin pour contribuer significativement dans les prochaines années à poursuivre l'étalement urbain

2.1.2. Une requalification positive (?) du bd de Tournai

En ce qui concerne l'aménagement des IIT, la requalification « positive » du Bd de Tournai par le CG 59 en Bd urbain constitue une mesure environnementale forte d'accompagnement de la réalisation du GS de Lille.

Les conditions d'utilisation du Bd de l'Ouest ont été revues,

- Elles favorisent une réduction de capacité du trafic automobile.
- Indirectement elles augmentent la perspective d'embouteillage et de recherche d'itinéraires alternatifs dans les rues adjacentes de V Ascq et de Mons en Baroeul

2.1.3. Disparition progressive d'un espace ouvert dans la ville.

D'un point de vue paysager, disparition d'un espace d'ouverture au profit d'un espace bâti.

=> Le tiers paysage disparaît à 75 % par suppression de la borne de l'Espoir (les 25 % restant sont situées le long de la rue verte).

2-2 Impacts sociaux des opérations urbaines récentes

2.2.1. « On se fait grignoter par l'urbain »

Le regain d'urbanisation depuis cinq ans impacte les représentations du quartier de certains habitants dans deux zones d'habitation : Lezennes et le Pavé du Moulin. Nous l'avons vu dans la première partie, certains lezennois considèrent que leur village tend à disparaître, à se faire absorber par la ville en raison des constructions de plus en plus nombreuses alentour, de l'augmentation de la circulation dans et hors du village. Le village ne l'est plus que « par intermittence » en raison du trafic aux heures de pointe, déplore un habitant. Dans le quartier Pavé du Moulin, la disparition des terrains en friche qui le borde signe progressivement la fin de la campagne et la singularité du quartier considéré comme « *un petit bout de ville à la campagne* ».

A l'Epine, pourtant touché par les nombreux embouteillages à la sortie du quartier depuis le réaménagement du boulevard de Lezennes/Tournai (voir ci-dessous), les

représentations ne sont pas modifiées. Celles-ci sont, il est vrai, centrées principalement sur les mauvaises relations entre habitants à l'intérieur du quartier. Signalons enfin que dans le centre-ville et au Triolo à Villeneuve d'Ascq, les diverses opérations urbaines récentes n'ont pas transformé les représentations du quartier. Cependant, elles n'affectent pas directement ces quartiers qui se situent de surcroît dans des zones déjà denses.

Sans minimiser l'impact de l'implantation du Grand stade, Heron Park est considéré, du point de vue de plusieurs habitants de Lezennes et du Pavé du Moulin comme le point de départ des changements : disparition progressive de la singularité des lieux (le village, la campagne) mais aussi l'équilibre des lieux (cohabitation à « égalité d'emprise » d'espaces complémentaires séparés). Heron Park a entraîné en effet une augmentation de la circulation, une consommation importante d'espaces vierges et l'apparition de la pollution automobile. Cependant, nous soulignons que seuls les effets conjugués de deux opérations impactent en profondeur les représentations des quartiers Lezennes, et du Pavé du Moulin et remettent en cause pour certains habitants les motivations initiales de leur installation.

2.2.2. Que pensent les habitants du grand stade ?

Si Heron Park est pensé comme le premier grand élément perturbateur de la zone le Grand stade est considéré comme un « en plus ». Et nous allons le voir, quand le Grand stade est rejeté par certains habitants interrogés, il l'est principalement à ce titre : il est la goutte d'eau qui fait déborder le vase.

Cependant, pris comme élément indépendant des autres opérations et en rapport avec le football ou l'esthétisme, il est accepté. Souvent, en effet, le football fait partie de l'environnement social, familial. Dès lors, les autres griefs pourtant convoqués sont alors atténués, voire annulés : « [pour moi, le Grand stade ne constitue pas] *de grands changements. Quand on veut aller à Villeneuve d'Ascq un jour de match, on y réfléchit à deux fois. Mais entre nous, je suis d'origine lensoise, donc le foot…* », « *Je suis supporter du PSG, donc je me fiche que le stade soit là. Mais pour mes copains, je suis content, même s'ils en parlent trop.*» Un autre habitant estime que le faible niveau des joueurs de Lille ne justifie pas un tel effort de la collectivité.

Le critère esthétique intervient également positivement : « *Ça a changé, la ville est belle* », « [Le Grand stade] *change tout, ils ont changé les routes ; plein de trucs sur le boulevard de Tournai, c'est plus propre* » ou encore « *Le plus c'est que ça a réaménagé et nettoyé les environs* ». Notons que si certains pensent le contraire : « *Le Grand stade enlaidit la ville* » cela ne constitue pas un motif de rejet.

En revanche, le Grand stade connaît un rejet, quand il est envisagé dans la dynamique de construction et au regard des perturbations des usages occasionnées. La liste des perturbations est longue : embouteillages les soirs de match ou d'événements, stationnements sauvages en raison du coût élevé des nouveaux parkings[56], barrages filtrants à l'entrée des quartiers avec un pass délivrés aux habitants, quasi-impossibilité de recevoir des amis les soirs de match, déficit de clients pour la zone commerciale le jour de match.

C'est à Lezennes, où la mobilisation contre le Grand stade a été très forte (voir l'interview du Président de l'association. Les2sous du Grand stade en annexe), où les nuisances ont été très importantes[57], que le Grand stade suscite un positionnement très virulent « *Ce stade emmerde tout*

[56] 6 euros pour les abonnés, 12 euros pour les non abonnés.

[57] A Lezennes, durant un temps, les nuisances ont été accrues en raison de laissez-passer distribués par les commerçants aux consommateurs/spectateurs qui entraient alors dans le village pour se garer et assister au match entraînant un trafic dense dans le village et des stationnements sauvages. Cependant, une amélioration du filtrage a eu lieu après diverses plaintes en mairie. Notons que, dans tous les quartiers enquêtés, le bruit n'est pas cité comme une nuisance.

le monde », « *On n'en voulait pas* », « *Du négatif, de la merde* ». Pour une habitante, ces nuisances portent atteinte à la notion de village. Cependant elle signale bien que cette disparition progressive du village a débuté trois ans auparavant avec la création de la zone commerciale Heron Park, nous en avons parlé. L'absorption physique, mais aussi politique, de la petite ville de Lezennes par la grosse agglomération de Villeneuve d'Ascq est également redoutée. « *Le Grand stade transforme Villeneuve d'Ascq en grosse agglomération. Pour Lezennes, c'est pareil. Maintenant, ce n'est plus un village, ça fait partie intégrante de Villeneuve d'Ascq, il a été bouffé dans Villeneuve d'Ascq».* Ainsi, nous soulignons que si le Grand stade est pensé comme un pas supplémentaire dans la disparition des espaces non bâtis, il est dénoncé comme amorçant un processus politique inédit : Villeneuve d'Ascq impose sa logique à Lezennes.
Dans le quartier du Pavé du Moulin, lui aussi touché par le stationnement sauvage, le pass, et les bouchons sur la zone, les avis sont plus partagés. Le Grand stade est surtout fustigé pour l'augmentation du trafic et du bâti occasionnant la disparition de la campagne. Cependant, une fois encore, il est considéré que c'est la zone commerciale Heron Park a initié le processus de la disparition de la campagne, davantage que le grand stade. Celui-ci et les opérations associées constituent un « en plus ». A Villeneuve d'Asq (Triolo et centre-ville) et à l'Epine, si les nuisances sont également le prisme principal par lequel le Grand stade est pensé, il n'existe pas d'accord sur le fait qu'elles constituent un changement important pour le quartier et n'impacte ses représentations.

Enfin, le Grand stade est rejeté également au regard des conditions politiques de sa naissance. Un point de crispation important existe chez certains habitants au sujet du coût et des conséquences en matière d'impôts locaux. Le fait qu'il ne réponde pas de surcroît aux besoins des populations constitue un facteur aggravant, soulevant la question de la définition des priorités : « *Je suis contre, c'est trop cher ! Il y a des besoins plus importants* ». « *Il ne répond pas aux besoins réels : espaces verts, écoles* ». La question de la décision est également soulevée. Plusieurs habitants mettent en avant qu'elle a été prise sans réelle consultation de la population, quand d'autres avancent, au contraire, qu'elle a été prise, alors même qu'une partie de la population et des associations avait manifesté clairement leur opposition *« Pour le grand stade, il y a eu pas mal de gens qui ont levé le bouclier pour s'opposer mais il s'est fait quand même. Donc quand quelque chose est décidé, c'est mûrement réfléchi et je ne crois pas qu'on ait notre mot à dire* ». Ainsi, le Grand stade tend à illustrer la séparation qui existe entre les habitants et élus au sujet des grandes décisions : « *Le stade c'est encore un arrangement des maires entre eux* », « *Nous on avait dit qu'on n'en voulait pas. Ils auraient pu le mettre ailleurs* », « [les réunions de

consultation] *c'étaient pour dire : Qu'est-ce que vous en pensez, il est beau mon Grand stade ?, en fait, ils décident ce qu'ils veulent* ». « *Ils nous consultent une fois que c'est fait.* »

Notons cependant que plusieurs habitants reprennent les catégories de l'institution pour penser le Grand stade, et ce avec plus ou moins de distance : compétition entre villes, attractivité, notoriété. Le Grand stade est un motif de fierté : « *C'est très moderne. Je pense que c'est un apport prestigieux* pour [les lezennois et les habitants de Villeneuve d'Ascq]. *Le problème c'est la circulation.* Relance : Et vous êtes sensible à cet apport prestigieux ? *Moi je suis plutôt fier, je trouve ça beau. Et quand il y a un match à la TV, on se dit qu'on est juste à côté* [du Grand stade] » déclare un habitant du quartier de l'Epine.
D'autres sont plus à distance avec ces catégories, sans pour autant les rejeter. Ils les mettent en balance avec le coût, les nuisances et l'habiter. Des catégories propres à chacun sont alors convoquées : « *Il y a déjà une transformation au niveau du nom et de la notoriété. Parce que j'ai regardé dernièrement un match sur Canal + en direct de Villeneuve d'Acsq et maintenant la ville a de la visibilité. Avant on disait Lille, maintenant on dit le stade de Villeneuve d'Ascq. On va avoir le concert de Rihanna…voilà donc ça a modifié la ville en termes d'image. Après, je pense qu'il y a rupture pour les riverains. Et puis, il y a plein de transformations même économiquement. Je pense qu'on va devoir payer plus d'impôts. Des transformations positives pour certaines et négatives pour d'autres* ». Soulignons que l'aspect économique, soulevé ici, est cependant peu citée dans les entretiens. La création d'emplois est espérée par de rares habitants, inquiets aussi de la crise : « *Ils ont prévu de faire des bâtiments, c'est bien si il y a des usines ou des bureaux pour que ça fasse plus d'emplois.* », «*Le Grand stade ne tourne pas beaucoup* », « *des commerces ferment*».

