

Hauts-de-France, Nord
Villeneuve-d'Ascq

La ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq

Références du dossier

Numéro de dossier : IA59005333

Date de l'enquête initiale : 2017

Date(s) de rédaction : 2018

Cadre de l'étude : enquête thématique régionale Patrimoine de Villeneuve-d'Ascq, ville nouvelle

Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : ville nouvelle

Appellation : Lille-Est

Compléments de localisation

Milieu d'implantation :

Réseau hydrographique : La Marque

Références cadastrales :

Historique

Période(s) principale(s) : 4e quart 20e siècle

Personne(s) liée(s) à l'histoire de l'oeuvre : ÉPALE (commanditaire, attribution par source)

Description

La présente description s'attache exclusivement à la morphologie de la ville nouvelle, c'est-à-dire aux caractéristiques générales de l'ensemble des secteurs construits entre 1970 et 1983.

Elle reste ici à une échelle globale, renvoyant pour plus de détails aux différents dossiers de quartiers et secteurs urbains. Pour une analyse typologique des différents îlots d'habitation, voir le dossier les îlots d'habitation de la ville nouvelle ([IA59005554](#)). Inversement, pour une analyse de la morphologie urbaine de Villeneuve d'Ascq dans son ensemble voir le dossier Le territoire communal de Villeneuve-d'Ascq ([IA59005119](#)).

La ville nouvelle sur son territoire : une présence inégale

Les secteurs urbains créés dans le cadre de la ville nouvelle se concentrent dans la zone centre-ouest du territoire communal de Villeneuve-d'Ascq, entre le boulevard du Breucq, l'avenue de Roubaix et le boulevard de Tournai.

À l'ouest du boulevard du Breucq la ville nouvelle a littéralement encerclé le noyau urbain ancien de Flers, qui s'étend de la rue de Fives au sud jusqu'à la rue Jules-Guesde au nord (et s'étire ensuite rue Faidherbe et vers la rue Parmentier). On trouve ainsi, du sud au nord : le quartier L'Hôtel-de-Ville, bordé au sud-ouest par le centre commercial V2 ; le quartier du Pont-de-Bois, de l'autre côté de la voie ferrée, suivi de l'ensemble universitaire littéraire et juridique (Université de Lille) ; les quartiers Flers-Bourg, Le Château et Le Tir-à-Loques ; enfin le quartier Les Prés, au nord.

À l'est du boulevard du Breucq, ce sont au contraire les secteurs de la ville nouvelle qui apparaissent comme isolés dans un territoire d'urbanisation plus ancienne ou resté encore très rural :

- Au sud de la voie ferrée le quartier Le Triolo est inséré entre La Cité scientifique et le grand ensemble La Résidence. Le quartier Le Moulin d'Ascq occupe une portion de l'espace entre La Résidence à l'ouest et Ascq à l'est. Le secteur d'habitations Le Triangle d'Ascq est quant à lui complètement isolé dans la campagne périphérique d'Ascq. Enfin la Zone d'Activités de Pointe (ZAP) Le Grand Ruage occupe un triangle entre la voie ferrée, le hameau rural du Grand Ruage et la rue Colbert.

- Plus au nord, entre la voie ferrée et l'avenue de Roubaix, la ville nouvelle est venue occuper l'espace situé au nord du grand ensemble La Poste et d'Annappes. Dans ce dernier quartier, on note la présence interstitielle du Hameau Saint-Sauveur. Le quartier Brigode est niché au sud du quartier Le Parc Urbain, qui entoure la partie est de la chaîne des lacs. Au nord s'étend La Cousinerie.
 - Enfin au nord de l'avenue de Roubaix la présence de la ville nouvelle n'est plus que sporadique. On dénombre seulement un secteur d'habitat flanquant le sud du grand ensemble Babylone et, dans le quartier Le Recueil, deux secteurs isolés : un secteur d'habitation (Hameau Watel) et la Zone d'Activités de Pointe (ZAP) Le Recueil.
- Enfin, notons que les **zones rurales périphériques** du territoire communal correspondent à des quartiers prévus dans le cadre de la ville nouvelle mais non réalisés. Ils n'ont depuis que peu ou pas été investis par les constructions : La Haute Borne et La Croix de Wallers au sud-est, Le Marais, Le Héron et Hempemont à l'est.

Le maillage propre à la ville nouvelle

Le réseau primaire de la ville nouvelle est un réseau d'adaptation à de fortes contraintes. Lille-Est s'étant inséré dans un territoire déjà urbanisé, son réseau s'est greffé sur le maillage préexistant, obéissant à un schéma radioconcentrique d'échelle métropolitaine, dont le centre est Lille. On n'a donc pas affaire à un réseau primaire homogène et autonome, mais à des tronçons routiers ayant pour vocation de s'articuler avec des voies préexistantes, pourvu que leur tracé ait été jugé pertinent dans le but d'intégrer les nouveaux quartiers et répondre aux besoins de la nouvelle ville. Ainsi la rue Champollion vient d'abord se raccorder sur la rue Jules-Guesde, mais finit par la doubler par le sud, pour mieux desservir La Cousinerie par le sud et Le Parc Urbain par le nord.

En outre le réseau primaire de la ville nouvelle a dû rapidement intégrer l'autoroute urbaine (N227), et dans certains cas a été très perturbé dans son développement. Ainsi le boulevard du Breucq a été maintenu en doublure de l'autoroute urbaine (qui s'est substituée à lui), moyennant de nombreux raccordements, notamment au niveau de L'Hôtel-de-Ville. Plus au nord en revanche, le boulevard de Mons termine son tracé en impasse sur la rocade.

Malgré tout, le réseau primaire propre à la ville nouvelle possède quelques caractéristiques communes - un tracé sinueux, une emprise importante - clairement visibles boulevard de Mons, avenue du Pont-de-Bois ou rue Champollion. Plusieurs boucles routières sont également repérables au niveau du Pont-de-Bois, de L'Hôtel-de-Ville, du Triolo.

S'agissant des **réseaux secondaire et tertiaire**, les contraintes posées étaient bien moins fortes, et les cartes montrent dans les nouveaux quartiers des types de réseaux caractéristiques des secteurs urbains conçus à cette époque. Ils se définissent par une voirie courbe ou même circulaire, arborescente et en impasses. Ce type de voirie dessert les habitations mais ne permet pas de traverser les îlots, qui de ce fait sont faiblement connectés aux îlots voisins. On retrouve ces schémas de voirie dans les quartiers du Triolo, de La Cousinerie, de Brigode. Quelques secteurs font exception avec une voirie orthogonale sans impasses, de type traditionnel : Flers-Neuf, L'Hôtel-de-Ville et les Prés. Dans ces quartiers la circulation est beaucoup plus aisée entre les différents secteurs d'habitation.

Les tissus urbains de la ville nouvelle

Le **tissu urbain** est le cumul d'aménagements de l'espace et leur relations les uns avec les autres, soit la combinaison des contraintes du site, de la voirie, du parcellaire, des édifices, des vides et des pleins (Gauthier, 2003, p. 196). Il peut s'analyser à différentes échelles.

La ville nouvelle présente un tissu hétérogène et discontinu : tissu qui présente des entités très diverses, juxtaposées plus qu'articulées, et séparées par d'importantes coupures physiques. Ces coupures coïncident avec le maillage routier mais également avec les lacs, la voie ferrée, la réserve prévue pour le canal du Nord ou les lignes à haute tension.

Les secteurs constitutifs de ce tissu hétérogène ont des profils différents liés à leur **fonction**. On observe ainsi : des zones résidentielles d'habitat majoritairement individuel (Brigode) à collectif (Pont-de-Bois) ; des zones d'activités (parcs d'entreprises et centre commercial V2) ; des zones de loisirs (parcs et chaîne des lacs, complexe sportif) ; enfin un campus universitaire.

Ces secteurs présentent eux-mêmes des types de tissus différents :

- un tissu de type "traditionnel" : il est formé d'îlots urbains présentant un habitat aligné sur rues sécantes. Il correspond aux secteurs les plus récents de la ville nouvelle (post-modernes) : Les Prés, Flers-Neuf... Les densités y sont fortes à moyennes. La voirie de ces types de secteurs - maillage de rues sécantes - permet une bonne connectivité (possibilité de mise en relation) avec le reste de l'espace urbain.
- un tissu de type "moderne" : il est formé d'îlots ouverts où sont implantés des immeubles d'habitat collectif ou intermédiaire. Il correspond aux grands ensembles de la ville nouvelle (au Pont-de-Bois, à L'Hôtel-de-ville, au Triolo...), de tailles modestes et de formes irrégulières. Les densités y sont fortes à moyennes. La connectivité dépend de la qualité de la voirie desservant et entourant ces secteurs.
- un tissu de type "habitat groupé" : il est formé de groupement d'habitations avec jardins, sur parcelles distinctes, desservis par des voies privées ou semi-privées. On qualifie fréquemment ce type de tissu de type lotissement ou pavillonnaire, mais il peut concerner aussi bien de l'habitat individuel que de l'habitat intermédiaire organisé en petits immeubles. Il concerne la grande majorité des secteurs de la ville nouvelle. Les densités y sont moyennes (par exemple au Château)

à faibles (à Brigode). La voirie de ces types de secteurs, privée et fréquemment en impasse, limite la connectivité avec le reste de l'espace urbain.

Éléments descriptifs

La ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq

Préambule

Le présent dossier est spécifiquement consacré à la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq (Nord), l'une des neuf villes nouvelles françaises décidées dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire et de maîtrise de la croissance urbaine des Trente Glorieuses. D'abord appelée Lille-Est, la ville nouvelle est imaginée et bâtie entre 1970 et 1983 à 6 km à l'est de Lille, sur un territoire rural déjà partiellement urbanisé. Ce territoire correspond aux trois anciennes communes de Flers, Annappes et Ascq, fusionnées en 1970 en une seule commune qui prend le nom de Villeneuve-d'Ascq. Ce dossier comporte un historique et une analyse détaillée de la ville nouvelle. Les liens hypertexte et la liste des œuvres contenues permettent d'accéder aux dossiers consacrés aux secteurs urbains nouveaux : les huit quartiers (éventuellement eux-mêmes subdivisés en secteurs), ainsi que six secteurs, trois îlots et deux édifices disposés isolément, au sein de quartiers anciens. Les dossiers des quartiers et secteurs permettent d'accéder aux dossiers d'îlots et d'édifices.

Par ailleurs, un dossier thématique est consacré à chacun des ces trois sujets : les îlots d'habitation de la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq ([IA59005554](#)), le patrimoine de l'enseignement de la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq ([IA59005601](#)), le patrimoine des activités économiques de la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq ([IA59005605](#)). Pour une présentation plus générale du territoire communal de Villeneuve-d'Ascq, voir le dossier Le territoire communal de Villeneuve-d'Ascq - dossier de présentation ([IA59005119](#)). Pour connaître le contexte scientifique de réalisation de cette étude d'inventaire, voir le dossier La ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq - conditions d'enquête ([IA59005118](#)).

L'objectif du présent dossier est de comprendre le développement de la ville nouvelle - processus particulier d'urbanisation, planifié et volontariste - et d'analyser ses formes, autrement dit la morphologie urbaine qui en résulte. Comment s'est faite la création de la ville : conception, organisation, construction ? Et quelle en est la traduction sur le terrain, à l'échelle des espaces urbains comme sur le plan architectural ?

Trois points sont à souligner :

- La ville nouvelle est un outil de la politique nationale d'aménagement du territoire (voir l'annexe : Les villes nouvelles françaises de l'après-guerre) mais la décision de créer une ville nouvelle à l'est de Lille s'explique avant tout par la nécessité de donner un cadre urbain à l'université qui s'installe en 1964 sur la commune d'Annappes. En cela, le projet de Lille-Est s'impose aux réflexions menées jusque-là sur l'aménagement régional (voir l'annexe : Lille-Est, un projet qui prend de court la politique d'aménagement métropolitain).
- Bien que projetée sur un territoire d'étude plus vaste, la ville nouvelle se construit finalement exclusivement sur le territoire de la commune de Villeneuve-d'Ascq, créée le 25 février 1970 par la fusion des communes d'Annappes, Flers et Ascq. Ce territoire est alors partiellement urbanisé : la ville nouvelle s'insère donc dans les vides laissés par les phases d'urbanisation plus anciennes.
- La ville nouvelle connaît un arrêt anticipé en 1983 et le projet est donc réduit. Nous avons donc sous les yeux une ville nouvelle inachevée, plus modeste et moins cohérente que souhaité initialement.

Une ville nouvelle nommée Lille-Est

La création d'une ville nouvelle à l'est de Lille est officiellement actée le 6 février 1967, en comité interministériel pour l'aménagement du territoire. Dans sa genèse, la ville nouvelle se singularise par son **caractère d'opportunité** : elle est avant tout envisagée comme une solution au problème posé par la localisation des facultés (pour en savoir plus voir le dossier Le territoire communal de Villeneuve d'Ascq - dossier de présentation ([IA59005119](#)) et les annexes). Edgard Pisani le reconnaît lui-même : « Je me demande si j'ai eu conscience tout à fait de créer une ville nouvelle. J'ai plus le sentiment d'avoir contribué au rééquilibrage et au rééquipement d'un ensemble urbain un peu ignoré. Ce n'est donc pas tout à fait dans la logique du concept de ville nouvelle¹. »

Le projet est confié à une **mission d'étude** conduite par Jean-Claude Ralite. Dans un premier temps le grand architecte finlandais Alvar Aalto, qui a notamment participé à la réalisation de la ville nouvelle de Tapiola près d'Helsinki, est contacté. Il décline la proposition, considérant que le site n'est pas propice à l'installation d'une ville nouvelle. Une équipe d'architectes et d'urbanistes est donc recrutée, dirigée par Michel Marot. Prix de Rome et de l'Équerre d'argent, professeur à l'École des Beaux-Arts de Paris, ce dernier a récemment conçu le plan d'urbanisme du quartier du Chaudron, à Saint-Denis (La Réunion). Il s'adjoint Jean-Pierre Secq, un jeune architecte de la région, et Jean-Jacques de Alzua, l'un de ses étudiants².

Les objectifs et le **programme de la ville nouvelle**, d'abord nommée Lille-Est, sont pragmatiques et dénués de toute visée utopique. La ville doit d'abord absorber environ un cinquième de la croissance métropolitaine prévue et accueillir 53 340 habitants nouveaux dans 17 200 logements d'ici à 1985. Ensuite, Lille-Est doit donner à l'université un cadre

urbain tout en restructurant l'est métropolitain. Enfin, reprenant à son compte la vocation de la Cité scientifique, la ville nouvelle doit constituer un pôle d'attraction des activités de pointe, permettant d'amorcer la reconversion économique régionale. Elle a vocation à accueillir, dans un cadre vert et attrayant, activités et actifs du secteur tertiaire de haut niveau. Comme le révèle son nom, Lille-Est est pensée comme partie intégrante de l'agglomération lilloise ; c'est d'ailleurs la ville nouvelle française la plus proche de son agglomération mère. « Grand quartier universitaire d'une métropole en mutation, la ville nouvelle de Lille-Est œuvre ainsi pour sa part dans chacune des trois actions essentielles pour le développement de la région du Nord : restructuration urbaine, rénovation du cadre de vie, conversion économique et sociale⁴. »

Le cadre juridique et technique approprié est rapidement mis en place par l'État, qui s'assure d'abord de la maîtrise foncière du territoire jugé nécessaire. Plusieurs zones d'aménagement différé (ZAD) sont créées pour limiter la spéculation sur les terrains pressentis, puis le foncier est mis à disposition par **expropriation**, après publication de déclarations d'utilité publique (DUP). C'est seulement par le lancement des procédures d'expropriation, début octobre 1967, que les habitants de Flers, Annappes et Ascq apprennent officiellement qu'une ville nouvelle va être créée sur leur territoire. Les élus quant à eux ont été informés peu auparavant, lors d'une réunion en préfecture. Scandalisés, les expropriés s'organisent et engagent une procédure judiciaire, à l'issue de laquelle les expropriations sont réduites de 249 à 92. De ce fait, la naissance de la ville nouvelle s'inscrit dans un climat douloureux et conflictuel.

