

**Avis concernant le projet urbain du quartier
du Ballon à Lille**

**Une ambition urbaine trop
faible pour le cœur
d'agglomération de la
métropole lilloise**

Septembre 2016



Contexte

Présenté en Novembre 2015, le projet urbain dit du « Quartier du Ballon » constitue une opportunité urbanistique majeure pour la métropole Lilloise. Nous approuvons la volonté d'optimiser ce foncier précieux pour créer un nouveau morceau de ville. Les objectifs poursuivis de regroupement des services métropolitains (et donc d'économies) et d'implantations de services mixtes (logements, commerces, bureaux) sont également appréciés.

Ce secteur propose une densité élevée avec en particulier un immeuble de grande hauteur (IGH).

Le projet se cantonne à un périmètre relativement limité et n'aborde pas ou peu les interfaces avec les secteurs voisins.

L'importance du projet, compte tenu de son emplacement, ses objectifs, et son coût, appelle à une concertation maximale avec l'ensemble des métropolitains.

Avis 1 / Une forte densité justifiée

La **densité élevée** du projet qui propose environ 45 000m² pour le siège de la MEL, environ 280 logements, 20 000m² de bureaux et 2000m² de commerces et services sur un territoire relativement réduit **est justifiée par la proximité du métro, du tram et de la gare**. En effet, si la métropole lilloise veut optimiser son « atout TGV » elle doit permettre l'accueil d'habitants et d'entreprises à proximité.

Par ailleurs, les tours jouent un rôle majeur dans l'image des grandes agglomérations. Disposer d'un cœur d'agglomération de grande hauteur est synonyme de dynamisme et donc d'attractivité.

Avis 2 / Un secteur qui a vocation à accueillir en priorité des entreprises du secteur privé

Il convient de se rappeler que la volonté de Pierre Mauroy, lors de la création de la gare TGV et d'Euralille, était d'accueillir des entreprises intéressées par la nouvelle proximité avec Londres, Bruxelles et Paris. Ainsi, **la vocation d'Euralille et plus largement de ce grand secteur à proximité des gares est d'accueillir des entreprises du secteur privé et non des institutions publiques**¹.

D'autre part, la **réalisation du nouveau siège de la MEL était probablement l'occasion de délocaliser la MEL** dans un secteur économiquement moins attractif mais d'un point de vue urbain plus stratégique, par exemple la zone de l'Union à côté de la Tour Mercure, desservi par le métro, afin de profiter de l'effet de levier provoqué par l'arrivée de 2000 agents de la MEL.

Enfin, la délocalisation de la MEL aurait permis de profiter de la vente d'un foncier très bien côté sur ce secteur.

Au total, oui à une tour sur ce site, mais construite par et pour le secteur privé.

La proximité de la gare TGV constitue une opportunité pour attirer les entreprises, nous devons valoriser cette opportunité en mobilisant le foncier à cet effet.

¹ Comme nous l'avons évoqué à l'occasion du débat entourant la futur capitale des Hauts-de-France, si Lille se veut être une capitale économique, capable de tirer vers le haut l'ensemble de sa région, elle se doit de libérer du foncier en son centre pour accueillir les entreprises du secteur privé intéressées par la proximité de la gare TGV. En l'occurrence, nous avons montré que le centre de Lille est « submergé » par des institutions publiques.

Avis 3 / Un projet mal connecté à son environnement

Le projet présenté ne semble pas être en mesure de répondre à l'un des objectifs identifiés à savoir « réussir la couture urbaine entre Euralille et le quartier du Romarin, géographiquement très proches mais radicalement différents dans leurs formes urbaines ». ²

D'une manière générale, ce projet reste dans une logique d'îlot, sans vraiment prendre en compte son environnement.

En effet, ce secteur qui est aujourd'hui très segmenté et compliqué pour le voyageur, qu'il soit en voiture et plus encore à pieds, le restera.

Ce secteur qui est aussi une rupture urbaine entre Lille centre et La Madeleine, c'est à dire la métropole lilloise, restera une rupture urbaine du fait du périphérique, du Grand Boulevard et des infrastructures qui les accompagnent.