Enfin, de façon surprenante, le Grand stade génère aussi une indifférence totale pouvant aller jusqu'à la cécité : « *Ils auraient pu le mettre ici ou ailleurs, le Grand stade c'est pas mon truc* ». «*Cela ne me gêne pas, c'est comme s'il n'existait pas. Quand il y a des matchs, des concerts, dans le métro on dirait qu'il y a une panique et on voit des contrôleurs*». Pour cette habitante de Villeneuve d'Ascq, les changements objectifs (foule, présence de contrôleurs) n'imprime pas la pensée. Ainsi, en dépit de son gigantisme, le Grand stade peut ne pas s'imposer dans l'univers mental. Au point de l'invisibiliser pour certains. Un usager de la zone nous fait part de sa cécité : « *Je ne sais pas* [quoi penser de l'implantation du Grand stade] Relance : Mais vous l'avez déjà vu ? *Je ne sais pas, j'ai dû le voir en passant devant. Je suis allé à Leroy Merlin récemment* [Le Grand stade, immense, est tout à côté]. *Mais je ne me rappelle pas ce qu'il y avait avant donc je ne peux pas vous dire* ». Le grand stade, totem de la métropole, situé en périphérie, élément indispensable de la compétition européenne et internationale (Sassen, 1996, Pinson, Vion, 2000,

Gilli, 2010) ne fait pas sens pour certains habitants.

2.2.3. les habitants réduisent les réaménagements routiers aux embouteillages

A Lezennes, dans deux quartiers du Pavé du Moulin et l'Epine à Hellemmes et pour les salariés venant en voiture sur la zone de Heron Park, les réaménagements routiers sont pensés et réduits aux embouteillages créés. Ils sont dénoncés en outre comme n'ayant pas résolu l'engorgement antérieur autour de la zone commerciale (V2 et Héron Park). Pire, ils l'ont amplifié, par le réaménagement du boulevard de Lezennes.

Précisons que les embouteillages n'ont pas lieu toute la journée, mais se concentrent aux heures de pointe, les soirs de match, les jours de pluie et la veille de fêtes. Deux points noirs sont cités : le rond-point de Castorama (vers le quartier de l'Epine) et la zone commerciale à Villeneuve d'Ascq. Une salariée de la Grande Récré indique mettre tous les soirs 30 minutes pour sortir de la zone et rejoindre la route qui la mène à son domicile à 30km à Lassay. Une responsable de Go sport voit dans ses horaires décalés un bénéfice par rapport aux embouteillages quotidiens. Elle signale cependant combien la circulation est rendue très difficile les jours de match « *En venant de Valencienne ça va encore car je suis décalée par rapport aux heures de pointe. Je viens soit à 7h 30 soit à 11h et pars entre 18h et 20h. Par contre quand c'est un jour de match c'est l'enfer*».
Le quartier enclavé de l'Epine est d'autant plus impacté par les embouteillages au rond-point de Castorama qu'une unique voie située sur le rond-point le dessert. Un habitant indique que les embouteillages quotidiens commencent vers 16h30 pour finir à 19h00.

Le réaménagement du bd de Lezennes est jugé responsable de ces embouteillages et concentre les critiques. La réduction des voies de circulation automobile (deux au lieu de trois) est en cause tout comme la création de cinq feux rouges. La critique se double du peu d'utilité de la voie de bus centrale, à l'origine du rétrécissement des voies, et qui ne sert que les soirs de match.
Les habitants dénoncent également la création de trottoirs très hauts sur le boulevard qui font peur, leur donnant l'impression d'être aspirés. Plusieurs habitants soulèvent la question de l'intervention des secours en cas d'accident puisque aucun espace n'est prévu pour permettre aux automobilistes de se rabattre et de les laisser passer. La question est également posée en cas de panne d'un véhicule. Enfin, les habitants du quartier de l'Epine déplorent l'absence de trottoirs sur la partie du boulevard de Lezennes qui longe leur quartier enclavé et qui aurait permis de mieux le relier aux autres.

Les changements d'habitudes induits sont nombreux dans les trois quartiers cités. Les habitants anticipent en effet les bouchons et les intègrent dans leur temps de transport pour leurs déplacements indispensables (travail, dépose des enfants à l'école) Les déplacements non indispensables (courses, visites) sont déplacés, quant à eux sur d'autres créneaux horaires lorsque la circulation est plus fluide. Ainsi, les heures de sortie sont pour part conditionnées. Nous l'avons dit, le quartier de l'Epine est le plus impacté par ces embouteillages. A Lezennes, les avis sont davantage partagés sur les embouteillages du fait que les voisins s'échangent des itinéraires classés top secret pour contourner les difficultés. Cependant, lors de la première enquête en avril 2013, nous avons rencontré une lezennoise littéralement excédée par les embouteillages et l'augmentation du trafic dans et hors de la commune. Il faut dire que la gestion du filtrage les soirs de match n'était pas efficiente à l'époque. Notons que dans les trois quartiers cités, les habitants indiquent que rejoindre Lille en voiture devient problématique : alors qu'il fallait auparavant 15 minutes à 30 minutes pour y accéder, il faut désormais 1 heure à certaines heures. Les transports en commun sont davantage empruntés. Si le bus pour accéder à Lille depuis le quartier de l'Epine est signalé comme étant rapide et commode, à Lezennes, il faut emprunter le métro et pour cela traverser de nombreux parkings commerciaux peu agréables (voir première partie). En outre, prendre les transports en commun n'est pas possible pour tout le monde.

En termes d'impacts sur les représentations des quartiers, certains habitants de Lezennes et du Pavé du Moulin à Hellemmes pensent que l'augmentation du trafic, les embouteillages et la pollution qu'ils génèrent, participent (mais également les autres aménagements récents cependant, Heron Park et le Grand stade) de la « fin de la ville à la campagne », de « la fin du village » (cf. première partie). Un habitant du quartier de l'Epine se pense, quant à lui, assigné à résidence à certaines heures de la journée. Pour lui, mais également d'autres Lezennois, c'est le droit de circuler qui est en jeu, considérant qu'une entrave la liberté de circulation a lieu. L'introduction du pass les soirs de match contribue lui aussi l'enfermement dans son village/quartier donnant en outre le sentiment d'être réduits uniquement à l'identité de son quartier et non plus du territoire en entier : « *Le grand stade, c'est chiant, les accès, la voierie : il faut systématiquement montrer sa carte pour rentrer chez soi les jours de matchs. A Villeneuve d'Asq, et à Hellemmes on m'a dit, tu n'es pas de VA ou d'Hellemmes, alors tu ne passes pas. On est entré dans un système illogique. On a payé des gens pour faire des contrôles à la con. C'est rageant* ». La fermeture des villages/quartiers sépare les habitants les uns des

autres, fragmente la zone à certains moments.

Signalons que ces données ne sont pas valables pour la commune de Villeneuve d'Ascq (Centre-ville et Triolo). En effet, si quelques habitants mentionnent les embouteillages et le stationnement sauvage, cela est sans commune mesure avec les autres quartiers mentionnés. La grande proximité des stations de métro, des commerces, les nombreux cheminements piétons de ce quartiers de facilitent la circulation piétonne et à vélo.

Précisons que les points de vue sur les autres réaménagements sont peu nombreux : les pistes cyclables qui ne mènent nulle part ou pas plus loin que le Grand stade sont critiquées, les nombreux panneaux signalétiques sont considérés comme parfois incompréhensibles. Le réaménagement du bd de l'Ouest est peu évoqué. Un habitant indique cependant le danger provoqué par des changements sur différents tronçons : d'une voie partagée bus/voitures à une pour chaque, sur un tronçon seulement. La création de parkings payants est dénoncée, nous l'avons dit, pour leur coût de stationnement, et leur responsabilité dans les stationnements sauvages des soirs de match. Ces sentiments négatifs sont encore renforcés par le fait qu'ils sont vides la plupart du temps. D'ailleurs les spectateurs se garent sur les différents parkings du centre commercial et de la zone commerciale, gratuits ou dans les différents quartiers alentours nous l'avons dit. En réaction, certaines enseignes ont décidé d'en faire commerce !

Ainsi, Villeneuve d'Ascq (Triolo et Centre-ville) semble tirer son épingle du jeu quand, dans les autres quartiers alentours, les réaménagements routiers ont dérangé les usages à certaines heures et certaines périodes sur l'axe Est/Ouest et ne les ont facilités en rien sur l'axe Nord/sud. Certes, les coupures originelles du territoire sont responsables des difficultés de déplacements, cependant les réaménagements routiers liés à l'implantation du Grand stade n'ont pas cherché à les résoudre. Plusieurs aménagements auraient été possibles (trottoirs sur le boulevard de Lezennes jusqu'au quartier de l'Epine, voie de bus centrale qui ne serve pas uniquement la desserte du Grand stade les jours de match, etc.).

