

Euralille à la Deûle

Avis donné

dans le cadre de la phase 2 de la concertation
du 15 novembre 2023 au 1^{er} mars 2024

Le mercredi 28 février 2024



Introduction

Ce document a été élaboré dans le cadre de la seconde phase de concertation organisée par la Métropole Européenne de Lille pour le grand secteur allant de Euralille à la Deûle.



1. Avis général

1/ Créer une continuité d'Euralille à la Deûle : une excellente démarche !

La continuité d'Euralille à la Deûle : une série d'opportunités à valoriser

Les documents produits par la SPL Euralille, par les villes et par la Métropole, présentent clairement les opportunités de relier Euralille à la Deûle.

Les arguments en faveur de cette réflexion sont multiples et nous nous permettons d'insister sur les suivants :

- donner enfin une raison au nouveau **Palais de Justice** d'être localisé sur la Plaine Churchill ;
- mettre en valeur les **anciennes fortifications** de la ville de Lille et recréer une continuité paysagère qui les intègre ;
- valoriser la **Citadelle** de Lille en l'inscrivant dans la dynamique Euralille initiée par Pierre Mauroy à la fin des années 1980 ;
- opérer la **transition écologique** en transformant le boulevard autoroutier en boulevard urbain classique bordé d'espaces piétons, de pistes cyclables et du tram, promis dans le cadre du SDIT ;
- ouvrir le Vieux-Lille sur la Deûle.



Mais, la création d'un lien fort entre les deux rives de l'arc constitue un enjeu crucial



Si la continuité entre Euralille et la Citadelle constitue un axe important et nécessaire, clairement décrit dans les différents documents publiés par la SPL Euralille, nous insistons sur le fait que le secteur constitue aujourd'hui une longue rupture urbaine entre Lille, ses quartiers est et ses villes voisines.

Par conséquent, il apparaît fondamental de profiter de cette démarche vertueuse pour créer un véritable lien entre La Madeleine et Lille, Saint-André et Lille.

