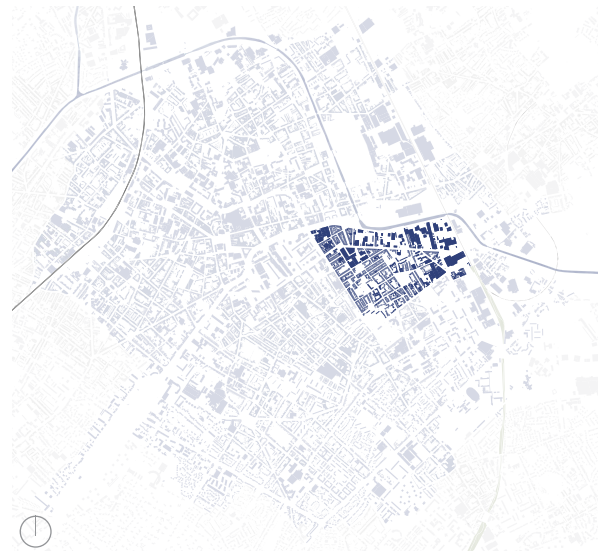


# L'autre face du Pile

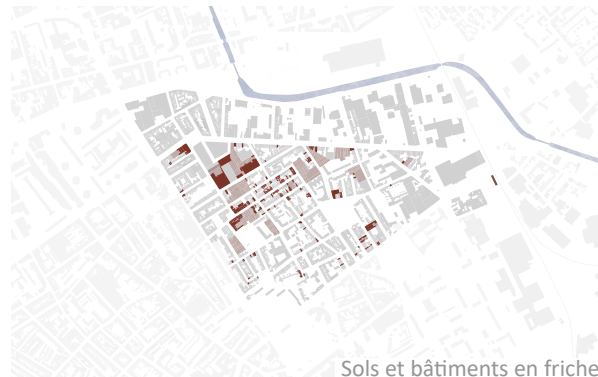
## Portrait d'un quartier en déshérence

*"Le pile, quartier pauvre dans la ville la plus pauvre de France."*

Le Monde, 2016



Ce quartier qui, par le passé, était très vivant en raison de son tissu mêlant manufactures et maisons ouvrières accompagnées de commerces, cafés et animations, est aujourd'hui délaissé. Les maisons murées, les sols en friche, les anciennes usines à l'abandon sont omniprésents. La vie semble s'être réfugiée principalement à l'intérieur des habitations.



Sols et bâtiments en friche



Photo personnelle, novembre 2022



1813



1899



1986



Maisons ouvrières Industries pré- et post-1950 2023

Avant la révolution industrielle, le Pile était un hameau proche de Roubaix et traversé par un chemin vicinal encore présent aujourd'hui en tant que rue principale qui traverse le quartier.

Le développement de l'industrie textile roubaisienne s'accompagne d'infrastructures ferroviaires et navigables. Le canal et les lignes de chemin de fer qui relient Roubaix à Tourcoing, à la frontière belge et à Somain, près de Valenciennes sont construites en bordure du Pile.

Ces infrastructures sont aujourd'hui utilisées principalement pour la plaisance et la mobilité douce.

Au cours du XXe siècle, les industries se développent davantage au bord du canal et de cette voie de chemin de fer, créant ainsi une zone industrielle entre la partie dans laquelle les habitations et les manufactures s'entremêlent et ces infrastructures.

Aujourd'hui, de nombreuses manufactures qui étaient intégrées au tissu urbain sont détruites, reconverties ou laissées à l'abandon, laissant des quartiers, autrefois ouvriers, majoritairement résidentiels.

La plupart des industries en périphérie urbaine, à proximité du canal et de l'ancien chemin de fer, ont été remplacées par de nouvelles, perpétuant ainsi la bande économique aux bords du Pile résidentiel.



- Sols disponibles
- Bâti disponibles
- Éducation
- Sport/Culte/Culture/Art
- Activités économiques

Tracé de l'ancien chemin de fer entre Hem (Sud) et Tourcoing (Nord)

La transformation de l'ancien tracé du chemin de fer en voie de mobilité douce s'étend de Hem, un village en périphérie sud de Roubaix jusqu'au Pile. Il côtoie et connecte un pôle d'activités économiques, une zone rurale, des zones résidentielles, un pôle sportif et scolaire avant de prendre fin à hauteur de l'ancienne gare du Pile.