2.2.4 Un changement de paradigme sous condition

Nous l'avons dit, la succession des opérations est critiquée. Logiquement alors, la saturation est l'argument principal contre les futurs projets[58]. « *Il faut laisser le terrain comme ça, il y a déjà*

[58] Construction de 833 logements en accession à la propriété et plusieurs logements sociaux, implantation

assez de centres commerciaux » « *Je pense que j'ai envie de déménager et de prendre les jambes à mon cou, ça devient catastrophique*. ». La bétonnisation est dénoncée : « *Avoir que des baraques et des magasins. Mais arrêtez de bétonner ! On va être noyés sous le béton* », « *On commence à être envahis de tous ces grands magasins, des zones commerciales* ». « (…) *En face des laboratoires, je ne sais pas si vous voyez, les grues, les machins. Je pense que bientôt on va mettre du béton. Tout ça me rappelle un peu de chez moi, à Damas. Damas est une ville historique construite au bord d'un fleuve qui s'appelle Balada. C'est, à [plus] petite échelle, comme Paris qui s'est construite au bord de la Seine. A Damas autour de la ville, il y avait les champs d'abricots sur des kilomètres. Damas était le deuxième pays producteur au monde d'abricots. Tout est parti. On a coupé les arbres, à la place (...), on a implanté des arbres de béton. Du coup, il y a deux ans quand je suis allé à Damas la nuit, à une heure du matin, il faisait 36,8C° (à cause) de la chaleur emmagasinée toute la journée dans le béton. Chez mon frère (qui) a une villa avec piscine loin de Damas, il faisait (à la même heure) 28 degrés. Au coucher de soleil, [on est partis de chez mon frère pour aller à Damas] (plus) on se rapproch(ait) de la ville, plus on sentait la chaleur. On sentait les murs qui* [évacuaient la chaleur]. [Ici], *petit à petit (...) je sens ça autour de nous, l'urbanisation.(...) Oui mais on arrive à des mégalopoles et on tue. On tue la terre à faire des conneries comme ça. En France, au lieu de cultiver la terre, on met du béton* ». Le lexique mobilisé par ces habitants pour qualifier ces futurs projets, nous le voyons, emprunte un vocabulaire de conflit.

Néanmoins, la plupart des habitants ne sont pas dans cette disposition d'esprit et considèrent que ces projets suivent le cours « *logique de l'évolution des villes* ». Ils énoncent des conditions indispensables afin de ne pas être envahis par les constructions : « *Il ne faudrait pas tout prendre. Il faut laisser des espaces verts. Je ne suis pas contre les constructions, mais si les enfants n'ont plus d'espace pour jouer, ça ne va pas.* » « *Le centre commercial, c'est normal qu'il s'agrandisse, ce n'est pas un bouleversement vraiment. Tant qu'il y a des espaces verts autour, ça va.* », « *Je dirais que j'habite dans une semi ville-campagne. C'est pas la campagne, cat on est proche des entres commerciaux et de la ville et en même temps un peu éloigné. Tant que c'est agréable, qu'il y a du vert des jardins, c'est bon. La route, le train, ils étaient là avant moi, hein donc je ne peux rien dire, ils font partie du paysage. Il faut du 50/50. Il ne faut pas tout en béton et pas tout en nature non plus, c'est un équilibre* ».

Ces habitants sont conscients du changement de paradigme en cours, s'ils l'acceptent, bon gré mal gré, la peur unanimement partagée de l'omniprésence de la ville est bien présente. Le danger redouté est que la ville dense prenne le pas sur tout, fasse disparaître la qualité des lieux fondée sur coprésence de lieux construits et non construit. Nous allons le voir dans la prochaine partie

du siège de Boulanger et l'extension éventuelle de ses magasins, construction du siège d'Elisa, création d'une résidence étudiante le long de la rue de Chanzy sur les différents terrains en friche.

concernant l'examen des attentes, il existe un réel besoin d'oubli de la ville, et ce, pas uniquement par et dans les parcs[59] (BOUTEFEU, 2007) mais à l'intérieur même de la ville, des trouées dans la ville doivent exister.

Ainsi, si pour certains habitants l'équilibre des lieux (cohabitation équilibrée d'espaces très différents campagne/ville/village) est rompu et les motivations initiales d'installation dans les quartiers sont remises en cause, pour la majorité des habitants de la zone, l'équilibre des lieux demeure bien que est pensé comme étant de plus en plus précaire.
Pour finir précisons que seul le projet de logements rencontre une large adhésion. Le besoin de logements et la pénurie sont convoqués. Pour certains, ce besoin prime sur la pertinence de leur emplacement ou sur leur nombre ou encore sur le type de logements construits (privés, sociaux, maisons individuelles). D'autres, en revanche, y sont attentifs souhaitant des constructions « *utiles* » et de qualité soit : résistant à la chaleur, de petite taille, passif, logements sociaux. La création d'espaces verts attenants est pensée comme primordiale « *C'est bien pour les logements mais il faut qu'ils laissent les espaces verts. Imaginez qu'ils nous enlèvent le parc des Verts-tilleuls, on se battrait pour le garder (le parc est situé au pied des tours où vit cette habitante). Et bien là-bas, c'est pareil, il faut qu'ils pensent aux deux* ». Les espaces « de nature » (récréatifs) de proximité et les enfants sont pensés comme consubstantiels à la ville.

2-4 Conclusions sur les impacts

L'aménagement de l'échangeur des 4 cantons et la création de la voie nord de desserte du GS par le bd du breucq

Traditionnellement un nouvel échangeur (ou l'amélioration des fonctionnalités routières d'un échangeur existant) entraîne à plus ou moins longue échéance pour le territoire desservi une urbanisation dans sa proximité, il constitue donc en soi en périphérie urbaine un « facilitateur » de l'étalement urbain.
Dans le cas du réaménagement de l'échangeur des 4 Cantons à Villeneuve d'Ascq et de la construction du GS de Lille, ce constat se vérifie doublement puisque c'est son existence et son possible réaménagement qui ont conduit au choix du lieu d'implantation du stade, et parce que la temporalité d'usage du stade, donc l'optimisation des nouvelles capacités de l'échangeur permet d'envisager une meilleure desserte et une intensification

[59] A l'appui d'une enquête auprès des habitants de la communauté urbaine de Lyon en 2002 sur la demande sociale de nature à l'échelle d'une grande ville, Boutefeu P. explique que les gens attendent des parcs qu'il leur cache la ville. « *Dans l'imaginaire du public, un parc urbain constitue une île verdoyante composé d'arbres et de pelouses dont la mise en scène rehausse les bons côtés de la nature. Le parc incarne le petit coin de la nature en ville, une enclave située à l'écart de l'agitation urbaine. Ce havre de paix jouit d'une position extra-territoriale, il est hors la ville.* »

du quartier de l'Hôtel de ville. La réalisation du grand stade devient donc bien le catalyseur d'une urbanisation nouvelle, elle entraîne la transformation de l'entre-ville sans toutefois en fixer les règles au moment du choix de son implantation.

La première source d'impact serait due à l'artificialisation des sols qu'il provoque soit directement par son implantation et la prise en compte de son bon fonctionnement (plateau périphérique d'accueil des spectateurs) soit indirectement par les équipements extra sportifs qu'il suscite (hôtels, activités économiques associées). À l'exception des voiries de proximité du stade lui-même, cet impact direct lié au changement d'occupation des sols ne concerne que peu les ITT. Les concernant c'est plus la création d'un nouveau réseau d'infrastructures de desserte de l'équipement (connexion à un réseau routier existant ou voie nouvelle) à l'échelle de l'agglomération, de la métropole qui constitue impact direct sur l'environnement. En soit l'éloignement du tissu urbain conduit à la création de liaison routière et conduit à accentuer la part des impacts imputable aux ITT associées à la construction d'un grand équipement métropolitain.

Nous l'avons mentionné, les réseaux linéaires d'infrastructure et les espaces en déprise sont en milieu urbain très convoités par les entreprises du BTP pour gérer les excédents de déblais que les gros chantiers génèrent parfois. Tout comme lorsque l'on retient de concevoir un passage en déblai pour une voie rapide urbaine, le choix « paysager » d'enfoncement du grand stade de Lille à conduit à produire des milliers de tonnes de matériaux excédentaires, quantités augmentées par les importants volumes de dépôts préexistants sur le site de la borne de l'Espoir. La solution retenue par la société Eiffage a été une mise en dépôts sous forme de buttes adossées à l'autoroute A1 sur plusieurs kilomètres de long et sur une dizaine de mètres de haut. Ce tumulus linéaire enferme à présent l'autoroute A1 sur elle-même au sud du GS de Lille et ne laisse une ouverture que pour garantir certains écoulements de surface. Cela constitue un impact paysager fort sur une infrastructure linéaire de proximité qui n'était pas concerné par le projet. Peu végétalisée, cet ouvrage en terre posera des problèmes dans l'avenir quant à son entretien, pour l'heure et indirectement par rapport au projet elle constitue une opportunité sans précédent pour la ville de Lesquin de développer son urbanisation sur son territoire nord, à proximité de l'A1.

Trois ITT ont été l'objet d'aménagements susceptibles d'engendrer un impact environnemental :

- **Le Boulevard de Tournai** : Le réaménagement de ce boulevard en boulevard urbain constitue au plan environnemental, un événement majeur positif accompagnant l'arrivée du Grand Stade sur le site de la Borne de l'Espoir à Villeneuve d'Ascq.

Son aménagement, s'il atténue certaines des nuisances subies par les Lezennois, il renforce la coupure « écologique » et « sociale « du territoire (profil en travers). Une enveloppe financière importante a été consacrée à la maîtrise du stockage et de l'écoulement des eaux pluviales, à son verdissement et au mode doux de déplacement. Le défaut initial de perméabilités transverses Nord Sud (piétons, connexion mode doux avec les milieux bâtis notamment) n'a pas été amélioré.