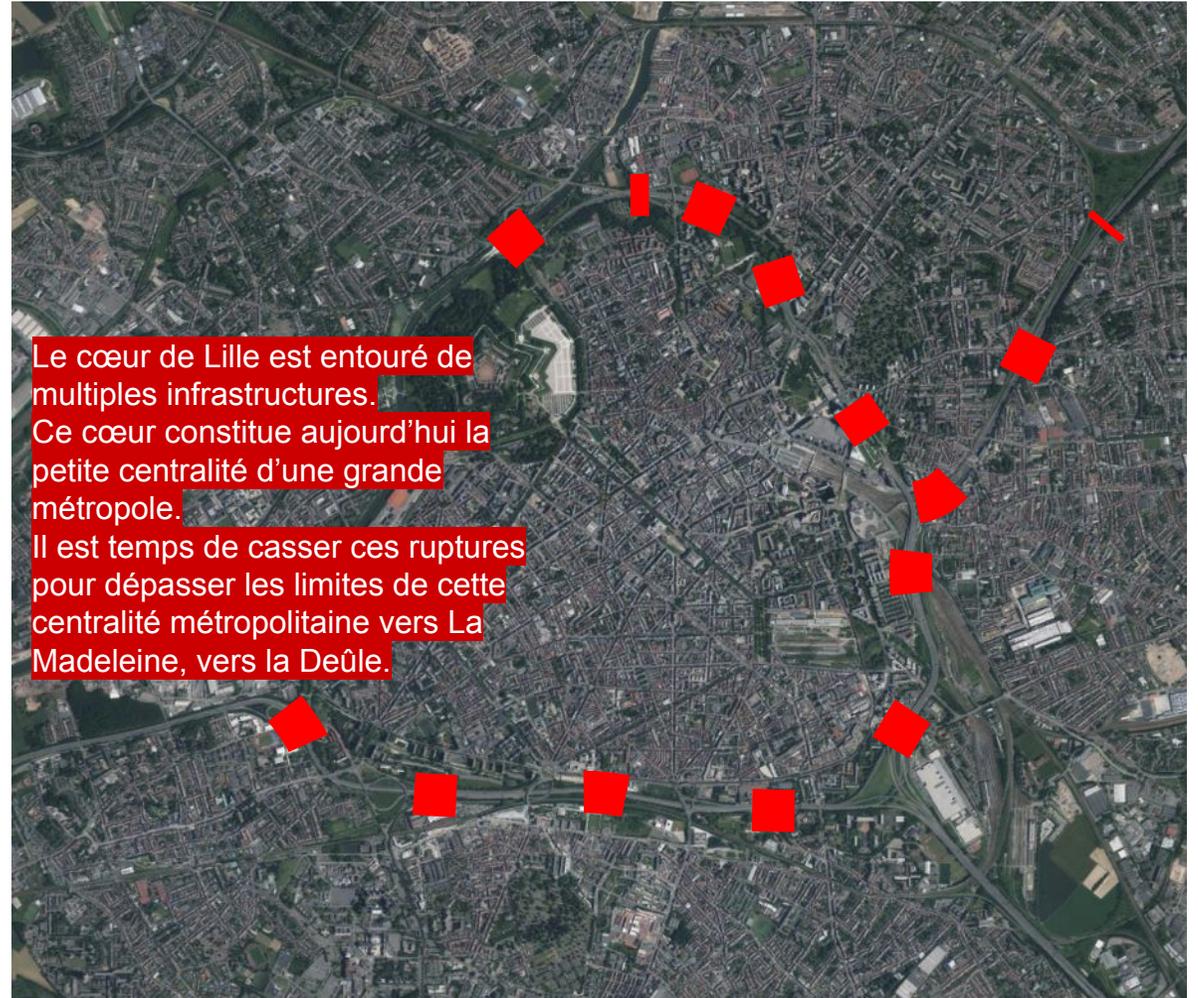
Aujourd'hui **frontière** et **rupture de cheminement** entre Lille et sa métropole, ce territoire doit devenir un espace qui crée du lien



Lille, une ville modeste, isolée de sa grande métropole par de grandes infrastructures routières.

1. Le Boulevard Robert Schuman coupe Lille de la Deûle et des villes voisines de Saint André, Lambersart et La Madeleine.
2. Le Boulevard périphérique Est coupe le centre de Lille des quartiers de Fives et Hellemmes.
3. Le Boulevard Périphérique Sud coupe la ville de ses quartiers sud, de Ronchin, Faches-Thumesnil et de Loos.
4. Le Port de Lille coupe la ville du quartier de Bois Blanc.

Il faut gommer ces ruptures pour recréer du lien entre la ville, ses quartiers périphériques et le reste de la métropole lilloise.



2. Remarques concernant le projet



Les pages suivantes présentent ce que nous considérons comme les invariants du projet.

Ce sont des invariants pour deux raisons :

D'une part parce que ce projet porté par la Métropole constitue l'occasion unique d'élaborer un projet ambitieux capable de gommer les erreurs du passé.

L'occasion ne se représentera pas.

D'autre part parce que ces invariants constituent des actions que la Métropole lilloise aurait du traiter déjà depuis longtemps. Ce sont des conditions *sine qua non* au bon fonctionnement de la métropole lilloise et à la valorisation de ses atouts.





Pont Royal : un imbroglio routier à simplifier

Pont Royal : un tourbillon autoroutier à supprimer pour recréer du lien

La photo aérienne de droite, qui date de 1960 montre que le nord de la ville de Lille est séparée des villes voisines et en particulier de Saint André par les remparts de la ville et par des champs (probablement des zones militaires non constructibles).

Comme le montre la carte de droite, avec le creusement de la Deûle à grand gabarit et la création des infrastructures routières, le territoire est désormais très segmenté. A l'occasion des travaux de réalisation du canal et de la voie routière, le lien nord / sud est aménagé avec pour seul objectif de laisser passer les voitures et, pour ceux qui connaissent et osent, les vélos.