C'est à la rencontre du quartier que ce tracé commence à être décousu. La gare privatisée, des portions du tracé clôturées, des infrastructures routières qui l'interrompent.

La transformation et le retour à la ville de cette infrastructure en voie verte, permettra une connexion jusque Tourcoing et une valeur ajoutée aux nombreuses friches présentent le long de ce tronçon.



Éléments références du Pile et interventions

Certains éléments spatiaux du Pile sont pris comme références par ses habitants. Ils sont principalement des lieux de rassemblement ou des infrastructures qui connectent le quartier au reste de la ville. Les limites du Pile résidentiel lui donnent une forme de triangle.

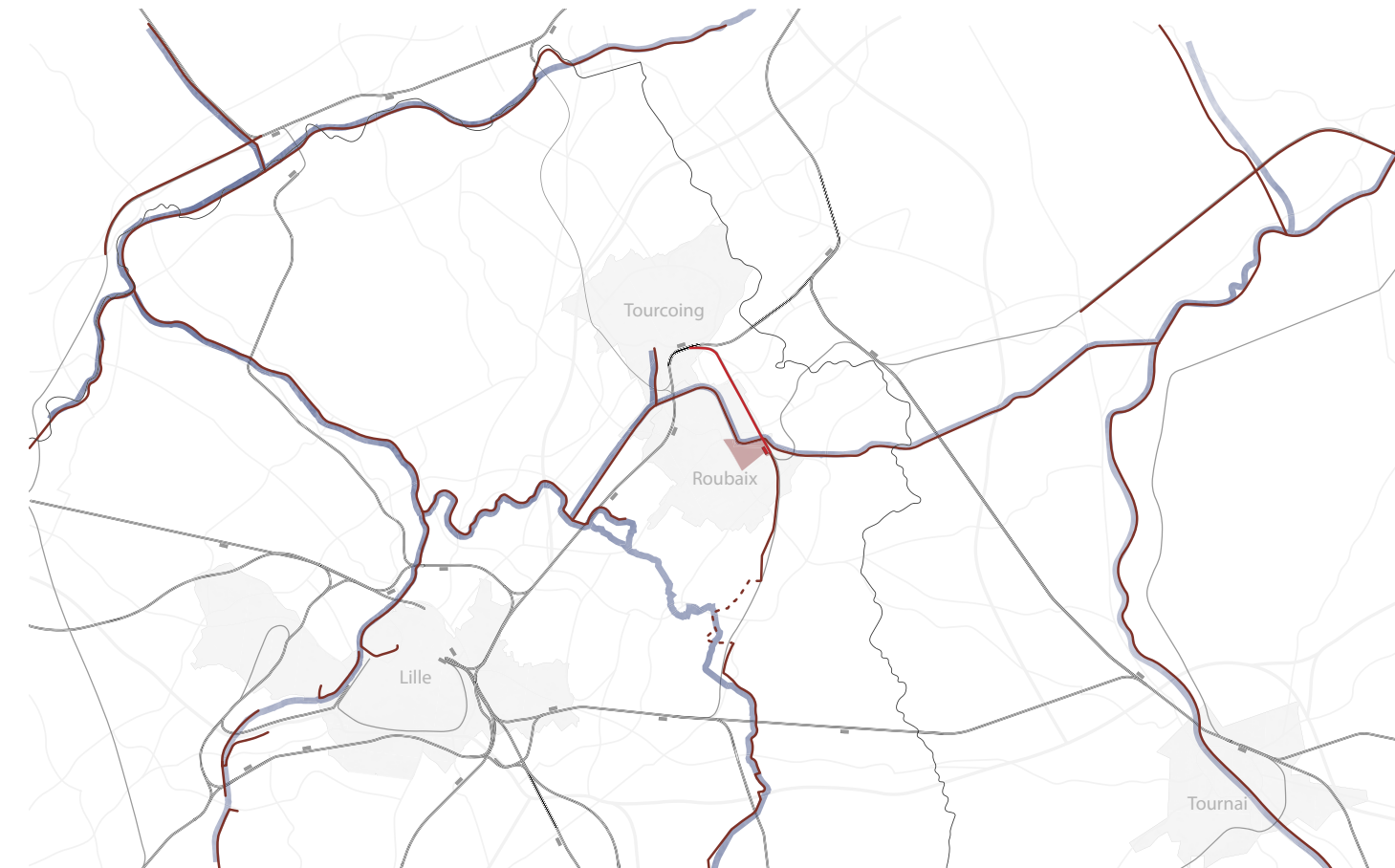
À la pointe Sud, se trouve un square, offrant une porte d'entrée particulière depuis deux longues voiries qui traversent Roubaix.

