

Lille Actualités

JANVIER 1990

Le 20 novembre, Pierre Mauroy a présenté au conseil municipal le projet élaboré par Euralille. Le travail de cette société d'étude et de l'architecte Rem Koolhaas avait au préalable été soumis aux élus en conseil privé. Un groupe d'experts, dénommé cercle de qualité, s'était également prononcé sur le projet.

A la fin de la présentation du 20 novembre, Pierre Mauroy a annoncé qu'il soumettait le projet Euralille à l'appréciation des Lillois pendant 90 jours. Il souhaitait, ainsi, recueillir le plus d'avis d'individus, d'associations, et demandait à tous les conseils de quartier de Lille de formaliser leurs observations par une délibération. Dans l'esprit du maire de Lille, l'ampleur du projet imposait qu'il soit largement débattu et amendé, le projet d'Euralille servant de base à une discussion avec un public étendu au delà des groupes de pression habituels.

Cette procédure de concertation est rare et délicate à mettre en œuvre. Pour s'informer et formuler leur opinion, les conseils de quartier et les Lillois disposaient — disposent toujours — d'une exposition installée dans le hall de l'Hôtel de Ville. La presse constitue une autre source d'information. Elle a abondamment commenté le projet et rendu compte des réactions de la population et de ses associations.

Grâce aux avis des conseils de quartier et à ceux émis dans le « livre de la concertation », les techniciens d'Euralille ont engrangé une belle moisson de remarques, de suggestions et de questions. Il n'était pas possible de répondre au coup par coup à toutes ces questions, ni de modifier le projet par touches successives. Ce numéro de Lille Actualités est une première réponse aux interrogations des quartiers et des Lillois.

Le deuxième numéro de cette publication présentera les transformations nées de la concertation et intégrées au projet par ses concepteurs. Les élus, les quartiers, les Lillois seront invités à s'exprimer sur cette deuxième mouture. A l'issue de la seconde phase de la concertation, une troisième version sera présentée à la population. Le conseil municipal sera alors sollicité à nouveau. Une campagne d'information soutiendra cette présentation et permettra à chacun d'émettre une opinion définitive au terme d'une concertation qui aura duré un mois de plus que prévu. ■

EURALILLE:

Un mois de concertation en plus

LE PROJET KOOLHAAS, BASE DE DISCUSSION

UN PARC URBAIN DE 10 HECTARES

Le parc urbain, espace de détente et de loisirs, assurera une transition entre la modernité du triangle des gares et les portes du Vieux Lille. La remise en eau des douves valorisera la porte de Roubaix et les vestiges des remparts. Restaurants et cafés auront une place de choix en bordure des plans d'eau et du parc.

LA RUE LE-CORBUSIER

Elle deviendra l'axe de liaison principal entre les deux gares et entre le centre et le quartier Saint-Maurice. Les 400 m de la rue Le-Corbusier seront réservés en priorité à l'implantation de commerces.

LA GARE T.G.V.

La S.N.C.F. estime la fréquentation au départ et à l'arrivée de Lille à 10,6 millions de voyageurs T.G.V. par an. Près de 100 T.G.V. s'y arrêteront quotidiennement. Rem Koolhaas a ouvert des fenêtres sur les quais afin de ménager pour les voyageurs ne descendant pas à Lille une perspective sur la ville. Symbole du nouvel essor de la métropole, le T.G.V. sera visible de la ville. La gare sera bordée d'un immense parvis distribuant les accès au parc urbain et aux galeries marchandes.

LE TRIANGLE

Dense en activités, ce secteur dénommé également « entre-deux-gares » comprendra 200 000 m² de bureaux, de commerces et de services aux entreprises. Le centre commercial englobera une grande surface. Ce triangle est l'élément structurant du projet, le point de valorisation des échanges entre les gares, les lignes de métro et le tramway.