Au final, **ce projet manque cruellement d'ambition dans sa dimension « aménagement du territoire »**. Ce projet est nouvelle occasion ratée, après le Jardin des géants, de proposer un projet ambitieux intégrant un secteur plus large permettant d'une part de **recréer du lien** entre l'ensemble des îlots du secteur et, d'autre part, **d'offrir une véritable continuité nord / sud et est / ouest** sur ce secteur qui constitue une partie du grand cœur d'agglomération que constitue le Grand Boulevard.

Plus précisément, plusieurs éléments justifient cette crainte / critique :

- **L'absence de transformation envisagée pour le boulevard périphérique** qui constitue à l'heure actuelle une coupure physique de près de 70 mètres de large et engendre des nuisances sonores et visuelles très élevées.
- **L'absence de transformation du Carrefour Pasteur** et de ses environs, carrefour qui ne permet pas un bon fonctionnement du secteur ;
- **La faible pertinence de la passerelle envisagée** (représentée en pointillés : quel est le coût envisagé pour cet ouvrage, la passerelle est-elle compatible avec les développements urbains envisagés dans le cadre d'Euralille 3000 ?) pour relier le quartier du Ballon et Euralille. La passerelle semble surtout orientée vers la tour et ne pourra sauf aménagement spécifique permettre un acheminement efficace des modes de transports doux (vélos, trottinettes, etc...).

Pour s'en convaincre une petite balade du côté du métro Porte de Douai pour rejoindre le jardin des Plantes, permet de se rendre compte de la barrière (physique et psychologique) que peut constituer un axe autoroutier.



² (dossier Enquête publique en ligne, p.10 ; 2.2 ;

http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/docs/DIALOGUECITOYEN/EP01_sept2016_%20LILLE/2016_lill_RPD_PVMC_Ballon%20EP.pdf

Avis 4 : Veiller au bon mariage architectural entre ancien et neuf

Les tours et les quartiers qui les accompagnent sont généralement constitués de verre et prennent souvent des formes cubiques. D'ailleurs, les esquisses proposées par le cabinet ANMA semblent aller dans cette direction.

Or, au nord est, le projet fera face à un ensemble de maisons en brique plus traditionnelles.

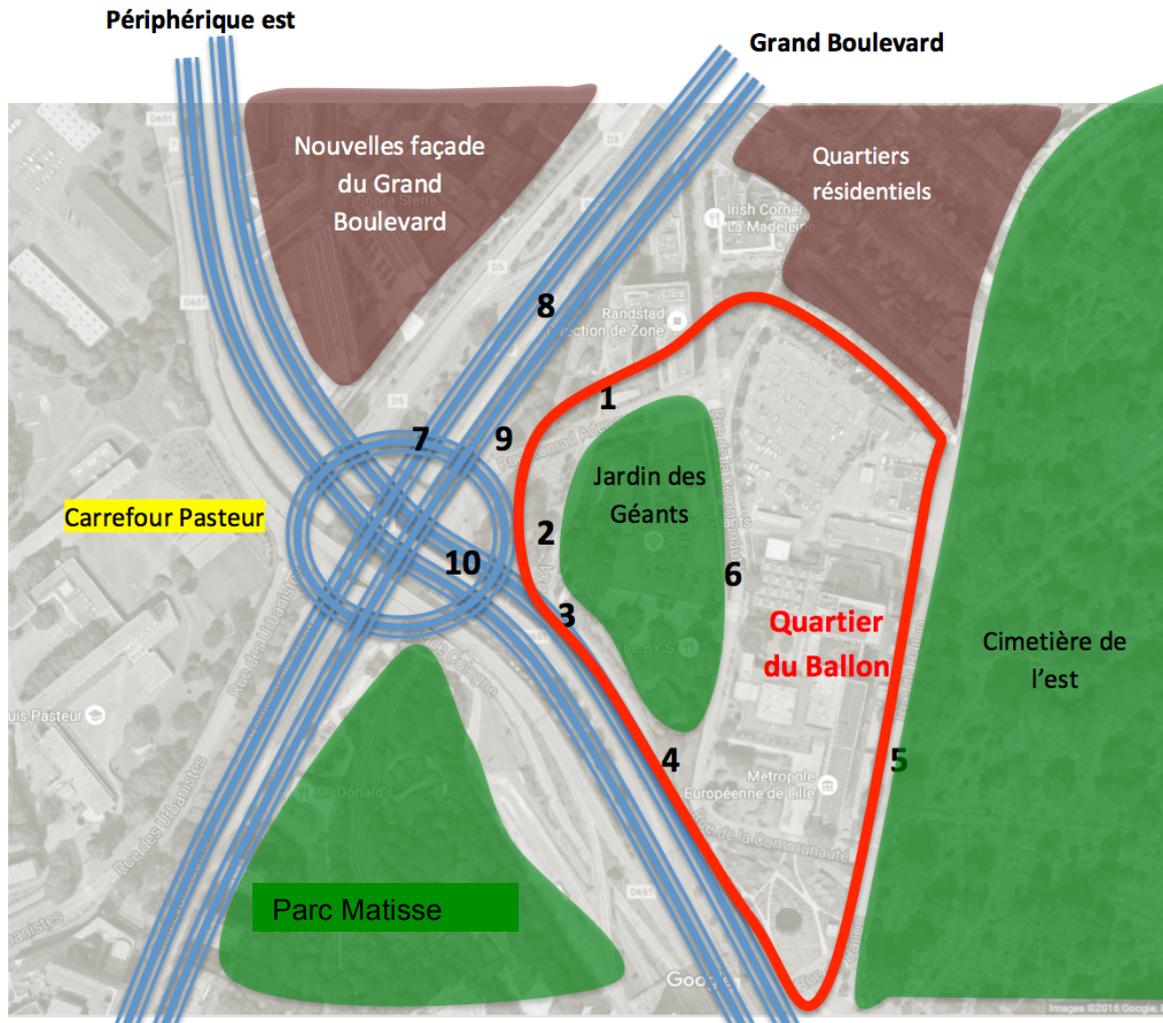
Il n'est pas gênant en soi de faire cohabiter architecture contemporaine et traditionnelle.

Néanmoins, **il apparaît important de soigner les interfaces entre les deux secteurs.**

Ainsi, entre l'habitat de brique traditionnel et les tours en verre, il devra être envisagé des constructions intermédiaires, que ce soit du point de vue de la hauteur, des formes urbaines et des matériaux utilisés, afin d'éviter l'effet de rupture.



Analyse du secteur élargi



1. Accès piéton vers le Grand Boulevard.



2. Côté nord du jardin des Géant = voie de transit.



3. Côté est du jardin des Géant = sortie du périphérique est vers Grand Boulevard.



4. Voie de circulation séparant le futur périphérique et le nouveau quartier du ballon.



5. Rue du Ballon : ligne de séparation entre le futur quartier du Ballon et le cimetière de l'ouest.



6. Rue du Interne au futur quartier du ballon.



7. Le carrefour pasteur : un espace routier sans qualité paysagère à supprimer.



8. Le Grand Boulevard, une autoroute en cœur de ville.



9. Entre la quartier du ballon et le grand Boulevard, des voies (auto)routières à requalifier.



10. Une qualité paysagère désastreuse à deux pas du centre d'affaires Euralille.

Les propositions d'Axe Culture

1/ Suppression du Carrefour Pasteur et évolution du boulevard périphérique

Nous pensons que le **boulevard périphérique et le carrefour Pasteur doivent évoluer pour recoller la ville** et faire d'Euralille un quartier et non plus une simple zone économique³ et ceci pour plusieurs raisons :

