



**LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR
DU DEVELOPPEMENT URBAIN :
quelles préconisations peut-on faire
pour utiliser au mieux certains grands espaces :
Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial
à court et moyen terme ?**

AVIS n° 09.02 CEI

**AVIS
de la Commission
"Equipements et Infrastructures"**

**ADOPTÉ par l'ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE
du 24 JANVIER 2009**

LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN :

Quelles préconisations peut-on faire pour utiliser au mieux certains grands espaces : Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial à court et moyen terme ?

□ PREAMBULE

Après avoir présenté de nombreux avis situés sur les politiques d'aménagement, de transport et d'équipements, et plus particulièrement sur les zones d'aménagement concerté, la commission a souhaité, en décembre 2007, prendre un peu de recul et se donner les moyens de réfléchir, en autosaisine, à un avis prospectif sur « les sites stratégiques du développement urbain ».

L'ambition apparaît grande. Mais il semblait utile de faire un tour d'horizon des projets en cours, de comprendre la logique interne à chaque projet et les stratégies d'ensemble pour la Ville et au-delà la métropole. Il s'agissait également de regarder avec attention les quartiers et les liaisons bien ou mal installées entre eux, de discerner l'identité de chaque partie de la ville et leur complémentarité dans le paysage urbain, de comprendre le potentiel d'évolution des secteurs en mutation et de proposer quelques considérations sur le sens à donner à ces transformations prochaines de parties de la ville.

L'attention de la commission a été rapidement orientée sur **les territoires de la gare de marchandises Saint-Sauveur, de Lille-Sud et du Port Fluvial, ces trois sites semblant être les lieux les plus propices à court et moyen terme à des transformations d'envergure**, sans oublier les transformations en cours ou à venir sur Euralille, EuraTechnologies, Fives Cail Babcock (FCB) et sur les contours de la Citadelle de Lille. L'intention principale de la commission fut de considérer leur apport dans la transformation progressive des usages et des images de la cité.

Le calendrier de l'année 2008 a bien évidemment été marqué par les élections municipales. Ce rendez-vous démocratique a permis de présenter et proposer un projet d'avenir de la ville, à la fois dans sa forme urbaine et sa citoyenneté. Ce sont aujourd'hui les engagements d'une politique définie et orchestrée, précisément exposée à travers la presse régionale et nationale. M. Pascal Percq, directeur de la Démocratie Participative et de la Citoyenneté, est venu nous en présenter les grandes lignes, le 1^{er} avril 2008.

Le débat lors de la campagne pour les élections municipales, moment fort de la vie démocratique, a abondamment nourri la réflexion et le travail de la commission. À l'issue du scrutin, nous avons repris les discussions avec les interlocuteurs en place.

C'est ainsi que nous avons eu le plaisir de recevoir successivement :

- Monsieur **Alain CACHEUX**, Adjoint au Maire chargé des grands projets urbains de la Ville
- Monsieur **Stanislas DENDIEVEL**, Conseiller Municipal délégué au suivi des grands projets et aux autorisations d'urbanisme
- Monsieur **Bruno BONDUELLE**, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille - Lille Métropole
- Monsieur **Jean-Louis SUBILEAU**, Directeur Général d'Euralille.

La commission a également visité le Bois Habité et le périmètre de la ZAC Porte de Valenciennes.

Afin de préparer ces rencontres, une série de 7 questions a été établie en septembre 2008 afin de recueillir utilement les avis et les éclaircissements de chacun de nos interlocuteurs.

Sur la base et à l'issue de ces discussions, nous avons produit un ensemble de remarques et de réflexions, dont on pourrait aujourd'hui considérer que l'un des usages pourrait être de **servir de contribution à la commission chargée de préparer les deux journées d'études prévues les 4 et 5 juin prochain, sous le titre « Inventer la ville du XXIème siècle »**. Ce texte ne constitue donc pas un avis circonstancié ; mais plutôt, au carrefour de différentes interrogations, **l'exposé d'un regard et des attentes issus de la vie quotidienne des Lillois**.

Afin de conserver une cohérence à cette démarche, le présent avis reprend ci-dessous en italique le texte des questions initiales, dans lesquelles on trouvera des éléments d'information et de proposition ; la synthèse des discussions de la commission est présentée à la suite de chacune de ces questions.

On notera à cette lecture un déplacement sensible des formes de questionnement de la commission, se déplaçant d'une logique de sites vers des questions d'inter-sites, c'est-à-dire comprendre également dans la stratégie d'un projet d'avenir tout ce qui relie, réunit et rassemble une communauté lilloise et métropolitaine.

Les premières réunions de la commission, de juin à juillet 2007, ont permis d'échanger sur des perspectives d'avenir plausibles, nourries notamment à partir des débats engagés lors de la dernière campagne des élections municipales. L'attention a été principalement orientée vers les mutations en cours ou en projet à Lille-Sud, entre la Porte d'Arras et la Porte des Postes, de part et d'autre du boulevard périphérique, sur les sites de l'ancienne gare de marchandises Saint-Sauveur et du Port Fluvial. L'avenir de ces différents lieux de mutation urbaine et de ville renouvelée nous a semblé étroitement lié à des choix décisifs en matière d'équipements et d'infrastructures tels que :

- la nouvelle gare TGV sur la ligne Paris-Bruxelles,
- la reconstruction de l'offre de transport public,
- les gares de passage et les gares terminus de Lille,
- la voie d'eau comme infrastructure et grand paysage,
- le Grand Stade et la grande salle omnisports,
- la médiathèque d'envergure métropolitaine,
- la densité.