LES TOURS

Rem Koolhaas propose de construire des tours sur la dalle de la gare T.G.V. Cet emplacement, ainsi que le nombre de tours, n'ont pas été arrêtés définitivement. Trois tours seraient réalisables à court terme: la première au Nord serait destinée à un hôtel quatre étoiles, la seconde accueillerait des services aux entreprises, la troisième recevrait le Centre de commerce international (W.T.C.).

LE PERIPHERIQUE

Le périphérique actuel sera transformé en boulevard urbain. Après le franchissement du faisceau de voies ferrées, il desservira le triangle des gares. Un nouveau périphérique, rejeté au-delà de la Foire internationale, traversera le Centre d'affaires en tranchée et se connectera au Grand Boulevard au niveau du carrefour Pasteur.

ZONES URBANISABLES A TERME

Dans un premier temps, le parc des Dondaines ne sera pas urbanisé, mais Rem Koolhaas a voulu projeter les extensions possibles.



Le calendrier de la concertation

Des visites spécifiques de l'exposition Euralille ont été organisées dès le 11 décembre 89, soit deux jours après son inauguration officielle par Pierre Mauroy.

Tous les conseils de quartier, ainsi que le conseil communal d'Hellemmes, ont bénéficié d'une visite commentée par des techniciens d'Euralille, puis ont délibéré sur le projet.

Le lundi 11 décembre les quartiers de Vauban et Moulins ont ouvert le feu des questions. Ils ont respectivement délibéré les 7 et 11 janvier. Le 12 décembre ce fut au tour de Wazemmes et Bois Blancs de s'installer autour de la maquette. Les délibérations ont été prises les 18 et 11 janvier. Puis vinrent Lille-Sud (visite le 13 décembre, délibération le 21 janvier), Lille-Centre (visite le 14 décembre, délibération le 25 janvier), Fives (visite le 15 décembre, délibération le 12 janvier), Saint-Maurice-des-Champs (visite le 19 décembre, délibération le 4 janvier), Vieux-Lille (visite le 20 décembre, délibération le 17 janvier), Lille-Hellemmes (visite le 21 décembre, délibération le 26 janvier), le Faubourg de Béthune a fermé la marche (visite le 22 décembre, délibération le 11 janvier).

Depuis le 9 décembre, des dizaines de personnes sont venues, quotidiennement, visiter l'exposition consacrée au projet.

Une partie des panneaux d'infor-

mation a été dupliquée et présentée au Salon de l'Étudiant. Des débats ont été proposés à des groupes socio-professionnels particulièrement concernés par le projet (chambre de commerce, fédération du commerce...).

Ces initiatives s'ajoutent au travail entrepris depuis plusieurs mois par Euralille en direction des professionnels du bâtiment et des investisseurs. La collecte des avis et opinions se poursuivra pendant quelques semaines encore. ■

Comment créer une ZAC

L'aménagement du Centre International d'Affaires implique la création d'une Zone d'Aménagement Concerté. La réglementation des ZAC impose une procédure de concertation préalable, mais n'en fixe pas les modalités. Autrement dit, la concertation est obligatoire, mais libre à chacun d'estimer les moyens d'information qui doivent être mis en œuvre pour inciter la population à réagir.

Cette carence du cadre réglementaire s'explique par le fait qu'une ZAC est avant tout un découpage de surfaces. Compte tenu de l'impact du projet Euralille sur l'avenir de la ville, des moyens exceptionnels ont été déployés pour assurer la concertation la plus large.

Dans le cas particulier d'une collectivité intégrée à une communauté urbaine, la ville déclare son intention de créer une ZAC, la demande prise en compte par la communauté urbaine engendre une concertation sur le Plan



d'Aménagement de Zone et son règlement (c'est-à-dire le contenu du programme). Dès lors qu'un accord s'est dégagé entre la collectivité et l'établissement public, le PAZ et le règlement sont soumis à enquête publique. Dans le cas d'Euralille, l'enquête devrait démarrer, en principe, avant l'été 90.