Le 11 avril 1969, un décret en Conseil d'État crée l'**ÉPALE** (Établissement public d'aménagement de Lille-Est), organisme chargé localement de conduire le projet : achat et viabilisation des terrains, conception de la ville, planification et mise en œuvre de sa réalisation, maîtrise d'ouvrage sur les terrains mis en promotion, sur les équipements et espaces publics. À ce titre, l'ÉPALE agit en maîtrise d'ouvrage déléguée des collectivités locales. La cession des terrains à des bâtisseurs doit lui permettre de récupérer la plus-value foncière nécessaire au financement des équipements et espaces publics ; par ailleurs, la ville nouvelle est financée par l'État, la communauté urbaine de Lille (CUDL, créée le 22 décembre 1967), le département du Nord et bientôt la commune (voir l'annexe : Les acteurs de la ville nouvelle). Succédant à la mission d'étude, l'ÉPALE en reprend les membres. Jean-Claude Ralite est nommé directeur et Jean-Jacques de Alzua directeur des études et de la conception⁵. L'équipe de l'ÉPALE compte entre 85 et 111 salariés, dont une moitié de cadres. Elle est pluridisciplinaire – architectes, urbanistes, ingénieurs, juristes, économistes, sociologues – et ponctuellement complétée par des prestataires (bureaux d'études par exemple). Le conseil d'administration de l'ÉPALE voit siéger à parité des représentants de l'État et de la communauté urbaine de Lille mais aucun élu des trois communes rurales concernées. Il est présidé par le président de la communauté urbaine, Arthur Notebart.

Le 25 février 1970 a lieu la **fusion des communes** d'Ascq, Annappes et Flers⁶. La nouvelle commune prend le nom de Villeneuve d'Ascq, en hommage aux 86 civils fusillés lors du massacre d'Ascq, le 1er avril 1944. Désormais le destin de la ville nouvelle se confond avec celui de la jeune commune, dans le territoire de laquelle elle va s'insérer et qui va rapidement lui donner son nom.

Une identité urbaine fondée sur la pluralité : des quartiers réunis pour faire une ville

La conception de Lille-Est se base sur de grands axes programmatiques et une approche fonctionnelle, synthétisés dans le **schéma d'aménagement du secteur est de Lille**, élaboré par Michel Marot et Jean-Pierre Secq. Le 24 avril 1970, ce document fondateur est adopté par la communauté urbaine de Lille, qui le juge compatible avec le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme qu'elle est en train d'élaborer.

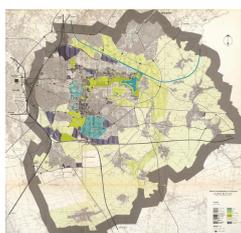


Schéma d'aménagement et d'urbanisme du secteur est de Lille, adopté le 24 avril 1970 (Michel Marot et Jean-Pierre Secq) (AC Villeneuve-d'Ascq ; 12EP58).

Selon les mots de Jean-Jacques de Alzua : « De même que la Ville Nouvelle tout entière se veut un grand quartier de la métropole, elle conçoit son organisation interne dans le même esprit, comme un ensemble de quartiers gardant leur identité propre, mais organisés et réunis pour faire une ville. C'est ainsi que la ville sera composée d'un quartier central, de quartiers universitaires et de quartiers résidentiels anciens ou plus récents⁷ ». Les secteurs déjà urbanisés (comme Annappes ou la Poste) sont destinés à devenir des quartiers. D'autres, totalement nouveaux, seront construits sur les espaces disponibles délimités par le réseau de communication. **Au total vingt-quatre quartiers**, qui conservent la toponymie ancienne, figurent sur le plan communal en 1985. S'adaptant à un territoire déjà constitué d'une pluralité d'éléments hétérogènes, les aménageurs font donc de nécessité vertu. Mais ils vont plus loin en érigeant cette pluralité, cette fragmentation de l'espace, en identité urbaine : **la ville est imaginée comme une « fédération de quartiers »**.

Multiple et composite, l'espace urbain projeté est également hiérarchisé : **la densité** de population prévue décroît progressivement du centre vers les quartiers périphériques. Secteur de densité maximale, le centre-ville doit prendre place entre les deux universités. Éloigné du centre géographique de la commune, il est complété par un centre secondaire prévu

au nord. Les secteurs d'habitat de moyenne densité sont agglomérés aux deux centres et aux quartiers anciens déjà denses. L'habitat de faible densité est localisé au contact de l'espace rural. La complémentarité entre centralité et périphérie est également déclinée dans chaque quartier, pourvu d'un cœur bien identifié.

Lille-Est est pensée comme une ville aux **fonctions, populations et espaces diversifiés et mixtes**. De cette diversité dépend l'animation de la future ville. Afin d'éviter le phénomène de « ville dortoir », le programme prévoit d'emblée les équipements nécessaires à une cité de plus de 50 000 habitants, ainsi qu'un ratio de plus d'un emploi par habitant actif. Trois cents hectares sont voués aux activités économiques, sous forme de zones d'activités périphériques mais également de terrains ou locaux intégrés aux quartiers. « La ségrégation est refusée entre les zones d'emploi et les quartiers d'habitat⁸ ».

Dans le domaine du **logement**, l'ÉPALE prévoit plusieurs possibilités : habitat individuel groupé en « hameaux » (centrés sur un espace collectif) ou en « villages » (centrés sur un équipement), habitat collectif organisé en immeubles « très ouverts à la vie urbaine » ou encore habitat dit intermédiaire, mêlant les caractéristiques de l'individuel (entrées séparées, terrasses ou jardins privatifs) et du collectif (densité)⁹. Le mélange des statuts de logement (aidé, en accession...) est également un gage de mixité. L'habitat aidé est volontairement installé dans les centres, pour éviter la relégation périphérique observée dans certains grands ensembles. Enfin la ville nouvelle « recherche [...] l'équité dans le droit aux équipements collectifs, plus nombreux et plus proches là où les logements sont les plus denses ou les plus sociaux¹⁰ ».

Forte contrainte du site, la présence d'une zone marécageuse inondable joue un rôle essentiel dans la composition et l'identité de la ville. Un système hydraulique de gestion des eaux y est prévu dès 1970 : la création d'une **chaîne de lacs**. Cette solution technique devient un élément essentiel du cadre de vie proposé par la ville nouvelle : l'espace des lacs est aménagé en un vaste parc dédié aux loisirs des citoyens. Villeneuve d'Ascq se veut en effet une ville verte et paysagée, aux espaces naturels et récréatifs abondants. Les espaces verts constituent un système ramifié et continu, irriguant toute la ville, des parcs aux espaces publics et jusqu'aux habitations.

Porteur d'urbanité, indispensable à l'animation de la future cité, l'**espace public** est au centre des préoccupations. Il n'est pas pensé comme un reliquat, un vide entre le bâti, mais comme un espace structurant la ville. Retenant le principe de séparation des flux, qu'on retrouve dans de nombreuses réalisations urbaines contemporaines, l'ÉPALE organise l'espace public autour d'un vaste réseau piétonnier. Totalement indépendants du réseau automobile, des cheminements piétonniers traversent la ville et irriguent ses quartiers, desservant au passage habitations, espaces de loisirs et de services, équipements publics, tout en favorisant la rencontre et les échanges entre les habitants. Ponctuellement, l'espace piéton est conçu sur une dalle – sol artificiel construit sur pilotis – où il est libéré des nuisances de la circulation automobile qui, elle, reste sur le sol naturel. Varié (afin de satisfaire une population hétérogène), l'espace public doit également accueillir de multiples usages, y compris ceux que l'ÉPALE déclare n'être pas en mesure d'anticiper car ils relèvent de l'appropriation par les habitants futurs.



Esquisse de schéma organique du quartier ouest, 1967, Michel Marot et Jean-Pierre Secq. On note la présence d'un centre très dense conçu sur dalle et une stricte séparation des flux piétons et automobiles (AC Villeneuve-d'Ascq ; 12EP59).

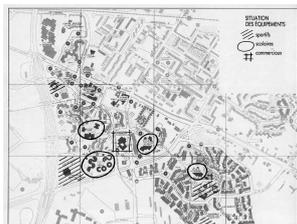
Le processus d'aménagement de la ville nouvelle

La ville nouvelle est aménagée grâce à la procédure des **zones d'aménagement concerté (ZAC)**, outil d'urbanisme opérationnel qui succède aux ZUP en 1967 (voir l'annexe : Les ZAC (Zones d'Aménagement Concerté)). Concrètement, sur les terrains acquis par l'État sont progressivement délimitées des ZAC de tailles diverses, pour lesquelles l'ÉPALE élabore un plan et un cahier des charges d'aménagement (vocations et fonctions, équipements, densités...) en conformité avec les documents d'urbanisme existants. Chaque projet de ZAC est examiné par la communauté urbaine de Lille, validé par le conseil d'administration de l'ÉPALE, puis la ZAC est établie par arrêté préfectoral. Dix ZAC vont ainsi être créées. Inclus dans les ZAC, **les quartiers** nouveaux sont programmés puis aménagés l'un après l'autre. Ce procédé fractionné et progressif permet à l'ÉPALE de conserver le plus de souplesse possible. « La planification ici ne saurait être rigide. Parce que la ville se construit au sein d'une grande agglomération. Parce qu'il faut aussi compter avec l'incidence progressive du développement de la ville elle-même sur la suite de sa croissance¹¹. » Globalement, il est prévu que les quartiers nouveaux soient implantés sur le territoire en suivant le sens des aiguilles d'une montre, ce qui permet de combler d'abord les espaces vacants les plus proches des secteurs déjà urbanisés. La ville nouvelle doit débiter par les secteurs sud (le Triolo) et ouest (l'Hôtel-de-Ville, le Pont-de-Bois, Flers-Neuf) afin d'accompagner les deux sites universitaires. Puis elle doit remonter autour de son « cœur vert » (chaîne des lacs et Parc urbain) par le secteur nord (les Prés, la Cousinerie), avant de s'achever par l'est et sud-est (le Héron, le Marais...).

Héritant d'un territoire composite, l'ÉPALE doit parvenir à former une ville unifiée et cohérente : « L'aménagement des quartiers d'habitat est soumis à plusieurs contraintes et ambitions. Contrainte d'abord de la proximité des quartiers anciens et nouveaux, sur laquelle il convient de jouer pour faciliter les échanges et la formation d'une ville unique¹²». L'ÉPALE doit donc imaginer les hiérarchies, relations et complémentarités entre anciens et nouveaux quartiers. Ainsi le centre de Flers doit satisfaire aux besoins du nouveau quartier du Château.

Jusqu'en 1978, chaque quartier est conçu par un architecte-coordonnateur missionné par l'ÉPALE. Un quartier doit contenir les logements, équipements et services nécessaires à environ 4 500 habitants ; s'il est trop vaste, il est subdivisé en secteurs. Le terrain est d'abord viabilisé et pré-équipé (voirie, réseaux d'assainissement et d'adduction). Puis sont définis les voies primaires et secondaires, les types de logements, les emplois et les équipements ainsi que les principaux caractères urbanistiques et architecturaux : espaces publics, chemins piétons, perspectives, principes d'épannelage, matériaux et palettes de couleurs... et jusqu'aux noms des rues, qui reprennent les premières lettres de ceux des quartiers (rue de la Tradition au Triolo par exemple)¹³.

Chaque quartier (ou secteur) est ensuite divisé en opérations, le plus souvent appelées **îlots**, dont l'ÉPALE assure directement la gestion ou qu'il délègue à un bâtisseur (promoteur ou bailleur social) travaillant sous son contrôle. Les îlots correspondent soit à des zones d'activités, soit à des équipements, soit les plus souvent à des secteurs d'habitations, parfois encore à un mélange de ces fonctions. Les îlots sont les plus petites subdivisions de la ville nouvelle et sont aménagés selon un processus de lotissement concerté : maître d'ouvrage, l'ÉPALE dessine le « terrain de principe » et rédige un cahier des charges, appelé « dossier-promotion », qui fixe les principes urbains, paysagers et architecturaux de l'opération. Le promoteur assure quant à lui le financement, la conception, la construction puis la commercialisation ou la mise en location/gestion du bâti. La conception de l'îlot (voirie interne, bâti et espaces publics...) est assurée par un architecte d'opération, choisi de concert par l'ÉPALE et le promoteur. Une fois que l'ÉPALE a validé le plan de masse fourni par le promoteur, le remembrement foncier a lieu : le plan du nouveau parcellaire peut être réalisé, le cadastre établi. Enfin l'acte de vente est passé et, après obtention du permis de construire, les travaux débutent¹⁴. Dès que possible sont prévus des locaux collectifs résidentiels (LCR), équipements voués à l'usage collectif des habitants¹⁵. L'ÉPALE privilégie la constitution d'îlots nombreux et de taille restreinte. Il s'assure ainsi une grande souplesse dans la définition des densités et des programmes, ce qui lui permet de s'adapter aux fluctuations de la demande. La capacité d'accueil maximale des îlots est limitée à 200 logements en habitat collectif et 100 en individuel ; de fait les opérations comportent de 20 à 1 077 logements. (Voir le dossier [Les îlots d'habitation de la ville nouvelle](#)).



Plan du quartier du Triolo. In : ALZUA (de), Jean-Jacques. Ville nouvelle de Lille-Est, création d'un quartier : le Triolo, 1976.

Une ville nouvelle greffée sur son territoire

Si l'édification de la ville nouvelle s'échelonne sur treize ans, l'essentiel sort de terre entre 1970 et 1977 dans un contexte d'engagement fort de l'État et de soutien des élus locaux, tant de la communauté urbaine de Lille que de la municipalité de Villeneuve-d'Ascq. En 1978, la jeune commune dépasse les 50 000 habitants.

La priorité de l'ÉPALE est tout d'abord de contrôler et stabiliser le développement urbain en cours. Dans ce but, il reprend la main sur plusieurs projets de lotissements susceptibles d'impacter la ville future : des conventions avec les maîtres d'ouvrage lui permettent d'en contrôler les principales règles d'urbanisme¹⁶. En outre, ces premières collaborations de l'ÉPALE avec des promoteurs et architectes locaux (par exemple la SEDAF et Jean-Pierre Watel à Brigode) servent de « galops d'essai » avant le démarrage des quartiers nouveaux.

- La résidence **Le Moulin d'Ascq** (1968-1972) (IA59005470), initiative d'Annappes et Ascq pour reloger les expropriés, regroupe autour d'une école un foyer-logement pour personnes âgées et des maisons pour étudiants, le tout formant « comme un hameau dans un village¹⁷ ». L'architecte n'est autre que Jean-Pierre Secq, coauteur du schéma d'aménagement du secteur est de Lille. Son projet est d'emblée conforme à ce que souhaite expérimenter plus largement l'ÉPALE.
- Le **Hameau Saint-Sauveur** (1971-1975) (IA59005417) est conçu par le bureau GEHRA sur un terrain précédemment aménagé par Annappes afin de reloger ses expropriés : 118 logements sont regroupés sur le domaine de la ferme Saint-Sauveur, réhabilitée en centre d'archéologie.
- L'ÉPALE reprend également un projet d'urbanisation situé au **Triangle d'Ascq** (IA59005420) et en confie la réalisation aux architectes Maurice Salembier et Emmanuel Turcry (1971-1975).
- Enfin le vaste **Domaine de Brigode** (IA59005415), opération privée de lotissement de standing, devient un quartier à part entière. Bien qu'il soit dépourvu de centre, sa conception en groupes de maisons centrés sur

un espace collectif, appelés hameaux, l'importance des espaces verts et sa population de cadres supérieurs s'accordent très bien avec le projet de Lille-Est. Trois nouvelles tranches sont programmées dans le cadre d'une convention entre le promoteur (la SEDAF) et l'ÉPALE ; des maisons individuelles y sont associées en hameaux, pour une très faible densité globale.

L'emploi du terme "hameau" pour ces lotissements – terme qu'on retrouve fréquemment dans la ville nouvelle – témoigne de l'engouement de l'époque pour l'idée de « ville à la campagne » et du souci de favoriser, par la conception des groupements d'habitations, l'éclosion de communautés d'habitants.



Un exemple de lotissement : le Triangle d'Ascq (Ascq, Maurice Salembier et Emmanuel Turcry, 1973).

Chargé des **infrastructures** et de la viabilisation de la ville nouvelle, l'ÉPALE élabore en premier lieu l'important système de gestion des eaux que requiert l'urbanisation d'une zone dépressionnaire inondable ; il s'associe l'expertise du cabinet Sauveterre, qui a également travaillé à l'aménagement des lacs des villes nouvelles en région parisienne. Un réseau séparatif est mis en place : les eaux usées sont traitées en station d'épuration. Les eaux de ruissellement, que ni le terrain – bientôt urbanisé – ni la Marque – trop modeste – ne peuvent absorber, sont évacuées vers une chaîne de six lacs reliés par des canaux, creusée à cet effet. La vaste surface du bassin de retenue (80 ha) amortit les variations de niveau tandis que sa faible profondeur assure une évaporation optimale. Les travaux débutent en 1970 avec le creusement du lac Saint-Jean. Le lac du Héron est mis en eau en 1976.