Ces six premières grandes interrogations, pour la plupart d'entre elles en cours d'étude entre les élus et les services de la Ville, de la métropole et de la Région, nous ont semblé constituer un premier faisceau de décisions attendues dans les prochains mois, à partir desquelles il conviendra de formaliser les formes des projets de développement urbain qui accompagneront ces grandes évolutions de projets d'équipements et d'infrastructures.

Sur le dernier sujet, la commission s'est interrogée sur la question de la densité, à la fois densité raisonnable pour la vie quotidienne et densité significative pour les activités et les services de la ville-centre de la métropole.



Première question

UNE NOUVELLE GARE POUR LES TRAINS À GRANDE VITESSE ?

La croissance urbaine de la ville et de la métropole a été rendue possible, au milieu des années 80, à partir de la décision d'installer une nouvelle gare de passage pour les Trains à Grande Vitesse reliant Paris, Londres et Bruxelles. Aujourd'hui, le trafic sur cette ligne est arrivé à un point qui semble proche de la saturation. L'accroissement du trafic TGV vers d'autres grandes villes du nord-ouest européen, comme Francfort et Amsterdam, demandera d'alléger le trafic sur la voie existante, par exemple par la création d'une nouvelle voie spécifique vers Londres par Amiens, la Picardie, le littoral de la Côte d'Opale puis le tunnel sous la Manche.

Dans cette hypothèse d'infrastructures nouvelles, et afin de permettre à Lille de continuer à capter une part des échanges entre les principales villes de la vallée du Rhin et de la mer du Nord avec l'agglomération parisienne et le reste de la France « d'en bas », n'est-il pas souhaitable d'afficher clairement aujourd'hui l'ambition de la Ville et de la métropole de voir se réaliser une nouvelle gare de passage pour le trafic à grande vitesse européen proche de l'aérodrome de Lille-Lesquin ?

Si on lui apporte une réponse positive, une deuxième question se pose immédiatement : quel type de développement et quelles formes d'activités doit-on apporter à proximité ? Doit-on entreprendre une nouvelle « Ecopolis », un centre d'affaires, une foire internationale, ... ? Cette nouvelle gare des chemins de fer à grande vitesse européens est-elle l'occasion de créer un nouvel « hub » entre transports terrestres, ferroviaires, aériens et fluviaux puisque tous se retrouvent à proximité ? La définition de cette nouvelle centralité métropolitaine est-elle l'occasion d'assurer définitivement la liaison physique et mentale entre la métropole lilloise et le bassin minier ? Mais cette nouvelle polarisation n'est-elle pas de nature à entraver les efforts de reconstruction et de renouvellement des parties de la ville ancienne ?

(NB - On reconnaîtra aisément, à travers ces interrogations, les questions soulevées par l'ouvrage récent de Bruno Bonduelle, « LilleXXL », paru aux éditions La Voix du Nord).

➤ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

L'idée d'une troisième gare TGV à Lille a été l'objet de nombreux débats dont la presse s'est fait l'écho, en octobre 2008 : « Troisième gare enterrée ? Tout le monde a un peu enterré le projet, assure Martine Aubry avant de concéder, tout de même, que la CCI continue de plaider pour. Le Président de la Région, Daniel Percheron, lui-même, aurait enterré l'idée. Quant à la SNCF, elle pourrait y voir des avantages, nous, que des inconvénients, réaffirme Martine Aubry ».

L'idée d'enterrer une plausible troisième gare TGV est-elle une stratégie passagère ou l'affirmation d'une volonté durable ?

L'histoire des évolutions urbaines de la ville de Lille, depuis l'arrivée du premier chemin de fer en 1848 au débarcadère de Lille-Fives, a toujours été conditionnée et entretenue par la question principale des tracés de réseaux et des gares.

La décision prise en 1985 de faire venir le TGV dans Lille, au lieu de contourner la ville à travers champs avec une halte ferroviaire située vers Seclin, a été une ambition et une stratégie payante pour installer un quartier moderne aux portes de la ville ancienne. La réalisation de la gare Lille-Europe n'a pourtant pas permis de drainer les sièges sociaux installés dans les grandes métropoles européennes : ils sont restés à Paris, Londres et Bruxelles.

Par contre, Lille est bien devenue ville capitale d'une euro-région, attirant vers elle les bureaux régionaux de grandes entreprises multinationales. Lille-Europe est également aujourd'hui une gare avec un trafic important vers les grandes villes de France ; beaucoup de Belges et d'Anglais utilisent commodément cette gare pour éviter une correspondance à Paris, et l'attraction de Lille auprès des étudiants des écoles d'enseignement supérieur est liée à ces facilités de liaisons. Cette gare a été réalisée avec l'ambition première de satisfaire les milieux d'affaires ; 20 ans après, les clientèles de loisirs et estudiantines constituent sa première source d'activité (constat qui aiderait à relativiser les raisons invoquées à l'époque en faveur de sa réalisation).

Une deuxième considération est liée au tracé du réseau grande vitesse autour de Lille.

Les voies TGV Lille-Londres, Londres-Bruxelles et Bruxelles-Paris forment un triangle ferroviaire ; la gare Lille-Europe est installée à la rencontre des voies Paris-Londres et Londres-Bruxelles. Aucun train de la ligne Paris-Bruxelles ne peut aujourd'hui desservir la ville.

