

# Lille Actualités

MARS 1990



1166/14

## Ils ont tous donné leur avis!

**E**n trois mois de concertation, 10 000 personnes ont visité l'exposition installée dans le hall de l'Hôtel de Ville. Plus de 700 visiteurs ont émis un avis sur le projet initial présenté par Euralille et l'architecte urbaniste Rem Koolhaas.

Près de la moitié des opinions exprimées se révèle favorable au projet, même si leurs auteurs revendiquent quelques aménagements ou suggèrent des modifications de détail. Plus de 200 personnes adhèrent totalement au projet Koolhaas et, parfois, réclament un urbanisme encore plus ambitieux. Quelques Lillois rêvent de hautes tours ou de pyramides qui viendraient briser la ligne d'horizon et marqueraient la présence de Lille dans le paysage. Enfin, 150 signataires rejettent totalement le projet. Il semble qu'aucune modification ne pourrait les satisfaire.

Parallèlement à cette concertation « grand public », les conseils de quartier se sont exprimés (cf. Lille Actualités de janvier). La Chambre de Commerce et d'Industrie a déclaré qu'il était urgent de démarrer le chantier. Les commerçants ont été reçus par Pierre Mauroy. Les architectes ont réagi, quelques-uns ont même esquissé d'autres propositions. Les riverains et leurs associations ont obtenu des réponses à leurs questions. Des syndicats, des associations du cadre de vie, des associations d'handicapés ont recueilli des informations spécifiques. Pierre Mauroy s'est entretenu avec tous les groupes politiques du Conseil Municipal, puis avec le Maire de La Madeleine pour rechercher une harmonisation entre les projets Euralille et Romarin.

Jamais un projet d'urbanisme n'a suscité autant de débats à Lille. Instinctivement, l'opinion lilloise mesure l'impérieuse nécessité pour Lille et la métropole de mettre en chantier le projet qui nous permettra de relever les défis européens (voir sondage page 4). Une majorité écrasante souhaite que les richesses générées par Euralille crée des emplois pour les habitants de la métropole et permette de poursuivre le développement de tous les quartiers de la ville.

## EURALILLE:

# Les premiers fruits de la concertation

**L**e 17 février dernier, trois mois après le lancement de la concertation, Pierre Mauroy a réuni un conseil municipal privé, pour un nouveau point de l'état d'avancement du projet Euralille. Une réunion constructive, qui a confirmé l'engagement de tous les élus en faveur d'un projet jugé unanimement important pour l'avenir de Lille et qui a dégagé des pistes pour une synthèse vivement souhaitée par les différentes composantes du Conseil Municipal.

C'est ainsi que le Maire, après avoir fait le bilan des critiques et des suggestions révélées par la concertation, a présenté une quinzaine de propositions pour améliorer et affiner le plan d'urbanisme de Rem Koolhaas.

Des propositions qui, sans dénaturer le projet, répondent à des préoccupations assez largement partagées.