L'îlot à la pointe Nord-Ouest du quartier est un lieu riche de culture, de spirituel et de sport, issus de la reconversion d'anciens bâtiments industriels.

La pointe Est était marquée par la gare du Pile, aujourd'hui privatisée par une entreprise, et l'écluse.

Un premier aménagement consiste à ouvrir l'îlot Nord-Ouest pour offrir un espace public aux institutions présentes ainsi qu'une traversée permettant, avec l'aménagement d'un parc, de rejoindre le canal depuis le centre du quartier.

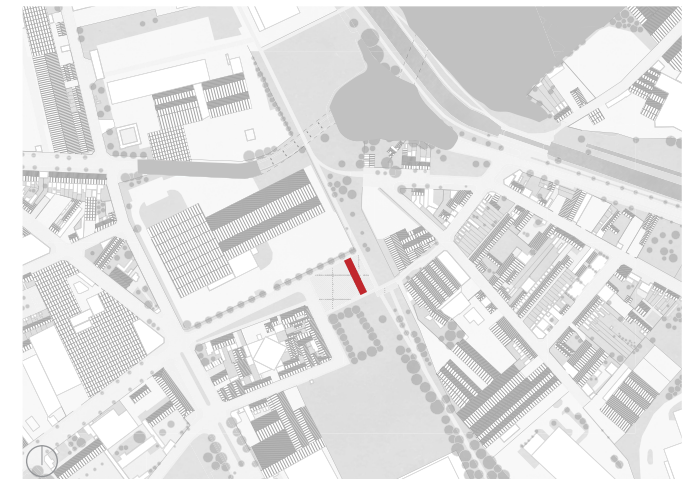
Le second aménagement marque l'entrée du quartier à sa pointe Est par la transformation et la restitution de la gare et de l'espace adjacent au public, tout en instituant un point pivot entre le Pile, la voie verte et le canal.



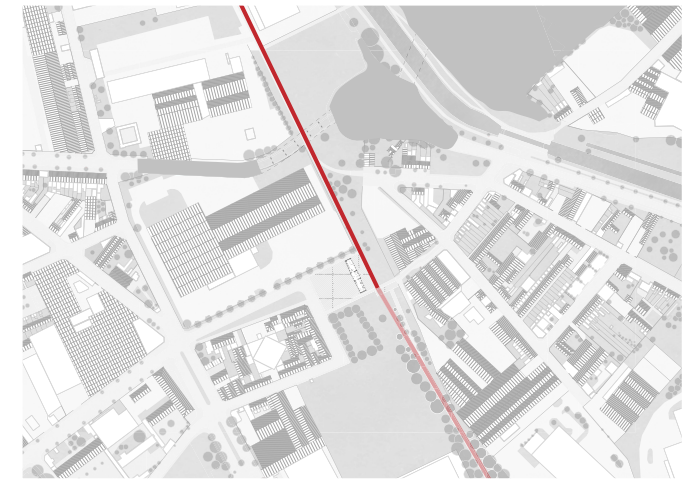
Rapprocher le Pile du canal et de la voie verte lui offre une adresse particulière dans la ville, mais également à l'échelle du territoire.

Le prolongement de la voie verte entre le Pile et Tourcoing resitue le quartier, à une échelle territoriale, entre Hem, ville périphérique de Roubaix et la gare de Tourcoing.