L'avantage premier d'une nouvelle gare entre Seclin et Lesquin serait d'ouvrir une porte nouvelle à l'agglomération, d'un accès plus commode pour l'ensemble des villes du bassin minier, engageant ainsi, après le Louvre-Lens, un signe tangible d'un avenir commun. Une gare nouvelle est de nature à transformer la nature et la fréquence de la desserte TGV des gares anciennes. Elle sera donc potentiellement concurrentielle avec Lille-Europe. Mais il faut également considérer cette gare Seclin-Lesquin en prise avec un trafic européen vers Amsterdam, la Ruhr et Francfort, au pied de l'aéroport. On peut espérer que la part du trafic capté ainsi que la porte ouverte permettront de nouveaux développements métropolitains, à l'image de ceux engrangés depuis 20 ans grâce à Lille-Europe.

Le Conseil Communal de Concertation suggère à la Ville de :

- ✓ **poursuivre le débat sur une halte TGV, selon un calendrier qui reste à définir,**
- ✓ **envisager une destination pour les sols alentours, complémentaire à l'activité des villes dans la métropole,**
- ✓ **préparer le schéma régional de desserte par les transports publics (voir questions suivantes) en tenant compte de cette hypothèse.**

Deuxième question

LA RECONSTRUCTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

Comme tous les citoyens, les membres du CCC s'interrogent sur le futur des modes de déplacement urbain, pour le travail ou pour le loisir.

Le rêve des années 70 de la voiture pour tous, avec ce qu'il entraîne de dispersion et d'éclatement de la forme urbaine, n'est plus aujourd'hui un modèle d'actualité. La question de la qualité, de la diversité et de la disponibilité de l'offre de transport public est une préoccupation majeure et quotidienne pour les ménages métropolitains.

L'offre de transport public, présente et future, sera constituée à partir des complémentarités entre réseaux de trains express régionaux, métros et tramways, tram train, lignes de bus ordinaire et à haut niveau de service, taxi-bus, vélos et auto-partage, transports fluviaux, parkings relais... et marche à pied, mode le plus écologique et le plus hygiénique de déplacement qui satisfait encore aujourd'hui à plus de 40 % les déplacements des Lillois ! Ainsi les orientations et décisions qui doivent être prochainement prises pour constituer le cahier des charges de l'appel d'offres de la Communauté Urbaine de Lille comme « autorité organisatrice des transports » sont le cœur vivant de cette deuxième interrogation du CCC.

Il faut tout d'abord évoquer le débat autour du financement du tram train et/ou du doublement des rames de métro.

La commission est plus naturellement portée par son intérêt au tram train comme offre nouvelle de transport public dans la métropole et comme capacité à desservir des quartiers de Lille éloigné des stations de métro, et comme outil pour assurer le développement et la restructuration de quartiers en renouvellement urbain : on pense immédiatement à Lille-Sud, à Saint-Sauveur et au Port Fluvial.

Pour autant, l'actualité de ces dernières semaines a montré des signes de vétusté du matériel métro en place liés à la saturation quasi permanente des deux lignes existantes. Il pourrait donc être utile de ne plus penser ces financements en termes d'exclusion, soit l'un soit l'autre, ce qui a été exposé jusqu'à présent à travers la presse locale, mais en termes de complémentarité et de priorité pour une modernité globale. Ces types de financements sont le centre des compétences politiques communautaires.

La complémentarité entre réseaux « lourds » de TER, de métro, de tramways et de tram train doit se réaliser avec une offre diversifiée en amont et en aval de leur parcours. Ainsi les politiques publiques en matière de vélo, auto partage, parkings relais, taxis-bus et navettes fluviales doivent-elles être intimement liées à l'offre de transport public, afin d'assurer cohérence, souplesse et efficacité dans toutes les formes de déplacement urbain. Ainsi il conviendrait aujourd'hui d'organiser une offre de transport public « plus, plus, plus » ou XXL !

➤ **SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS**

La Communauté Urbaine a annoncé un débat général d'orientation sur les transports publics au début de l'année 2009.

La métropole a pensé son schéma de desserte par les transports publics il y a plus de 30 ans, avec la création des lignes de métro, selon une stratégie de rabattement des lignes de bus vers les principales stations du réseau.

Quant au schéma des lignes de métro, il s'est réalisé sans interrogation réelle de sa complémentarité avec les transports ferroviaires. Ces circonstances trentenaires ont vécu. La réflexion contemporaine doit prendre en compte tous les modes de déplacement dans leur complémentarité, à partir de l'efficacité des échanges entre chaque moyen de locomotion, public ou privé, de compétence communautaire ou régionale.

Dans un débat budgétaire qui s'annonce avec des ressources limitées, le Conseil Communal de Concertation reste attaché à la réalisation de nouvelles dessertes par les tramways ou les tram trains, notamment pour compléter l'offre de desserte de quartiers de la ville aujourd'hui non irrigués par les modes lourds de transports publics.

Ce choix principal n'est assurément pas le plus simple à mettre en œuvre, puisque la question du doublement des rames de métro ne représente qu'un problème de financement alors que le tram train demande la mise en œuvre d'une politique foncière et une entente stratégique entre la SNCF et les collectivités territoriales.