Au terme de cette procédure, la CUDL devra se prononcer sur l'arrêté de réalisation de la ZAC qui définira le périmètre, le PAZ et le règlement. Un minimum de 8 mois se sera donc écoulé entre le lancement de la concertation et la prise de décision définitive. Une période au cours de laquelle toutes les opinions auront largement pu s'exprimer. ■

Saint-Maurice-des-Champs : Communication et autoponts

La réalisation de la boîte de la gare TGV et de la boîte du métro implique le démontage des autoponts du carrefour Labis. Jusqu'en avril un autopont permet de maintenir le sens de circulation Centre-Saint-Maurice. Ensuite il faudra emprunter les itinéraires de déviation jusqu'en septembre. Les habitants et l'association Quartiers Avenir ont regretté le manque d'information préalable. Alain Cacheux, adjoint à l'urbanisme, et Pierre Bertrand, adjoint à la circulation, ont répondu à toutes les questions, lors d'une réunion publique, puis une plaquette, distribuée dans le quartier, a expliqué les différentes étapes du chantier et donné quelques conseils aux automobilistes. Alain Cacheux a précisé que l'information ne pouvait pas être faite plus tôt, car la CUDL a décidé de réaliser l'antenne métro de Mons le 17 novembre. Il est devenu alors évident qu'il fallait coupler la réalisation des boîtes TGV et Métro pour éviter de couper la circulation du périphérique deux fois. ■

14 questions

Début janvier, 5 000 à 6 000 personnes avaient visité l'exposition ; environ 220 d'entre elles avaient exprimé un avis par écrit, sur le cahier prévu à cet effet.

Alors que chacun sait bien que l'on donne rarement son avis sur un projet que l'on approuve, il est remarquable que les appréciations apposées sur ce registre soient très largement positives.

On compte, en effet, moins de quarante opinions résolument et sans doute définitivement négatives, un nombre à peu près équivalent d'avis positifs inconditionnels, le reste se répartissant entre sentiments positifs nuancés et questions précises sur l'un ou l'autre des aspects du projet.

La nécessité du passage du T.G.V. dans Lille et celle de la réalisation d'un centre d'affaires sont, en revanche — il fallait le souligner — unanimement reconnues. Et c'est bien là l'essentiel, puisque ce sont les deux seules options qui ne peuvent être remises en question ! Au total, les Lillois (trop peu nombreux, faut-il le dire) ont exprimé, dans ce registre, leur foi en l'avenir de leur ville, un avenir qui exige de l'ambition.

Leurs questions montrent par ailleurs que des précisions demandent à être apportées. C'est ce que nous sommes efforcés de faire, par un jeu de questions-réponses, qui reprend la plupart des observations.

„ Peut-on véritablement parler de concertation, pour un projet qui semble bouclé ? N'est-ce pas plus simplement de l'information ?

LA MEILLEURE réponse à cette question sera apportée par les modifications qui ne manqueront pas d'intervenir lors de l'élaboration du projet définitif. Cela dit, il est important que les Lillois comprennent que leur avis est

réellement sollicité. Un peu plus de deux cents observations, c'est peu pour une population de plus de 160 000 habitants !

C'est en fait une procédure exceptionnelle qui a été mise en place à Lille, une procédure qui n'a pas son équivalent pour un projet de cette ampleur. Durant quatre mois, les élus, les conseils de quartier, les associations socio-professionnelles sont appelés à s'exprimer en toute liberté. Tous les avis, qu'ils émanent de milieux autorisés ou tout simplement des habitants, seront étudiés. Ce journal, à lui seul, montre la volonté de la munici-

Les Conseils de quartier émettent un premier avis

Lors de la période de concertation, les Conseils de quartiers se sont réunis afin d'étudier le projet Euralille. Favorables au principe du centre d'affaires, ils ont également retenu l'annonce d'un bilan équilibré de l'opération, permettant ainsi à la ville de prospérer (créations d'emplois, retombées fiscales).