La trame verte ceinturant Villeneuve d'Ascq depuis la Haute Borne et la Cité Scientifique jusque la rue verte (friche boisée et alentours due la Poudrière) via le bois de la Borne de l'Espoir, pénétrait initialement dans l'entre-ville : entre Hellemmes (quartier de l'Epine) et le centre-ville (quartier Hôtel de Ville). La construction de Heron Park, la suppression du bois de la Borne de l'Espoir et, in fine, le réaménagent du Bd de Tournai ont quasi-définitivement éliminé cette avancée de la nature dans la ville, laissant des lambeaux isolés que sont la friche boisée située près de la Rue Verte et la zone de la Poudrière. Malgré cette rupture, la préservation d'éléments de nature dans ce dernier secteur paraît un enjeu intéressant du fait de sa proximité des zones habitées : promenade, rôle pédagogique (par exemple sorties nature pour les écoles), …

- **Le Boulevard de l'Ouest :**

Boulevard urbain caractéristique des années 1970 devant permettre le transit d'un flux maximum de véhicule automobile, il a fait l'objet d'un réaménagement et de l'affectation

d’une voie dédiée au bus. Utilisée pour une desserte du grand stade en bus des spectateurs provenant de la ligne 2 du métro et les parkings relais du stadium nord, la capacité du boulevard a été sensiblement diminuée ainsi que la vitesse autorisée. Il est devenu moins infranchissable pour les riverains Villeneuvois et Monsois.

- **Les parkings :**

L’optimisation de la part à consacrer au stationnement des véhicules et leur mode de stationnement constituent un enjeu fort pour maîtriser l’impact de l’artificialisation associée à un équipement sportif devant accueillir un nombreux public.
La création de parking silo a accentuée la consommation non revêtus et d’espaces dédiés à la voiture sur V Ascq. À l’exception du parking des 4 Cantons, ils sont sous utilisés et son en attente d’un usage urbain associé à nouvel élan du développement économique locale.
Le stationnement sur site « le soir de match ou de spectacle », telle qu’il a été pensé, est soumise à un large temps d'adaptation du comportement des spectateurs occasionnels comme habitués. Le stationnement des véhicules individuelles demeurent une préoccupation particulière pour les gestionnaires du stade

- **Condition d’application de la doctrine Éviter – Réduire et Compenser les impacts portant sur les milieux naturels.**

L’intérêt de l’évitement se perçoit à l’amont d’un projet voir d’un programme pouvant se rapporter à un ensemble de projets eux -mêmes pouvant se rapporter à un programme. On se confronte ici aux différences de niveau d’attention qui peut être porté aux enjeux économiques, stratégiques, etc., par rapport aux enjeux paysagers et naturalistes qui ne sont abordés que très en aval de la conception d’un projet et à l’aube de la concertation locale. L’évitement sur un territoire urbanisable ou constructible doit consister à définir en amont la patrimonialité de ce territoire, c’est certainement dans le document amont de planification que doivent se trouver les éléments forces de l’évitement d’un enjeu. On peut s’interroger sur le pourquoi de l’absence de reconnaissance amont de l’intérêt écologique urbain de la friche rue verte à V Ascq.
Un recherche de réduction des impacts en inter-relation avec les ITT associées à la réalisation d’un grand équipement, peut se différencier selon que le scénario concerne un réaménagement d’une infra existante ou d’une création. Dans le cas du GS de Lille elle s’est faite par une remise aux normes de l’infrastructure ou par l’utilisation de techniques innovantes adaptées.

Concernant les milieux naturels, il n’existe pas de possibilité de supprimer les impacts et peu de capacité à les réduire. Proportionnellement aux fonctionnalités et richesses identifiées et perdues, la seule action possible est la compensation locale des impacts associée aux EVU, aux espaces verts existants ou à créer en s’appuyant si nécessaire sur les espaces ou itinéraires publics existants, des réaménagements doux. La conception de zone climatique urbaine maîtrisée prendra ici tout son sens.

3/ Nos propositions

3.1. Enjeux et contenus

Les résultats précédents montrent qu'au niveau des continuités écologiques, le territoire connaît une coupure nord/sud importante en raison de l'implantation du Grand stade sur la Borne de l'Espoir et du réaménagement du boulevard de Tournai pour sa desserte métropolitaine. Le réservoir de biodiversité de la Borne de l'espoir a disparu, un afflux automobile a été généré, les déplacements est/ouest ont été perturbés et ceux nord/sud n'ont pas été améliorés. Le Grand stade a engendré en outre une pression foncière sur les terrains non bâtis et les diverses opérations urbaines en cours ou prévues vont entraîner immanquablement la disparition des friches. Or, aux yeux des habitants interrogés, la qualité des lieux est fondée sur l'équilibre entre les espaces qualitativement très différents du territoire (espaces bâtis et non bâtis, avec leurs apports respectifs). Aujourd'hui, cet équilibre est remis en cause et un changement de paradigme s'instaure (ville dense). S'il est accepté par la plupart des habitants, ils redoutent cependant le « trop plein », font valoir leur volonté et besoin de garder des espaces vides à la vue, des espaces de respiration, des trouées dans la ville. La « campagne », « le vide de constructions » sont recherchés tout comme d'ailleurs la grande proximité avec Lille et les autoroutes. Rappelons que ces deux dimensions ont motivé leurs installations initiales dans la zone. Accompagner la mutation de ce territoire marqué par le regain d'urbanisation depuis cinq ans est indispensable selon nous. Le nouvel afflux automobile pourrait être contrebalancé par le développement d'un mode de déplacement local doux associant des dispositifs ou équipements suscitant ce mode de déplacement, l'« épaississement » des voiries « secondaires » locales serait également bénéfique. Si la disparition du refuge de biodiversité de la Borne de l'Espoir est irréversible, la valorisation certains des espaces non bâtis encore présents et ayant un potentiel de continuités et d'échanges est réalisable et permettrait de décliner la notion de trame verte à l'échelle du micro-territoire. Toutes ces actions pourraient bénéficier d'un financement d'actions locales semblable au « 1% paysage et développement » mis en place par l'Etat lors de la réalisation de grands itinéraires routiers nationaux.

Nous avons tenté de formuler des mesures d'accompagnement des différentes opérations urbaines réalisées ou en cours, en nous appuyant sur la richesse de l'entre-ville, et sur les usages et besoins des habitants. Nous nous sommes appuyés également

sur les deux transects que nous avions identifiés au préalable sur le territoire ; transects parallèles l'un à l'autre, en raison de la coupure désormais instaurée entre le nord et le sud du territoire.

transects

Sur ces deux transects, deux « lieux ressources » ont été sélectionné alliant des dimensions écologiques, sociales, environnementales et paysagères :

- Le pourtour brut du golf
- La zone dite de l'ancienne poudrière

Le choix de ces deux lieux émane d'une convergence de l'équipe de recherche sur ce qui forme la valeur du territoire et qui pourraitt être sauvegardé dans l'optique d'un accompagnement des mutations du territoire, et ce, dans le respect des besoins et attentes des habitants interrogés. Ces deux lieux apparaissent en effet comme des supports pour la sauvegarde des continuités faune/flore, mais ils sont également en adéquation aux besoins des habitants en termes d'espaces « déconnectant de proximité », de « souffle » nécessaire dans la ville. Enfin, ils pourraient être supports de nouvelles mobilités douces et de connexions entre quartiers. Ainsi les potentialités de l'entre-ville ont été mises en lumière et au service d'un urbanisme naturant de reconnexion et dans l'optique de consolidation des trames vertes locales.

3-2 Besoins et attentes des habitants interrogés

Concernant les attentes sur l'évolution de la zone, l'enjeu pour les habitants est de « ne pas trop construire », « ne pas tout bétonner », « ne pas « construire à l'infini ». Le « trop » est redouté, notamment celui des magasins et des commerces.

L'étude des besoins montre que les habitants souhaitent disposer d'espaces « aérés » / non construits et surtout de proximité. Ces espaces sont pensés comme bénéfiques notamment pour les enfants. Les enfants apparaissent en effet souvent comme un prisme à travers lequel la ville, mais aussi les espaces de nature/récréation sont pensés : *besoin de jouer des enfants, pouvoir laisser les enfants courir en toute sécurité.*

Ces espaces sont pensés aussi comme offrant la possibilité d'une déconnexion. Celle-ci est de plusieurs ordres. D'abord, il s'agit d'une déconnexion par rapport à la ville. Nous l'avons dit, il n'est pas seulement question que la ville disparaisse quand on se trouve à l'intérieur d'un parc (Boutefeu, 2007), mais que la ville intègre des vides, des trouées qui ne soient pas uniquement des parcs et des squares. Le mot de vide est ainsi très fréquent dans les entretiens. Loin d'être neutre, il engage une prescription sur la ville : la ville doit offrir des espaces vides à la vue afin de donner une respiration par rapport au bâti, afin de laisser l'imaginaire se déployer. De façon caractéristique, interrogés sur ce que les habitants souhaitent conserver des friches (le bois, la prairie, les catiches, les jardins, les terres agricoles, etc.), ils citent moins les types d'espaces à conserver[60] que garder des espaces vides à la vue, à entendre comme vierges de construction.

La déconnexion est aussi recherchée par rapport à soi-même et au travail. Les espaces dits de nature sont pensés comme des lieux permettant de voir les choses autrement, de prendre du recul, par rapport à son travail, à son quotidien, ses soucis. En ce sens, c'est un lieu de possibles. Qu'il soit de proximité constitue à ce titre un avantage indéniable : « [un lieu de nature près de chez nous] *ça ouvrirait les yeux de certains habitants. Ils sont trop boulot, dodo et rien derrière » «* (*«* [un lieu de nature près de chez moi] *ne changerait pas mon quotidien, car c'est déjà des choses qui sont ancrées donc cela ne modifierait pas tellement mon quotidien. Mais pour les autres habitants, ça peut changer leur vision des choses* », « [Les friches] *c'est beau, j'y vais deux fois par jour, j'oublie tout, je recrée.* » déclare un habitant rom du Pavé du Moulin sous la menace constante d'une expulsion.