Il y a également à réfléchir sur la place et le rôle des transports publics dans la cité contemporaine, questionnement complémentaire à celui de la place et du rôle de la voiture dans la ville d'aujourd'hui. Considérer ces modes de déplacement comme les frères ennemis fut sans doute une erreur. La stratégie antagonique mise en œuvre ces dernières années - par exemple des couloirs bus réservés dans les voies de circulation régulièrement saturées - ne semble pas être une solution satisfaisante, notamment lorsque cela se traduit par un embouteillage permanent aux portes d'entrée de la ville. Il faut rechercher des solutions qui associent plus sereinement automobiles et transports publics, par exemple à partir de plates-formes d'échanges, solution mise en œuvre à Armentières et qui doit prochainement être étendue à Seclin et La Bassée.

Il serait souhaitable également de réaliser des parcs de stationnement en limite des quartiers centraux, contrepoints nécessaires à une définition d'espaces publics mieux réservés aux piétons.

Les transports publics, comme l'espace public, doivent être tous deux des lieux de grande civilité. Ils sont l'essence même de la ville contemporaine.

Cette question des transports et des espaces publics doit être rapprochée du sentiment de la proximité. C'est la qualité et la rapidité des liaisons entre les périphéries et le centre qui est une clé essentielle du sentiment d'appartenance à la ville et de cohésion sociale. Sur ce sujet précis, il paraîtrait utile que **la Ville puisse engager des réflexions sur la qualité des liaisons entre le centre-ville et ses anciens faubourgs.**

L'ambition d'Euralille d'effacer les infrastructures ferroviaires et routières dans la continuité de la rue du Faubourg de Roubaix apparaît bien isolée et finalement assez peu convaincante dans son état présent ; la montée du viaduc et la traversée du périphérique restent une épreuve pour le piéton. Toutes les autres situations sont pires, voire carrément dissuasives : pont de Fives, pont de Tournai, pont du Faubourg de Douai, pont du Faubourg d'Arras, pont du Faubourg des Postes... Les liaisons entre centre-ville et faubourgs constituent aujourd'hui des sites stratégiques du développement urbain ; ils doivent devenir des signes clairs d'unicité pour tous les habitants des quartiers de la ville.

Troisième question

LES GARES DE PASSAGE ET LES GARES TERMINUS DE LILLE

Dans l'histoire des villes en général et dans l'histoire de Lille en particulier, la question de la situation et de la qualité des gares dites de passage et des gares terminus s'est révélée, aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, primordiale et structurante pour le développement urbain. La Ville s'est engagée aujourd'hui sur la réalisation d'un projet significatif d'une nouvelle gare à Lille-Sud, venant ressusciter une gare autrefois existante quelques centaines de mètres plus à l'est. Sur cette même ligne, la commission a noté l'intérêt que les usagers apportent à la nouvelle halte ferroviaire au pied du CHR.

Bien que les informations en provenance de la SNCF restent parcimonieuses, il semble, depuis de longues années (au moins depuis les projets de 1996 pour le village olympique à Lille-Saint-Sauveur), qu'il soit envisagé de créer une nouvelle gare dans Lille pour accueillir l'accroissement du trafic des trains express régionaux, estimé de quatre à six voies. Cela pourrait se faire soit par une nouvelle gare à Lille-Saint-Sauveur, soit par la réalisation d'une gare en sous-sol à Lille-Flandres.

Cette dernière solution aurait l'avantage de l'exploitant, car elle offrirait plus d'efficacité et d'économie en termes de gestion. Pour autant, cette alternative ne permettrait pas de bénéficier de la dynamique territoriale engendrée sur un site par la présence d'une gare terminus pour les TER doublée d'une gare de passage pour les tram trains, comme cela pourrait être facilement constitué sur Saint-Sauveur au point de liaison avec la ligne de métro.

La commission soutient également l'idée que ce lieu puisse accueillir à la conjugaison de ces réseaux un « Etablissement de Logistique Urbaine » (E.L.U.) permettant d'apporter une solution nouvelle à la question cruciale des transports de marchandises en ville (avis 07.03 CEI du CCC du 3 février 2007 : « Transports de marchandises et livraisons à Lille-Hellemmes-Lomme »).

Ainsi la question soulevée n'est pas seulement l'économie interne de la SNCF, mais bien plus une vision politique du rôle des équipements structurants dans le devenir de la cité.

Dans le cadre du prochain renouvellement urbain de ce site, il conviendrait d'engager l'ambition d'un projet d'équipement et d'infrastructures particulièrement significatif pour la ville et pour la métropole (supra la question numéro 6).

➔ **SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS**

La SNCF délivre peu d'informations sur l'état et la capacité des gares ferroviaires de Lille, sur ses projets et ses ambitions.

La commission a donc dû travailler initialement à partir de rumeurs et de « on-dit », ce qui est, par défaut, une manière d'entamer une discussion en l'absence d'interlocuteurs. Mais nos diverses rencontres nous ont permis d'avancer sur ces sujets réservés.

Tout d'abord, la gare Lille-Flandres ne connaît pas de problèmes de saturation, notamment si l'on considère les deux voies supplémentaires possibles par une transformation du tri postal (dont la convention d'occupation par la Ville s'achève en 2012). **Ce qui pose problème, c'est l'étroitesse du faisceau des voies ferrées amenant à la gare.** Si cette question de l'engorgement à l'arrivée et la sortie des trains pouvait être résolue (grâce à un investissement important sur l'infrastructure), c'est 50 % de capacité supplémentaire qui pourraient être obtenus.