L'ÉPALE se charge directement de la conception et de la mise en œuvre de la politique des espaces verts de la ville nouvelle, assisté d'experts extérieurs. Le secteur des lacs est progressivement aménagé en un vaste espace de détente et de loisirs. Cet ensemble de près de 350 hectares, situé au centre géographique de la ville, constitue un quartier non urbanisé, baptisé le **Parc urbain** (IA59005466). Trois millions de mètres cubes de terre issus du chantier des lacs et de la voie rapide servent à l'érection des trois collines artificielles du Héron, de l'Archipel et des Marchenelles (1976). Le Parc urbain est réalisé en collaboration avec l'ONF, puis celui du Héron avec l'architecte paysagiste Jean Challet.

Élément structurant du schéma de voirie, le **réseau routier** primaire est établi progressivement. Dès 1970, la Cité scientifique est pourvue d'un accès autoroutier par la construction, dans le secteur des Quatre-Cantons, d'un échangeur entre l'A22 venant de Lille et l'A27 allant vers Tournai. Cet accès est rapidement doublé au nord par le boulevard de Tournai qui doit également desservir le futur centre-ville. L'échangeur des Quatre-Cantons est ensuite connecté à la rocade Est ou boulevard du Breucq qui constitue l'épine dorsale nord-sud de la ville nouvelle et dont le chantier débute par le sud en 1971. Cependant cet axe central de communication, destiné à desservir de nombreux quartiers, est unilatéralement transformé en rocade autoroutière par l'État pour assurer le contournement autoroutier de Lille. Malgré le maintien du boulevard en doublage de l'autoroute et de nombreux aménagements palliatifs, cette coupure urbaine a un impact très important sur le schéma de voirie, la communication entre quartiers et la cohérence de la ville. Dans un troisième temps, le réseau est complété au nord : l'avenue de Roubaix file à l'est, tandis que l'A22 fait la liaison avec Tourcoing et Gand, assurant la traversée autoroutière du territoire. Pour finir le boulevard de l'Ouest, qui double le boulevard du Breucq, est mis en service en 1979.

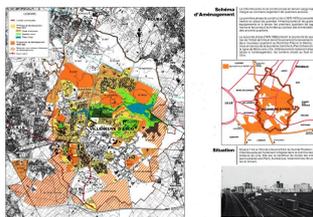


Vue aérienne depuis le sud, en mai 1977 : la cité scientifique, la desserte autoroutière, Le Triolo et plus loin les grands ensemble La Poste et La Résidence (AC Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi2056).

Par ailleurs est lancée la conception d'un métro Villeneuve-d'Ascq - Lille (VAL), devant relier les deux universités au centre de Lille tout en desservant l'est de la métropole. Le projet, devenu métropolitain, aboutit à la mise au point du premier métro automatique au monde (rebaptisé Véhicule Automatique Léger) par l'équipe du professeur Robert Gabillard, de la faculté des sciences de Lille, avec l'appui technique de l'entreprise MATRA. La construction de la ligne 1 débute en 1977. Après plusieurs modifications de tracé et la décision de privilégier son enfouissement, elle est inaugurée en avril 1983. Enfin les réseaux (eau, gaz, électricité, radio-télévision) sont mis en place, avec une double spécificité : les câbles sont systématiquement enterrés et un système novateur de télédistribution (par câbles) doit équiper tous les foyers.



La construction de la ligne de métro au Triolo, en tranchée ouverte, fin 1979 (AD Nord ; fonds CETE, 101Fi3071).



Carte montrant l'urbanisation réalisée entre 1970 et 1977 et programme de développement pour 1978-1981. In : Une ville nouvelle à l'est de Lille, ÉPALE, 1979 (AC Villeneuve-d'Ascq ; 12EP163).

Des quartiers nouveaux à l'identité variée

Entre 1970 et 1977 sont construits ou commencés la plupart des quartiers nouveaux.

Premier d'entre eux, mis en chantier en 1971, **le Triolo (IA59005122)** doit assurer la jonction entre la Cité scientifique et Annappes tout en affirmant les partis pris urbains de la ville nouvelle. Il se compose de deux secteurs d'habitat organisés autour des groupes scolaires : Triolo ouest (habitat majoritairement collectif) et Triolo est (habitat majoritairement individuel). Ils sont confiés respectivement aux architectes Claude Guislain et Gilbert Delcourt. À leur jonction se trouvent la station de métro et un centre commercial. Au nord-ouest sont installés un village d'entreprises et des bureaux. Un chemin piétonnier paysagé serpente dans le quartier, desservant les espaces publics centraux et les équipements (collège, gymnases...). Les voies de circulations automobiles sont installées en périphérie. Des voies de desserte, ramifiées, courbes et le plus souvent en impasse, conduisent aux habitations. Elles ne sont pas connectées entre elles – elles ne se croisent pas comme le font des rues en tissu urbain classique – ce qui réduit les itinéraires possibles mais garantit la quiétude des habitants. Les immeubles de logements sont disposés sur des îlots ouverts où les dénivellations, plantations, jeux et mobilier urbain composent des espaces publics variés et soignés. L'habitat individuel est réparti en de nombreux îlots où les maisons sont tantôt regroupées autour de placettes, tantôt disposées le long de rues en impasse.



En 1978 : l'espace public central du Triolo ouest en 1979. Au fond, l'îlot 7 et le groupe scolaire Hippolyte-Taine (AC Villeneuve-d'Ascq ; 16W3).

Le quartier de **La Cousinerie (IA59005234)** débute en 1974 par le secteur nord. Son aménagement est confié à l'architecte Pierre Eldin. Il s'organise sur un schéma de voirie ramifié. Partant de la rue du 8 mai 1945, qui traverse le quartier du nord au sud, les rues de la Cimaie et Cocteau irriguent respectivement un secteur ouest et un secteur est. S'y raccordent des voies en impasse desservant une succession d'îlots constitués de groupements d'habitations, très isolés les uns des autres malgré quelques traverses piétonnières. Groupes scolaires et équipements sont localisés au centre de chaque secteur. L'ouest du quartier, longeant le boulevard du Breucq, est dédié aux activités.

Le quartier du **Château (IA59005195)**, situé à proximité immédiate du village de Flers, est également mis en chantier en 1974 et son aménagement est confié à l'architecte Jean-Claude Dumont. Pourvu de deux lacs et bénéficiant de l'installation du Stadium métropolitain, il « rassemble [...] simultanément un site agréable, de l'eau, des espaces verts importants et une architecture de qualité¹⁸ ». Il est volontairement dépourvu de centre, étant donné la proximité de celui de Flers. En revanche, il a fallu imaginer un dialogue harmonieux avec un patrimoine protégé et le tissu ancien proche. Très paysagé, le château est pourvu d'espaces publics généreux qui parcourent les bords de lacs puis s'engagent sans rupture aucune au cœur des îlots, jusqu'aux habitations. Y sont expérimentées des combinaisons de maisons individuelles en forte densité ou des opérations d'habitat intermédiaire.



Vue aérienne du quartier Le Château depuis le sud, août 1979 (AC Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi2323).

Le quartier **Flers-Bourg**, très mixte, rassemble l'ancien village de Flers, une zone d'activités (le Fort) et deux secteurs nouveaux : **le Hameau de la Croisure** (IA59005317), opération d'habitat individuel groupé conçue par les architectes Gilbert Delecourt et Ludwik Peretz de 1971 à 1976, et **Flers-Neuf** (IA59005302), secteur confié à l'architecte Philippe Legros. Lancé en 1975, Flers-Neuf se démarque des autres quartiers par un tissu proche du tissu urbain traditionnel. Son réseau – routier comme piéton – est de type rectiligne. Il comporte beaucoup de croisements et comprend très peu d'impasses. Il vient se connecter au réseau préexistant, notamment autour de la place Flamande qui accueille le groupe scolaire et le centre de loisirs. À proximité immédiate de Flers-Bourg, le Tir-à-Loques, une zone d'activité de pointe (ZAP) dédiée à l'agroalimentaire, est construit dès 1971.

De 1971 à 1974 est bâti l'**Ensemble littéraire et juridique** (IA59005334) de l'université de Lille, signé des architectes Pierre Vago et André Lys. Antithèse de la ville nouvelle, il est construit sur dalle. Antithèse de la Cité scientifique, il présente un plan dense, concentré sur vingt-deux hectares. Les bâtiments d'enseignement, le restaurant et la bibliothèque universitaire cernent une vaste place – le Forum – qui s'ouvre au nord sur un parc de quinze hectares. Une passerelle piétonnière assure la connexion au futur quartier du Pont-de-Bois.

De petite taille et très dense – soixante-cinq hectares, cinq îlots de logements, 180 logements par hectare – le **quartier du Pont-de-Bois** (IA59005219) accompagne l'université et propose des logements collectifs locatifs. En 1972, un concours international portant sur l'opération principale (1 077 logements) retient l'architecte Alexis Josic. C'est le seul concours organisé par l'ÉPALE. Suite à un désaccord au conseil d'administration quant à l'entreprise retenue, le projet prend dix-huit mois de retard et doit être densifié. La construction du quartier suit donc celle de l'université, au lieu de l'accompagner. L'opération se compose d'îlots d'immeubles collectifs, entourés par les principaux axes de circulation et reliés par des cheminements piétons. Depuis la passerelle de l'Université, la chaussée des Visiteurs traverse le « canyon » aménagé entre les hauts immeubles puis gagne le centre du quartier – la place Léon-Blum – où sont regroupés des commerces, le lycée-maison de quartier Raymond-Queneau, un groupe scolaire et un collège. De là un jardin public descend vers la station de métro et une passerelle conduit par-delà la voie ferrée au quartier de l'Hôtel-de-Ville.

La construction du quartier du centre-ville, nommé **L'Hôtel-de-Ville** (IA59005342), débute en 1973. Conçu directement par l'ÉPALE, ce quartier très dense doit assurer la jonction entre les deux universités et constituer le pôle d'animation principal de la ville nouvelle en intégrant les grands équipements, des bureaux et un important parc d'habitat collectif. Jean-Jacques de Alzua gère le projet jusqu'à son départ puis l'ÉPALE s'adjoint les services des architectes Jean Tribel et Gérard Loiseau (AUA) qui viennent d'achever le quartier de la Villeneuve à Grenoble. Situé à proximité immédiate de l'autoroute urbaine, encerclé par de grands boulevards, il se compose de trois secteurs : le centre commercial V2 (1977) – pensé comme un élément essentiel de centralité –, un secteur d'habitat collectif entourant le parc du Forum vert et l'unité pédagogique d'architecture et, enfin, un centre-ville sur dalle : la chaussée de l'Hôtel-de-Ville. Construite tardivement, de 1979 à 1982, par les architectes Jean Tribel et Georges Loiseau (AUA), elle est un chemin piétonnier de traitement minéral, bordé de hauts immeubles accueillant habitat collectif, bureaux et commerces. Ponctuellement la chaussée s'élargit, formant des places ou des parvis d'équipements (hôtel de ville, salle de spectacle *La Rose des vents*, médiathèque, centre de la petite enfance...). Au nord, la dalle cède la place à une passerelle qui traverse des îlots d'habitat collectif puis gagne le Pont-de-Bois. Au sud le cheminement retrouve le sol naturel, traverse l'autoroute urbaine et rejoint le Triolo.



Vue aérienne de la construction de la Chaussée-Haute, quartier Hôtel-de-Ville, en février 1981 (AC Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi2154).

Durant ces années, les concepteurs de la ville nouvelle affichent l'ambition de réaliser une ville attractive et innovante. Cela permet notamment de promouvoir Villeneuve-d'Ascq auprès des potentiels habitants et entreprises, tout en démarquant la ville nouvelle des grands ensembles, dont l'image est très dégradée. En fait, sans être proprement expérimentale, la ville nouvelle développe et **synthétise les expériences et innovations caractéristiques de l'époque**. Ce faisant, elle

s'inscrit pleinement dans le contexte urbain et architectural des années 1970 et l'on y retrouve beaucoup des partis pris, dispositifs, réalisations et architectes à l'œuvre dans les ensembles urbains qui lui sont contemporains. C'est le cas notamment de l'adoption de la séparation des flux, de l'urbanisme sur dalle et plus généralement de la volonté de structurer et animer la ville par ses espaces publics. Ces derniers sont conçus en un réseau cohérent, dont l'unité est soulignée par l'installation d'œuvres d'art réalisées au titre du 1 % artistique¹⁹. De même, l'architecte coloriste France Cler se voit confier l'élaboration d'une palette de coloration de la ville – une déclinaison de matériaux colorés et de nuances de peinture – qui est ensuite proposée aux différents architectes.



Le Triolo ouest vers 1979 : les immeubles de l'îlot 3 avec leurs couleurs originelles (AD Nord ; fonds CETE, 101Fi1906).

On retrouve dans la ville nouvelle des programmes mixtes et des équipements intégrés, c'est-à-dire combinant dans un seul édifice des fonctions habituellement dissociées (lycée et maison de quartier par exemple). De même, les choix réalisés dans la conception des logements illustrent les problématiques qui traversent la fin des Trente Glorieuses : recherche de variété et de qualité dans le logement collectif, variations autour du groupement de maisons individuelles, expérimentation de logements intermédiaires et individuels denses, recours aux "Modèles innovation" (procédés et modules de construction industrialisés agréés par l'État)²⁰, expériences d'habitat participatif et bioclimatique... Enfin, dans cette première période, les compositions et les formes architecturales assument pleinement l'héritage de la modernité (primauté du béton, absence d'ornementation, simplicité des volumes cubiques, toits-terrasses...). Certaines réalisations – les Pyramides de Michel Andrault et Pierre Parat, le Hameau du Château I de Jean-Pierre Watel – se rattachent à l'architecture modulaire et proliférante, typique de la décennie : ces combinaisons de modules d'habitat denses, évolutifs et minimalistes, tendent à constituer un tissu urbain à part entière.



Un lotissement en hameau : le Hameau du Château I (Le Château, Jean-Pierre Watel, 1976).



En 1978 : Les Pyramides, quartier Le Château (Michel Andrault et Pierre Parat, 1976) (AC Villeneuve-d'Ascq ; 16W3).



Vue aérienne générale de l'ouest de la ville nouvelle depuis le sud, en mai 1977 (AC Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi1526).

Un projet modifié, réduit, inachevé

À partir de 1973, la crise économique s'amplifie localement. Devant la faible croissance de l'emploi tertiaire en métropole lilloise et le ralentissement de la croissance démographique, il apparaît progressivement aux différents partenaires que le projet de ville nouvelle, tel que défini au départ, ne se justifie plus totalement. Au niveau national, les villes nouvelles sont

moins portées, l'État optant pour une politique plus incitative qu'interventionniste. Au sein de la communauté urbaine de Lille, Lille perd des habitants au profit de la jeune commune ; Roubaix et Tourcoing, débutant leur reconversion, voient d'un mauvais œil les crédits affluer vers la ville nouvelle ; enfin et surtout, la commune de Villeneuve-d'Ascq, parvenant à imposer sa voix dans le développement de la ville nouvelle, plaide pour limiter le projet.

En effet, depuis l'arrivée des premiers « nouveaux habitants » au Triolo en 1972, Villeneuve-d'Ascq a vu sa population augmenter sans que son poids politique n'évolue au sein de l'ÉPALE. Or les habitants formulent demandes et critiques sur leur cadre de vie. Ils se mobilisent pour accélérer et infléchir la finition des quartiers (souvent encore en travaux à leur arrivée), réclament que le métro soit enterré ou que la voirie de desserte qui était classée privée soit finalement classée publique... S'organisant en associations, ils demandent à intervenir dans la conception de leur ville. L'année 1977 marque un tournant. Le nouveau maire, Gérard Caudron, soumet la poursuite de la ville nouvelle au scrutin des Villeneuvois. Le référendum ayant été positif, le conseil municipal vote le 29 novembre 1977 la poursuite du projet mais en formulant l'exigence d'intervenir dans son développement.

L'ÉPALE ayant suspendu la programmation dans l'attente d'un accord de tous les partenaires, la construction de la ville ne reprend que le 12 janvier 1978 avec la signature d'une convention tripartite liant l'État, la communauté urbaine de Lille et la ville de Villeneuve-d'Ascq. Désormais, la commune devient un acteur décisionnaire majeur et siège au conseil d'administration de l'ÉPALE. La population est systématiquement associée au projet par l'élaboration de chartes d'aménagement qui organisent la concertation entre techniciens, élus et habitants²¹. Des modifications sont ainsi apportées au quartier Flers-Bourg : un centre moins dense, la création de jardins familiaux. La convention acte la création de nouveaux logements dans les quartiers déjà débutés mais l'aménagement du quartier du Marais est abandonné.