Photo aérienne 1960



Photo aérienne 2020



Pont Royal : un tourbillon autoroutier à supprimer pour recréer du lien



Le carrefour du Pont Royal qui relie le nord de la Ville de Lille à la Ville de Saint-André constitue un ouvrage d'un autre temps.

- Il est difficile à traverser à vélo et encore plus à pied.
- Il occupe une surface très importante sur un secteur stratégique en bordure de la Citadelle.
- Il constitue une vraie rupture entre la Citadelle et ce qui fut la porte de Ypres.
- Il constitue un ouvrage très gênant pour les habitants du sud de Saint-André qui sont coupés de la Deûle et de la Citadelle.

Cet ensemble doit être repensé en profondeur pour en faire une infrastructure de dimension urbaine, qui facilite le lien piéton et cyclable entre les deux rives de la Deûle.



Pont Royal : un tourbillon autoroutier à supprimer pour recréer du lien



Saint-André : si proche si loin de la Citadelle et du Vieux-Lille

Le Pont-Royal, imbroglio routier hérité de ce que le 20^e siècle a fait de pire, constitue un lien routier certes efficace pour ceux qui veulent passer vite, mais une vraie rupture urbaine pour ceux qui veulent le franchir à vélo ou à pied.

L'évolution du Pont Royal impactera nécessairement la façade de la Citadelle. Il est donc opportun de le repenser en profondeur. Saint-André doit pouvoir profiter de sa proximité avec la Citadelle et le Vieux-Lille.

La destruction de l'échangeur autoroutier de Pont-Royal doit constituer un invariant du projet, permettant de laisser place à de nouveaux aménagements.





Carrefour Pasteur :
un échangeur routier qui doit (aussi)
disparaître

Carrefour Pasteur : un échangeur autoroutier que nous devons détruire au profit d'un projet urbain



Vers le Grand Boulevard

Le périmètre d'étude intègre le carrefour Pasteur, ce qui est une excellente chose. Mais il n'intègre pas le Grand-Boulevard. C'est une erreur stratégique. Nous savons tous que ce Grand-Boulevard constitue le sujet tabou par excellence et qu'il existe un large consensus politique en faveur du statu quo, c'est-à-dire en faveur de ce que Bruno Bonduelle appelait une "misérable autoroute urbaine".





Le carrefour Pasteur constitue l'une des plus importantes verrues urbaines de la Métropole Lilloise, celle qui a saccagé le lien entre Lille et les villes de l'est, à commencer par La Madeleine.

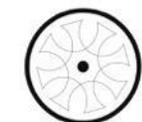
Comme pour le Pont Royal, cet échangeur autoroutier doit disparaître car il constitue une rupture de cheminement.

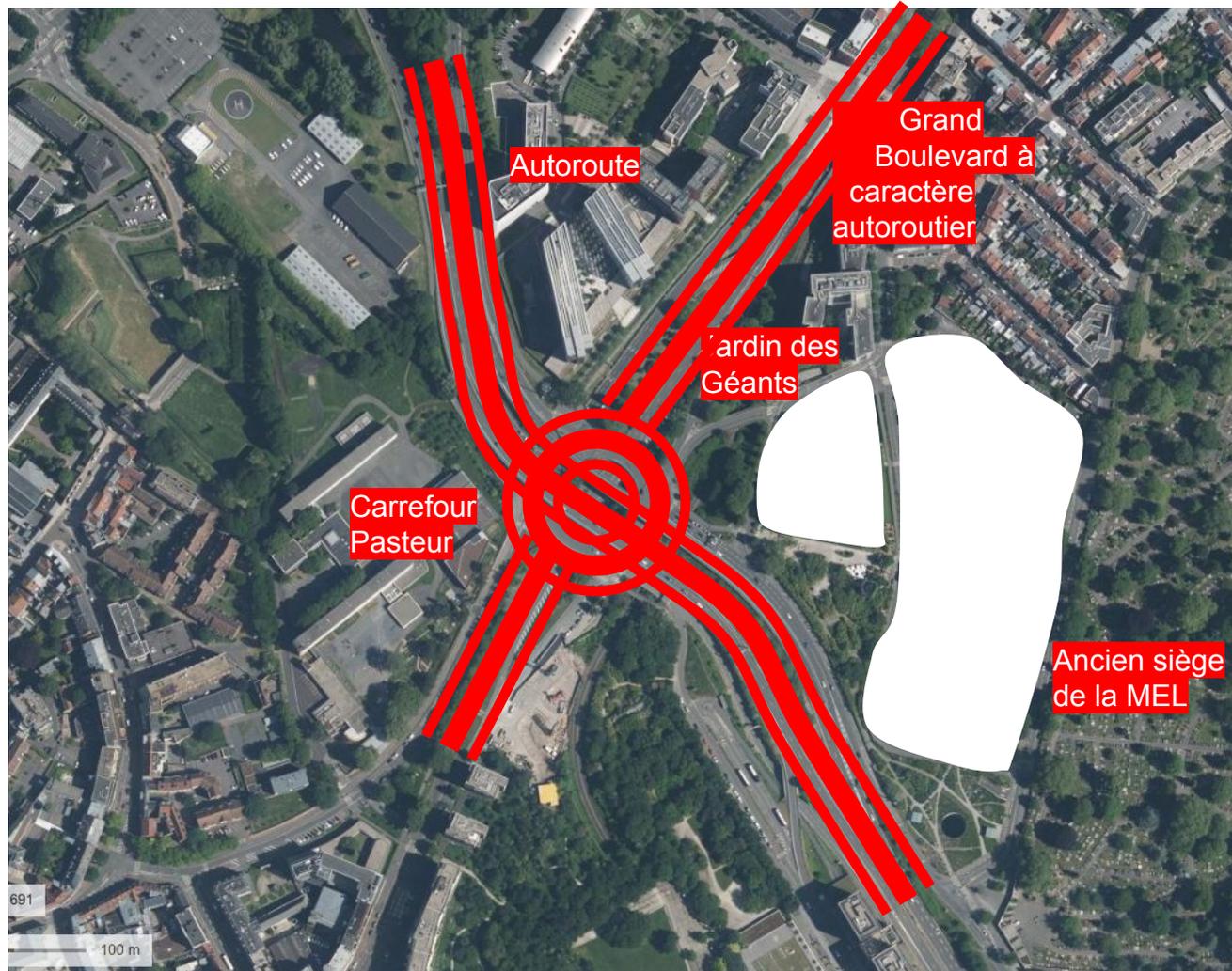
Il constitue ensuite une monstruosité urbaine à deux pas de la Grand Place de Lille.

Pour rappel, Axe Culture avait organisé en 2010 un concours d'idées pour le Grand-Boulevard. Les résultats sont visibles sur notre site internet.

Objectif : structurer un projet du 21e siècle qui tournera la page du 20e siècle et qui tracera le cap pour les 20 ans à venir.

Le Carrefour Pasteur : une hérésie routière à 3 étages qu'il faut supprimer pour favoriser les mobilités douces.





Le périmètre de réflexion devrait également englober le Jardin des Géants ainsi que les terrains des anciens bureaux de la Métropole Européenne de Lille. Il s'agit de traiter cet ensemble pour qu'il devienne un morceau de ville à part entière entre Lille et La Madeleine, un espace qui se situe dans la parfaite continuité du Boulevard Carnot et du Grand Boulevard.

Le carrefour Pasteur doit être détruit. Le Grand Boulevard doit retrouver sa continuité naturelle avec le Boulevard Carnot et donc l'Opéra de Lille. Le Grand-Boulevard doit redevenir la colonne vertébrale de la Métropole lilloise. Cette ambition commence par la refonte du Carrefour Pasteur.