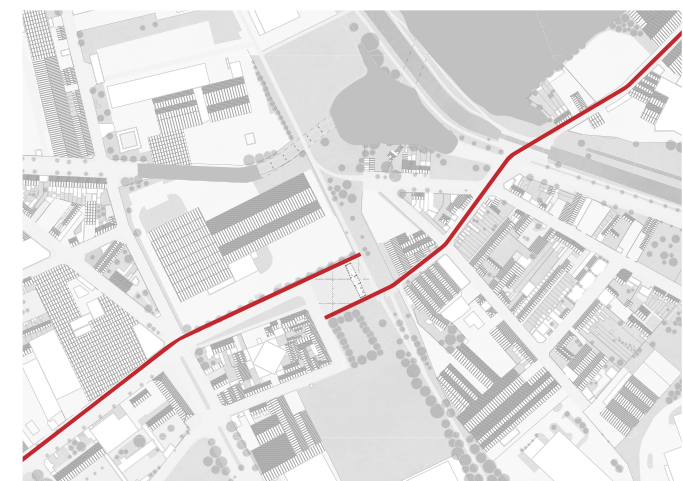
Reconnecter le quartier au canal le replace entre la Deûle et l'Escaut, entre Lille, Tournai et Gand, par voies navigables, mais aussi par voies pédestres et cyclables qui les longent.



Transformation de l'ancienne gare en espace de restauration et de café ainsi qu'en atelier pour vélos, accompagnant les déplacements de mobilité douce.



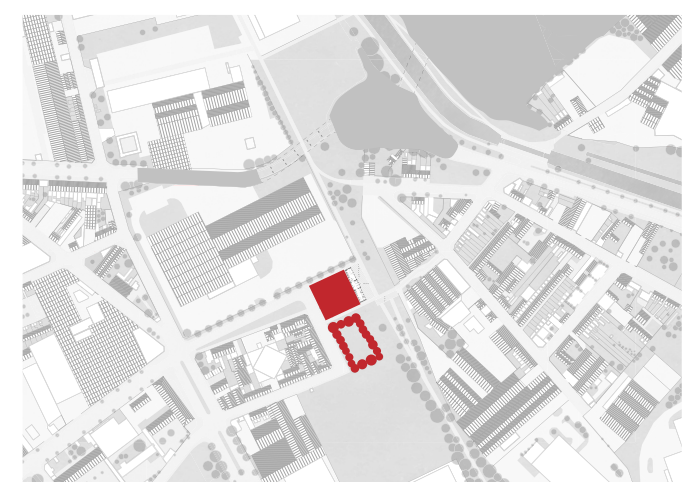
Prolongement de la voie verte existante jusque Tourcoing.



Aménagement de tracés urbains qui longent la gare.

À l'Ouest, le nouveau tracé prolonge le boulevard qui borde le Pile.

À l'Est, il simplifie l'organisation viarie et permet une connexion claire de la voie verte vers le canal et Wattrelos.



Aménagement de deux espaces publics.

Une place minérale comme parvis de la gare dont les bords Nord et Sud sont dessinés par les connexions vers le Pile et le canal.

Un jardin végétal délimité par une série d'arbres déjà présents et quelques nouveaux pour en compléter la couronne.

## Ma pensée sur l'architecture

J'ai tenté maintes fois de synthétiser ma pensée sur l'architecture. De la définir pour ce qu'elle est, par rapport à elle-même. D'exprimer pourquoi elle m'intéresse. De déterminer en quoi je la trouve incroyable ou malheureuse. De poser des questions auxquelles il me semble que nous serons amenés à répondre au cours de notre vie d'architecte.

J'ai écrit plusieurs textes, partant chacun dans une direction différente, mais convergeant tous, à la fin, vers une thématique commune. L'architecture ne peut pas, seule, répondre aux enjeux climatiques, économiques et sociaux que nous rencontrons aujourd'hui. Et pourtant, elle y est intimement liée. L'architecture ne peut pas se définir sans faire de liens au monde. Elle en est le théâtre. Se rendre curieux du monde est une qualité indispensable à un architecte.