Passé 1978, les partenaires vont s'accorder à réduire le programme de la ville nouvelle, dont les ambitions en nombre de logements semblent désormais trop hautes, puis à en anticiper l'achèvement. La convention est réévaluée en mai 1979, puis un plan de finition est élaboré le 27 juin 1980. On abandonne l'urbanisation de toute la partie est de la commune : quartiers de la Haute-Borne, la Croix de Wallers et du Héron, qui devait border le lac. Les programmes des quartiers de l'Hôtel-de-Ville et des Prés sont réduits. Le nombre de logements passe des 17 200 prévus initialement à 12 688 en 1980.



Projet pour le quartier du Héron, ÉPALE, 1978 : les rues rectilignes offrent des perspectives sur les rives ou convergent vers une place centrale, ouverte en hémicycle sur le lac, parcouru de bateaux de plaisance (AC Villeneuve-d'Ascq ; 130W18).

La priorité consiste désormais à garantir à la ville la meilleure cohérence possible. L'effort porte d'abord sur les centres : le centre-ville, au cœur du quartier de l'Hôtel-de-Ville, est achevé et le centre secondaire, à la Cousinerie, est réalisé. Une seconde priorité consiste à assurer un maximum de continuité urbaine. Le secteur sud de la Cousinerie, sans lequel ce quartier aurait été totalement isolé, est achevé. À proximité vient s'installer un équipement de premier plan, le musée d'Art moderne, d'initiative métropolitaine.

Maillon essentiel entre les quartiers du centre et du nord de la ville, le **quartier des Prés** (IA59005416) est mis en chantier en 1981 (il sera achevé après 1984). Tardif, il se démarque par un retour à une trame urbaine classique et une architecture plus traditionnelle. La voirie, constituée de rues rectilignes et sécantes, irrigue le quartier en rendant possible le choix des itinéraires. L'habitat – presque exclusivement en maisons mitoyennes – est organisé en îlots urbains traditionnels. Les piétons empruntent essentiellement les trottoirs, quelques traverses permettant de passer d'une rue à l'autre rapidement. Le quartier du Recueil demeure quant à lui à peine ébauché, avec la zone d'activités construite en 1971 et un hameau de maisons individuelles, construit en 1981.



Le retour de la rue et de l'îlot urbain : Les Prés, îlots A et K, Luc Delemazure (1983) et Jean-Pierre Watel (1984). La période 1978-1983 voit diminuer l'envergure moyenne des programmes de logements et les hauteurs de construction. Les **rues de type traditionnel** refont leur apparition, favorisées par un regain d'intérêt pour les formes urbaines historiques ainsi que par la modification des règles de classement local de la voirie. La voirie de desserte étant désormais automatiquement classée publique, elle se conforme aux normes de la CUDL, ce qui la rend plus large et plus droite.

C'est le cas dans le quartier des Prés, à Flers-Neuf et dans le centre et le sud de la Cousinerie. Les formes adoptées dans ces derniers secteurs bâtis révèlent un regain d'intérêt pour l'architecture régionale (brique, pignons, toits en pente...) et l'influence du post-modernisme (éléments de décor d'inspiration classique : colonnes, frontons...)

La fin du projet de ville nouvelle est fixée au 31 décembre 1983 qui marque la limite d'engagement des opérations.

L'ÉPALE est dissous le 1^{er} janvier 1984. Villeneuve d'Ascq est ainsi la première des neuf villes nouvelles françaises à se déclarer achevée et à retomber dans le droit commun. En 1968 le territoire comptait 6 998 logements et 26 178 habitants. En 1982 19 613 logements et 59 527 habitants sont recensés. Partiellement urbanisée, la jeune commune dispose d'une importante réserve d'espaces disponibles pour écrire une nouvelle page de son histoire.

1. Cité par Guy BAUDELLE, Villeneuve d'Ascq, ville nouvelle..., p. 26.
2. Jean-Pierre Secq s'inscrit dans le courant moderne brutaliste. il réalise au même moment le quartier des Oliveaux à Loos (7 000 habitants). Jean-Jacques de Alzua a suivi une formation d'urbaniste à l'université et au séminaire et atelier Tony Garnier (SATG).
3. Contrairement aux autres villes nouvelles françaises, le nombre d'habitants visé est modeste et le délai de réalisation rapide. À titre de comparaison, l'objectif initial fixé à Val-de-Rueil était de 140 000 habitants en 2000 mais il a été réduit par ses concepteurs à un « germe de ville » expérimental de 15 000 habitants. À Cergy-Pontoise, l'objectif à l'an 2000 montait à 400 000 habitants ; à L'Isle-d'Abeau, il était fixé à 250 000 habitants.
4. La ville nouvelle. ÉPALE, [dépliant, vers 1974-1975].
5. Trois directeurs vont se succéder à la tête de l'ÉPALE : Jean-Claude Ralite (1970-1973), Michel Colot (1973-1980) et Yves Boucly (1980-1983). Jean-Jacques de Alzua, devenu directeur de l'urbanisme et de l'architecture, quitte l'ÉPALE peu après l'arrivée de Michel Colot.
6. Il est probable que les concepteurs de Lille-Est aient initié cette fusion afin de n'avoir qu'un seul interlocuteur sur le terrain, devant ainsi les dispositions de loi Boscher de juillet 1970.
7. ALZUA (de), Jean-Jacques. Ville nouvelle de Lille-Est, création d'un quartier : le Triolo..., p. 14.
8. La ville nouvelle. ÉPALE, [dépliant, vers 1974-1975].
9. ÉPALE - Lille-Est, déjà 5 ans, ÉPALE, [brochure, janvier 1976], p. 8.
10. La ville nouvelle. ÉPALE, [dépliant, vers 1974-1975].
11. ÉPALE - Lille-Est, déjà 5 ans, ÉPALE, [brochure, janvier 1976].
12. La ville nouvelle. ÉPALE, [dépliant, vers 1974-1975].
13. L'épannelage est le volume dans lequel s'inscrivent les édifices.
14. Ce que l'ÉPALE appelle îlot est donc une portion de ville résultant d'une procédure de lotissement concerté. Dans ce contexte le mot n'a aucun sens morphologique (contrairement à îlot urbain ou îlot ouvert) : l'îlot villeneuvois peut prendre de multiples formes.
15. Instaurés par l'État en 1960, les LCR sont des équipements socioculturels inclus dans les grands ensembles de logements. Ils sont financés et construits par les promoteurs, au prorata des logements construits.
16. Il s'agit plus précisément de ZAC conventionnées. Voir Annexe 5.
17. Lille-Est, ville nouvelle de la métropole du Nord, 1976. Déjà 5 ans..., ÉPALE, [brochure, 1976], p. 8.
18. Quartier du Château. ÉPALE, [dépliant, 1975].
19. Dès 1972, dans les villes nouvelles, l'État permet de placer directement dans l'espace public les œuvres d'art réalisées au titre du 1 % des crédits d'État affectés à la création d'édifices scolaires. L'idée est de sensibiliser la population à l'art en faisant de l'espace public un musée à ciel ouvert.
20. Les Modèles innovation sont des procédés et modules de construction industrialisés, élaborés par des groupements d'architectes, ingénieurs, bureaux d'études et entreprises. Agréés par l'État dans le cadre des politiques favorisant l'industrialisation, l'innovation et la qualité dans la construction, ils sont ensuite utilisés dans diverses opérations de logements, partout en France.
21. Une première et brève expérience participative est mise en place dès 1973 par l'ÉPALE, les PHAR (participation des habitants avant réalisation).
22. Ce courant architectural s'épanouit dans les villes nouvelles parisiennes, notamment à Saint-Quentin-en-Yvelines, où Ricardo Bofill conçoit les emblématiques Arcades du Lac.

Références documentaires

Documents d'archive

- AR Hauts-de-France ; B3183. **La ville nouvelle.** ÉPALE, [dépliant, vers 1974-1975].
- AR Hauts-de-France ; ET3560. **Approches de l'aménagement,** ÉPALE, [brochure, 1982].

- AR Hauts-de-France ; ET4213. **Lille-Est, ville nouvelle de la métropole du Nord, 1976. Déjà 5 ans....** ÉPALE, [brochure, 1976].
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12 EP 19. **Répertoire logements janvier 1979.** ÉPALE, [1979].
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 2 EP 34. **Tableau de bord 1981.** ÉPALE, [1981].
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12 EP 27. **Bilan général de l'aménagement de la ville nouvelle pour la période 1977-1982.** ÉPALE, 1982.
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12EP53. **Ville nouvelle actualités, Villeneuve-d'Ascq, n° 20,** printemps 1978. ÉPALE.
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12 EP 53. **Ville nouvelle actualités, Villeneuve-d'Ascq, n° 21,** été 1978. ÉPALE.
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12EP53. **Ville nouvelle actualités, Villeneuve-d'Ascq, n° 22,** automne 1978. ÉPALE.
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12EP53. **Ville nouvelle actualités, Villeneuve-d'Ascq, n° 23,** hiver 1978/79. ÉPALE.
AC Villeneuve d'Ascq : 12EP53
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12EP53. **Ville nouvelle actualités, Villeneuve-d'Ascq, n° 24,** printemps/été 1979. ÉPALE.
AC Villeneuve d'Ascq : 12EP53
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12EP53. **Ville nouvelle actualités, Villeneuve-d'Ascq, n° 25,** automne 1979. ÉPALE.
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12EP53. **Ville nouvelle actualités, Villeneuve-d'Ascq, n° 26,** hiver 1979/80. ÉPALE.
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12EP53. **Ville nouvelle actualités, Villeneuve-d'Ascq, n° 27,** été/automne 1980. ÉPALE.
- AC Villeneuve-d'Ascq. Fonds ÉPALE ; 12EP53. **Ville nouvelle actualités, Villeneuve-d'Ascq, n° 28,** hiver 1980, printemps 1981. ÉPALE.
AC Villeneuve d'Ascq : 12EP53

Documents figurés

- **Photographie : la construction de la ligne de métro au Triolo, en tranchée ouverte, fin 1979** (AD Nord ; fonds CETE, 101Fi3071).
- **Photographie : le Triolo ouest vers 1979** (AD Nord ; fonds CETE, 101Fi1906).
AD Nord : 101Fi1906
- **Villeneuve-d'Ascq, liste des rues et principaux équipements. Plan imprimé édité par la mairie de Villeneuve-d'Ascq, 1985** (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE, 28Fi00095).

- **Villeneuve-d'Ascq ville nouvelle. Photographies 1978.** Album photographique en couleur, ÉPALE, 1978 (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE, 16 W 3).
- **Vue aérienne, Cité Scientifique,** [mai 1977] (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE - Phot'R ; 9Fi2056).
- **Vue aérienne, Le Château,** [août 1979] (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE - Phot'R, 9 Fi 2323).
- **Vue aérienne, L'Hôtel-de-Ville** [février 1981] (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE - Phot'R, 9Fi2154).
- **Vue aérienne de l'ouest de la ville nouvelle** [mai 1977] (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE - Phot'R, 9Fi 1526).
- **Schéma d'aménagement et d'urbanisme du secteur est de Lille** (Michel Marot et Jean-Pierre Secq), adopté le 24 avril 1970 (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE, 12EP58).
- **Esquisse de schéma organique du quartier ouest, 1967, Michel Marot et Jean-Pierre Secq (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE, 12EP59).**
Esquisse de schéma organique du quartier ouest, 1967, Michel Marot et Jean-Pierre Secq (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE, 12EP59).
AC Villeneuve d'Ascq : 12EP59
- **Une ville nouvelle à l'est de Lille,** [brochure], ÉPALE, 1979 (AC Villeneuve-d'Ascq ; fonds ÉPALE, 12EP163).
- **[Projet pour le quartier du Héron],** plan, ÉPALE, 1978 (AC Villeneuve-d'Ascq ; 130W18).
AC Villeneuve d'Ascq : 130W18

Bibliographie

- **Genèse et développement de la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq.** Société historique de Villeneuve-d'Ascq, 2020.
- **Villeneuve-d'Ascq, vues aériennes 1970-1980.** Villeneuve-d'Ascq : ÉPALE, 1980 (Études et documents, 1980).
AC Villeneuve d'Ascq : (salle de consultation)
- **La Population nouvelle : Étude 78, 79, 81. Villeneuve-d'Ascq : ÉPALE, [ca 1982] (Études et documents, [ca 1982]).**
La Population nouvelle : Étude 78, 79, 81. Villeneuve-d'Ascq : ÉPALE, [ca 1982] (Études et documents, [ca 1982]).
AC Villeneuve d'Ascq : (salle de consultation)
- **Les Villes nouvelles.** La Documentation française illustrée, février 1973, n° 277.
- BAUDELLE, Guy. **Villeneuve-d'Ascq, ville nouvelle, un exemple d'urbanisme concerté.** [s. l.] : ÉPALE / éd. Le Moniteur, 1984.
- BAUER, Caroline, KLEIN, Richard. **Les Modèles innovation dans les Hauts-de-France - 1968-1978.**

Rapport final de recherche du LACTH, février 2020, dans le cadre du programme « Architecture du XX^e siècle, matière à projet pour la ville durable du XXI^e siècle », 2016-2020.

- BRUYELLE Pierre. **La communauté urbaine de Lille, métropole du Nord-Pas-de-Calais**. La Documentation française, 1991.
- BLAIN, Catherine, KLEIN, Richard. **Architectures à Villeneuve-d'Ascq, guide par quartier**. Photographies Pierre Thibaut. Édition ENSAPL, 2016.
- ALZUA, Jean-Jacques de. **Ville nouvelle de Lille-Est, création d'un quartier : le Triolo**. [Paris] : Secrétariat général du Groupe central des villes nouvelles ; La Documentation française, 1976.
- DELBAR, Georges. **La ville nouvelle de Lille-Est, son insertion et son rôle dans les schémas d'aménagement de la région Nord**. Thèse de doctorat de géographie physique et régionale : Lille I, institut de géographie, 1977.
- DUVAL-ESTIENNE, Isabelle. **L'Intervention du paysagiste dans la ville, de 1960 à aujourd'hui : pertinence et enjeux pour les architectes et les urbanistes ; le cas de la métropole lilloise**. Thèse de doctorat en géographie et aménagement soutenue sous la direction de Didier Paris et Dominique Mons, université de Lille I, 2010.
- [Exposition. Archives municipales de Villeneuve d'Ascq, 17 septembre 2010- 20 février 2011]. **A la conquête de l'Est : Villeneuve-d'Ascq, 1969-1984. Construction de la ville nouvelle du Nord**. Catalogue d'exposition, Commune de Villeneuve d'Ascq, 2011.
- GAUTHIEZ, Bernard. **Espace urbain, vocabulaire et morphologie**. Paris : Monum ; Éditions du Patrimoine, 2003.
- HAUTE-NORMANDIE. Inventaire général du patrimoine culturel. **Du Vaudreuil ville nouvelle à Val-de-Reuil**. Réd. Claire Étienne, Julie Girard ; fotogr. Christophe Kollmann, Denis Couchaux. [Rouen] : Région Haute-Normandie, 2011. (Patrimoine & territoire).
- HERAT, Arlette, RAUTENBERG, Michel. **L'espace public en villes nouvelles, Évolution de la notion d'espace public et réalisation d'espaces publics à Villeneuve-d'Ascq et Vitrolles (Rives de l'Etang de Berre)**. Rapport d'étude supervisé par Michel Rautenberg. Programme Interministériel d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles (PIHVN), avril 2005. p. 39 et suivantes.
- [Exposition. Archives municipales de Villeneuve-d'Ascq, sept. 2010-fév 2011]. HOUILLON, Marie-Andrée, SENAME, Céline. **A la conquête de l'Est, Villeneuve-d'Ascq, 1969-1984, Construction de la ville nouvelle du Nord**. Catalogue d'exposition, 2010.
- LEFEBVRE, Bénédicte, RAUTENBERG, Michel. **Utopies et mythologies urbaines à Villeneuve-d'Ascq**. Presses universitaires du Septentrion, 2010.
- MASSELIS, Francine (dir.). **Visages de Villeneuve-d'Ascq**. Westhoek, 1981.
- MERLIN, Pierre. **Les Villes nouvelles en France**. Paris : PUF, 1991.