Pour les conseillers de quartier, la concertation doit continuer. Ils souhaitent approfondir l'étude du parc urbain. Contestant sa forme actuelle, ils suggèrent de s'inspirer du dessin des fortifications anciennes et souhaitent un concours international de paysagistes. Les circulations piétonnes, cyclistes et l'accessibilité aux handicapés et personnes âgées ont également retenu l'attention. L'ensemble des Conseils de quartier propose la mise en place d'un comité d'usagers qui puisse exprimer un avis sur l'évolution du projet sur cette question. Concertation, aussi, pour le centre commercial dont le programme devrait être étudié en liaison avec les commerçants lillois et leurs organismes représentatifs.

Si la présence de tours ne choque pas, les quartiers regrettent la monotonie de l'alignement et préféreraient un ou deux immeubles de 40 à 50 étages, signalant la gare et dégagant des surfaces qui permettraient d'agrandir le parc urbain et de maintenir la Ferme des Dondaines.

Enfin, les conseillers réclament une liaison véritable avec la couronne verte du Vieux-Lille, préservant la possibilité de relier, à terme, le parc urbain et la Plaine Winston-Churchill, et le quartier de Saint-Maurice-Pellevoisin qui demande une transparence totale de la gare et de la galerie des affaires vers le centre commercial. ■



palité d'instaurer un vrai dialogue avec la population. Il sera d'ailleurs suivi d'autres éditions. ■

» *Le maire de Lille s'est engagé à restituer, mètre carré pour mètre carré, les espaces verts qui pâtiront de la construction de la gare et de la déviation du périphérique. Cet engagement est-il respecté ?*

ACTUELLEMENT, le site comprend un espace vert principal, le jardin des Dondaines, d'une superficie de 12,5 hectares et des espaces plus petits et difficilement utilisables, en raison des nuisances du périphérique. Ces espaces, souvent simplement plantés d'herbe, s'étendent, au total, sur 7,5 hectares.

Dans l'état actuel du projet, il est proposé de créer un nouveau parc d'environ 11 hectares, un parc qui assurerait la jonction entre le centre des gares, le centre ville, le Vieux-Lille et le quartier Saint-Maurice et qui permettrait, en outre, de mettre en valeur la porte de Roubaix, la caserne Souham rénovée et ce qui reste des remparts.

A ces 11 hectares devraient s'ajouter des espaces moins importants, mais qui, contrairement à la situation antérieure, seraient des lieux véritables de vie. C'est ainsi que seraient préservés les ensembles végétaux de qualité qui existent aux franges de Saint-Maurice, en particulier le Château Lemoine (1,6 hectare), que serait créé un ensemble de jardins publics et de squares répartis dans le nouveau quartier (4,10 hectares) et que serait aménagé un ensemble de places, allées et galeries piétonnes couvertes, reliant les îlots entre eux, pour le confort des piétons (4,2 hectares). Sans compter les nombreux arbres qui seront plantés dans l'environnement des voies ferrées et des voies routières, ce sont donc environ 21 hectares, qui seront offerts aux promeneurs, en espaces verts et minéraux. Des hectares, qui, il faut le souligner, seront accessibles et entretenus ! ■

» *Les tours sont-elles indispensables ? Pourquoi en construire alors qu'on en détruit ? Pourquoi ce choix d'un alignement de parallélépipèdes uniformes ?*

CES TROIS questions sont, avec celles qui concernent les espaces verts, les plus fréquemment évoquées. Il est important d'y répondre précisément, car les observations tradui-

sent un certain nombre d'incompréhensions.

Les tours sont effectivement indispensables et pour deux raisons au moins : elles libèrent de la surface au sol pour les espaces verts (comment consacrer 11 hectares au parc sans densifier ?) et elles constituent un signal fort sur la gare même des T.G.V. Toutes les capitales, toutes les villes qui peuvent prétendre au titre d'eurocité, marquent leur ambition par des tours. Celles qui figurent dans le projet, qui ne sont pas plus hautes, il faut le préciser, que la cité administrative, ont l'avantage d'être directement reliées au T.G.V. et de permettre aux voyageurs internationaux de mesurer exactement l'intérêt de la connexion entre le centre d'affaires et un réseau de transports exceptionnel.