- ils constituent une fracture profonde et visible en plein milieu de la ville ;
- le projet Euralille 3000 lui-même prévoit une restructuration de certaines bretelles et voies pour créer « *un boulevard urbain* ». Pourquoi le terme de boulevard périphérique est-il ici encore employé dans le cadre du projet du Ballon ?
- Le trafic, certes élevé sur le boulevard périphérique justifie-t-il de tels impacts (environnementaux, esthétiques, économiques et sociaux) dans un endroit aussi stratégique qu'Euralille ?
- A l'inverse le trafic entre le boulevard Carnot et le Grand boulevard ne justifie pas un tel nivellement du carrefour Pasteur.
- La MEL a-t-elle vraiment envie d'accueillir ses futurs visiteurs, touristes, habitants et agents en leur faisant traverser une voie autoroutière du XXème siècle.
- La topographie du site et la configuration du boulevard périphérique permettent d'envisager sa transformation en boulevard urbain.
- Le Carrefour Pasteur constitue l'aménagement le plus triste et bloquant du périphérique dans ce secteur. Son évolution est indispensable pour relier Le boulevard Carnot (et donc le centre de Lille) au futur quartier du ballon, mais aussi au quartier Romarin.

Y compris si la suppression du carrefour Pasteur doit intervenir dans 10, 20 ou 30 ans, il faut envisager et anticiper dès aujourd'hui cette suppression.

La transformation du boulevard périphérique présenterait des avantages pour le projet du quartier du Ballon

- Une réunification complète, élégante et humaine du quartier permettant le développement des modes doux, le maintien de la circulation automobile et la création d'espaces publics
- La possibilité d'aménager le foncier libéré par la suppression des bretelles et la diminution de l'emprise des voies autoroutières
- L'opportunité de réaménager la plus belle avenue de la Métropole : le Grand boulevard qui représente un potentiel touristique, récréatif et économique important
- En somme, la mise à la bonne échelle de ce projet qui pourrait **communiquer efficacement avec son environnement** et ainsi envisager un **devenir métropolitain pour ce secteur**.

³ La MEL qui va recevoir la compétence de gestion des routes départementales au 1er Janvier 2017 à la possibilité de porter un tel projet.

2/ Un nouveau périmètre pour le projet

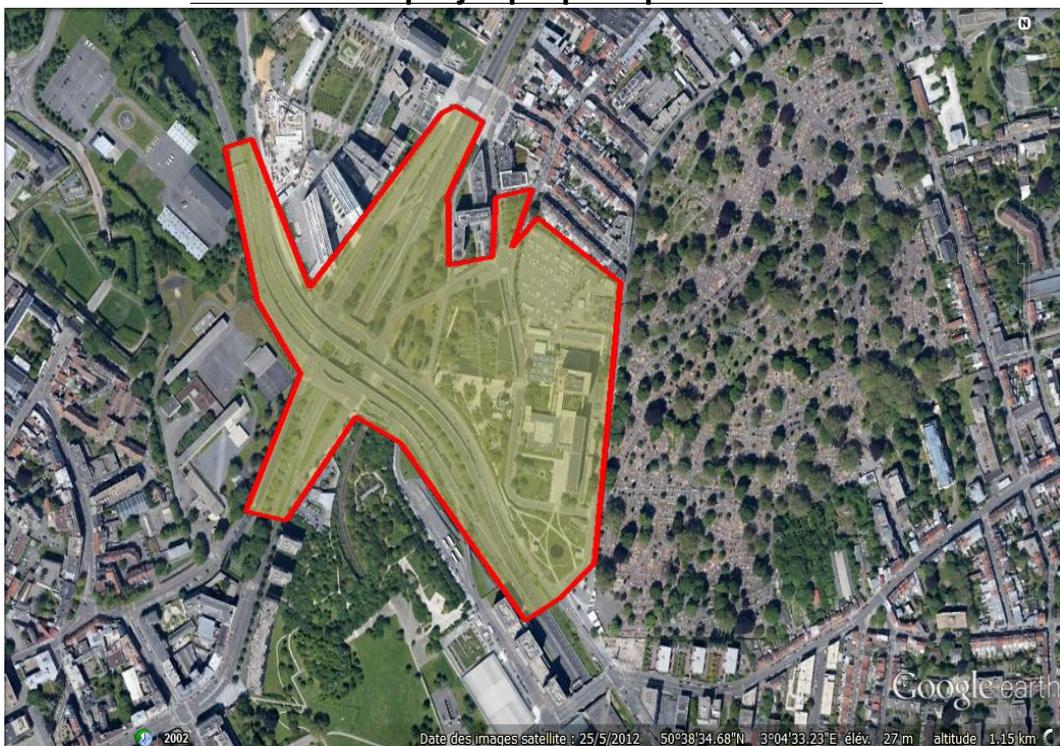
Il nous semble que le périmètre du projet doit être revu pour intégrer la transformation du périphérique et la suppression du Carrefour Pasteur.

Périmètre proposé par la MEL pour le projet quartier du Ballon :



Périmètre du projet sur fond de photographie aérienne (2013) © MEL

Périmètre du projet proposé par Axe culture



3/ Au moins deux hypothèses pour les infrastructures routières

Hypothèse 1 : transformation du périphérique en boulevard urbain

La transformation du périphérique en boulevard urbain (esprit Boulevard Hoover à Lille) correspond à l'hypothèse la plus intéressante au regard du rapport coût/avantages.

Elle s'inscrit dans la logique qui sera engagée par le projet Euralille 3000.

Elle nécessite :

- La suppression du dénivellement entre le Grand Boulevard / Le boulevard Carnot et le périphérique
- La destruction des autoponts actuels
- La suppression de toutes les bretelles et voies à caractéristiques autoroutières
- La mise à niveau de sols entre le rond-point Pasteur jusqu'au parking souterrain de la MEL

Hypothèse 2 : Transformation du périphérique en boulevard urbain avec tunnel

Dans cette hypothèse, le périphérique est également transformé en boulevard urbain (esprit Boulevard Hoover à Lille).

Un tunnel est créé au niveau du cimetière, il pourrait être réalisé en **tranchée couverte**, compte tenu de l'espace qui existe entre les deux voies du boulevard urbain. L'espace libéré en surface par le tunnel peut être végétalisé et dédié au mode doux. Le tunnel ressort après le lycée Pasteur. Ce tunnel en **2 x 1 voies permet de faciliter le transit nord sud**.

Pour pouvoir réaliser ce tunnel en tranchée couverte (et donc à moindre coût) **il faut toutefois dévier le tram** qui passe sous le périphérique actuel.

En conclusion :

Cette nécessaire transformation du périphérique en boulevard urbain représenterait une opportunité pour la **création d'un mode de transport collectif lourd**, un tramway par exemple et ainsi proposer une **alternative de déplacements** pour de nombreux usagers.

Cette possibilité offerte doit être étudiée notamment au regard des récentes annonces du président de la MEL.⁴

⁴ Lors des assises de la mobilité qui se sont tenues jeudi 22 septembre 2016, Damien CASTELAIN a annoncé un projet création d'une ligne de tramway reliant les gares de Lille à l'aéroport. Une forte volonté a également été affichée pour améliorer le service tramway actuel.

La reconfiguration du secteur du Ballon est l'occasion idéale pour créer un vrai réseau de tramway.

Vision du secteur Ballon / Pasteur avec réaménagement du périphérique et parc Matisse

Sortir de la logique d'îlot pour créer du lien au sein d'un véritable cœur d'agglomération !



Le rond point qui se situerait à l'intersection du Grand Boulevard et de l'ancien boulevard périphérique, en lieu et place de l'actuel « carrefour Pasteur », pourrait faire l'objet d'une création artistique ou architecturale à la hauteur de ce cœur d'agglomération, à la fois entrée de son cœur historique (Lille) et du « Grand boulevard ».
 Ainsi, un arc de triomphe ou fontaine majestueuse pourrait être réalisé en son centre.

Think Tank Citoyen Axe Culture

Pour nous suivre ou nous contacter

Septembre 2016

www.axeculture.com

axeculture@axeculture.com

facebook.com/axeculture

[twitter / @axeculture](https://twitter.com/axeculture)