Pratiquer ces lieux est important, mais parfois, cela l'est tout autant de simplement les Voir, ou encore savoir qu'ils sont là *« Oui. Plus il y a des espaces non construits mieux c'est. Quand on a acheté la maison, on voyait les friches. C'était agréable de les voir et de savoir que c'était des espaces non entretenus avec des arbres. Nos voisins nous ont*

60 Quand c'est le cas, les jardins et les terres agricoles sont le plus souvent cités.

dit que quand Heron Park a été construit, des oiseaux se sont rapatriés au complexe sportif. Nous l'avons vu aussi. Ici il y a des lapins, des oiseaux il y en a de plus en plus. En fait il faudrait que le golf reste tel qu'il est. Car on voit Heron Park et le Grand stade mais même si on veut créer un nouveau parc, on va détruire la nature. C'est dommage. » « C'est bien qu'il y ait des espaces où il y a des trous pour respirer, pour éviter l'agglomérat de maisons sans issue de secours. (Regarde à sa droite vers la friche) C'est plaisant de voir de la verdure, de l'herbe. (Regarde en face) Si je regarde dans cette direction, je vois une tour. C'est mieux d'avoir d'un côté du vert et de l'autre une tour plutôt qu'une tour de chaque côté. (…) « Ce qui est important c'est la vue, c'est comme l'impression d'avoir une sortie de secours. « [Ce qu'il faut conserver] *Il faut garder de l'herbe. C'est agréable, à regarder, ça aère, ça détend quoi, plutôt que des maisons et des bâtiments partout.* »

Cependant, le vide ne signifie aucunement laisser les choses en l'état. La plupart des habitants souhaitent que les espaces soient « *aménagés* », « *entretenus* », « *utiles* » en tous les cas, personne ne souhaite les voir laissés à l'abandon. Les souhaits sont multiples : création d'activités : un terrain de sport, de boules, de foot, des jardins partagés, mais aussi un parc spécial pour les animaux. Certains, précisent cependant qu'il ne faut pas que ce soit trop aménagé non plus, qu'un certain volume de nature soit offert, que des projets innovants ou bien encore « utiles » doivent voir le jour à l'image de projets réalisés dans certaines communes proches : le parc des mosaïques. Certains redoutent également de créer un square ou un parc de plus et/ou d'être confronté à leur faible fréquentation. L'objectif est de ne pas répéter les erreurs commises et de combler les manques environnants en vue d'une complémentarité. « *Faire trop de parcs pour aller se promener ça ne sert pas à grand-chose car personne n'y va. À Fives ils ont pris un terrain monstre pour faire une place avec des bancs etc., quand on passe il n'y a personne.* » « *Quand ils font* [de la nature en ville] *ils sont moches et ils servent à rien, comme le parc de Lille, y'a pas assez de plantes, c'est moche. Ou alors il faut mettre des jeux pour les enfants un peu plus spectaculaires* » « *La place de la victoire à Tourcoing, ce n'est pas un endroit où on a envie de traîner au contraire on a envie d'accélérer le pas. C'est cloisonné avec des arbres, un chemin transversal avec le monument d'une des deux guerres. (…)*» Les propositions innovantes sont : créer une ferme, une serre, *des jeux pour enfants innovants, des activités pédagogiques liées à la découverte de la faune et la flore* voire « u*ne petite friche déclarée comme sauvage mais protégée » pour observer la nature*. C'est le souhait notamment d'une directrice d'école élémentaire de Lezennes qui explique que, pour trouver la nature et la faire observer aux

enfants, les enseignants sont obligés de se déplacer à la forêt de Phalempin et de louer un car pour un trajet de trente minutes. Un salarié de l'école d'architecture et du paysage propose quant à lui de conserver l'esprit des « friches » et de créer un véritable lieu d'expérimentation paysagère, un projet artistique sur les friches[61].

De ces propositions multiples, il ressort l'importance d'assurer aux habitants des sensations de « vide », «d'aération » dans la ville. Offrir à la vue dans la ville des trouées, des vides, lieux pour la projection de l'imaginaire, quand on passe devant notamment. Le souffle nécessaire à la ville est recherché. Cependant, nous l'avons dit, le vide n'est pas le rien, un aménagement mesuré (ni trop policé, ni trop figé), réfléchi (utile, complémentaires, une vraie proposition) donnant de surcroît la sensation « d'un certain volume de nature » doit être proposé.

Notons que plusieurs habitants sont attachés au golf, considéré comme un espace non construit et un lieu de nature. Il représente pour eux un espace de calme pour la ville, et il est considéré comme étant bénéfique pour la faune. Nous avons rencontré une habitante de Lezennes qui aime le fréquenter pour la nature brute qu'il offre et sa faible fréquentation. Elle emprunte le chemin qui fait le tour pour une balade d'une heure qui relève davantage du « *cross* » que du « *bucolique* » nous précise-t-elle. Notons également que lors de nos visites de terrain, nous avons rencontré plusieurs promeneurs dont certains en VTT et ce malgré le bruit important du complexe moto à proximité. L'association lezennoise « des foulées d'Isidore » a organisé dernièrement une course sur le pourtour. Cependant, une habitante met l'accent sur le sentiment d'insécurité qui naît sur la promenade du golf à hauteur des voies ferrées. Si le golf est apprécié par certains, d'autres habitants y sont indifférents ne sachant pas parfois qu'il existe. Rares sont ceux qui y sont hostiles. Quand c'est le cas, il est dénoncé comme ne profitant pas au plus grand nombre.

61 En ce qui concerne les attentes en termes de flore ou faune, elles sont souvent très génériques (« des arbres », «des fleurs ») et quand elles sont spécifiées, elles concernent la faune ou la flore ordinaire : « des coccinelles », des « papillons », des « marguerites », « des bouleaux ».

3-3 Pour un urbanisme de reconnexion valorisateur de l'entre-ville

3.3.1. Les aménagements existants porteurs d'aménités : le contour du golf

La préservation de la butte paysagère du golf, implantée le long du contournement Est de Lezennes, permettrait de sauvegarder le dernier espace péri-urbain de l'entre-ville. Il est connecté en effet aux espaces non construits (péri-urbain) de Lesquin.
Ce secteur est incontestablement, du point de vue de la faune, le secteur le plus riche – même si elle reste une faune ordinaire. En outre, il constitue un réservoir de faune et de flore pour les milieux environnants.

A l'échelle de Villeneuve d'Ascq, la zone du golf avec l'espace que nous souhaitons préserver sur son pourtour, pourrait constituer, après la zone du parc du Héron, le deuxième réservoir de la trame verte. D'ailleurs, cette zone avait été identifiée par la Région comme élément de trame verte. Soulignons que les passages du parc du Héron et du golf pourraient être réalisés en partie via les zones vertes de la Cité scientifique etl'ensemble des jardins particuliers d'Ascq et Annapes. Néanmoins, du point de vue des usagers locaux, un problème d'accessibilité piéton resterait à régler : la traversée piétonne de la route Ronchin-Lezennes. Cependant, un aménagement local pourrait voir le jour pour pallier cette difficulté.

Notre proposition est donc de sauvegarder et de protéger le pourtour du golf pour favoriser un équilibre écologique local en y développant des habitats naturels spécifiques permettant d'accueillir une faune constitutive d'une biodiversité ordinaire. Des essences locales (frênes, charmes) pourraient d'ailleurs être plantées pour l'enrichir et il conviendrait de limiter les invasives (e.g. renouée du Japon). Nous préconisons cependant une fréquentation limitée de ce lieu qui pourrait être néanmoins une promenade. Notre proposition rencontre celle du cabinet d'étude Lauzéral sur la « Zone d'influence du Grand stade » de réaliser une promenade aménagée dans le golf afin que le golf ne soit pas réservé qu'à un petit nombre. Cependant, nous souhaiterions, que la promenade préconisée par le cabinet Lauzéral soit ajoutée à la nôtre, et ce de manière parallèle. La promenade que nous proposons serait, elle, laissée totalement brute pour limiter sa fréquentation et ainsi être bénéfique à la faune et la flore.
Les avantages sociaux seraient en outre indéniables et contenteraient certaines attentes fortes. La création de cette promenade offrirait en effet « un certain volume de nature », comme le demandent certains, « une nature peu aménagée » voire « une nature brute »,

comme le demandent d'autres. De façon plus générale, la « campagne en ville » serait pour partie préservée et la ville disparaîtrait au sein de la nouvelle ville dense (trouée constituée par le golf). Pour les habitants de Lezennes, mais aussi de Villeneuve d'Ascq, un espace déconnectant de proximité serait offert. Enfin, la demande sociale d'un espace récréatif de qualité et original serait contentée.

Promenade actuelle autour du golf

3.3.2. Préserver une friche urbaine en ville : « la Poudrière » à Villeneuve d' Ascq

Si le péri urbain a déjà totalement disparu dans cette partie du territoire, il reste cependant des îlots de nature constitués par certains espaces en friches. L'ancien site de la Poudrière constitue un ilôt historique. La préservation et l'aménagement de ce site présenterait un double intérêt loisir-nature, tout étant un marqueur du passé industriel et un espace relais nous allons le voir. L'actuel site est encaissé et offre en contrebas, une nature ordinaire et un bel espace déjà investi par des taggs et graphs, dont certains de qualité, nous en avons parlé dans la première partie. En haut, de véritables espaces boisés diversifiés se sont constitués au fil des années (bouleau, frêne, un chêne).