- MERLIN, Pierre. **L'Urbanisme**. Paris : PUF, 2010.
- OBSERVATOIRE RÉGIONAL DE L'HABITAT ET DE L'AMÉNAGEMENT NORD-PAS-DE-CALAIS. **Mémoire de l'habitat du Nord Pas de Calais, Urbanisme et architecture**. Réd. Dominique MONS, Jacky DEBOUDT. [Lille] : ORHA Nord-Pas-de-Calais, 1991.
- PERCQ, Pascal, STIEVENARD, Jean-Michel. **Villeneuve-d'Ascq, une ville est née**. Cana, 1980.
- SAMPSON Marie-Pierre. **Le projet Brigode à Villeneuve d'Ascq (1966-1981)**. MONNIER Gérard, KLEIN Richard (dir.) *Les Années ZUP. Architectures de la croissance, 1960-1973*. Picard, 2002. pp. 59-68.
- TELLIER, Thibault. **La mémoire politique de Villeneuve-d'Ascq**. *Ethnologie française*, 2003/1 vol. 33. pp. 51-57.
- VADELORGE, Loïc (dir.). **Habiter les villes nouvelles**. Le Manuscrit, 2006.
- VADELORGE, Loïc. **Retour sur les villes nouvelles. Une histoire urbaine du XX^e siècle**. [s. l.] : Créaphis, 2014.
- **Villeneuve-d'Ascq. Recherche et architecture**, 1980, n° 41.
AC Villeneuve d'Ascq : 6EP226

Périodiques

- TELLIER, Thibault. **À la recherche d'un nouveau Nord urbain : la création de la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq**. *Revue du Nord*, 2005/2, n° 360-361. pp. 597-612.
- VADELORGE, Loïc (dir.). **La Mémoire des villes nouvelles**. *Ethnologie française*, n° 119, janvier-mars 2003.
- BRUYELLE, Pierre. **Lille et sa communauté urbaine. Notes et études documentaires / La Documentation française, 1976, n° 4297-99**.
BRUYELLE, Pierre. Lille et sa communauté urbaine. *Notes et études documentaires / La Documentation française*, 1976, n° 4297-99. p. 114.
- KORGANOV, Alexis. **L'Heure de gloire de l'équipement intégré. Une forme de centralité en ville nouvelle**. *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 98, 2005. pp. 74-82.

Multimedia

- Film documentaire : **Villeneuve-d'Ascq, la conquête de Lille-Est**. Dominique Regueme, Cercle Bleu, Bildo Productions et Pictanovo, 2010.

Liens web

- Pour visualiser l'évolution du territoire en photographies aériennes, site de la Métropole Européenne de Lille. [consulté le 29/11/2023] : <https://sig-compare.lillemetropole.fr>

- Pour visualiser l'évolution du territoire en photographies aériennes, site de l'IGN. [consulté le 29/11/2023] : <https://remonterletemps.ign.fr>
- Reportage sur la création de Lille-Est, diffusé sur le site de l'Institut National de l'Audiovisuel (INA). [consulté le 29/11/2023] : <https://fresques.ina.fr/mel/fiche-media/LilleM00094/la-ville-nouvelle-de-lille-est.html>
- Reportage sur l'avancée de la ville nouvelle en 1975, diffusé sur le site de l'Institut National de l'Audiovisuel (INA). [consulté le 29/11/2023] : <https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/rcc9711253299/infrastructures-scolaires-et-avancee-des-constructions-de-la-ville>
- Reportage sur l'habitat et les îlots, diffusé sur le site de l'Institut National de l'Audiovisuel (INA). [consulté le 29/11/2023] : <https://www.ina.fr/video/CAB8001511901/dis-moi-ou-tu-habites-le-nord-pas-de-calais-video.html>
- Reportage sur la création du quartier le Triolo, diffusé sur le site de l'Institut National de l'Audiovisuel (INA). [consulté le 29/11/2023] : <https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/rcc9709262050/construction-de-la-ville-nouvelle-de-lille-est-quartier-du-triolo>

Annexe 1

Les villes nouvelles françaises de l'après-guerre

Les villes nouvelles françaises de l'après-guerre

L'après-guerre est marqué par un renouveau de la planification urbaine qui se traduit par la création de villes nouvelles, notamment en URSS, au Brésil, en Inde, en Angleterre ou en Finlande. En France, les villes nouvelles sont définies au milieu des années 1960 : elles constituent l'une des déclinaisons de la politique nationale d'aménagement du territoire, qui vise un rééquilibrage territorial au bénéfice de pôles régionaux (les huit "métropoles d'équilibre") et une régulation de la croissance urbaine. La création par l'État d'entités urbaines nouvelles doit absorber une part importante de la croissance démographique des métropoles et structurer leur expansion.

Les villes nouvelles françaises sont donc des opérations d'urbanisme à très grande échelle, issues d'une politique étatique de développement urbain volontariste, planifié et centralisé. À ce titre, elles s'inscrivent dans la continuité des ZUP, dont l'impopularité les pousse cependant à se distinguer. Les villes nouvelles se démarquent par les dispositions administratives spécifiques de leur mise en œuvre. Elles sont gérées au niveau interministériel par le Groupe central des villes nouvelles (GCVN) et son secrétariat, qui exercent une tutelle sur les établissements publics d'aménagement (EPA) chargés, sur place, de la conception et de la création de chaque ville nouvelle.

Bien que s'inscrivant dans des contextes locaux spécifiques, les villes nouvelles répondent à un même programme :
"- Restructurer les banlieues et organiser le développement des agglomérations en créant des pôles d'emploi, d'habitat, d'équipement et de services ;

- diminuer les migrations alternantes et faciliter la solution des problèmes de circulation et de transports dans les agglomérations concernées ;

- constituer de véritables villes, ce qui implique une cohérence entre les emplois et les logements, une variété tant dans les emplois créés que dans les habitations construites, la cohérence temporelle et spatiale dans la réalisation des équipements et des logements, la création rapide de centres urbains, une attention particulière portée aux loisirs et à l'environnement, ainsi qu'aux dessertes extérieures ;

- constituer, par leur caractère expérimental, des opérations témoins d'aménagement et d'urbanisme." (Programme finalisé des villes nouvelles de 1970, cité dans : MERLIN, Pierre. *Les Villes nouvelles en France*, p. 48.)

Neuf villes nouvelles sont ainsi créées :

- cinq en région parisienne : Saint-Quentin-en-Yvelines, Évry, Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart ;
- quatre autour des métropoles d'équilibre : L'Isle-d'Abeau (38 - Lyon), Lille-Est (59 - Lille), Rives-de-l'Étang-de-Berre (13 - Marseille, en lien avec le complexe de Fos) et Le Vaudreuil (27 - Rouen).

Annexe 2

Lille-Est, un projet qui prend de court la politique d'aménagement métropolitain

Lille-Est, un projet qui prend de court la politique d'aménagement métropolitain

La notion d'aménagement régional émerge au début des années 1960 en région Nord-Pas de Calais : la crise touchant précocement les secteurs textile (Avesnois, Roubaix-Tourcoing) et minier (bassin minier), il apparaît primordial de stimuler de nouvelles implantations de population, d'infrastructures, d'industries et de services susceptibles d'appuyer la reconversion de ces territoires. La conurbation lilloise constitue le principal pôle de dynamisme régional, tant économique que démographique. En 1968 elle compte 1 million d'habitants et les projections de croissance sont de 1

470 000 habitants en 1990 [1]. La problématique d'aménagement est donc de canaliser la croissance métropolitaine, de structurer son dynamisme afin d'assurer des retombées bénéfiques sur l'ensemble du territoire régional.

Ce contexte particulier explique que les premières études puis les documents planifiant le développement de l'agglomération lilloise prennent en considération l'échelle régionale. Tout en privilégiant la conurbation lilloise, ils projettent son développement sur un axe nord-est / sud-ouest qui prend en compte le littoral, le bassin minier et l'insertion européenne.

- Deux premiers plans sont élaborés par Bernard (1964) puis Deldique (1965), tous deux mandatés par le Ministère de la Reconstruction et du Logement ; ils privilégient un développement métropolitain en direction du bassin minier.

- En 1966 la DATAR charge l'OREAM-Nord (Organisation d'Études et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Nord) de préparer un schéma directeur régional. Il sera approuvé définitivement en conseil des Ministres en février 1971 mais il est précédé dès février 1968 par un livre blanc « pour une politique d'aménagement » qui prévoit le développement d'une aire urbaine qui s'étend de Tourcoing à Arras et de Douai à Béthune.

- Enfin la nouvelle loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 rend obligatoire l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de l'arrondissement de Lille. Ce schéma - d'où vont découler les Plans d'Occupation des Sols (POS, opposables), est élaboré par l'agence d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lille (CUDL) qui est créée le 22 décembre 1967. Un livre blanc « construire une métropole » (1969) précède le SDAU stricto sensu, qui est adopté par la CUDL en mars 1971 [2]. Lille, destinataire d'un important pôle décisionnel et tertiaire, y est placée à la tête d'une métropole du Nord (rassemblant les trois villes Lille-Roubaix-Tourcoing), développée sur un axe nord-est / sud-ouest [3].

Mais alors que s'élaborent ces outils d'aménagement régionaux et métropolitains, le problème aigu posé par l'implantation des facultés à l'est de Lille attire l'attention du Ministère de l'Équipement [4]. En effet le manque d'infrastructures en appui au premier campus – implanté hors de tout milieu urbain – génère le mécontentement de milliers d'étudiants et des riverains, alors que les projets d'implantation de la faculté de lettres et d'un équipement sportif métropolitain laissent préjuger une flambée de spéculation foncière dans le secteur est. Il faut « donner une ville à l'université ». Sensible au sujet, Deldique intègre dans son plan une « ville parallèle » de 40 000 habitants, entre la ZUP de Mons et Flers. Mais surtout, la toute nouvelle Direction Départementale de l'Équipement mobilisée sur le problème de l'est de Lille (en la personne de Jean-Claude Ralite), va s'emparer de l'idée et de l'outil « ville nouvelle », alors toute récente, et la proposer comme solution auprès de ministre Edgard Pisani [5]. Suite à une décision interministérielle en octobre, ce dernier fait part le 19 décembre 1966 au préfet de région de sa décision de créer une ville nouvelle à l'est de Lille. La décision est confirmée le 6 février 1967 en comité interministériel pour l'aménagement du territoire.

[1]. Voir BRUYELLE, Pierre. "Lille et sa communauté urbaine". *Notes et études documentaires*, n° 4297-99, Paris : La documentation française, 1976, p. 114.

[2]. C'est l'un des premiers publiés en France. La métropole lilloise est également un des premières à être dotée de POS approuvés. Voir BRUYELLE, Pierre. "Lille et sa communauté urbaine". *Notes et études documentaires*, n° 4297-99, Paris : La documentation française, 1976, p. 114.

[3]. La métropole est également pourvue d'une puissante infrastructure de transports la reliant à l'Europe. Voir BRUYELLE, Pierre. "Lille et sa communauté urbaine". *Notes et études documentaires*, n° 4297-99, Paris, La documentation française : 1976, p. 113 et suivantes. Voir aussi : HERAT, Arlette ; RUTENBERG, Michel. **L'espace public en villes nouvelles, Évolution de la notion d'espace public et réalisation d'espaces publics à Villeneuve-d'Ascq et Vitrolles (Rives de l'Étang de Berre)**. Rapport d'étude supervisé par Michel Rautenberg, Programme Interministériel d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles (PIHVN), avril 2005, p. 39 et suivantes.

[4]. Ce ministère naît en 1966 de la fusion du Ministère des Ponts-et-Chaussées et de celui de la Reconstruction et du Logement (ex-MRU) ; il concentre toutes les problématiques d'aménagement, en lien avec la DATAR, qui est interministérielle.

[5]. Notons que le concept de ville nouvelle est à cette époque encore flou. Voir à ce sujet : BAUELLE, Guy. **Villeneuve-d'Ascq, ville nouvelle, un exemple d'urbanisme concerté**. ÉPALE, Le Moniteur, 1984, pp. 24-25.

Annexe 3

Les acteurs de la ville nouvelle

Les acteurs de la ville nouvelle

Quatre principaux acteurs partagent la maîtrise de la ville nouvelle. Mais au cours de son édification le pouvoir décisionnaire glisse progressivement de L'État et de l'ÉPALE aux collectivités territoriales, et finalement à la commune de Villeneuve d'Ascq.

L'État

Définissant et finançant la politique des villes nouvelles, l'État fixe un cadre réglementaire et incitatif à la programmation et la construction de logements et d'équipements publics (comme les écoles) : grilles de l'IAURP de 1967, Plan construction, concours (innovation, REX, PAN...) dans lequel s'inscrivent (entre autres) les aménageurs des villes nouvelles.

Sur place, il assure la maîtrise foncière (ZAD, DUP...) et acquiert les terrains nécessaires. L'État laisse ensuite localement à l'EPALE la liberté de concevoir et aménager la ville nouvelle. Deux exceptions confirment cette règle : la transformation du boulevard du Breucq en rocade autoroutière (ouverte en juin 1974) ; l'instauration d'un concours d'architecture pour le quartier de Pont-de-Bois. Ces interventions directes, pour exceptionnelles, ont eu un énorme impact sur la ville nouvelle, l'autoroute constituant une blessure dans le tissu urbain - hypothéquant la cohérence de l'ensemble - et le concours ayant déclenché une sévère crise entre l'EPALE et les collectivités locales.

L'EPALE

Cheville ouvrière du projet, l'EPALE conçoit la ville, achète et viabilise les terrains nécessaires à sa réalisation, puis les cède une fois équipés à des bâtisseurs (promoteurs ou bailleurs sociaux) par bail à construction ou vente. L'EPALE récupère ainsi la plus-value foncière, qui lui sert à financer équipements et espaces publics.

Pour les opérations de logement l'EPALE assure une maîtrise d'ouvrage partagée avec les promoteurs privés ou publics puisqu'elle leur revend les terrains à bâtir, sous forme de lots (dits îlots). L'EPALE contrôle cependant le contenu via l'imposition d'un cahier des charges et la participation au choix de l'architecte. Trois exceptions sont à noter : le concours d'architecture du Pont-de-Bois, le Parc urbain (confié directement à Gérard Zeller) et l'hyper-centre du quartier L'Hôtel-de-ville (d'intérêt stratégique).

Par ailleurs, L'EPALE assure également la maîtrise d'ouvrage générale de la ville nouvelle, en lien avec les collectivités locales :

- En maîtrise d'ouvrage directe, elle réalise les espaces publics (espaces piétonniers, espaces centraux de quartiers, parc urbain), les équipements privés (réhabilitation des fermes, centres commerciaux) et met en place les équipements techniques nouveaux (télédistribution).
- En maîtrise d'ouvrage déléguée de la CUDL (Communauté urbaine de Lille), l'EPALE réalise voirie et réseaux, écoles, métro. La CUDL vote les emprunts nécessaires à la construction des équipements réalisés à sa charge par l'EPALE ; une fois achevés les équipements lui sont rétrocédés.
- En maîtrise d'ouvrage déléguée de la commune, l'EPALE réalise les équipements communaux : administratifs, sportifs, socio-éducatifs, sanitaires, sociaux, les espaces verts, l'éclairage public. Le programme des équipements communaux est déterminé par l'EPALE et la commune, en commission mixte. La commune vote ensuite le programme arrêté et le plan de financement, et s'engage à entretenir ultérieurement l'équipement, qui lui est remis un an après le début de sa mise en fonctionnement.
- L'EPALE délègue enfin à des services extérieurs certaines missions comme à l'Université la conception du VAL (Véhicule automatique Léger, métro) ou à l'ONF le Parc urbain.

L'équipe de l'EPALE comprend jusqu'à 111 personnes. Les directeurs successifs sont : Jean-Claude Ralite (1/10/69 - 09/73), Michel Colot (21/11/73 - 20/04/80), Yves Boucly (16/06/80 - 1/01/84). La stratégique Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture (DUA) est dirigée par deux "architectes coordonnateurs" successifs : Jean-Jacques de Alzua (jusqu'en 1973), puis Gérard Zeller.

La CUDL (Communauté urbaine de Lille)

La CUDL a d'emblée un rôle important dans l'édification de la ville nouvelle. Elle est membre de droit du Comité d'Administration de l'EPALE, et son président préside également l'EPALE. Elle valide ainsi tous les programmes de construction, et dispose donc d'un vrai pouvoir de blocage.

La municipalité de Villeneuve d'Ascq

Le rôle de la commune dans la maîtrise d'ouvrage est initialement très limité puisqu'elle dispose d'une seule voix au Conseil d'Administration de l'EPALE, au titre d'un des 6 sièges attribués à des élus délégués de la CUDL. Mais après les élections municipales de 1977, la commune va progressivement prendre la main sur le projet de ville nouvelle. Ainsi en 1977, le nouveau maire obtient pour sa ville un second siège parmi ces 6, puis en 1981 un siège de droit, en tant que maire de Villeneuve-d'Ascq.