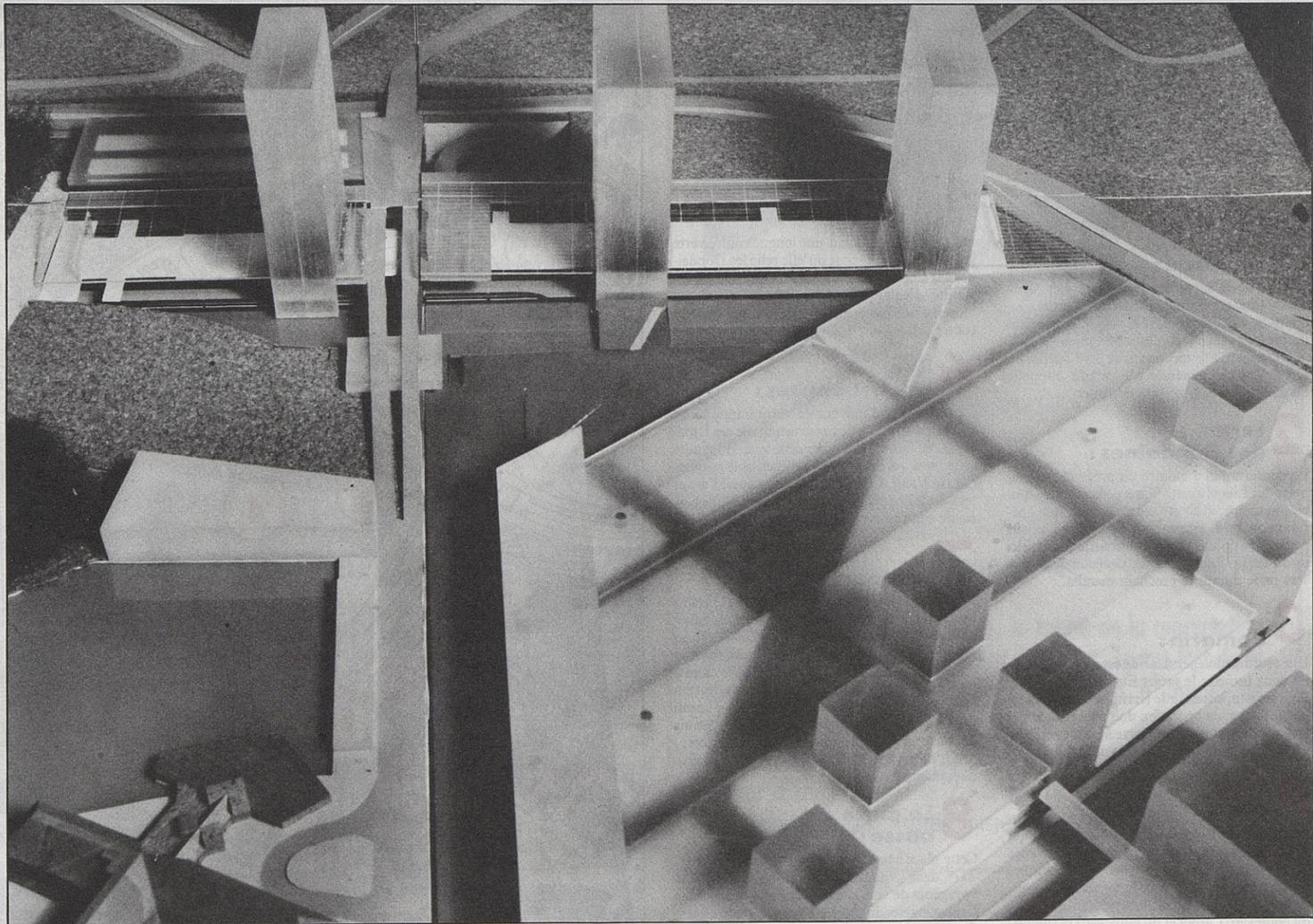
Les élus, mais aussi l'ensemble de la population, ont encore un mois pour les étudier.

## Ce qui a déjà changé:

Parallèlement aux rencontres avec les conseils de quartier et la population, par le biais de réunions ou de visites de l'exposition, une concertation très spécialisée a été menée avec certains groupes intéressés à des aspects particuliers du projet. C'est le cas, notamment, des représentants des handicapés, soucieux d'une bonne accessibilité au nouveau quartier pour les personnes à mobilité réduite.

Les conversations ont porté sur l'ensemble des cheminements qui traverseront le nouvel ensemble, en particulier ceux qui desserviront le parc et la place basse.

Pour ce qui concerne le parc, qui fait l'objet de plusieurs propositions du Maire (voir pages intérieures), il est d'ores et déjà acquis qu'il n'aura pas cette forme de dôme élevé, qu'il



arborait sur les premières esquisses. Il ne sera pas plat — les beaux parcs ne le sont jamais — mais ses reliefs seront moins abrupts et conçus pour répondre aux contraintes.

La place basse a fait l'objet d'études supplémentaires, pour répondre au problème posé par

l'existence, à mi-chemin entre les deux gares, d'un gros collecteur d'égouts, impossible à déplacer. Une première solution s'est révélée insatisfaisante. La pente de la place était en effet trop importante pour la circulation des fauteuils roulants. L'urbaniste s'est donc remis au tra-

vail, pour présenter une option qui préserve l'esprit de son projet, tout en offrant une pente très légère, en deçà des normes admises.

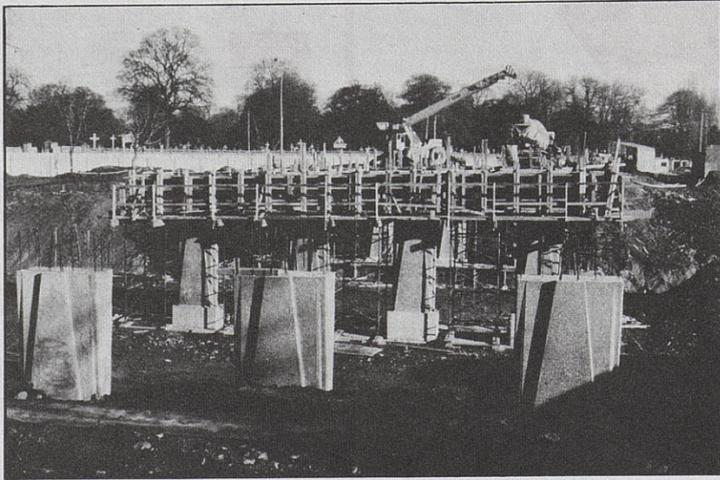
Autre changement déjà acquis: les franges est du projet seront plus « vertes ». Toutes les conversations avec les populations de Fives et de

Saint-Maurice-des-Champs ont révélé leur besoin d'espaces verts de proximité. Un besoin auquel l'urbaniste a répondu, en dégagant un espace vert d'un hectare et demi, devant le cimetière de l'Est, espace qui vient s'ajouter au terrain du Château Lemoine préservé.



## Un chantier de 28 mois

**L**e 19 février s'est ouvert le plus important chantier de la ligne nouvelle du TGV: la construction de la gare souterraine et celle de la tranchée couverte par laquelle le TGV pénétrera dans Lille. Un énorme chantier qui durera 28 mois: 600 000 mètres-cubes de terrassement, 200 000 mètres-cubes de béton à couler pour un ouvrage souterrain de 500 m de long sur 46 m de large. Le TGV qui entrera dans Lille en longeant l'actuelle voie fer-



rée Valenciennes-Lille, sortira des terrains appartenant à la SNCF à la hauteur du Pont de Fives, traversera en tranchée couverte les Dondaines, les car-

refours Labis et Pasteur, puis la Corne de Gand et la place Churchill, avant de remonter à la surface pour franchir le périphérique en viaduc.

Voici le détail des travaux:

- Pont de Fives: rétablissement de la chaussée en quatre voies en mars 90 (travaux de finition en septembre).
- Pont du Mont-de-Terre: d'octobre à décembre 90, circulation réduite à trois voies.
- Périphérique et carrefour Labis: le 1<sup>er</sup> avril, démontage du 2<sup>e</sup> autopont; circulation déviée par Pasteur et la rue de la Chaude-Rivière; maintien de la liaison piétonnière entre la gare et St-Maurice; rétablissement de la liaison par autoponts en août 90.
- Tranchée couverte, à hauteur de Carnot: déviation provisoire du Mongy (dont la circulation ne sera jamais interrompue) de novembre 90 à décembre 91.

- Carrefour Pasteur: circulation réduite à une file, dès octobre 90.
- Winston-Churchill: maintien d'un couloir de circulation dans chaque sens, d'avril 90 à juin 91, modification de l'échangeur en fin de chantier.

*Plus de quartier désert comme celui de l'Hôtel-de-Ville. Profitez de ce projet EURALILLE pour créer un pôle attractif réussi: commerces variés, de qualité, équipements d'affaires, distraction, culture..."*  
(Lu dans le cahier)

# Les 15 propositions de Pierre M

**S**'il est évident que la concertation ne peut tenir compte de tous les avis, de nombreux Lillois devraient trouver, dans les 15 propositions présentées par le Maire, des réponses aux craintes ou aux remarques qu'ils ont formulées. Ces propositions, comme il en était convenu lors du lancement de la concertation, ne remettent pas en cause l'esprit du projet de Rem Koolhaas, salué par l'ensemble des professionnels de l'urbanisme. Simplement, elles visent à améliorer la vie quotidienne dans ce nouveau quartier et son intégration dans la cité.

Deux de ces propositions sont des positions de principe: Pierre Mauroy souhaite une nouvelle amélioration des circulations piétonnières et suggère la création d'un comité d'usagers. Les treize autres sont reprises dans le détail sur la maquette ci-contre.

### 1 Périmètre concerné:

Le secteur de la rue des Jardins Caulier, de la rue du Château et d'une partie de la rue du Faubourg-de-Roubaix avait été inclus par erreur dans les premiers plans. Il n'est absolument pas, ni maintenant ni à terme, concerné par l'opération. D'une façon générale, le maire rappelle qu'aucune maison ne sera détruite.

### 2 Ferme des Dondaines:

La concertation a montré un profond attachement des Lillois à cette ferme pédagogique, qui, en son temps, avait été saluée comme une opération pilote. Il est proposé de la conserver sur place, ainsi qu'une partie du terrain attenant, ceci jusqu'en 1995 au moins. La décision définitive sera prise durant le prochain mandat.

### 3 Romarin:

Une coordination permanente est souhaitée entre les deux projets: le projet Euralille et le projet du Romarin, situé sur le territoire de La Madeleine. Si chaque opération doit être pilotée par le maire de sa commune, Pierre Mauroy souhaite une structure d'aménagement unique.

### 4 Parc urbain:

Il est proposé de recourir à un paysagiste, qui déterminera les formes du parc en fonction des diverses contraintes, visuelles et phoniques notamment. Toujours pour lutter contre le bruit, des constructions pourraient être édifiées le long du boulevard Carnot et du boulevard périphérique, ceci en ménageant de larges fenêtres sur le parc, tant pour l'accès que pour la vue. Enfin, il est proposé de soigner particulièrement le traitement des remparts et des fossés, qui doivent être mis en valeur. Le coût de ces travaux sera intégré dans celui du parc.

### 5 Coulée verte:

A l'image de nombreux Lillois, notamment du quartier du Vieux-Lille, Pierre Mauroy est favo-

nable à l'organisation d'une longue coulée verte piétonnière. Il propose qu'elle relie les Dondaines à la Citadelle et souhaite qu'on étudie la possibilité d'enjamber le boulevard Carnot, au moyen d'une passerelle pour piétons élégamment traitée.

### 6 Rue des Urbanistes:

La réalisation d'une coulée verte implique un réexamen du projet de construction rue des Urbanistes, de façon à maintenir cette voie. A l'étude, cette rue se révèle un accès indispensable au quartier du Vieux-Lille. Elle présente aussi l'avantage de décharger le boulevard Carnot d'une partie de son trafic.

### 7 Les tours:

Les commentaires sont contradictoires. Certains les trouvent trop hautes; d'autres les souhaiteraient moins nombreuses et plus hautes. Il est proposé d'en rester au projet. Les tours de vingt étages (hauteur de la cité administrative) sont à l'échelle du maillage de la ville. Ces tours devront être d'une grande qualité architecturale — ce qui peut être imposé dans les demandes de permis de construire — et de préférence toutes différentes. L'hétérogénéité enlève en effet l'impression d'alignement.

### 8 La place basse:

Cette place basse, qui permet de voir passer les TGV dans la nouvelle gare et, à l'inverse, aux voyageurs de voir la ville, est l'une des options fondamentales du projet de Rem Koolhaas. Il est d'autant plus souhaitable de la conserver, que sa pente a pu être limitée à 3,2%, ce qui est faible, quand on sait que la limite pour les handicapés est réglementairement fixée à 4%. Pierre Mauroy souhaite que la liaison entre les deux gares, par cette place, soit encore améliorée.

### Etape 1993-1995

Les transformations nées de la concertation et intégrées au projet par ses concepteurs.

### 9 Rue Le Corbusier:

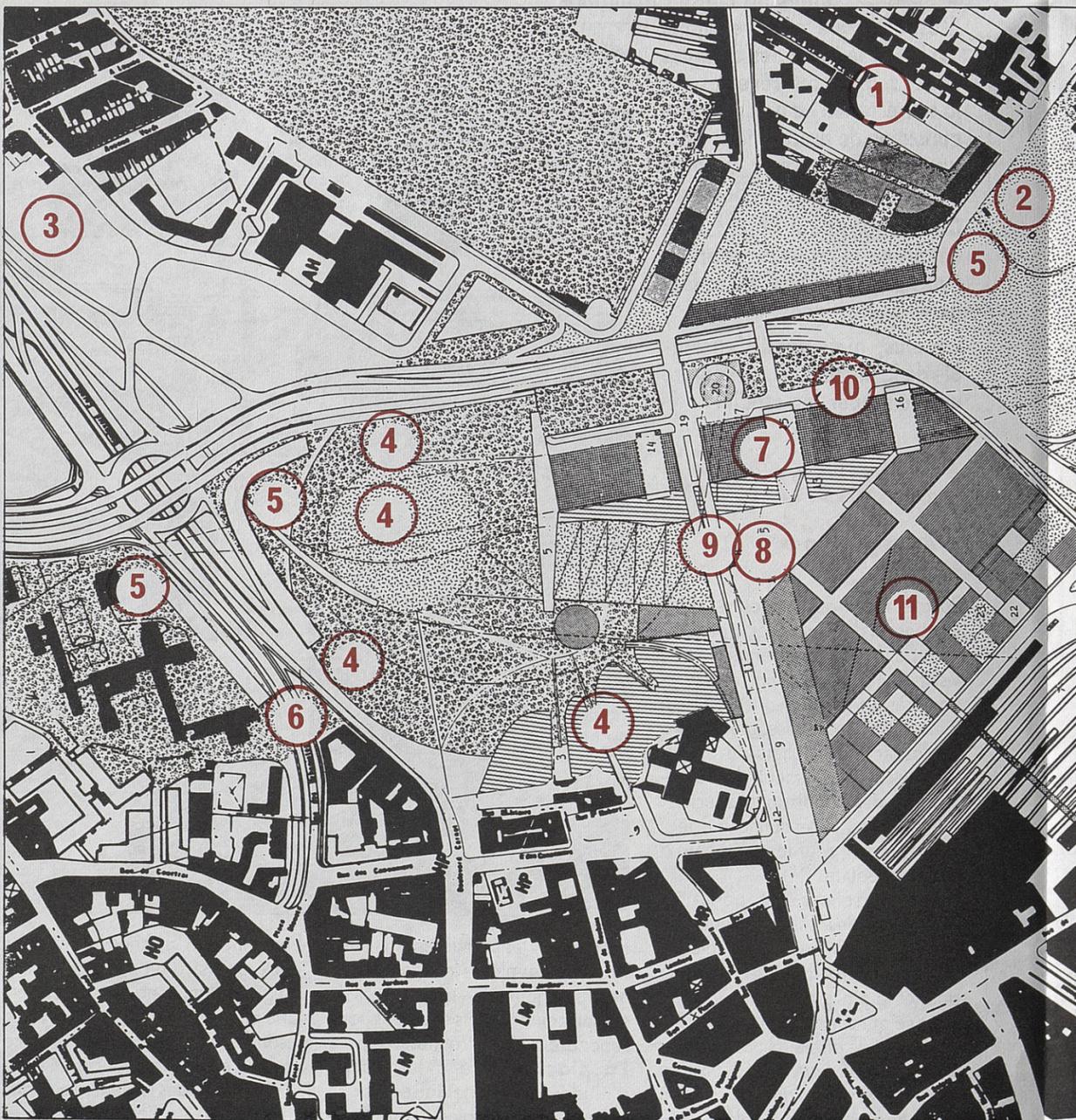
Cette rue, qui va relier les deux gares et, au-delà, assurer la jonction avec Saint-Maurice, doit être très animée, la journée comme le soir. Ce sera le lieu d'implantation privilégié pour les cafés, restaurants, discothèques, etc. Pour le Maire, elle doit être, toutes proportions gardées, nos Champs-Élysées. C'est pourquoi il propose que les constructions y soient denses.

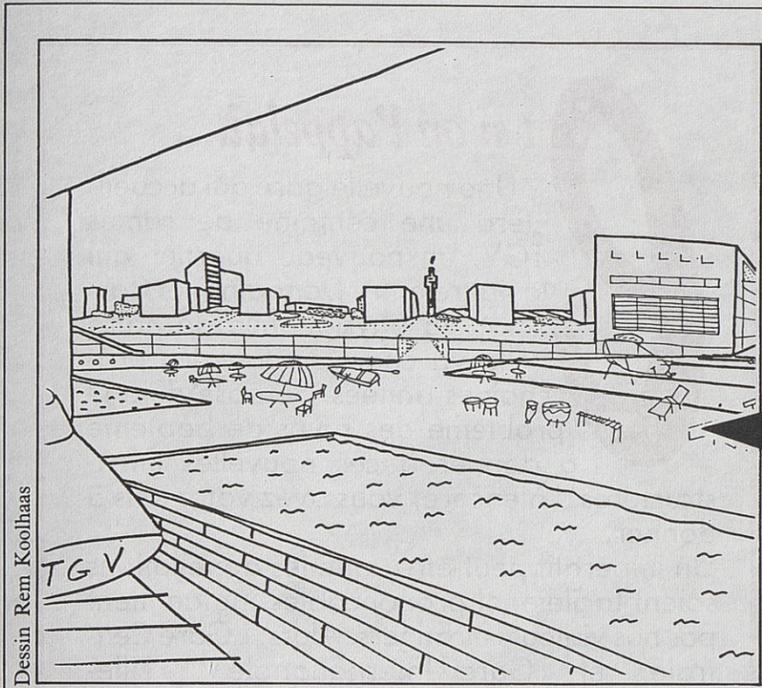
### 10 Boulevard urbain:

Certains auraient préféré qu'il passe à l'ouest de la nouvelle gare et non derrière les tours. Cette solution imposait la suppression de la place basse. Le principe de cette place étant maintenu, il est proposé de clore le débat et de s'attacher désormais à la qualité du traitement de ce boulevard, où doivent pouvoir cohabiter voitures, vélos et piétons.

### 11 Centre commercial:

La présence d'un hypermarché est jugée indispensable en tant que surface d'appel, mais aussi pour ramener en ville des Lillois aujourd'hui contraints d'effectuer leurs achats en périphérie. Quant aux galeries commerciales, elles sont souhaitées complémentaires et non concurrentes des commerces existants. Leur nature sera notifiée dans le cahier des charges et leur ouverture fera





Dessin Rem Koolhaas

” Un projet magnifique mais à une condition : qu’il ne soit pas dénaturé ni déshabillé par le manque d’ambition des uns, la timidité des autres.”

(Lu dans le cahier)

La grande originalité du projet est de permettre aux voyageurs d’apercevoir la ville, ce qu’aucune gare ne permet aujourd’hui.

” Après « NEW YORK DELIRE » Rem Koolhaas signe LILLE DÉLIRE. Non au surréalisme architectural !”

(Lu dans le cahier)

# Mauroy

l’objet d’un phasage.

## 12 Palais des Congrès :

Les premières esquisses le situaient sur une dalle construite au-dessus des voies ferrées. Il est proposé de renoncer à cette option, trop coûteuse, et de rechercher un autre site, à proximité immédiate du triangle des gares. Le parking Javary pourrait être ce site.

## 13 Liaisons avec Fives :

Déjà considérablement améliorées au niveau de la rue de la Chaude-Rivière, appelée à devenir un axe majeur, elles le seront davantage encore dans la phase ultérieure, lorsque seront aménagés les terrains de la Foire Internationale.



## Pour aménager : création de la SEM EURALILLE

La société d’économie mixte, qui sera chargée par la Communauté Urbaine de Lille de conduire l’aménagement du Centre International d’Affaires, se met en place.

Elle s’appelle EURALILLE et se substitue désormais à la société d’études du même nom.

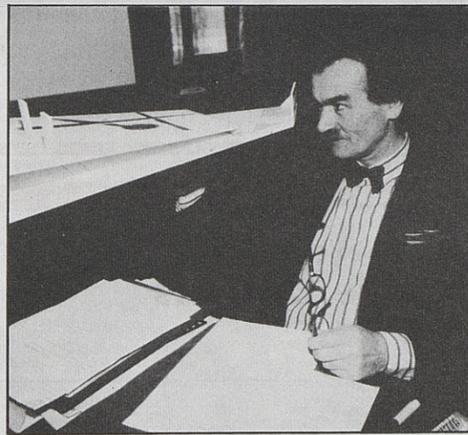
Elle rassemble un partenariat prestigieux, à la mesure des enjeux du Centre International d’Affaires, et qui marque l’intérêt porté à l’avenir de Lille. Toutes les collectivités locales de la région sont ou devraient être partie prenante et détiendront la majorité du capital ; la Ville de Lille, actionnaire principal, la Ville de La Madeleine si elle accepte, la Communauté Urbaine de Lille, le Conseil Général du Nord, la Région Nord - Pas-de-Calais. Le reste du capital sera détenu par les établissements financiers qui étaient actionnaires de la société d’études (Caisse des Dépôts et Consignations, Crédit Lyonnais, Banque Indosuez, Banque Scalbert Dupont, Banque Populaire du Nord), la Chambre de Commerce et d’Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing et la SNCF qui se sont impliqués dans la préparation du projet ; de nouveaux partenaires français (la Banque Nationale de Paris, le Crédit du Nord) et, pour marquer la dimension internationale des enjeux, des partenaires étrangers (National Westminster Bank, Bank of Tokyo, Istituto San Paolo di Torino, Maxwell Communication). Par la suite, d’autres partenaires pourraient rejoindre la société (la Générale de Banque Belge, une banque hollandaise, notamment).

EURALILLE sera d’abord chargée de mettre au point le projet. Puis d’acquérir les terrains, de réaliser les voiries, les réseaux, les ouvrages et espaces publics, de rechercher des opérateurs qu’elle chargera de réaliser les

## LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

au début du mois de février, Pierre Mauroy a reçu tous les groupes politiques du Conseil Municipal, afin de recueillir leurs opinions, leurs suggestions sur le projet présenté par Euralille.

Le Maire de Lille s’est également entretenu avec le Maire de La Madeleine sur son projet d’aménagement du Romarin, ainsi qu’avec les Représentants de l’Association Quartier Avenir. Le 17 février, il a proposé en Conseil Municipal privé une synthèse des modifications souhaitées par les partenaires de la concertation. Ces points sont repris ci-contre.



A l’occasion du Conseil municipal privé du 17 février dernier, Jean-Paul Baietto d’Euralille a présenté une nouvelle maquette...

... que les élus ont étudié avec attention.

A partir du 15 mars, les Lillois pourront s’exprimer sur les modifications proposées par Pierre Mauroy dans le hall de l’Hôtel de Ville. Une mini-exposition présentera les principales évolutions du projet Euralille.

Le 26 mars, un nouveau Conseil Municipal privé amènera chaque groupe à faire état de ses réflexions sur les nouvelles propositions.

**Le 31 mars, à 17 h, en mairie, le Forum de la concertation proposera une nouvelle mouture du projet. Temps fort de la concertation, ce forum donnera l’occasion à chacun de s’exprimer.**

Les débats se poursuivront pendant la première quinzaine d’avril. Enfin le 23 avril, le Conseil Municipal se prononcera sur une troisième version du projet. ■

différentes constructions, d’assurer la promotion générale du projet et d’en contrôler la qualité...

La première réunion de l’ensemble des actionnaires a eu lieu le vendredi 2 mars.

Une étape importante pour le Centre International d’Affaires.

” Un grand rendez-vous en perspective !...

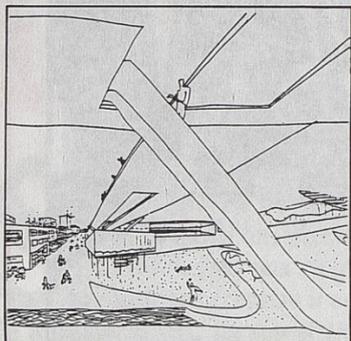
Mais serons-nous prêts à temps ?...

Je voudrais y croire...”