Parce que l'architecture est une question culturelle. Parce que l'architecture est une question politique. Parce que l'architecture est une question d'économie. Parce que l'architecture est davantage devenue idéologique.

En citant Philippe Rahm : « L'histoire de l'architecture et de la ville, telle que nous la connaissons depuis la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, a le plus souvent été relue sous les prismes politique, social et culturel, oubliant les raisons physiques, climatiques ou sanitaires qui l'ont pourtant fondée, de l'aménagement urbain à la forme des bâtiments. »

À l'origine, l'architecture, c'était créer un espace *intérieur* dans un environnement *extérieur* (et naturel), parfois menaçant l'intégrité physique de l'humain, auquel il était livré, par défaut.

Aujourd'hui, on a une inversion de cette relation *intérieur-extérieur*. Dans la société occidentale, on est par défaut dans un environnement *intérieur* et architecturé dans lequel on vient insérer un peu d'*extérieur* (ou d'espaces verts comme

ils sont communément appelés). L'architecture crée des climats *intérieurs* constants, mettant l'humain hors des rythmes naturels. Ce rapport à l'espace détache l'humain des variations *extérieures* alors que la crise climatique est un élément déterminant pour la société post-industrielle dans laquelle nous vivons.

Nous le remarquons dans les discussions que nous avons entre étudiant·e·s, la remise en question de l'architecture du XX<sup>e</sup> siècle, véhiculée dans l'enseignement, est omniprésente.

La question environnementale fait peu à peu sa place dans l'enseignement, mais elle peine à traverser la porte de l'apprentissage du projet. En effet, sur onze projets dans le bachelier, un seul nous mettait dans des conditions de bâti existant. Or, la question

« *Faut-il encore construire aujourd'hui ?* »

résonne de plus en plus autour de nous et en nous.

L'architecture définie dans le langage courant comme « Art de bâtir » ne fait pas justice à l'étendue de ce qu'elle est et la résume à sa partie la plus consommatrice et inadaptée aux enjeux actuels.

L'architecture est faite d'un spectre d'actions avec, à un extrême, le *Tabula rasa* du mouvement moderne et à l'autre, la non-intervention ou l'entretien comme le nomme Charlotte Malterre-Barthes, une architecte, chercheuse et enseignante qui promeut la réforme des disciplines de l'aménagement face à l'urgence climatique et sociale.

Entre ces deux extrêmes existent de nombreuses actions qui font partie de la mise en matière de l'architecture. L'ajout, le renforcement, l'extension, le démontage, la transformation, la rénovation, la réhabilitation, la conservation, la déconstruction, l'assemblage...

« *Faut-il encore construire aujourd'hui ?* »

Cette question qui revient toujours et qui paraît simple, mais dont la réponse est complexe.

Avant d'être la matière, l'architecture, c'est l'espace.

Architecturer, c'est observer un lieu existant, bâti ou non, le comprendre lui en lui-même, mais aussi en comprendre les relations et la place qu'il occupe dans son voisinage plus ou moins proche, identifier ses défauts, repérer ses qualités et organiser la matière pour les mettre en avant.

L'architecture ne peut pas se définir par un espace pris isolément, mais plutôt comme un ensemble dans lequel chaque part est imbriquée à ces voisines. Un entremêlement d'architectures qui font l'Architecture.

Une architecture est prise dans un tissu urbain et dans un tissu humain. Ces deux tissus réfèrent à des temporalités différentes. Et pourtant, l'architecture doit pouvoir s'adapter à ces deux échelles.

S'intégrer au tissu urbain existant en y prenant une place particulière qui se coordonne avec le reste et apporte un nouvel élément singulier.

Permettre au tissu humain de se déployer en elle, à travers elle et au-delà d'elle.

Ces deux qualités résument pour moi l'architecture, car elles englobent une série d'éléments d'une portée plus petite comme le confort, la solidité, la qualité spatiale, le respect de l'environnement et de la biodiversité, l'accessibilité, la praticité, l'esthétique...

C'est en observant le contexte, en analysant les connexions, en comprenant les implications de l'intervention architecturale souhaitée que l'on peut répondre à la question

« *Faut-il encore construire aujourd'hui ?* »

au cas par cas.