Annexe 4

Les ZAC (Zones d'Aménagement Concerté) : un outil d'aménagement à disposition de la ville nouvelle

Les ZAC (Zones d'Aménagement Concerté) : un outil d'aménagement à disposition de la ville nouvelle

L'aménagement de la ville nouvelle débute avec la création des premières Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) au sein du territoire acquis par l'État grâce aux Déclarations d'Utilité Publique. Les ZAC sont des outils d'aménagement, qui succèdent en 1967 aux ZUP. Elles sont en conformité avec les documents d'urbanisme existants (Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme, Plans d'Occupation des Sols et Schémas de Secteur d'Aménagement et d'Urbanisme) tout en étant dotées d'un document d'urbanisme autonome, le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ). Ce dernier définit l'aménagement futur de la zone, ses vocations, densités, équipements, hauteurs de constructions...

Dix ZAC vont ainsi être créées et témoigner de l'extension progressive – puis de l'inachèvement - de la ville nouvelle. Concrètement l'ÉPALE constitue pour chacune un "dossier de ZAC" comportant un PAZ, un échéancier de réalisation et un budget. Après enquête publique, chaque projet de ZAC est examiné par la CUDL, validé par le CA de l'ÉPALE puis la ZAC est créée par arrêté préfectoral. On notera que les ZAC sont des portions de territoire à aménager qui n'ont rien à voir avec la hiérarchie des territoires urbains (quartiers, secteurs, îlots...). Ainsi leur taille varie : certaines comportent plusieurs quartiers (comme la ZAC de Villeneuve d'Ascq), et d'autres beaucoup plus petites sont incluses dans des quartiers (comme la ZAC de la Croisure).

Parmi les dix ZAC, quatre dites conventionnées sont créées pour que de petites opérations à vocation d'habitat, lancées avant le début de la ville nouvelle, puissent tout de même respecter certaines règles d'urbanisme fixées par l'ÉPALE.

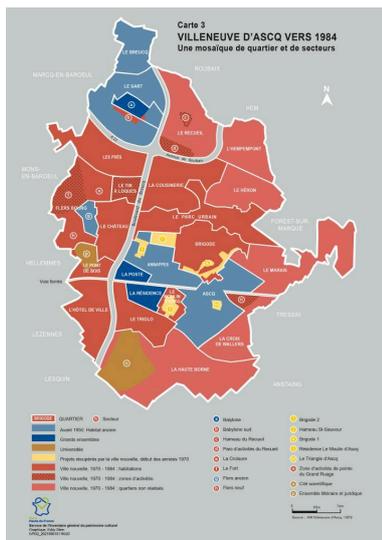
La maîtrise d'ouvrage et la réalisation y sont confiées par convention aux sociétés privées propriétaires des terrains.

- La ZAC de Brigode, avec la SEDAF, créée le 15 juin 1970.
- La ZAC de la Croisure, avec un particulier (Mme Rioult de Neuville), créée le 10 octobre 1971.
- La ZAC du Quennelet, avec la SEDAF, créée en 1973.
- La ZAC de la Plaine, créée le 28 janvier 1980 et abandonnée la même année.

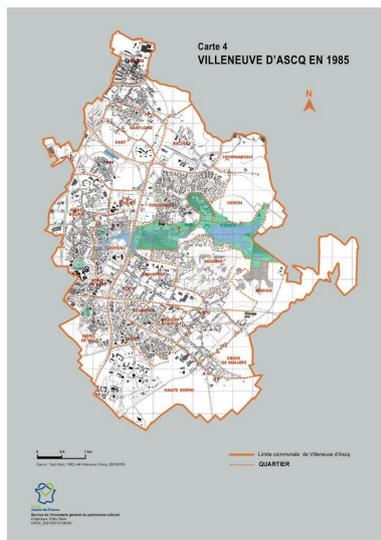
On dénombre également six ZAC classiques :

- La ZAC de Borne de l'Espoir, créée le 15 juin 1970. Comprenant 25 ha, cette ZAC d'habitat prévoit la construction de 5800 logements jusqu'en 1975 à proximité des facultés et sur des terrains déjà desservis ou près de l'être. Elle doit assurer la jonction entre zones déjà bâties ainsi qu'avec Lille et Roubaix.
- La ZAC de Potron-Minet, créée le 15 juin 1970. ZAC comprenant 100 ha, à vocation industrielle et commerciale, elle doit fournir à la ville nouvelle des zones d'activité industrielles à proximité des échangeurs, de la Cité Scientifique, de la voie ferrée ou des quartiers industriels anciens.
- La ZAC du Prieuré complète la précédente avec 27 hectares dédiés aux commerces et industries.
- La ZAC de Villeneuve d'Ascq, créée le 1^{er} décembre 1975. Cette ZAC comprend un important programme d'habitat avec 5100 logements. Sa réalisation sera partielle avec notamment l'abandon du secteur du Héron.
- La ZAC du Triangle d'Ascq, créée le 28 janvier 1980, est abandonnée la même année.
- La ZAC de Valmy, créée le 28 janvier 1980, est une ZAC de finition. Elle comprend 50 ha au sud-ouest du quartier L'Hôtel-de-Ville, qu'elle a vocation à compléter et rendre mieux accessible.

Illustrations



Carte : quartiers et secteurs de Villeneuve-d'Ascq en 1984.
Dess. Eddy Stein
IVR32_20215901011NUD



Carte : Villeneuve d'Ascq en 1985.
Dess. Eddy Stein
IVR32_20215901012NUD



VILLENEUVE D'ASCQ. Le Hameau du Château I (Jean-Pierre Watel, 1976). Plan du hameau.
Dess. Eddy Stein
IVR32_20215901016NUD



Le retour de la rue et de l'îlot urbain : Les Prés, îlots A et K, Luc Delemazure (1983) et Jean-Pierre Watel (1984).
Dess. Eddy Stein
IVR32_20215901017NUD



Un exemple de lotissement : le Triangle d'Ascq (Ascq, Maurice Salembier et Emmanuel Turcry, 1973).
Dess. Eddy Stein
IVR32_20215901015NUD



En 1978 : Les Pyramides, quartier Le Château (Michel Andrault et Pierre Parat, 1976) (AC Villeneuve-d'Ascq ; 16W3).
Repro. Pierre Thibaut, Phot. auteur inconnu
IVR32_20215900443NUCA



Le Triolo ouest vers 1979 : les immeubles de l'îlot 3 avec leurs couleurs originelles (AD Nord ; fonds CETE, 101Fi1906).
Repro. Pierre Thibaut, Phot. auteur inconnu
IVR32_20215900482NUCA



La construction de la ligne de métro au Triolo, en tranchée



En 1978 : l'autoroute urbaine au niveau du Triolo, à droite (vue vers le nord) (AC Villeneuve d'Ascq ; 16W3).
Repro. Pierre Thibaut, Phot. auteur inconnu

ouverte, fin 1979 (AD Nord ;
fonds CETE, 101Fi3071).
Repro. Pierre Thibaut,
Phot. auteur inconnu
IVR32_20215900484NUCA



En 1978 : l'espace public central du
Triolo ouest en 1979. Au fond, l'îlot 7
et le groupe scolaire Hippolyte-Taine
(AC Villeneuve-d'Ascq ; 16W3).
Repro. Pierre Thibaut,
Phot. auteur inconnu
IVR32_20215900432NUCA



Vue aérienne depuis le sud, en
mai 1977 : la cité scientifique, la
desserte autoroutière, Le Triolo
et plus loin les grands ensemble
La Poste et La Résidence (AC
Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi2056).
Repro. Pierre Thibaut, Phot. Phot'R
IVR32_20215900479NUCA

IVR32_20215900435NUCA



Vue aérienne du quartier Le Château
depuis le sud, août 1979 (AC
Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi2323).
Repro. Pierre Thibaut, Phot. Phot'R
IVR32_20215900481NUCA



Vue aérienne de la construction
de la Chaussée-Haute, quartier
Hôtel-de-Ville, en février 1981 (AC
Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi2154).
Repro. Pierre Thibaut, Phot. Phot'R
IVR32_20215900480NUCA



Vue aérienne générale de l'ouest
de la ville nouvelle depuis le sud,
en mai 1977 (AC Villeneuve-
d'Ascq, Phot'R ; 9Fi1526).
Repro. Pierre Thibaut, Phot. Phot'R
IVR32_20215900478NUCA

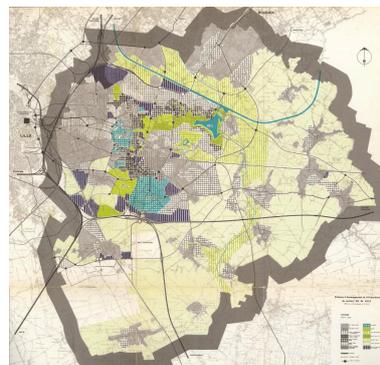
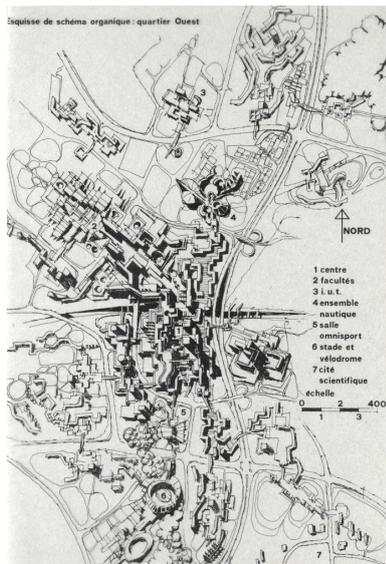


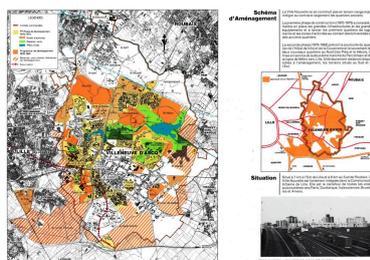
Schéma d'aménagement et
d'urbanisme du secteur est de Lille,
adopté le 24 avril 1970 (Michel
Marot et Jean-Pierre Secq) (AC
Villeneuve-d'Ascq ; 12EP58).
Repro. Pierre Thibaut,
Phot. auteur inconnu
IVR32_20215900853NUCA



Esquisse de schéma organique du quartier ouest, 1967, Michel Marot et Jean-Pierre Secq. On note la présence d'un centre très dense conçu sur dalle et une stricte séparation des flux piétons et automobiles (AC Villeneuve-d'Ascq ; 12EP59).

Repro. Pierre Thibaut,
 Phot. auteur inconnu

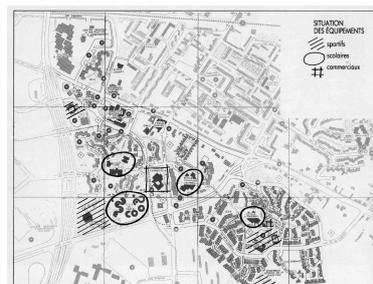
IVR32_20215900854NUCA



Carte montrant l'urbanisation réalisée entre 1970 et 1977 et programme de développement pour 1978-1981. In : Une ville nouvelle à l'est de Lille, ÉPALE, 1979 (AC Villeneuve-d'Ascq ; 12EP163).

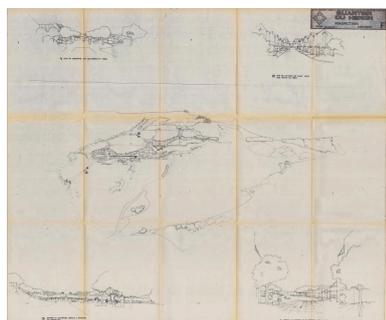
Repro. Pierre Thibaut,
 Phot. auteur inconnu

IVR32_20215900855NUCA



Plan du quartier du Triolo. In : ALZUA (de), Jean-Jacques. Ville nouvelle de Lille-Est, création d'un quartier : le Triolo, 1976.

Repro. Eddy Stein
 IVR32_20215902645NUCA



Projet pour le quartier du Héron, ÉPALE, 1978 : les rues rectilignes offrent des perspectives sur les rives ou convergent vers une place centrale, ouverte en hémicycle sur le lac, parcouru de bateaux de plaisance (AC Villeneuve-d'Ascq ; 130W18).

Repro. Pierre Thibaut,
 Phot. auteur inconnu

IVR32_20215900856NUCA



Le lac du Château, le Hameau du Château I (quartier Château) et au loin l'église Saint-Pierre de Flers.

Phot. Pierre Thibaut

IVR32_20185900072NUCA



La place Salvador-Allende, centre-ville de la ville nouvelle (quartier de l'Hôtel-de-Ville).

Phot. Pierre Thibaut
 IVR32_20185901335NUCA



Passerelle piétonne sur
le boulevard Van-Gogh
(quartier de l'Hôtel-de-Ville).
Phot. Pierre Thibaut
IVR32_20195900939NUCA



L'îlot 6 au Pont-de-Bois.
Phot. Pierre Thibaut
IVR32_20195900021NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Présentation de l'opération d'inventaire de Villeneuve-d'Ascq, ville nouvelle (IA59005118) Nord-Pas-de-Calais, Nord, Villeneuve-d'Ascq,

Présentation du territoire communal de Villeneuve-d'Ascq (IA59005119) Nord-Pas-de-Calais, Nord, Villeneuve-d'Ascq
Le patrimoine de l'enseignement de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq (IA59005601)

Le patrimoine des activités économiques de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq (IA59005605)

Les îlots d'habitation de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq (IA59005554)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Brigode 3 (IA59005458) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Brigode, Brigode 3,

Brigode 4 (IA59005459) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Brigode, Brigode 4

Brigode 5 (IA59005460) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Brigode, Brigode 5

Ecole maternelle Anatole-France (IA59005341) , Quartier Flers-Bourg

Flers-Neuf (IA59005302) Nord-Pas-de-Calais, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Flers-Bourg,

Gendarmerie nationale (caserne de gendarmerie) de Villeneuve d'Ascq (IA59005465) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Flers-Bourg, , 201 boulevard de Mons

Grand ensemble de Babylone sud (IA59005473) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Babylone, 12 à 22b ; 24 à 32b ; 67 à 89 ; 54 à 66 ; 34 à 42b boulevard Albert-1er,

Hameau du Recueil (IA59005479) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Le Recueil, 2 à 28 ; 11 à 19 allée des Roseaux

Hameau Saint-Sauveur (IA59005417) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Annappes, Hameau Saint-Sauveur, rue Saint-Sauveur, avenue du Bois, allée du Socque, allée Saint-Jean, allée de la Sologne, allée de la Seigneurie, allée Sanderus, allée Sganarelle

Le Triangle d'Ascq (IA59005420) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Ascq, Le Triangle d'Ascq, 1 à 39 ; 2 à 22 rue Adam-de-la-Halle, 2 à 32 rue Aristide

Quartier Château (IA59005195) Nord-Pas-de-Calais, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Le Château,

Quartier Cousinerie (IA59005234) Nord-Pas-de-Calais, Nord, Villeneuve-d'Ascq, ,

Quartier L'Hôtel-de-Ville (IA59005342) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier L'Hôtel-de-Ville

Quartier Le Parc urbain (IA59005466) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Le Parc urbain,

Quartier Les Prés (IA59005416) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Les Prés,

Quartier Le Tir-à-Loques, Zone d'Activités de Pointe (ZAP) du Tir-à-Loques (IA59005316) Nord-Pas-de-Calais, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Tir-à-Loques,

Quartier Pont-de-Bois (IA59005219) Nord-Pas-de-Calais, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Pont-de-Bois,

Quartier Triolo (IA59005122) Nord-Pas-de-Calais, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Triolo,