Nous proposons de créer une friche sauvage protégée sur le haut, et en contrebas, de

créer des services de type ferme, AMAP, jeux[62].

Il s'agirait ainsi de conserver les aménités actuelles de l'îlot et d'offrir de futures aires de respiration à la ville. En outre, cela pourrait constituer pour le quartier de l'Epine un relatif désenclavement par la création d'une liaison douce et d'une passerelle au dessus de la voie ferrée qui isole pour une grande partie ce quartier des autres, nous y reviendrons. Nous avons bien conscience qu'avec cette deuxième proposition, la justification est davantage sociale qu'écologique.

Avec la création d'une friche « sauvage », un lieu d'observation de la nature serait offert aux trois écoles alentours dont celle du quartier même (Pavé du Moulin). Cela éviterait ainsi aux écoliers de prendre le car et d'effectuer un trajet de minutes pour une sensibilisation à la nature et la découverte d'une « nature brute », comme le souligne la directrice de l'école Edouard Herriot à Lezennes que nous avons interrogée. La sauvegarde et l'aménagement de cet espace serait profitable également aux habitants du quartier enclavé l'Epine en demande de création d'espaces de récréation supplémentaires - les leurs faisant l'objet, on s'en souvient, de conflits d'usage importants. Ce lieu serait de plus un nouvel espace de rencontre pour les jeunes des quartiers du Pavé du Moulin et de l'Épine dont on sait qu'ils sont copains

Relier ce lieu situé dans le quartier du Pavé du Moulin au quartier de l'Epine serait tout à fait envisageable par la création d'une très large passerelle agréable en pente douce et sécurisée au-dessus de la voie ferrée séparant les deux quartiers.

62 En contrebas, un aménagement réfléchi permettrait de conserver une faune et une flore typique des vieux murs (présence de diverses espèces d'hyménoptères (Sphecidae, Pompilidae,…) et typiques de milieux secs.

Exemple de création une large passerelle à Bruxelles au dessus d'une voie ferré

Une voie partagée vélo/piéton pourrait aussi voir le jour le long du chemin Napoléon (qui borde la voie ferrée) sur le mode de la « forêt linéaire » pour achever la connexion des quartiers.

Forêt linéaire à Paris

Enfin, ce site présente l'avantage enfin d'être facilement accessible depuis les centres-villes de Lezennes et de Villeneuve d'Ascq. Nous l'avons signalé, le centre-ville de Villeneuve d'Ascq est largement piétonnier grâce à la présence de la chaussée haute et il pourrait être relié facilement au site de la poudrière via des liaisons douces. Ces liaisons douces permettraient en outre de mettre en réseau le site de la poudrière avec le parc du Forum vert de centre-ville de Villeneuve d'Ascq fait l'objet d'un réaménagement et d'un désenclavement. Pour ce qui concerne la connexion avec le centre-ville de Lezennes, des liaisons douces seraient elles aussi possibles bien que la traversée du boulevard de Lezennes constitue un problème. Néanmoins, la création d'une passerelle pourrait être envisagée afin que les enfants circulent en toute sécurité.

La création de ce lieu contenterait plusieurs attentes des habitants interrogés : la création d'un espace de libre d'appropriation artistique serait envisageable comme le souhaitent certains, mais aussi la création espaces jardinés ou d'une ferme - soit un espace déconnectant de proximité innovant. Un vide de construction et un souffle dans la ville seraient offerts tout comme un rappel du patrimoine industriel du quartier. Notons qu'une connexion avec le square du « fil du temps » très fréquenté des jeunes et des familles, pourrait avoir lieu, augmentant la mise en réseau des espaces de récréation, « nature » sur le territoire.

3.3.3 Relier nos deux propositions entre elles et mettre en réseau les espaces de nature et récréation du territoire

Connecter nos deux propositions par des itinéraires traversant le village de Lezennes serait souhaitable d'autant que certaines rues lezennoises sont en zone 20 et qu'il existe dans Lezennes plusieurs « voyettes » ou passages plutôt agréables et parfois bordées de jardins.

Une voyette à Lezennes

Cela permettrait également de faire découvrir les jardins et jardins partagés lezennois notamment en passant par le Chemin de Meurchin. L'enjeu serait aussi que les écoliers et les habitants s'y rendent en toute sécurité. Des sentiers urbains pourraient voir le jour. Le complexe sportif de Lezennes fréquenté par de très nombreux habitants de tout le territoire (notre périmètre de recherche) feraient bien entendu partie de l'itinéraire.

- Conclusion générale :

Notre recherche sur les mutations autour du Grand stade de Lille possède une dimension singulière irréductible. Néanmoins des éléments d'analyse des effets d'un tel équipement ainsi que des éléments de méthodologie pour la conduite de projets de même type peuvent être dégagés, pour un contexte d'entre-ville, mais également plus largement.

En effet, la recherche a montré le bénéfice à distinguer nettement l'intérêt local de l'intérêt métropolitain, ce dernier étant trop souvent privilégié dans les opérations. Dans le cas qui nous a occupé, les ITT, requalifiées et crées, ont été pensées essentiellement pour la desserte du grand équipement, d'autres ont été indirectement utilisées pour permettre l'urbanisation future de Lesquin, la ville limitrophe, sans prise en considération, par exemple, des liaisons du boulevard de desserte du grand stade avec les voiries locales secondaires, sans prise en compte non plus des déplacements locaux et des possibilités de désenclavement alentours. De même, les compensations à l'urbanisation de la Borne de l'Espoir (site d'implantation du Grand stade) ont été réalisées à l'échelle métropolitaine

(reboisement au nord de la métropole Lilloise) et non pas à une échelle locale par la renaturation d'espaces verts urbains locaux, de continuité vertes associées aux déplacements doux urbains ou encore de la zone agricole de la rue verte ou du pavé du moulin.

La recherche a montré également l'intérêt d'identifier les trames humaines et écologiques et de les faire coïncider. Par « trame humaine », il faut entendre les déplacements sur le territoire, mais aussi les stations de « repos » offertes, à la vue et à la pratique, par les lieux non bâtis. Nous avons indiqué combien ces lieux, qui ne se réduisent pas aux squares et parcs, représentent le « *souffle de la ville* », l' « *aération* », en incarnant tout à la fois l'ouverture des espaces et la campagne aux yeux de certains. Ils sont en quelque sorte les derniers garants des motivations initiales d'installation dans les quartiers. Ils offrent enfin la possibilité à l'imaginaire de s'y déployer et possèdent l'immense avantage d'être de proximité. Par « trame écologique », nous entendons la trame verte et la trame brune identifiées au moyen d'une analyse écologique locale, dynamique, et non pas statique. L'enjeu était en effet de ne pas se limiter à la surface des points de stations mais d'envisager au contraire leurs liens, leurs fonctionnalités au niveau local. Cette perspective de recherche, loin d'être répandue, permet la saisie des continuités.

Notre proposition de croiser les trames sociales et écologiques et de faire ressortir deux lieux en partage, est singulière et à notre sens riche d'enseignements. Elle illustre par ailleurs notre position spécifique sur les trames vertes. En effet, ces deux lieux peuvent être vues comme appartenant à deux types de trame différents. Le premier lieu sur la butte du golf constitue un élément de trame « classique », étant positionné sur la trame verte régionale. Le deuxième lieu, situé sur l'ancienne poudrière, est plus singulier : il est en dehors de cette trame verte régionale, sans lien aucun avec elle en raison de l'urbanisation opérée entre ces deux espaces et il comporte un potentiel écologique assez faible. Cependant il présente l'avantage d'une nature urbaine déjà là (boisement dense en cours, friche prairiale variée, friche prairiale haute) et offre des avantages sociaux importants : possibilité du désenclavement du quartier de l'Épine, conservation d'un bout de campagne au Pavé du Moulin et d'une friche protégée ouverte aux écoles de proximité. Nous proposons de l'appréhender comme élément d'une trame verte urbaine future, qualitativement différente d'une trame verte classique (plus rurale), et sans nécessairement de lien avec elle. En effet, les conditions du milieu urbain sont très différentes (le sol y est plus chaud, la terre est plus sèche et peuvent servir de refuge à une faune et une flore spécifiques à ces milieux). Vouloir établir des liaisons entre milieu urbain et milieu rural ou semi-rural n'est pas forcément pertinent. Aussi les trames

urbaines auraient une vertu davantage sociale qu'écologique et le site de la poudrière pourrait être le premier lieu d'une trame urbaine.

La recherche a montré par ailleurs le bénéfice à prendre en compte les représentations et les usages des habitants au moyen d'enquêtes par entretiens approfondis. Ce type d'entretiens permet d'avoir une interlocution en profondeur avec tout type de populations et non pas seulement avec les habitants qui se rendent dans les lieux de concertations. Les formes de pensées et les usages sont saisis dans leur complexité. Ils donnent à voir, dans le détail, les représentations de territoire, les motivations profondes des pratiques, permettent d'appréhender ce qui fait attachement aux lieux. Les prescriptions (attentes) également investiguées servent de socle pour la formulation des propositions d'accompagnement. Celles-ci sont, dès lors, au plus près de demande sociale et permettent en définitive, de notre point de vue, une meilleure acceptabilité de l'implantation du grand équipement.

L'analyse complexe et croisée des lieux (dimension environnementale, écologique, sociale, paysagère) est une des conditions d'une implantation réussie d'un grand équipement. L'entre-ville, nous l'avons vu tout au long de la recherche, se singularise par des ITT en toile d'araignée, par des coupures urbaines, par de nombreuses friches et délaissés dont la nature est certes ordinaire mais présente l'avantage d'exister en milieu urbanisé. Ces espaces représentent en outre pour les habitants des lieux de respiration, de souffle. Rendant des services aux territoires, ils peuvent être des leviers de projet et d'accompagnement des grands équipements sportifs notamment pour un urbanisme naturant de reconnexion.