Il n'y a donc aucune raison pour la SNCF de délocaliser une partie du trafic vers une autre gare. Affirmer la primauté de la gare terminus Lille-Flandres pour le trafic euro-régional et comme porte vers Paris, reste une priorité de la SNCF.

Dans l'hypothèse de continuité de la montée en régime de la gare Lille-Flandres, une possibilité d'aménagement pourrait être utilement étudiée : **affirmer une nouvelle place d'entrée à la gare à partir de la transformation du pont des Flandres.**

Cette opération de dédoublement permettrait de désengorger la place de la Gare et la place des Buisses et de considérer différemment les espaces de liaisons et les densités entre Cité Administrative, centre commercial, secteur Chaude Rivière et Lille-Grand Palais. Cette opération très stratégique serait de nature à poursuivre la construction emblématique d'Euralille dans une partie du site ressenti aujourd'hui comme une coupure dans la ville.

La Ville a affirmé sa volonté de **créer à Lille-Sud une nouvelle gare sur la ligne Béthune-La Bassée**, une ligne dont la SNCF étudie aujourd'hui l'hypothèse de poursuite de son tracé vers Villeneuve d'Ascq, afin de permettre aux étudiants venant du bassin minier un accès direct aux universités, puis Tournai.

L'idée est triplement intéressante :

- ✓ elle désengorge la ligne de métro aujourd'hui saturée,
- ✓ elle offre un moyen de communication nouveau à Lille-Sud,
- ✓ elle permet la création d'un parvis de la gare pour rejoindre commodément la Porte des Postes, par-dessus le périphérique.

Ces deux premières hypothèses d'évolutions amenuisent la possibilité de création d'une gare TER à Lille Saint-Sauveur pour désengorger Lille-Flandres. L'hypothèse émise en 1996 par la SNCF n'apparaît plus pertinente aujourd'hui. Pourtant, **la voie ferrée doit rester un élément structurant**, par exemple pour permettre le passage de tramways ou de tram trains. La réalisation d'une station de métro sur le viaduc sera également un élément essentiel de l'aménagement du site.

Quatrième question

LA VOIE D'EAU COMME INFRASTRUCTURE ET GRAND PAYSAGE POUR LA VILLE ET LES LOISIRS MÉTROPOLITAINS

Un précédent avis sur le tourisme fluvial à Lille (avis 08.01 CRE du CCC du 14 juin 2008 : « Le Tourisme fluvial à Lille ») a montré tout l'intérêt pour valoriser ces sites majeurs de l'histoire de la cité, et articuler les différents usages de la voie d'eau comme infrastructure de transports, lieux d'activités sportives, de tourisme fluvial et de promenades vertes et bleues. La campagne lors des dernières élections municipales a été marquée par l'engagement de la municipalité à reconsidérer la place de l'eau dans la ville, notamment à travers la réouverture des anciens canaux intra-muros. M. Pierre de Saintignon a récemment fait part de l'ouverture prochaine d'une liaison par une navette fluviale sur la Haute Deûle liée à la desserte d'EuraTechnologies. Les projets en cours du canal Seine Nord vont également profondément modifier la perception et l'intérêt de la voie d'eau dans la métropole, alors que l'activité du port fluvial se déplace vers l'amont, libérant ainsi des surfaces importantes et névralgiques pour le renouvellement urbain sur la frange ouest de la cité.

Cet ensemble de considérations concomitantes amène la commission à suggérer la mise en place d'une structure d'étude et de réalisation, à l'instar du projet Euralille, afin d'assurer la conduite stratégique et l'homogénéité des interventions publiques et privées sur l'ensemble des territoires liés aux transformations des usages et des paysages de la Deûle, dont un élément singulier sera bien évidemment l'aménagement des abords de la citadelle de Lille.

⇒ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

La Ville a affiché ses ambitions d'aménagement dans le cadre du mandat en cours.

Le site du Port Fluvial de Lille doit faire l'objet d'une prochaine réflexion d'aménagement, dès que la cession des terrains sera conclue.

Aujourd'hui, quelques projets naissent ou s'annoncent autour du site :

- ✓ la réhabilitation de la piscine Marx Dormoy,
- ✓ la construction d'un collège à Vauban sur l'entrepôt des bus,
- ✓ le transfert de la mairie de quartier vers l'ancien entrepôt des tramways,
- ✓ l'extension du zoo sur le site du Grand Tournant,
- ✓ la reconstruction de l'ancien cours de la Deûle devant la porte de Dunkerque,
- ✓ le passage du tramway ou du tram train sur le boulevard de la Lorraine...

Tout cela forme un ensemble d'opérations intéressantes en elles-mêmes mais qui ne présentent pas encore suffisamment de synergies pour engager une transformation emblématique de cette partie de la ville. Pourtant se trouve là quelque chose d'essentiel pour la qualité de la ville, l'eau. De la même manière que pour Euralille, il s'agit là de l'ancien territoire non-ædificandi des fortifications de la ville. Ici, il n'y a pas le TGV, mais le canal sous toutes ses formes, à grand ou petit gabarit. La présence de l'eau doit être l'élément primordial d'une réflexion pour le site. Les transformations opérées devant Leblan-Lafont à EuraTechnologies pourront être d'utiles références pour le projet urbain à venir.

Le site est également aujourd'hui un site tri modal : l'eau, la voie ferrée et la route s'y retrouvent. Si la fonction de quartier neuf d'habitation doit être développée, **la Ville doit également saisir cette opportunité pour continuer à y développer des activités qui utilisent cette logistique diversifiée.** Enfin, le site est proche de l'université catholique dont on connaît les difficultés d'agrandissement, suscitant par exemple le déménagement récent de l'EDHEC.

Cinquième question

LE GRAND STADE ET LA GRANDE SALLE OMNISPORTS

Le mouvement sportif, dans son ensemble, s'est prononcé en faveur de la réalisation d'une grande salle omnisports indépendante, permettant d'accueillir des manifestations sportives en dehors des impératifs d'un stade voué aux matchs de football à dimension internationale, selon les critères de capacité et de disponibilité formulés par les ligues de football française et européennes. Il a été entendu que ce projet trouverait naturellement sa place et sa fonctionnalité sur les terrains disponibles à Lille-Sud, le long de la rue de Marquillies.

Le CCC adhère entièrement à ce principe d'aménagement, permettant ainsi au projet de restructuration urbaine de trouver un nouvel équipement porteur de sens et d'usages valorisants pour le quartier, bien desservi à travers la proximité des stations des deux lignes de métro existantes et la gare à venir. Cette évolution du projet urbain rejoint l'avis 06.03 CEI du CCC du 13 mai 2006 : « Création des ZAC Lille-Sud "Arras Europe" et Lille-Moulins "Porte de Valenciennes" » lors de la procédure contractuelle de concertation préalable à la définition de la ZAC de Lille-Sud.

➤ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

La discussion a porté essentiellement sur la capacité de cet équipement sportif.

Le mouvement sportif souhaitait un équipement de l'ordre de 12 000 à 15 000 places. La décision municipale, après avoir entériné le projet de Grand Stade, fut de jouer la complémentarité entre les équipements métropolitains. Puisque le Grand Stade était doté, sous la pelouse, d'une salle omnisports de cette capacité, il convenait de programmer à Lille-Sud un équipement sportif différent, soit de 4 000 à 5 000 places. Cet équipement viendra compléter la liste des équipements de Lille-Sud : nouvelle piscine, nouvelle salle polyvalente, nouveaux centres sociaux. Il sera vraisemblablement le dernier équipement à venir compléter la panoplie de Lille-Sud.

Sixième question

LA MÉDIATHÈQUE D'ENVERGURE MÉTROPOLITAINE

Lors de l'avis sur les bibliothèques et médiathèques de la ville de Lille, le CCC s'est prononcé en faveur de la réalisation d'une grande médiathèque métropolitaine, équipement de 10 000 à 20 000 m² de planchers permettant de constituer un pôle d'activités culturelles autour de la lecture, de l'image et du son.

Ce type d'équipement, aujourd'hui très présent dans de nombreuses villes et métropoles de France, fait défaut à Lille. La campagne lors des dernières élections municipales a permis de concrétiser la promesse de la programmation prochaine d'un équipement de cette envergure.

Il est bien évident que cet équipement doit être installé à un endroit où il serait facilement accessible par une grande part du public métropolitain. Un site à la proximité d'infrastructures de transports publics présentes ou à venir, avec une assiette de terrain suffisante et une capacité à générer une part du paysage urbain, doit donc être recherché. Il a semblé aux membres de la commission que le site de la Porte de Valenciennes, bien plus que d'autres sites potentiels, pouvait être assez naturellement investi pour accueillir cette (très) grande médiathèque de Lille.

➤ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

L'hypothèse du choix du site de Saint-Sauveur en général apparaît une hypothèse vraisemblable pour Lille, si la Communauté Urbaine choisit la ville de Lille pour accueillir cet équipement emblématique de la métropole.

Mais d'autres situations lilloises bien desservies par les transports publics pourraient également saisir cette opportunité et entrer en lice :

- ✓ Euralille afin de transformer le pont de Flandre en place majeure de la ville étendue,

- ✓ le port fluvial au droit du pont de Dunkerque : cela constituerait un signe efficace de la transformation du site,
- ✓ Fives Cail Babcock, pour la même raison.

La question essentielle est d'abord le choix de Lille par l'assemblée communautaire. Ensuite, de multiples possibilités sont offertes.

Septième question

LA DENSITÉ

Cette question a pour l'instant été abordée à travers la visite du quartier du Bois Habité, dont les membres de la commission ont noté avec intérêt une densité globale voisine de 2,5 (ce chiffre indique le rapport entre la surface du terrain et la surface des planchers construits), obtenue à travers un épanelage d'immeubles de R+9 sur le boulevard et de R+2 à R+4 sur les îlots intérieurs.

Les membres de la commission ont été intéressés par l'impression de calme et de verdure dégagée par les plantations réalisées sur le domaine public et les intérieurs d'îlots à caractère privatif mais néanmoins largement entrevues depuis la rue. Par comparaison, les densités moyennes au centre de Lille sont de 1 à 2, dans les communes périphériques de 0,2 à 0,6 lorsque le tissu urbain se présente sous une forme plus pavillonnaire. Des tissus urbains denses comme le centre de Paris affichent des densités de 5 à 7 (ces chiffres correspondent au rapport entre la surface des planchers construits et la surface au sol des parcelles considérées).