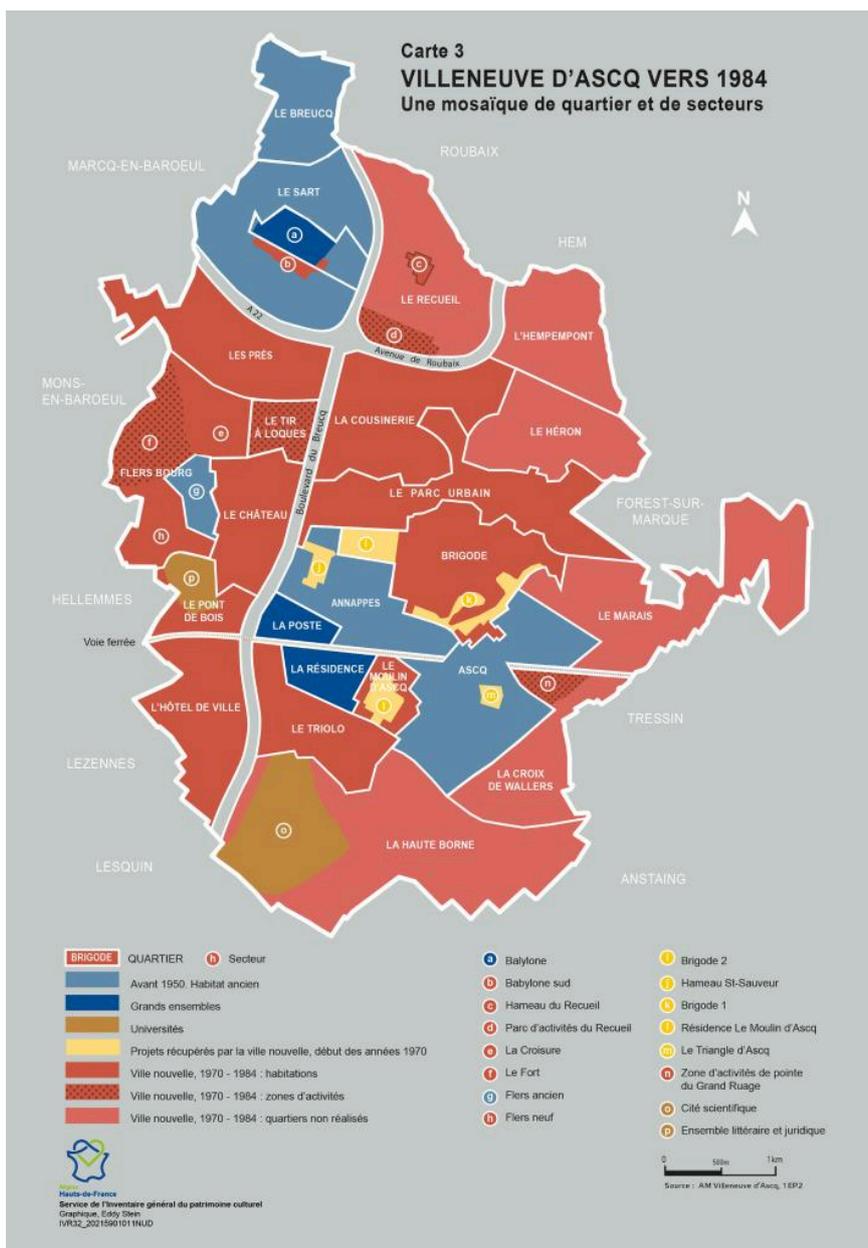
Résidence Le Moulin d'Ascq (IA59005470) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Le Moulin d'Ascq, Le Moulin d'Ascq, rue du Moulin-d'Ascq, rue David, rue Degas, rue Marisse, rue Watteau, rue Renoir, rue Cézanne

Zone d'Activités de Pointe (ZAP) du Recueil (IA59005478) Hauts-de-France, Nord, Villeneuve-d'Ascq, Quartier Le Recueil, Le Recueil,

Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de La Croisure (IA59005317) Nord-Pas-de-Calais, Nord, Villeneuve-d'Ascq, La Croisure,

Auteur(s) du dossier : Leslie Dupuis

Copyright(s) : (c) Région Hauts-de-France - Inventaire général



Carte : quartiers et secteurs de Villeneuve-d'Ascq en 1984.

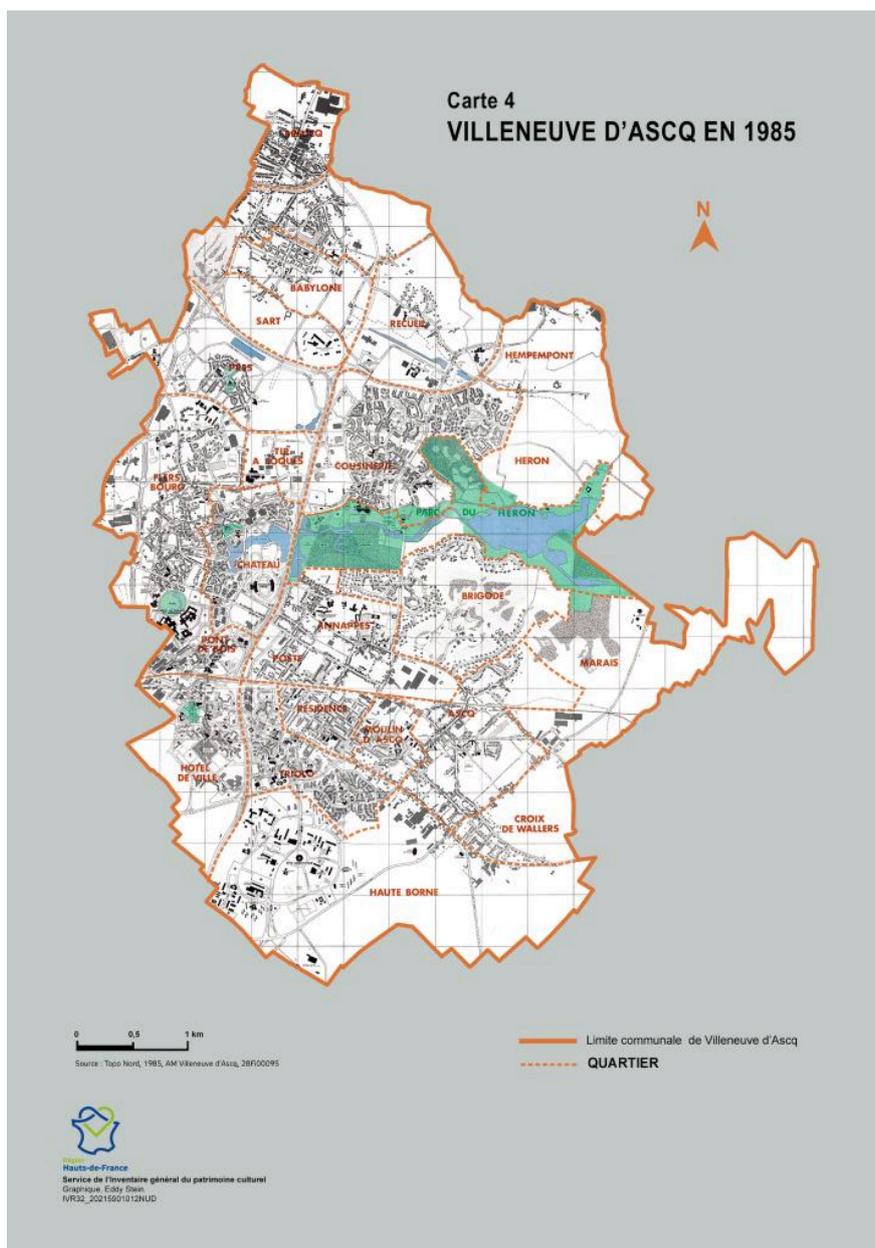
IVR32_20215901011NUD

Auteur de l'illustration : Eddy Stein

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Carte : Villeneuve d'Ascq en 1985.

IVR32_20215901012NUD

Auteur de l'illustration : Eddy Stein

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général ; (c) IGN
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



VILLENEUVE D'ASCQ. Le Hameau du Château I (Jean-Pierre Watel, 1976). Plan du hameau.



Un lotissement en hameau : le Hameau du Château I (Le Château, Jean-Pierre Watel, 1976).

IVR32_20215901016NUD

Auteur de l'illustration : Eddy Stein

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



VILLENEUVE D'ASCQ. Les Prés, îlots A et K (Luc Delemazure, 1983 et Jean-Pierre Watel, 1984).



Le retour de la rue et de l'îlot urbain : Les Prés, îlots A et K, Luc Delemazure (1983) et Jean-Pierre Watel (1984).

IVR32_20215901017NUD

Auteur de l'illustration : Eddy Stein

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



**VILLENEUVE D'ASCQ. Maurice Salembier et Emmanuel Turcry.
Plan d'un lotissement**



Un exemple de lotissement : le Triangle d'Ascq (Ascq, Maurice Salembier et Emmanuel Turcry, 1973).

IVR32_20215901015NUD

Auteur de l'illustration : Eddy Stein

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



En 1978 : Les Pyramides, quartier Le Château (Michel Andrault et Pierre Parat, 1976) (AC Villeneuve-d'Ascq ; 16W3).

IVR32_20215900443NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général ; (c) Commune de Villeneuve d'Ascq
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le Triolo ouest vers 1979 : les immeubles de l'îlot 3 avec leurs couleurs originelles (AD Nord ; fonds CETE, 101Fi1906).

IVR32_20215900482NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La construction de la ligne de métro au Triolo, en tranchée ouverte, fin 1979 (AD Nord ; fonds CETE, 101Fi3071).

Référence du document reproduit :

- **Photographie : la construction de la ligne de métro au Triolo, en tranchée ouverte, fin 1979** (AD Nord ; fonds CETE, 101Fi3071).

IVR32_20215900484NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général ; (c) Département du Nord - Archives départementales
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



En 1978 : l'autoroute urbaine au niveau du Triolo, à droite (vue vers le nord) (AC Villeneuve d'Ascq ; 16W3).

IVR32_20215900435NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général ; (c) Commune de Villeneuve d'Ascq
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



En 1978 : l'espace public central du Triolo ouest en 1979. Au fond, l'îlot 7 et le groupe scolaire Hippolyte-Taine (AC Villeneuve-d'Ascq ; 16W3).

IVR32_20215900432NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général ; (c) Commune de Villeneuve d'Ascq
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne depuis le sud, en mai 1977 : la cité scientifique, la desserte autoroutière, Le Triolo et plus loin les grands ensemble La Poste et La Résidence (AC Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi2056).

IVR32_20215900479NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : Phot'R

(c) Commune de Villeneuve d'Ascq ; © Phot'R – Altimage

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne du quartier Le Château depuis le sud, août 1979 (AC Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi2323).

IVR32_20215900481NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : Phot'R

(c) Commune de Villeneuve d'Ascq ; © Phot'R – Altimage

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne de la construction de la Chaussée-Haute, quartier Hôtel-de-Ville, en février 1981 (AC Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi2154).

IVR32_20215900480NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : Phot'R

(c) Commune de Villeneuve d'Ascq ; © Phot'R – Altimage

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue aérienne générale de l'ouest de la ville nouvelle depuis le sud, en mai 1977 (AC Villeneuve-d'Ascq, Phot'R ; 9Fi1526).

IVR32_20215900478NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : Phot'R

Date de prise de vue : 2021

(c) Commune de Villeneuve d'Ascq ; © Phot'R – Altimage
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

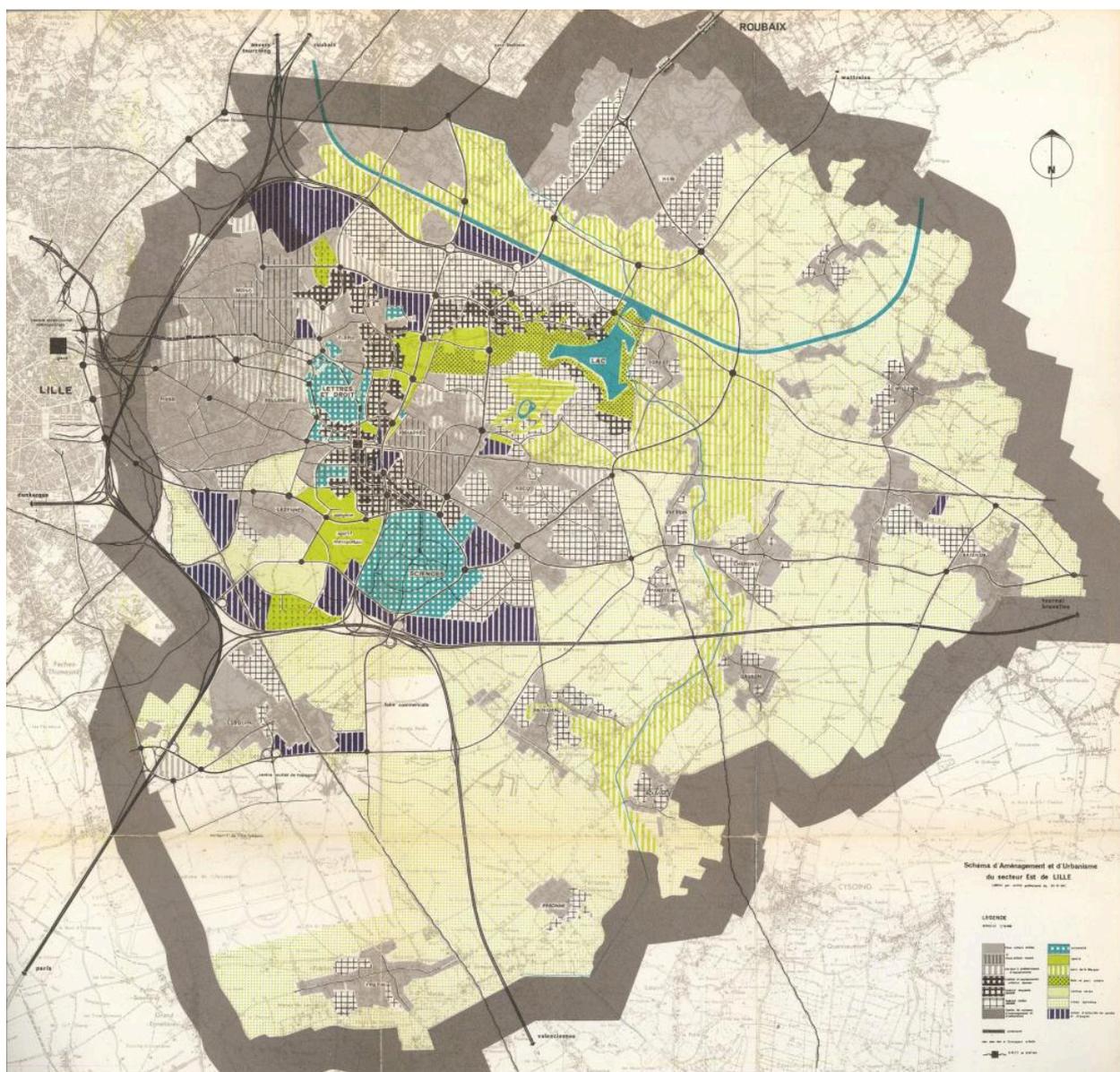


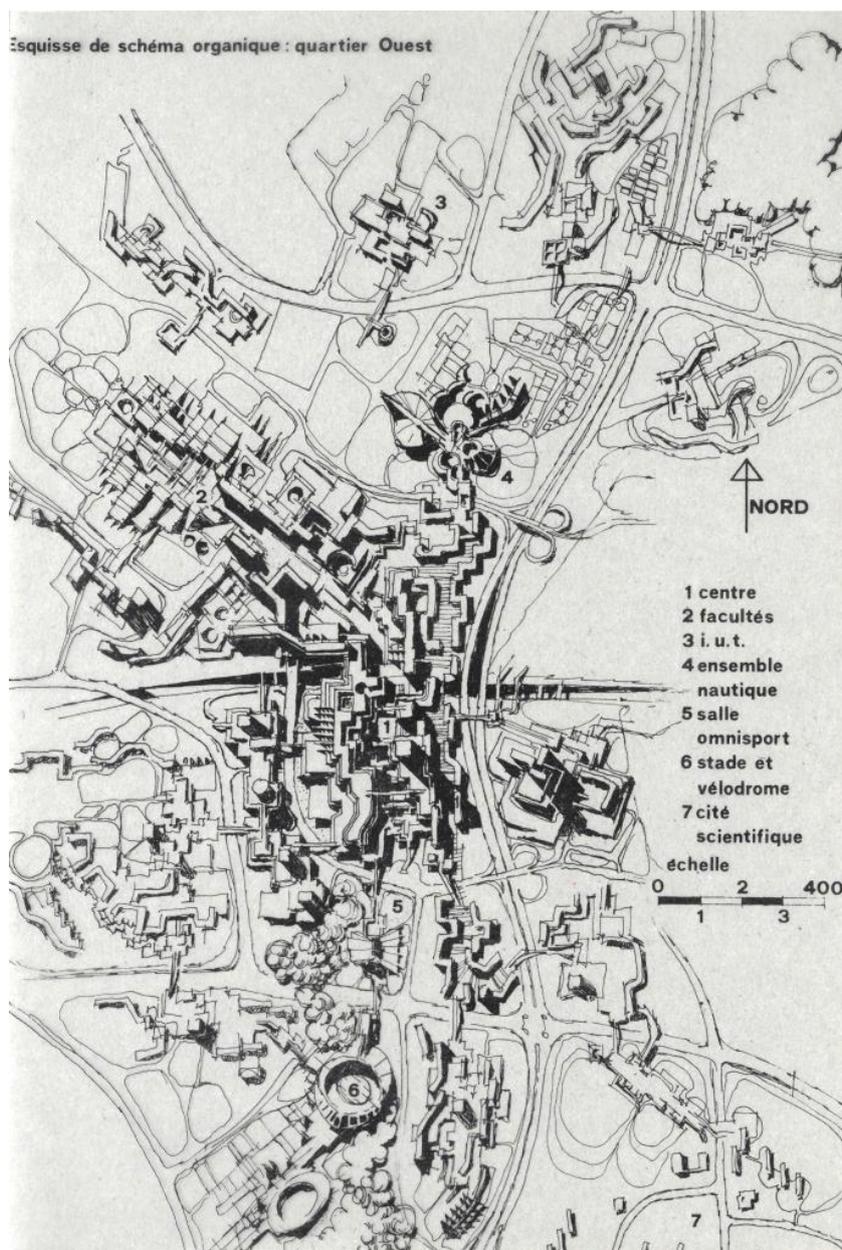
Schéma d'aménagement et d'urbanisme du secteur est de Lille, adopté le 24 avril 1970 (Michel Marot et Jean-Pierre Secq) (AC Villeneuve-d'Ascq ; 12EP58).