Il n'a pas été question dans cette recherche de sanctuariser l'entre-ville, ni de conserver l'ensemble des terres non bâties. Nous avons vu que la plupart des habitants agrée l'avènement de la ville dense. Cependant, ils soulignent en même temps l'importance de laisser à la vue, et mieux à la pratique, des espaces non bâtis de proximité pour la projection de l'imaginaire, pour le souffle apporté dans la ville. S'appuyer sur l'entre-ville en conservant des lieux ressources permet ainsi de garder l'esprit des lieux, de respecter en partie les motivations initiales d'installation des habitants dans les quartiers et d'assurer les continuités écologiques et sociales. Une ville dense peut se concevoir avec des trouées, des espaces ouverts, autant d'échappées dans la ville qui permettent un court instant sa disparition et qui ne se confondent pas non plus avec parcs et squares. Ainsi, il s'agit de s'appuyer sur les lieux existants, leurs potentialités en termes de mémoire, de nature déjà là offerte, de reconnexion…

Cependant, un préalable est requis : reconnaître le rôle de la friche urbaine. Si les

pouvoirs publics reconnaissent aujourd'hui, l'intérêt des friches industrielles, des jardins aux bords des routes, des délaissés des infrastructures, grâce au travail des chercheurs, ce n'est pas encore le cas pour la friche urbaine de l'entre-ville. Sa richesse en tant que nature ordinaire est déniée, les espaces de liberté offerts à l'expérimentation, au jardinage, à la promenade… ne sont pas reconnus, le refuge offert aux populations démunies est interdit et les services rendus aux habitants, au-delà des usages, sont méconnus : vide offert à la vue et à l'imaginaire… . Enfin, les aménités potentielles pour la métropole de demain sont sous-estimés : éléments de trame, des facteurs limitants de la pollution... .

S'appuyer sur les potentialités des friches urbaines et les valoriser comme mesures d'accompagnement d'un grand projet nécessiterait la présence d'un projet d'ensemble cohérent, anticipé, unificateur porté par un front partenarial condition indispensable à une dynamique urbaine globale réussie (Bacqué, 1998). Or notre analyse témoigne d'une succession d'opérations sans lien entre elles. Une étude prospective pour la zone d'influence du Grand stade a été commandée en 2008 mais est restée lettre morte pour l'instant. L'intérêt local a été peu pris en compte, les besoins de la métropole de demain ignorés en dehors de la création de futurs parkings-relais privés. Enfin l'hostilité de certains habitants et associations et la demande sociale ont été peu pris en compte. Est-il trop tard ?

Bibliographie

AGIER M., (2008), *Gérer les indésirables. Des camps de réfugiés au gouvernement humanitaire*, Paris, Flammarion.

AGIER M., (2009), *Esquisses d'une anthropologie de la ville. Lieux, situations, mouvements*. Louvain la Neuve, Bruylant.

ASHER F., (2004), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Paris, L'aube.

AUGE M., (1992), *Non lieux*, Paris, Seuil.

BEAUD S., Weber F. (2010), *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte.

BAUDOUIN T., BERTHO A., COLLIN M., HASS C., HERARD M., (2007), *Jeunes métropolitains aux Halles*, Rapport de recherche Ville de Paris, CEME, LTMU, 66 p.

BERTHO A., (2010 sous la dir.), *Plaine Commune, Evry Centre Essonne et le Grand Porto Alegre. Le territoire contre la ville ?*, Rapport de recherche pour le PUCA, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, 135 p.

BOUTEFEU P., (2007), « La nature en ville : des enjeux paysagers et sociétaux », Géoconfluences. URL : http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/paysage/PaysageViv.htm. Consulté le 09 septembre 2013.

BOUTEFEU P., ROTHEVAL J-P (sous la dir.) (2009), *Composer avec la nature en ville*, Lyon, Editions du Certu.

CASAS E., (2014), *Mobilités douces et nature en ville : Villeneuve d'Ascq, Hellemmes, Lezennes »*. Master de Sciences et technologies, mention aménagement, urbanisme et développement des territoires, Institut d'aménagement et d'urbanisme de Lille 1, Mémoire de stage. Lieu d'accueil, Cerema, 69 p.

CHOAY F., (2006), *Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Seuil.

CLEMENT G., (2014), *L'alternative ambiante*, Paris, Sens§Tonka.

CLEMENT G., (2012), *Jardins, paysage et génie naturel*, Paris, Collège de France/Fayard.

DELBAERE D., (2010), *La fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie*, Paris, Ellipses.

DESAGE F., GUERANGER D., (2014), « Rendez-vous manqué de la gauche et de la politique locale », *Le Monde Diplomatique*, janvier.

DONZELOT J., (2009), « La nouvelle question urbaine » in *La ville à trois vitesses, et autres essais*, Paris, Editions de la Villette, pp.29-52

FABUREL G. (coord) (2012), *Le bien-être et ses paysages comme territoires des infrastructures de transport terrestre. Conflits d'acteurs, enjeux de valeurs et savoirs paysagers*. Rapport final, programme de recherche Ittecop, MEDDE, 213 p.

GROUPES EELV des Catiches (Lezennes et Villeneuve d'Ascq) et d'Hellemmes, (2012), *Usages et devenir des terrains situés à la limite d'Hellemmes, Lezennes et Villeneuve d'Ascq : qu'en disent les habitants ?*, 7 p.

HERARD M., (2013), « Démantèlement d'un bidonville rom à Saint-Denis : enjeux politiques et projet de relogement », In *Ségrégation et fragmentation dans les métropoles. Perspectives internationales*, M. Carrel, P. Carry, Y. Wachsberger (sous la dir.), Presses Universitaires du Septentrion, pp. 261-283.

HERARD M., (2013)., « Réduire la distance ou la créer ? Analyse des politiques publiques en faveur 'des jeunes issus des ZUS' et enquête auprès des intéressés », *Revue internationale d'ethnographie*, n°2, n° spécial sur l'insertion professionnelle des jeunes : entre champs des possibles et impasses http://riethno.org/numero-2.

HASS C., HERARD M., (2008), « Les Halles, lieu d'une seule jeunesse », *Annales de la recherche urbaine, n° 105,* pp. 46-54.

LAFOLIE Y., (2011)*, De quoi la friche est-elle le nom ? Hypothèse d'un jardin partagé*, Travail personnel de fin d'études, ENSALP Villeneuve d'Ascq, 95 p.

LAZARUS S., (1996), *Anthropologie du nom*, Paris, Seuil.

PETIT O., (2003), *Notes de synthèse sur la métropolisation*, Centre de documentation sur l'urbanisme, DGUHC, Paris la Défense.

ROGER Isabelle, (2007), *Le processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes. Les cas de Bordeaux, Bristol, Montpellier, Saragosse et Toulouse*, Thèse de géographie, Université Toulouse II, 260 p.

SASSEN S., (1996), *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*, Paris, éditions Descartes et Cie.

SOCIOTOPES (2003), *Le manuel des sociotopes*. Traduction de l'ouvrage « Sociotophandboken » de M. NORDSTROM et A. SANDBERG. Edité en 2003 par Bureau de l'Urbanisme de la ville de Stochkhom. Traduit en 2009 sur demande de l'agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient (Audélor).

SIMMEL G., (2007, 1ère édition 1983), *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, Paris, L'Herne.

TRAIMOND B., (2006 sous la dir), *L'Anthropologie appliquée aujourd'hui*, Presses Universitaires de Bordeaux.

VANIER M., (2011), « La périurbanisation comme projet », 23 février 2011. URL : http://www.metropoltiques.eu/la-periurbanisation-come-projet.html. Consulté le 12 décembre 2013.

VANIER M., (2013), « Que faire avec les étalés ? », *Urbanisme*, n°46, pp41-42.

VION A., PINSON G. (2000), « L'internationalisation des villes comme objet d'expertise », *Pôle sud*, n°12, pp. 85-102.

Annexe :

Resultats détaillé des inventaires phytosociologique sur le périmétre de recherche

Jardin de l’amitié

Diverses phytocénoses contiguës ou intriquées, sur sol limoneux eutrophe, plus ou moins remanié.	1 : friche prairiale haute Prairie dense et élevée, non entretenue, avec un début ponctuel de colonisation ligneuse Arrhenatherion elatioris 2 : bande ligneuse compacte Fourrés de hauteur et de volume variables, étant complétés par des espèces arborescentes Carpino betuli - Prunion spinosae 3 : zone cultivée Parcelles en jardinage extensif, peu entretenues et présentant ainsi de nombreuses adventices Veronico agrestis - Euphorbion pepli

Forum Vert/ENSAP

Diverses phytocénoses contiguës ou intriquées, sur sol limoneux eutrophe	1 : parc arboré planté et spontané Mélange arborescent très divers, en majorité exotique, plus ou moins ancien, pouvant dépasser les 20 m de haut et dont le sous-bois montre une assez bonne maturation, avec la présence de la Fougère mâle. Clairières herbacées assez fortement influencées par l’ombrage. Proportion insuffisante d’essences locales pour donner une estimation phytosociologique. 2 : formation prairiale hétérogène Anciens gazons et talus ne subissant plus d’entretien, ce qui a donné une prairie de densité et hauteur variables, avec quelques ligneux pionniers Arrhenatheretalia elatioris

Pourtour du golf

Diverses phytocénoses contiguës ou intriquées, spontanées ou plantées sur sol limoneux eutrophe et remanié	1 : bordure prairiale basse Formation essentiellement graminéenne, entretenue plus ou moins régulièrement Arrhenatherion elatioris 2 : friche prairiale haute Prairie dense et élevée, à tendance rudérale, non entretenue et avec un linéaire discontinu d’arbustes plantés Arrhenatherion elatioris 3 : bande prairiale hétérogène Prairie plus courte au centre, non entretenue mais avec un

	piétinement fréquent Lolio perennis - Plantaginion majoris 4 : plantation dense Mélange d'arbres et arbustes plus ou moins serrés, atteignant 6 m de haut et dont le sous-bois ne montre encore qu'une faible diversité Choix des essences pas assez proche des potentialités locales pour une estimation phytosociologique.

Jardin de Cocagne

Diverses phytocénoses contiguës ou intriquées, spontanées ou plantées sur sol limoneux eutrophe et remanié	1 : zone en exploitation Culture sarclée sur sol limoneux eutrophe, en certification biologique et bénéficiant donc d'un entretien mécanique modéré. Panico crus-galli - Setarion viridis 2 : friche prairiale Prairie dense et haute, non entretenue, sur sol limoneux mésotrophe et avec un début de colonisation ligneuse Arrhenatherion elatioris 3 : zone palustre Plan d'eau eutrophe, à niveau variable et bordures hygrophiles présentant quelques ligneux pionniers En mosaïque et très fragmentaires : Ranunculion aquatilis, Thalictro flavi – Filipendulion ulmariae, Salicion albae

Bordure du Bd de Lezennes

Diverses phytocénoses contiguës ou intriquées, sur sol limoneux eutrophe, plus ou moins remanié selon les parcelles	1 : friche des jardins Prairie hétérogène, non entretenue, plus ou moins rudéralisée et colonisée par des ligneux arbustifs ou arborés. En cours de maturation : Arrhenatherion elatioris En début d'évolution : Carpino betuli - Prunion spinosae 2 : friche herbeuse variée Formation mixte d'herbacées (annuelles et vivaces), ayant été remodelée récemment en merlons, avec maintien des ligneux installés précédemment. En mélange diversifié : Veronico agrestis - Euphorbion pepli, Arction lappae En situation relictuelle et fragmentaire : Carpino betuli - Prunion spinosae 3 : accotement prairial Prairie dense et maintenue peu élevée par entretien régulier Arrhenatherion elatioris 4 : fossé Dépression linéaire peu profonde, sans stagnation estivale d'eau et tapissée de graminées fréquemment fauchées Arrhenatherion elatioris

Parc du Vert-Tilleul

Diverses phytocénoses contiguës ou intriquées, sur sol limoneux eutrophe	Parc arboré planté et spontané : Mélange arborescent plus ou moins ancien, pouvant dépasser les 20 m de haut et dont le sous-bois montre une assez bonne maturation, avec la présence de la Violette odorante. Clairières herbacées fortement influencées par l'ombrage Proportion insuffisante d'essences locales pour donner une estimation phytosociologique

Pavé du Moulin

Diverses phytocénoses contiguës ou intriquées, sur sol eutrophe, plus ou moins remanié selon les parcelles	1 : friche prairiale variée Diverses phytocénoses contiguës ou intriquées, sur sol limoneux eutrophe, plus ou moins remanié Arrhenatherion elatioris 2 : boisement en cours Formation essentiellement ligneuse dont les fourrés de hauteur et de volume variables sont complétés par des espèces arborescentes En mélange diversifié : Carpino betuli - Prunion spinosae, Carpinion betuli 3 : friche prairiale haute Prairie dense et élevée, non entretenue et présentant quelques ligneux pionniers Arrhenatherion elatioris 4 : boisement dense Perchis plus ou moins serré, de plus de 15 m de haut et dont le sous-bois montre un début de maturation, avec la présence remarquable de la Fougère mâle Carpinion betuli

Poudrière

Diverses phytocénoses contiguës ou intriquées, sur sol remanié eutrophe	1 : friche et boisement en cours Formation prairiale, rudérale et plus ou moins piétinée, en grande partie colonisée par des fourrés de hauteur et de volume variables, avec quelques espèces arborescentes. En mélange diversifié : Arrhenatherion elatioris, Carpino betuli - Prunion spinosae 2 : boisement dense Perchis plus ou moins serré, de plus de 15 m de haut et dont le sous-bois ne présente pas encore un début de maturation Carpinion betuli

Annexe :

Résultats détaillés des inventaires des invertébrés sur el périmètre de recherche

Lepidoptera Rhopalocera (« papillons de jour »)

Liste des espèces observées et localisations

Lycaenidae
Thecla betulae (Linne, 1758) [le Thécla du Bouleau]
- secteurs « rue Verte/Bois « Boulanger »/ Poudrière », périphérie du Golf, secteurs de jardins à Ascq

Polyommatus icarus (Rottemburg, 1775) [l'Argus bleu]
- tous secteurs observés

Nymphalidae Satyrinae
Pararge aegeria (Linne, 1758) [le Tircis]
- tous secteurs observés

Lasiommata megera (Linne, 1767) [la Mégère]
- uniquement Golf et périphérie

Pyronia tithonus (Linne, 1771) [l'Amaryllis]
- Périphérie du Golf

Maniola jurtina (Linne, 1758) [le Myrtil]
- Périphérie du Golf

Nymphalidae Heliconinae
Argynnis paphia (Linne, 1758) [le tabac d'Espagne]
- Périphérie du Golf, côté Lezennes

Nymphalidae leminitinae
Limenitis camilla (Linne, 1764) [le Petit Sylvain]
- Périphérie du Golf

Nymphalidae Nymphalinae
Inachis io (Linne, 1758) [le Paon du Jour]
- Tous secteurs observés

Vanessa atalanta (Linne , 1758) [le Vulcain]
- Tous secteurs observés

Vanessa cardui (Linne, 1758) [la Belle-Dame]
- Tous secteurs observés

Polygonia c-album (Linne, 1758) [le robert-le-Diable]
- Tous secteurs observés

Araschnia levana (Linné, 1758) [la Carte Géographique]
- Proximité Poudrière, et alentours du Golf

Pieridae
Pieris brassicae (Linne, 1758) [la Piéride du Chou]
- Tous secteurs observés

Pieris rapae (Linne, 1758) [la Piéride de la Rave]
- Tous secteurs observés

Pieris napi (Linne, 1758) [la Piéride du Navet]
- Tous secteurs observés

Anthocaris cardamines (Linne, 1758) [l'Aurore]
- Périphérie du Golf et secteur Poudrière

Gonepteryx rhamni (Linne, 1758] (le Citron]
- Périphérie du Golf

Papilionidae
Papilio machaon Linne, 1758 [le Machaon]
- Périphérie du Golf et Cité Scientifique

Hesperiidae
Ochlodes venatus (Bremer & Grey, 1853) [la Sylvaine]
- Périphérie du Golf et voisinage Poudrière

Annelida Oligochaeta

Liste des espèces

Aporrectodea caliginosa (Savigny, 1826)
Lumbricus castaneus (Savigny, 1826)
Lumbricus festivus (Savigny, 1826)
Lumbricus rubellus Hoffmeister, 1843
Lumbricus terrestris Linne, 1758

Remarques

Peu d'espèces recensées et densités faibles.
L. castaneus trouvé dans tous les points de sondage. *L. rubellus* dans quasi tous les points sauf sur anthroposols de la butte au voisinage du rond-point de Lezennes. *L.terrestris* trouvé au bord des zones cultivées (Lezennes), dans les friches avoisinant la Rue Verte et sur la Cité Scientifique. L.festivus et A. caliginosa, trouvés uniquement au bord des zones cultivées (Lezennes et champ voisin de l'Epine).

Coleoptera Carabidae

Trente espèces recensées durant l'étude (piégeage par pots de Barber de mai à août 2013).
La plupart des espèces sont de faible taille, eurytopes et dominées par les espèces de milieux secs et ouverts.
Abax parallelepipedus, espèce de milieux fermés, n'a été trouvée que dans le bois situé dans le secteur « Boulanger-Rue Verte »

Liste alphabétique des espèces

Abax (Abax) parallelepipedus Piller & Mitterpacher, 1783
Agonum (Olisares) sexpunctatum (Linne, 1758)
Amara (Amara) aenea (De Geer, 1774)
Amara (Amara) eurynota (Panzer, 1796)
Amara (Amara) familiaris (Dutschmid, 1812)
Amara (Amara) nitida Sturm, 1825
Amara (Amara) ovata (Fabricius, 1792)
Amara (Amara) tibialis (Paykull, 1798)
Anchomenus (Anchomenus) dorsalis (Pontoppidan, 1763)
Anisodactylus (Anisodactylus) binotatus (Fabricius, 1787)
Asaphidion (Asaphidion) flavipes (Linne, 1761)
Badister (Badister) unipustulatus Bonelli, 1813
Bembidion (Philoctus) biguttatum (Fabricius, 1779)
Bembidion (Peryphus /Ocydromus) femoratum Sturm, 1825
Bembidion (Metallina) lampros (Herbst, 1784)
Bembidion (Philochtus) lunulatum (Geofrroy, 1785)
Bembidion (Phyla) obtusum Audinet-Serville, 1821
Bembidon (Metallina) properans (Stephens, 1826)
Bembidion (Bembidion) quadrimaculatum (Linne, 1761)
Harpalus (Harpalus) affinis (Schrank, 1781)
Harpalus (Harpalus) laetus Reiche, 1843
Harpalus (Pseudophonus) rufipes (Degeer, 1774)
Leistus (leistus) fulvibarbis Dejean, 1826
Nebria (nebria) salina Fairmaire & Laboulbene, 1854
Notiophilus (Notiophilus) biguttatus (Fabricius, 1779)
Notiophilus (Notiophilus) rufipes Curtis, 1829
Panagaeus (Panagaeus) bipustulatus (Fabricius, 1775)
Poecilus (Poecilus) cupreus (Linne, 1758)
Pterostichus (Argutor) vernalis (Panzer, 1796)
Trechus (Trechus) quadristriatus (Schrank, 1781)
Trechus (Trechus) rubens (Fabricius, 1792)