Le Carrefour Pasteur : une hérésie routière à 3 étages qu'il faut supprimer pour faire Métropole



Avenue du Peuple Belge :

Une avenue qui doit se poursuivre vers la
Deûle

L'avenue du Peuple Belge : Une avenue qui doit se prolonger vers la Deûle



Vers l'avenue du Peuple Belge

L'avenue du Peuple Belge devrait constituer la porte d'entrée du Vieux-Lille depuis la Deûle.

Cette porte est aujourd'hui contrariée par l'aménagement très routier du carrefour Rue Saint-Sébastien / Avenue du Peuple Belge / Avenue Churchill.

Cet aménagement donne le sentiment que le Vieux-Lille se termine au bout de l'avenue du Peuple Belge.

Le projet de requalification écologique, paysagère et patrimoniale du Bras de la basse-Deûle constitue une très bonne nouvelle.

L'enjeu se situe aujourd'hui dans la création d'une continuité piétonne et paysagère entre le parc de l'Avenue du Peuple Belge face aux anciens Hospices Généraux et le Bras de la Basse Deûle au niveau de l'ancienne Usine élévatoire.

Axe Culture et Territoire qui avait organisé un concours d'idées pour l'avenue avait aussi assumé haut et fort son opposition à la remise en eau de l'avenue au profit de la valorisation de l'existant.

Le présent projet doit permettre de réaménager le secteur afin de retrouver une continuité piétonne claire et de qualité entre l'avenue et la Deûle.





Les remparts :

Un patrimoine à rénover et valoriser

— Les remparts : atout majeur du secteur à valoriser

Les remparts : patrimoine lillois et atouts incomparable

Les remparts constituent l'histoire vivante de Lille.
Le Ministère de la Défense a très largement participé à rénover celles de la Citadelle.
Malheureusement, il n'en est pas de même des remparts qui se situent dans leur prolongement, notamment vers la plaine de la Poterne.

Le projet Euralille à la Deûle constitue une opportunité unique de valoriser les remparts qui subsistent en les reliant à la Citadelle de Lille.

Le lien actuel entre le Vieux-Lille et les remparts sont plus que perfectibles, tandis que le lien entre la ville de La Madeleine et les remparts est inexistant du fait de la voie rapide.

Les remparts peuvent constituer le trait d'union entre le Vieux-Lille et la Deûle, entre Lille et la Métropole lilloise.



Gouvernance :

Pour réussir ce projet d'ambition
métropolitaine : une gouvernance
forcément métropolitaine

— Une gouvernance territoriale adaptée ou la galère !

La gouvernance territoriale n'est pas chose aisée sur la métropole lilloise.

Si la Métropole Européenne de Lille est compétente en matière d'aménagement et d'espace public, les villes sont compétentes pour l'éclairage public et les espaces verts.

Si la Métropole élabore le Plan Local d'Urbanisme, ce sont les communes qui instruisent les autorisations d'urbanisme.

Qui gèrera ce projet essentiel en matière d'espaces verts ? Les villes ? La Métropole ? Toutes selon leurs compétences ?

Pour un territoire aussi important, dont les enjeux sont métropolitains, la gouvernance devra être simple et efficace.

De toute évidence, c'est la métropole qui devra diriger ce projet.



Axe Culture devient **Axe culture & territoire**

L'association *Axe Culture* est née à Lille en 2005 de la rencontre de plusieurs passionnés de culture, de patrimoine et d'urbanisme.

La mise en avant du mot **culture** avait du sens car nos sociétés sont fondées sur cette culture au sens anthropologique du terme : la langue, la musique, l'art, la manière de manger, de s'habiller, d'échanger et de débattre, de partager le pouvoir, etc.

Cette culture est aussi fondamentale dans nos sociétés, les habitants étant originaires des quatre coins du monde.

Nous aimons cette diversité culturelle. Elle est notre plus grande richesse.

Il était temps néanmoins de compléter notre nom pour qu'il reflète davantage la diversité de nos travaux dans les domaines de l'aménagement, de la gouvernance territoriale, de l'image des villes, etc.

Le nom "Axe Culture & Territoire" s'est imposé, fidèle au passé et tourné vers l'avenir.



 axe culture
et territoires