IVR32_20215900853NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général ; (c) Commune de Villeneuve d'Ascq
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Esquisse de schéma organique du quartier ouest, 1967, Michel Marot et Jean-Pierre Secq. On note la présence d'un centre très dense conçu sur dalle et une stricte séparation des flux piétons et automobiles (AC Villeneuve-d'Ascq ; 12EP59).

IVR32_20215900854NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général ; (c) Commune de Villeneuve d'Ascq
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

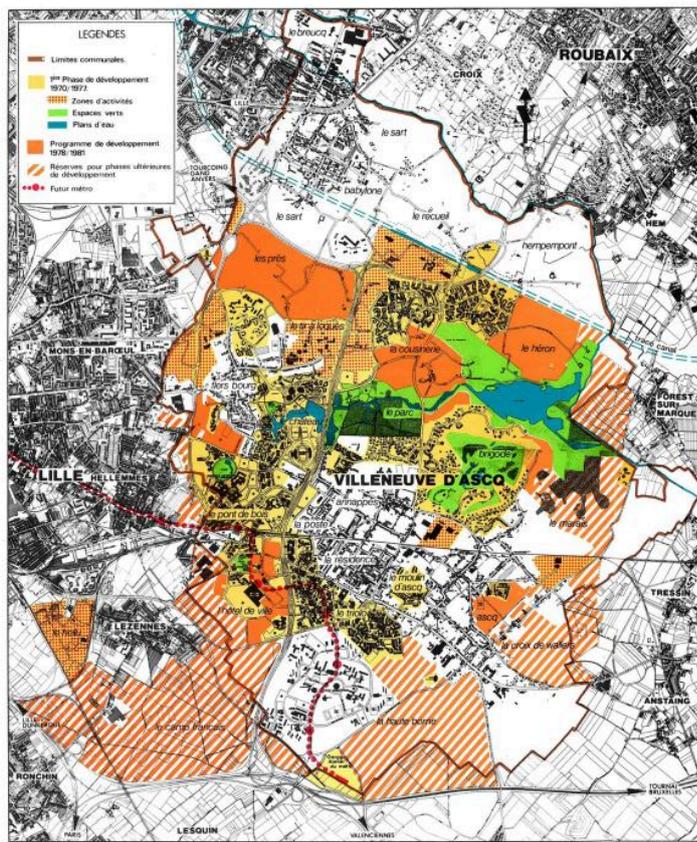
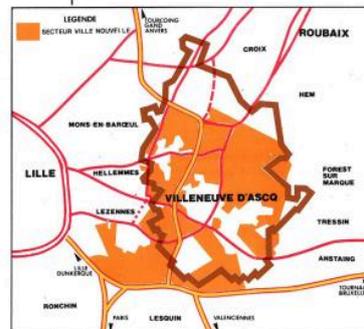


Schéma d'Aménagement

La Ville Nouvelle ne se construit pas en terrain vierge mais intègre au contraire largement les quartiers anciens.

La première phase de construction (1970-1975) a consisté à mettre en place les grandes infrastructures et les grands équipements et à lancer les premiers quartiers de logements et les zones d'activités au contact des Universités et des anciens quartiers.

La seconde phase (1976-1982) prévoit la poursuite du quartier de l'Hôtel de Ville et de la Cousinerie et le lancement de deux nouveaux quartiers au Nord (les Prés et le Héron), la mise en service de la deuxième tranche du Parc Urbain et de la ligne de Métro vers Lille. Ultérieurement resteront disponibles à l'aménagement, les terrains situés au Sud et à l'Est.



Situation

Situé à 7 km à l'Est de Lille et à 6 km au Sud de Roubaix, la Ville Nouvelle est fortement intégrée dans la Communauté Urbaine de Lille. Elle est le carrefour de toutes les voies autoroutières vers Paris, Dunkerque, Valenciennes, Bruxelles et Anvers.



Realisation: Jacques Fabien - Photos: Pierre-Henri, J.P.A.L.L., Beaugrenier-Lathière.

5

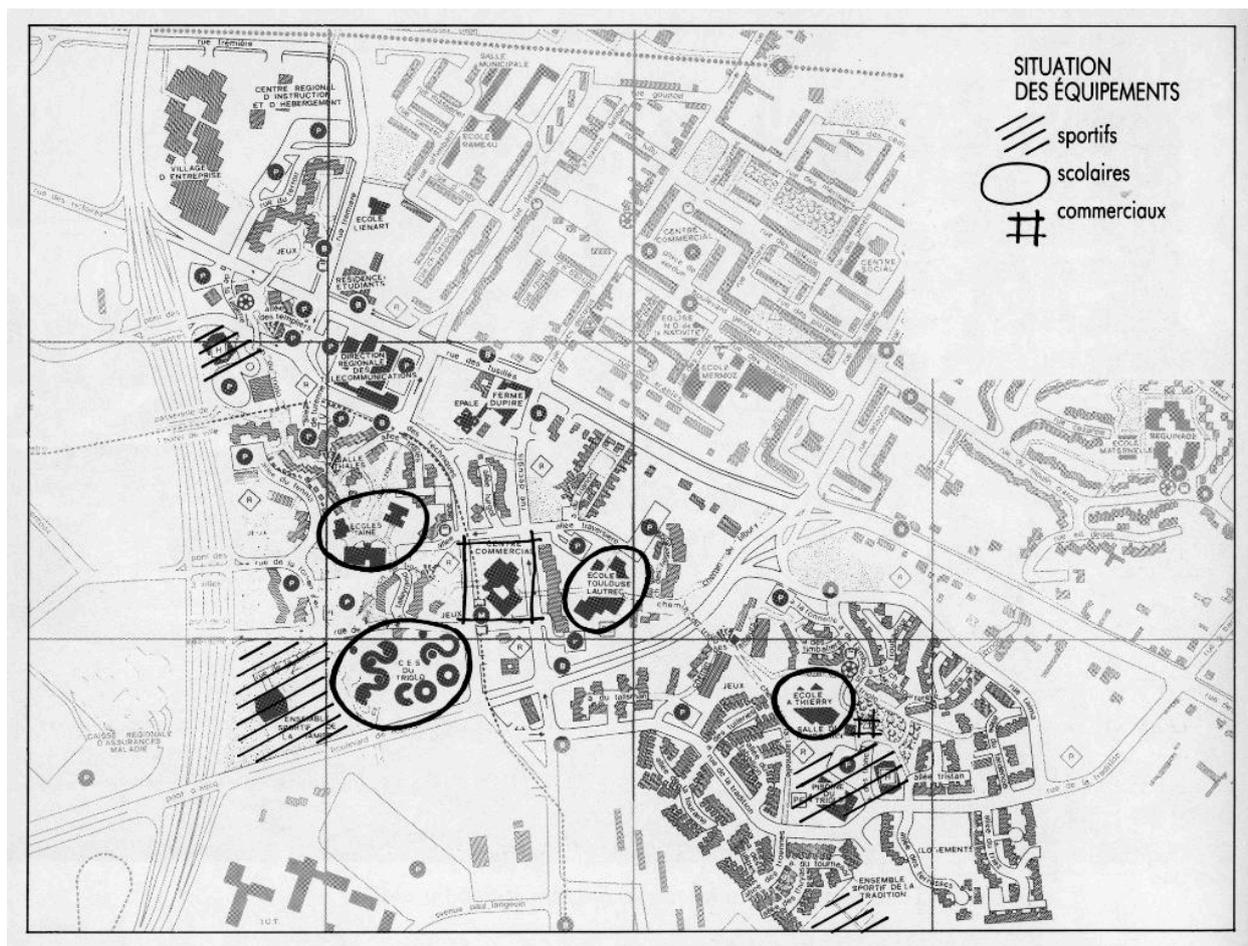
Carte montrant l'urbanisation réalisée entre 1970 et 1977 et programme de développement pour 1978-1981. In : Une ville nouvelle à l'est de Lille, ÉPALE, 1979 (AC Villeneuve-d'Ascq ; 12EP163).

IVR32_20215900855NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général ; (c) Commune de Villeneuve d'Ascq
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Plan du quartier du Triolo. In : ALZUA (de), Jean-Jacques. Ville nouvelle de Lille-Est, création d'un quartier : le Triolo, 1976.

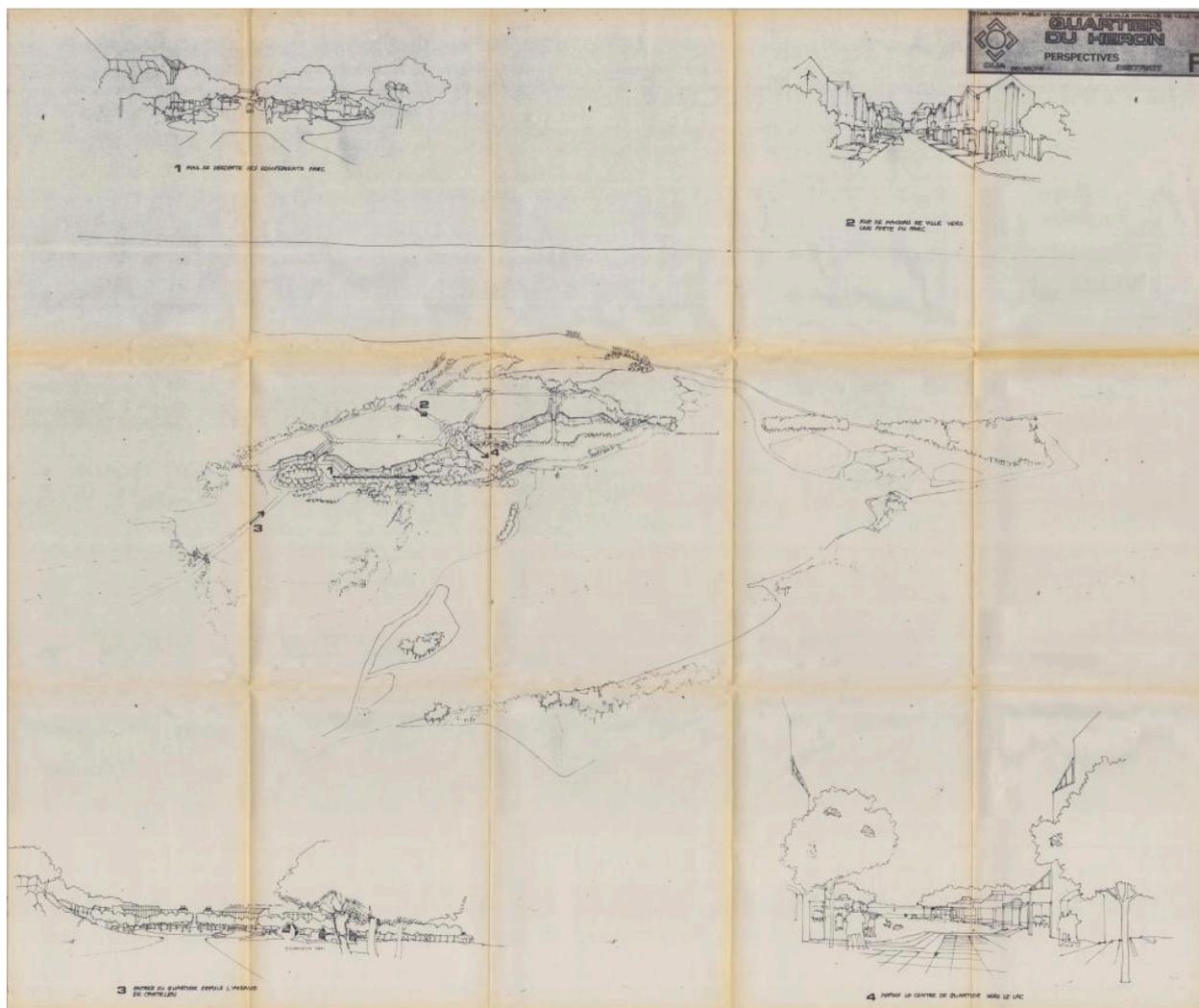
IVR32_20215902645NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Eddy Stein

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Projet pour le quartier du Héron, ÉPALE, 1978 : les rues rectilignes offrent des perspectives sur les rives ou convergent vers une place centrale, ouverte en hémicycle sur le lac, parcouru de bateaux de plaisance (AC Villeneuve-d'Ascq ; 130W18).

IVR32_20215900856NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre Thibaut, Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général ; (c) Commune de Villeneuve d'Ascq
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le lac du Château, le Hameau du Château I (quartier Château) et au loin l'église Saint-Pierre de Flers.

IVR32_20185900072NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre Thibaut

Date de prise de vue : 2018

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



La place Salvador-Allende, centre-ville de la ville nouvelle (quartier de l'Hôtel-de-Ville).

IVR32_20185901335NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre Thibaut

Date de prise de vue : 2018

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



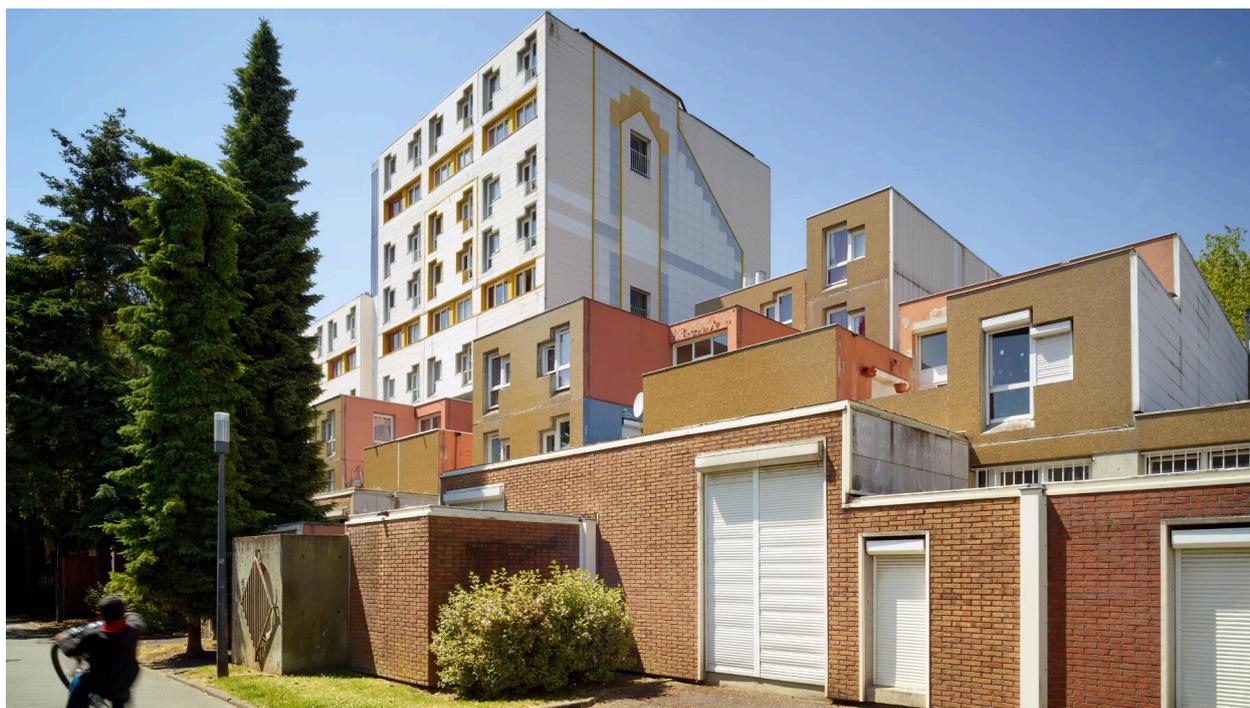
Passerelle piétonne sur le boulevard Van-Gogh (quartier de l'Hôtel-de-Ville).

IVR32_20195900939NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre Thibaut

Date de prise de vue : 2019

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



L'îlot 6 au Pont-de-Bois.

IVR32_20195900021NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre Thibaut

Date de prise de vue : 2019

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation