

# FOCUS

## GARE

## SAINT-SAUVEUR

## LILLE



VILLES  
& PAYS  
D'ART &  
D'HISTOIRE

# SOMMAIRE

## **3 PLAN DE SITUATION**

## **7 L'HISTOIRE DU SITE**

De la période médiévale au XIX<sup>e</sup> siècle

La question des gares de Lille

Naissance de la gare des marchandises

Les grands équipements de la « petite vitesse » (1865-1940)

Le renouveau lillois (1919-1970)

## **24 LE PROJET SAINT-SAUVEUR**

Écrire une nouvelle histoire

Projet, dates et valeurs

## **POUR EN SAVOIR PLUS**

## **31 Bibliographie**

### **Maquette**

Ateliers 59

### **d'après DES SIGNES**

studio Muchir Descloids 2015

### **Crédit couverture**

Gare Saint Sauveur © Maxime Dufour

### **Impression**

Nord'Imprim

# PLAN DE SITUATION DE LA FRICHE SAINT-SAUVEUR



**Vue aérienne de la ville  
de Lille - juin 2015**  
© Bocquet photos aériennes

**23 HA  
DE FRICHE  
EN CŒUR DE  
VILLE**

« De jour comme de nuit s'invente à la Gare Saint Sauveur un espace de liberté, de connaissance, de différences, de convivialité, où l'instant se dilue et se transforme en durée ... »



**Animations  
à la Gare Saint  
Sauveur :**  
**Jeu d'échec  
géant dans  
la cour de la Gare  
Saint Sauveur**

**Mapping sur  
la façade de  
la Halle A de  
la Gare Saint  
Sauveur**

© Daniel Rapaich -  
Ville de Lille



# LA FRICHE SAINT-SAUVEUR

## PRÉMICES ET PROJET

Au bruit qui avait rythmé le transport des marchandises à la Gare Saint-Sauveur depuis 1865 a succédé un long silence après sa fermeture définitive en 2003. Les perspectives portées par la Ville de Lille en matière d'art et de culture sont venues à point nommé, donner un second souffle à cette friche ferroviaire en déshérence. La dynamique amorcée par l'aménagement du parc Jean-Baptiste Lebas, inauguré en 2005, pouvait se prolonger et attirer un nouveau public familial. En juin 2008, le Conseil Municipal de Lille votait l'aménagement des deux halles du site Saint-Sauveur, pour une première exploitation entre mars et juillet 2009 à l'occasion de l'événement Europe XXL. L'inauguration de la Gare Saint Sauveur, le 14 mars 2009, marquait donc de manière retentissante l'ouverture de cette deuxième édition de lille3000, à la découverte d'une Europe redessinée après la chute du mur de Berlin.

### **LA GARE SAINT SAUVEUR, UN ÉQUIPEMENT CULTUREL QUI PRÉFIGURE LA RENAISSANCE D'UN QUARTIER**

Forte du succès rencontré à la Gare Saint Sauveur, la Ville de Lille a souhaité pérenniser l'exploitation de ce lieu pour en faire un épicentre de la vie culturelle lilloise. Saint-Sauveur est devenu un lieu de vie, ouvert à tous, gratuit, rassemblant dans un même lieu des fonctions souvent cloisonnées – expositions, jeux de raquettes, anniversaires d'enfants, jeux à dispo-

sition, concerts, propositions artistiques variées chaque week-end. En plus, un bar restaurant est venu compléter l'offre de service en respectant le dessein d'harmonie et de convivialité du site. La Gare Saint Sauveur a trouvé sa place dans le paysage lillois, en gardant son caractère de lieu vivant et ouvert sur la ville, où les publics se croisent autour de propositions culturelles exigeantes et populaires mais aussi dans un espace partagé ludique et convivial.

Grâce aux expositions artistiques, aux événements culturels, aux animations à caractère familial, la Gare Saint Sauveur est aujourd'hui ressentie comme un espace populaire et familial de qualité, facilement accessible. Ce nouveau lieu, véritable coopérative culturelle associant un grand nombre d'acteurs du territoire est devenu un établissement phare du rayonnement culturel de la ville avec plus de 400 000 visiteurs par an.

S'inscrivant dans la dynamique culturelle de ce lieu étonnant et plein de promesses, ce livret vous propose de découvrir au fil du temps et à la croisée des quartiers du Centre, de Moulins, de Wazemmes et de Fives, l'histoire passionnante de la friche Saint-Sauveur ainsi que les clés de lecture des projets d'envergure qui s'y préparent, portés par la Ville de Lille et la Métropole Européenne de Lille.