Car, c'est la réponse à la deuxième question, ces tours n'abriteront que des bureaux. Il n'est pas question de reconstituer un mode d'habitat qui a fait la preuve de ses défauts.

Enfin, pour ce qui concerne l'aspect des immeubles, il semble utile de rappeler qu'il n'est pas défini. Rem Koolhaas a livré un travail d'urbaniste. Il a défini le volume et l'emplacement des immeubles. Des immeubles auxquels les architectes donneront ensuite une forme et un style. ■

» *Cet urbanisme est-il bien adapté à notre climat ? Ne risque-t-on pas de connaître de désagréables problèmes liés au vent s'engouffrant entre les tours ?*

NON, CAR il est prévu, entre ces tours et à leur base, des constructions basses, qui offriront un premier plan à l'échelle du piéton, ainsi que des galeries couvertes. Des galeries où il sera possible de circuler à pieds à l'abri des intempéries et au long desquelles pourront s'implanter des commerces et des services aux entreprises. ■

» *Une grande surface est-elle vraiment utile ?*

ACTUELLEMENT — les services de la Chambre de commerce et d'industrie confirment ce que tous les Lillois du centre ville savent — il est de plus en plus difficile de se procurer, au cœur de Lille, des produits de consommation courante, en particulier alimentaires. Un hypermarché est donc plus qu'utile : indispensable. Cette grande surface sera complétée de surfaces moyennes et de petits commerces en galerie marchande. Des commerces qui devront répondre à une demande aujourd'hui insuffisamment satisfaite. ■

» *Y aura-t-il des logements ?*

CETTE partie du programme a, curieusement, échappé à de nombreux visiteurs, soucieux de voir ce quartier vivre véritablement 24 heures sur 24. Qu'ils se rassurent : il est prévu de construire 1 000 logements environ, ce qui assurera une population permanente de 3 500 à 4 000 personnes, ainsi que différentes formes d'hébergement temporaire (hôtels de différentes catégories, résidences parahôtelières, résidences pour étudiants, résidences pour chercheurs). ■

» *Que vont devenir les équipements actuellement sur le site : le manège des 3D, la ferme des Dondaines, l'Auberge de jeunesse ?*

LA VOLONTÉ de la municipalité est d'aider au maintien de ces trois équipements, qui constituent un apport important à la vie d'une ville comme Lille. Le centre équestre devra, la municipalité l'y aidera, trouver un autre site. Des discussions sont actuellement en cours avec ses animateurs, pour trouver un endroit qui convienne aux deux parties. Cela dit, il faut rappeler que le manège occupait gracieusement, au terme d'un accord

amiable, un terrain municipal qui n'avait pas encore d'affectation.

Un terrain fort mal situé, il faut en convenir.

La ferme des enfants est, de ces trois équipements, celui qui tient le plus à cœur la municipalité. Cet équipement, purement communal, est considéré, à juste titre, comme une innovation remarquable de la Ville de Lille, innovation depuis copiée par d'autres villes de France. C'est pourquoi la Ville souhaite qu'il puisse être maintenu là où il est. En cas d'impossibilité, — sachant tout de même qu'elle doit rester urbaine sous peine de perdre son originalité — on peut affirmer que cette ferme sera reconstruite. On peut aussi ajou-

...

La concertation, ça marche !

accueillir, expliquer, écouter et dialoguer : telles sont les « missions » de Guénaële Le Guludec, l'hôtesse d'Euralille qui depuis le 11 décembre reçoit chaque jour de la semaine les visiteurs de l'exposition-concertation. En moyenne, 80 personnes viennent par jour. « Pas de simples passants qui défilent devant les panneaux », précise Guénaële, « mais au contraire des gens curieux qui s'intéressent au projet, qui posent de nombreuses questions et reviennent parfois vérifier un détail ou demander une nouvelle précision. Je ne dirais pas qu'ils ont l'air inquiets ou préoccupés par le futur centre d'affaires, mais je les sens concernés. A moi de répondre à leurs interrogations, à expliquer le plus simplement, le plus concrètement possible. Sans bourrage de crâne ou volonté d'endoctrinement comme certains visiteurs ont voulu me le reprocher dans les premiers jours. Mais c'étaient des visiteurs agressifs qui ne voulaient pas écou-