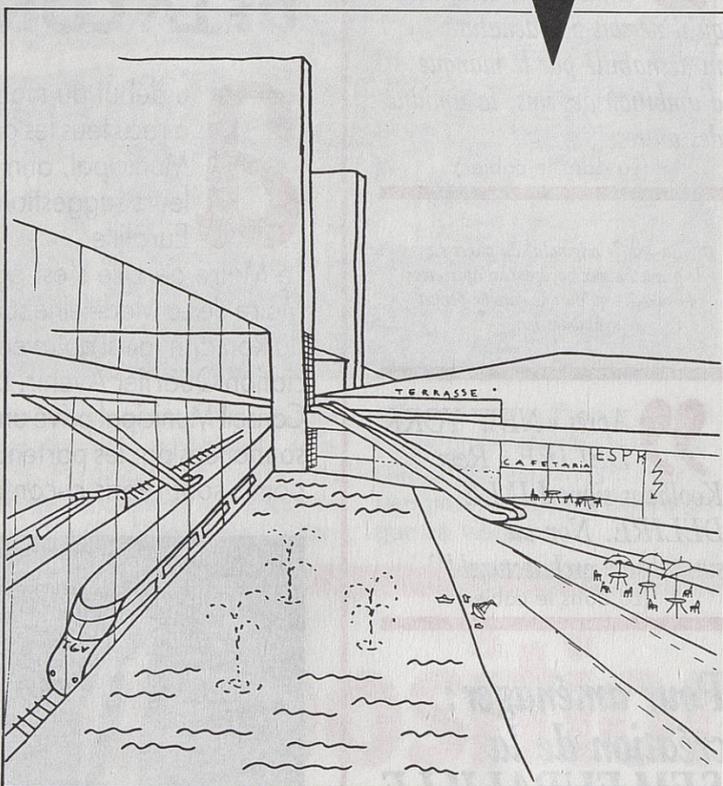
(Lu dans le cahier)

# Une gare transparente

**M.** Dutilleul, l'architecte de la SNCF, a présenté au Maire, lors d'une réunion technique, une première maquette de la nouvelle gare. Une gare qui promet d'être particulièrement esthétique et fonctionnelle. Longue de 480 mètres et large de 46 mètres, elle comprendra deux voies centrales isolées, sur lesquelles passeront les trains qui ne s'arrêteront pas, auxquelles s'ajouteront quatre voies, deux de chaque côté, bordées de larges quais, ouverts, à l'ouest, sur la place basse et, à l'est, sur les parkings desservant la gare. Les voies et les quais sont enterrés, mais la place basse, l'un des éléments forts du projet Koolhaas, permettra de voir les trains, mais aussi aux voyageurs d'avoir une vue sur la ville. Les halls d'accueil, les billetteries, ainsi que les commerces qui s'implanteront dans la gare seront au niveau du sol actuel, sur une mezzanine aménagée en surplomb au-dessus des quais. L'ensemble sera surmonté d'une couverture légère, très certainement une verrière, qui s'articulera entre les tours, construites au-dessus.



Au total, cette gare sera très claire, très transparente. Ce sera un lieu ouvert, que l'architecte a voulu très convivial. Ajoutons qu'elle sera particulièrement bien desservie, puisqu'on y accèdera directement depuis le boulevard périphérique. Des aires de dépose commodes seront aménagées. Pour



Vue de la place basse. Cette place, légèrement inclinée, se termine sur un plan d'eau, derrière lequel on voit s'arrêter les TGV dans la gare transparente.