À travers cette question de la densité, c'est bien évidemment une manière de vivre ensemble qui se développe. La réponse la plus ancienne à cette question a été illustrée par la réalisation continue, pendant plus de sept siècles, de rangs de maisons à double mitoyenneté, type résidentiel bien connu à Lille dont le modèle reste vivant à travers des réalisations telles « les fleurs de Lille ». Mais la rareté de terrains urbains centraux bien desservis par les transports et l'augmentation considérable du coût du foncier, nous invitent à demander la recherche de modèles de formes urbaines et d'habitat qui allient densité et ouverture sur des espaces extérieurs à caractère privatif.

Cette question de la densité pour les logements doit également être appliquée aux immeubles de bureaux du centre-ville. La concentration des lieux d'activités au plus près des centres de décisions institutionnelles et des grandes gares ferroviaires, est une donnée fondamentale de la cité contemporaine. Ainsi on peut se demander si les densités et les hauteurs jusqu'alors développées par Euralille sont encore la bonne échelle, ou bien s'il faut s'engager résolument vers de plus grandes hauteurs, à l'image des projets en cours à Paris-la Défense ?

⇒ SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS

C'est un sujet qui retient l'attention et anime les débats des acteurs de la ville contemporaine.

Le premier point sur lequel leurs avis se rejoignent est **de constater** :

- ✓ **qu'il n'y a pas de relation entre qualité et densité.** Il ne saurait y avoir un chiffre de densité emblématique ou magique de la « bonne » forme urbaine.
- ✓ **que les bâtiments, petits ou grands, individuels ou collectifs, avec toutes leurs variations intermédiaires, doivent être regardés avec la qualité et la diversité des espaces, des équipements et des activités publiques ou privées qui les environnent.**

Un espace public sans consistance, qui ne porte pas de sens, est bien plus dommageable pour la qualité de la ville qu'une absence de qualité architecturale. Un quartier sans desserte de transports publics ni densité d'équipements n'est pas exactement une définition de la ville durable.

Bien évidemment, les Lillois sont attachés à la cour ou au jardin, prolongement extérieur nécessaire à la plénitude de la vie chez soi. Il apparaît donc intéressant de poursuivre, dans les édifices contemporains, la disposition de balcons ou terrasses permettant des extensions naturelles du séjour vers des espaces extérieurs.

Il faut comprendre également les nécessités de l'économie contemporaine de la cité d'affaires qui réclame une concentration des activités à proximité des moyens de transport. Ainsi l'hypothèse de transformer le gabarit de constructions pour quelques sites d'Euralille choisis en fonction de grands espaces qui les entourent, par exemple le long du boulevard périphérique, apparaît une ambition raisonnable pour la forme urbaine et l'économie générale de la ville.

La « bonne densité » est donc avant tout une histoire de volonté de ville et d'évolution raisonnée des usages d'habitat.



POSITIONNEMENTS

➤ *Le positionnement exprime un point de vue spécifique de l'association signataire* <

LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN :

**Quelles préconisations peut-on faire
pour utiliser au mieux certains grands espaces :**

**Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial
à court et moyen terme ?**

→ Positionnement du Syndicat des commerçants des marchés de France - Nord

La quatrième question de l'avis :

La voie d'eau comme infrastructure et grand paysage pour la ville et les loisirs métropolitains, souligne l'importance des voies et places d'eau dans les quartiers des Bois-Blancs et de Vauban-Esquermes, riverains du port fluvial.

Peut-on pour autant dire de la ville de Lille qu'elle est une ville d'eau ? Non.

Et pourtant une forte attente des Lillois et des touristes existe ; il n'est qu'à regarder le succès des manifestations tournant autour de l'eau.

C'est pourquoi le Syndicat des commerçants des marchés de France propose une réflexion, au titre des transformations emblématiques de ces quartiers, sur la mise en place originale d'un « **marché flottant** » qui pourrait devenir un des symboles forts de cet espace en devenir. De plus, il pourvoirait, avec qualité, à l'absence de marché sur le quartier des Bois-Blancs.

LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR **DU DÉVELOPPEMENT URBAIN :**

**Quelles préconisations peut-on faire
pour utiliser au mieux certains grands espaces :**

**Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial
à court et moyen terme ?**

→ Positionnement du Lille Université Club

Ces propos, portés par le LUC, n'émanent pas de la réflexion interne à ce club, mais de l'engagement qu'il a pris au fil des années aux côtés d'autres partenaires du monde sportif et du monde économique, pour mettre en œuvre un certain nombre de projets valorisant la ville et sa métropole (candidature de Lille aux Jeux Olympiques, organisation du Semi-Marathon International de Lille Métropole, Course de la Déesse, grandes manifestations sportives, etc).

Il découle également de l'observation des avantages considérables au bénéfice de ses habitants et de son rayonnement que procurent de grandes réalisations structurantes (Grand Palais, Palais des Beaux Arts, Opéra, etc).

Il manque à Lille, « chef lieu d'une métropole transfrontalière », un palais omnisport international. Ce projet était inscrit à la suite de la candidature de Lille aux JO dans un certain nombre de programmes de candidats... mais il a été repris et intégré dans le cadre du Grand Stade, prioritairement destiné à la Ligue 1 de Football et à certains matchs internationaux.

De ce fait, et honnêtement, nous avons joué le jeu, et laissé libre cours à ce choix et à cette solution.

Depuis, un grand nombre de responsables ont établi des simulations en partant du projet retenu par la Communauté Urbaine de Lille, qui est magnifique et ambitieux ; mais cette simulation montre à l'évidence les difficultés – que nous ne décrirons pas ici – mais que nous adresserons à celles et ceux qui désirent s'intéresser à cette question.