ter et, mal informés, croyaient que tout était réglé d'avance, les contrats signés et les terrains vendus ! Il y a aussi des questions-types qui reviennent sans cesse, concernant les espaces verts ou les tours par exemple. A moi d'écouter, d'expliquer, de ré-expliquer, s'il le faut. Si certains posent des questions très précises, très « pointues » parfois, en faisant référence à des articles de presse — ce qui prouve leur bonne connaissance du sujet —, beaucoup ont des interrogations personnelles, du style : vous êtes sûr que ma maison ne sera pas détruite, que telle rue sera préservée, etc. Les scolaires se montrent aussi curieux, ce qui est normal, il y va de leur avenir ! A tous je rappelle que leurs remarques seront étudiées et qu'ils peuvent les consigner dans le cahier mis à leur disposition. Un outil fort utile que ce cahier ! Les gens comprennent alors que leur avis est écouté et que la concertation, ça marche ! » ■





ter que rien ne presse, puisque rien ne se fera à cet endroit avant cinq ans.

Quant à l'Auberge de jeunesse, des discussions sont également en cours pour son transfert. Des propositions existent.

Mais là aussi, il faut convenir que cet équipement était fort mal situé, loin de la ville, sur un site en proie à de nombreuses nuisances. ■

” Ne devrait-on pas envisager la création, dans ce nouveau quartier, d'une grande salle de sports, qui viendrait compléter une salle Saint-Sauveur parfois trop petite, ainsi que d'une patinoire ?

LE BESOIN d'un équipement de grande capacité pour l'accueil de manifestations sportives grand public a été pris en compte. Il est trop tôt pour lui apporter une réponse définitive, mais on peut d'ores et déjà envisager l'existence, dans le futur parc des expositions, d'une salle de type Zénith, susceptible de recevoir ces compétitions. En ce qui concerne la patinoire, la réponse est plus simple, puisque un terrain est réservé à cet effet à proximité de la piscine Marx-Dormoy, dont la municipalité souhaite faire le premier élément d'un complexe sportif et de loisirs pluridisciplinaire. ■

” Pourquoi n'avoir pas profité de l'occasion pour transférer le trafic de l'ancienne gare dans la nou-



velle gare T.G.V. et en faire ainsi une grande gare internationale ?

DANS l'absolu, cette solution aurait été préférable. Il est en effet un peu dommage que des correspondances se fassent entre deux gares éloignées de 400 mètres, encore que ce soit un cas de figure très fréquent. Il s'agit tout simplement d'un problème financier. Bien que l'opération n'ait pas été chiffrée précisément, on peut estimer l'investissement à plus de deux milliards de francs, en raison des travaux à effectuer sur les voies et les équipements d'exploitation, ceci loin en amont comme en aval de la gare actuelle. La rentabilité d'une telle opération était loin d'être prouvée. Il est vrai aussi, d'autre part, que les deux gares auront des vocations très différentes. La gare actuelle

conservera son trafic actuel, auquel s'ajoutera celui du T.G.V. Lille-Paris. Elle aura, comme on dit, une vocation « domestique ». La nouvelle gare, sera, elle, purement internationale. ■

” Combien de T.G.V. s'arrêteront chaque jour à Lille ?

ACTUELLEMENT — les prévisions de la S.N.C.F. ne cessent d'augmenter depuis les premières études — on estime qu'une cinquantaine de T.G.V., au minimum, s'arrêteront chaque jour et dans chaque sens, ce qui fait une centaine de trains. 35 de ces 50 trains s'arrêteront dans la nouvelle gare ; les 15 autres (les Paris-Lille) dans l'ancienne. Si on n'ajoute à cela les nom-

breux qui ne s'arrêteront pas, on mesure l'importance du futur trafic ferroviaire lillois. ■

” La V.R.U. (voie rapide urbaine) a-t-elle été bien intégrée au projet ? Son branchement sur le centre ville est-il satisfaisant ?