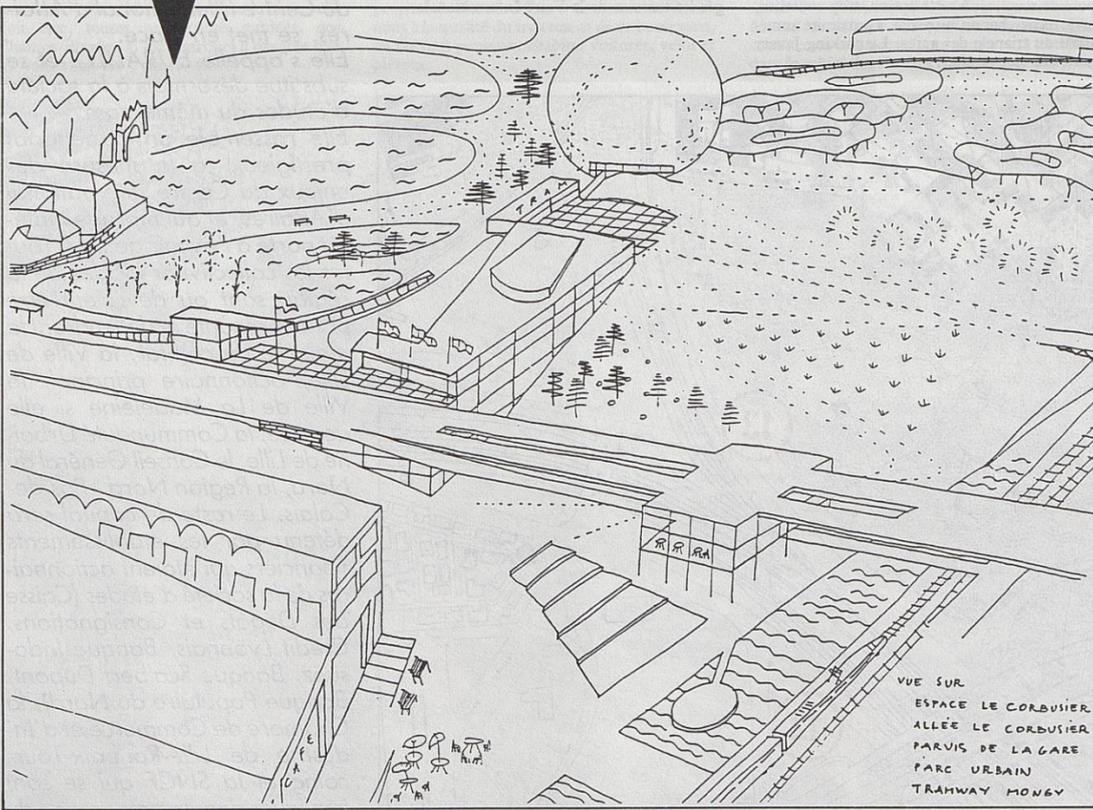
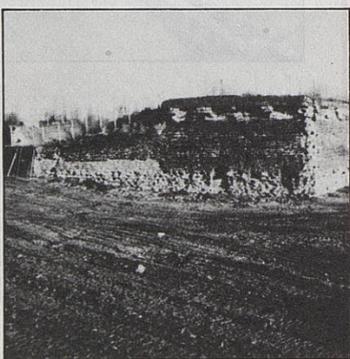
les voyageurs venant avec leur propre véhicule, un parking public de 480 places sera disponible le long de la gare. Enfin, la gare sera desservie par une station de métro et une station du nouveau tramway.

L'avenue Le Corbusier, axe principal du nouveau quartier, reliera les deux gares. Elle accueillera des restaurants, des bistros et des équipements de loisirs. Elle longera le parc urbain qui pourrait accueillir une géode.

” Les Lillois sont largement consultés sur ce projet. C'est finalement assez original.”  
(Lu dans le cahier)

## Le Fort Sainte-Agnès: une muraille de briques et de pierres

Les Dondaines, à travers lesquelles passera le TGV en tranchée couverte, ont longtemps été un secteur humide, voire marécageux en certains endroits, que cultivaient les fermiers des quelques « censés » que les historiens ont pu dénombrer entre les remparts et le prieuré de Fives. Hormis ces exploitations agricoles, il ne devait pas y avoir d'autres habitations, la zone devant être « à découvert » pour des raisons militaires. C'est là que se trouvait, baigné par les eaux du Becquerel, le Fort Sainte-Agnès, que l'on vient de démolir. Une démolition rendue nécessaire par le tracé du TGV, mais, que chacun soit rassuré, l'archéologue municipal Gilles Blicq, a eu toute latitude pour étudier les vestiges de ce bâtiment. Ce fort qui portait aussi jadis les noms de « pavé » ou de « flèche » Ste-Agnès, n'était en fait que l'un des ouvrages avancés, ajoutés à l'enceinte de la ville, par Vauban, vers 1670. Cette construction, en terrain inondable, difficile d'accès — on y allait en pataugeant dans la vase ou en barque — n'était occupée par des soldats qu'en cas de danger. Une muraille de briques et de pierres, très solidement construite, entourait un dôme de terre, l'ensemble formant une protection « avancée » des fortifications, quasi inébranlable, même sous le feu nourri des canons.



VUE SUR ESPACE LE CORBUSIER ALLÉE LE CORBUSIER PARVIS DE LA GARE PARC URBAIN TRAMWAY MONTY

Dessins Rem Koolhaas.

## S O N D A G E

**U**n sondage effectué du 23 au 27 février 1990, par l'institut Market Audit, sur un échantillon de 250 Lillois, fait apparaître cette approbation massive. Seules 6,3% des personnes interrogées ont exprimé un avis contraire, 12,6% d'entre elles n'ayant pas d'opinion sur l'apport économique. Interrogés sur leur appréciation du projet tel

**81%**  
des Lillois trouvent le projet capital pour l'avenir

qu'il est actuellement présenté, les Lillois sondés l'ont approuvé à 49,5%, un pourcentage très satisfaisant, dès lors que 40% des personnes interrogées se sont déclarées sans opinion.

Ce sondage, dans l'ensemble, nous donne deux informations : les Lillois informés sont massivement favorables au projet et ceux qui ne le connaissent pas sont encore trop nombreux.

” Enfin un projet de grande envergure pour cette ville, à condition que les matériaux soient à la hauteur de l'architecture d'ensemble.”  
(Lu dans le cahier)

**Lille Actualités**  
Mars 1990

Photos Service communication.  
Maquette Magenta Images.  
Dépôt légal 1<sup>er</sup> trimestre 1990.