Parmi ces difficultés, citons l'obligation de placer les manifestations nécessitant un palais couvert omnisport dans les créneaux laissés libres par la compétition en Ligue 1, la Coupe de France, la Coupe de la Ligue, la Coupe d'Europe et les matchs internationaux, nous ne connaissons les calendriers qu'au mieux un an à l'avance.

Or, toute manifestation internationale nécessitant un palais omnisport de 15 000 places et plus, de vocation européenne ou mondiale, que ce soit dans le sport ou que ce soit dans le spectacle ou dans toute autre manifestation nécessitant un tel équipement, se prévoit au moins dans un délai de deux à quatre ans.

Nous n'avons pas pu encore, malgré nos demandes réitérées, obtenir le coût d'aménagement, d'installation, de transformation, etc, mis en œuvre pour transformer le stade de football en palais omnisport. Par ailleurs, toutes les infrastructures qui sont extraordinairement complexes et très spécifiques à un palais omnisport, notamment en matière de télévision, etc, qui sont complètement intégrées dans le cadre d'un palais omnisport, auront du mal à trouver leur place, à la fois pour un stade et sa transformation en palais omnisport. Nous ne développerons pas plus.

Ajoutons qu'il n'y a pas de palais omnisport digne de ce nom au nord de Paris et à 300 kilomètres autour de Lille, en dehors du palais omnisport de Bercy. La communauté du sport et du spectacle en France et en Europe ne comprend pas que la situation géographique de Lille n'ait pas encore entraîné la création de ce palais. De plus, l'emplacement existe du côté de la Porte des Postes, avec toutes les facilités de transport inhérentes.

La rentabilité d'une telle réalisation, qui touchera de façon extraordinairement diversifiée la population de plus de 100 millions d'habitants se situant à moins d'1h30 de transport par rail, motivera nécessairement les promoteurs qui prendront en compte et le financement (au moins à 80 %) et le fonctionnement. La ville prenant en compte les infrastructures environnantes et ménageant ses intérêts par convention (créneaux de journée disponibles, places de VIP, de loges, d'accès gratuit à chaque manifestation, etc). Ce projet n'obèrera donc pas les finances ni de la Ville, ni de la Communauté Urbaine de Lille, ni des habitants.

Au même titre que le Grand Palais des Expositions, cette réalisation drainera, plusieurs fois par mois, un nombre considérable de manifestations, toutes rentables, toutes de l'ordre de 15 000 places : championnats d'Europe, du Monde, tournois dans 41 disciplines sportives, spectacles de toutes natures, meetings citoyens, politiques, etc.

Je ne développe pas toutes les conséquences que portera un tel équipement sur le développement de toute une série de commerces, d'emplois, de dynamisme, etc.

Nous comprenons que dans la situation présente il est difficile de prendre en compte un palais omnisport international à Lille qui, nécessairement, sera vécu comme une forme de préjudice au projet du Grand Stade tel qu'il est conçu actuellement. Alors faut-il renoncer ?

Nous observons que la Ville a inscrit une salle omnisport de dimension modeste à l'échelle du sport métropolitain (qui, par sa dimension, exclut toute manifestation de grande envergure) et qui sera à la charge de la Ville et des Lillois, tant dans sa réalisation que dans son fonctionnement, même si on peut escompter quelques ressources.

Qu'il nous soit permis de suggérer que tout soit prévu pour que cette salle puisse un jour, parce que nécessité se fera jour, être transformée en un palais omnisport international, notamment en ce qui concerne les différentes « réservations », en matière de sol et autres dispositifs, l'infrastructure, etc.

Nous sommes persuadés, à l'observation du « fonctionnement omnisport » du Grand Stade et de la frustration qui en naîtra, y compris à l'usage de la future salle omnisport de Lille, qu'il nous faut anticiper et prévoir, à défaut d'avoir réalisé ce qui eut été raisonnable :

- un grand stade moderne tel qu'on peut l'imaginer actuellement, couvert avec toutes les techniques nouvelles destinées au football, au rugby,
- une modernisation du stade de Villeneuve d'Ascq destiné à l'athlétisme et peut-être au rugby métropolitain,
- la réalisation d'un palais omnisport international spécifique à Lille.

LES SITES STRATÉGIQUES DE L'AVENIR **DU DÉVELOPPEMENT URBAIN :**

**Quelles préconisations peut-on faire
pour utiliser au mieux certains grands espaces :**

**Saint-Sauveur, Lille-Sud, le Port Fluvial
à court et moyen terme ?**

→ Positionnement de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole

Le développement économique de la ville de Lille ne s'envisage qu'avec une vision élargie au-delà de son propre territoire, car Lille représente la vitrine de notre Eurorégion.

En ce qui concerne le projet d'une nouvelle gare de passage (TER-TGV) à la hauteur de Seclin, il nous apparaît comme une nécessité stratégique que d'envisager cette gare. Lille, en tant que « hub européen », serait ainsi en capacité d'intercepter le trafic à grande vitesse vers le nord de l'Europe contribuant ainsi à l'accroissement du développement économique de notre territoire.

Nous souhaitons que Lille développe ce lieu d'échanges, carrefour des capitales du Nord de l'Europe, et apporte une attention toute particulière au flux des personnes et des marchandises qui constituent la principale ressource économique de la région.

Nous pensons donc que la question des déplacements de la métropole lilloise en général et de la ville de Lille en particulier ne peut s'envisager de manière fermée et autonome.