LA V.R.U., qui est actuellement partiellement en service, est bien prise en compte dans le projet. Tout d'abord dans sa fonction de voie de sortie de l'agglomération. Raccordée au périphérique, ceci lorsqu'il aura été dévié derrière la foire commerciale, la V.R.U. sera directement branchée sur les autoroutes A1 (vers Paris) et A25 (vers Dunkerque). Quant au raccordement au centre ville, il se fera de trois manières : par le dispositif actuel d'échange de la rue de la Chaude-Rivière, par la rue Javary, via le Pont de Fives et par une bretelle d'accès, qui sera réalisée au niveau de la foire et qui permettra de déboucher directement sur le boulevard Louis XIV. ■

” A-t-on pensé à la circulation des piétons, à celle des cyclistes ?

AVANT de répondre à cette question, il faut rappeler que ce nouveau quartier a été voulu comme un lieu vivant et convivial, à l'image du centre actuel de Lille. C'est ainsi que toute la voirie qui le desservira, y compris l'actuel périphérique qui sera transformé en avenue, sera une voirie urbaine, avec de larges trottoirs plantés d'arbres, sans doute des allées latérales pour les boulevards les plus larges et surtout de nombreux passages pour piétons. Il faut ajouter à cela l'existence de nombreux cheminements piétons spécifi-

ques, à l'air libre ou en galeries couvertes.

La circulation des cyclistes fera l'objet de dispositions particulières, peut-être la création de couloirs réservés le long des voies urbaines. ■

” Ne doit-on pas craindre une forte augmentation des impôts locaux ?

NON, CAR la ville a la chance d'être propriétaire de la quasi totalité des terrains de la zone. Leur commercialisation, une fois viabilisés, permettra de supporter à la fois le surcoût demandé par la S.N.C.F. pour la construction de la gare T.G.V. et la part qui reviendra à la ville de Lille dans le financement des infrastructures nécessaires (voirie, assainissement, équipements publics, etc.). De plus, il faut souligner que le nouveau quartier, par l'importance des activités économiques qu'il est appelé à accueillir, apportera à la ville d'importantes nouvelles ressources fiscales, qui permettront non seulement de financer des investissements publics dans le centre des gares, mais aussi de poursuivre l'équipement et le développement de tous les autres quartiers. ■

” Au total, quel intérêt a le Lillois moyen à la réussite de cette opération ?

LES LILLOIS, tous les Lillois doivent souhaiter la réussite de ce projet. D'abord parce qu'il créera plusieurs milliers d'emplois, de toutes qualifications. Dans une ville qui compte encore 10% de chômeurs, c'est un enjeu important. Mais le centre international d'affaires, cœur du 11^e quartier de Lille, doit devenir le signal très fort de la reconversion d'une ville, d'une métropole et, au-delà, de toute une région.

Avec ce centre, Lille peut s'affirmer comme une grande métropole européenne et séduire les investisseurs étrangers. Réussir ce projet, c'est permettre à notre ville de connaître un développement spectaculaire et de s'assurer une nouvelle prospérité, pour le bien de tous ses habitants. Une ville qui s'enrichit, c'est une ville qui peut faire mieux, et plus vite, pour améliorer les conditions de vie de sa population, sa protection sociale, son environnement. ■

Découvrez le 11^e quartier de Lille,
le quartier du 21^e siècle.

L'avenir de Lille,
c'est votre avenir!

Visitez l'exposition
EURALILLE

à l'Hôtel de Ville, du lundi au vendredi de 9 h à 18 h, le samedi de 9 h à 16 h, dimanche de 14 h à 17 h. Du lundi au vendredi, une hôtesse est à la disposition du public.

Lille Actualités

Janvier 1990.

Maquette : Magenta Images
Dépôt légal 1^{er} trimestre 1990.
Imprimerie Hasbroucq.