L'espace qui constitue la friche actuelle de 23 ha est au Moyen Age situé hors les murs de la ville de Lille et le restera jusqu'en 1858 où il sera annexé à Lille, portant les noms successifs de faubourg des Malades (dépendant de Wazemmes), Les Moulins (1833), Moulins-Lille (1849).



**Plan de Lille et ses fortifications, gravure**

© Bibliothèque municipale de Lille

# L'HISTOIRE DU SITE

## UNE OCCUPATION HUMAINE TRÈS ANCIENNE

A proximité de l'actuelle friche Saint-Sauveur, au milieu de la rue du Professeur Calmette, fut mise au jour en 1873, à l'occasion du creusement d'une conduite d'eau, des tombes à incinération. Henri Rigaux, archiviste-archéologue de la Ville de Lille, à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, décrit sur le site mis au jour, des vases, des fibules, des ossements travaillés et calcinés. Sous l'Ecole des Arts et Métiers, boulevard Louis XIV, Henri Rigaux mentionne également des tombes gallo-romaines dans ses bulletins de la Société des Sciences et de la Commission Historique du Nord de 1923 et 1925. Sur l'emplacement même de la gare Saint-Sauveur, un sesterce d'Hadrien et un as de Faustine II furent mis au jour mais la datation des découvertes reste incertaine. Si les investigations menées au XIX<sup>e</sup> siècle relèvent d'une méthodologie archéologique moins scientifique que de nos jours, ces indications autour du site de l'ancienne Gare Saint-Sauveur sont cohérentes avec des études plus récentes qui attestent d'une occupation humaine ancienne et diffuse aux abords de la Deûle et de ses affluents.

## DE LA PÉRIODE MÉDIÉVALE AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

Si les traces d'occupation humaine sont ténues durant l'Antiquité tardive, la période médiévale va structurer l'habitat, à la fois dans ce qui deviendra Lille, et Wazemmes, située au sud, sur des terres marécageuses comme l'indique l'étymologie de son nom (de Was, marais et Hem, maison).

Au XIII<sup>e</sup> siècle, la ville de Lille, en plein développement, s'étend vers l'est et englobe la paroisse Saint-Sauveur. Des murs pourvus de tours et des portes séparent Lille de la campagne avoisinante, dont la porte Saint-Sauveur qui disparaîtra en 1595 et la Porte des Malades (remplacée par la Porte de Paris). La Noble Tour édifée vers 1400 est aujourd'hui le seul témoin de l'enceinte médiévale de Lille qui comportait 65 tours.

L'abbé Alfred Salembier qui consacra, il y a un siècle, un ouvrage sur l'histoire de Wazemmes, met en valeur les singularités de ce territoire : « Le faubourg des Malades est célèbre par la léproserie des ladres bourgeois de Lille, par le fief du Petit Billau, qui était comme le cœur de ce faubourg, par la Justice de Lille qui y était installée, par les nombreux moulins qui trouvaient sur cette hauteur le vent nécessaire pour se mettre en branle. ».

## LA MALADRERIE

La lèpre connut un développement important de la fin du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle avec l'essor des croisades. L'intensité du phénomène entraîna la création à la période médiévale d'espaces structurés et très organisés, les maladreries. Celle dont il est fait mention au faubourg des Malades est réservée aux bourgeois ou enfants de bourgeois de Lille. On s'y rend en empruntant la rue des Malades (actuel rue de Paris) puis la Porte des Malades (remplacée par la Porte de Paris) avant d'atteindre, située hors les murs, la Maladrerie. Les recherches archivistiques sont encore à mener et n'ont pas livré toute l'histoire de ce lieu disparu dont il est difficile de préciser la date de création et l'emplacement. Elle est men-



**Campagne de Moulines Lille**

© Bibliothèque municipale  
de Lille

tionnée dans les textes en 1349 mais son origine est certainement plus ancienne. La description donnée par l'Abbé Salembier en fait un quadrilatère inégal d'une superficie de 5205m<sup>2</sup> clôturée par un mur de brique, située le long du chemin de la Porte des Malades. C'est une entité qui vit en autarcie avec des maisons pour les soignants, un espace clos pour les malades, une ferme, des terres labourables et un cimetière réservé aux lépreux. Située trop près de l'enceinte fortifiée, elle disparaît vers 1668 au moment du réaménagement des fortifications par Vauban après la conquête de la ville par Louis XIV.

### **ENCLAVE DU PETIT BILLAU**

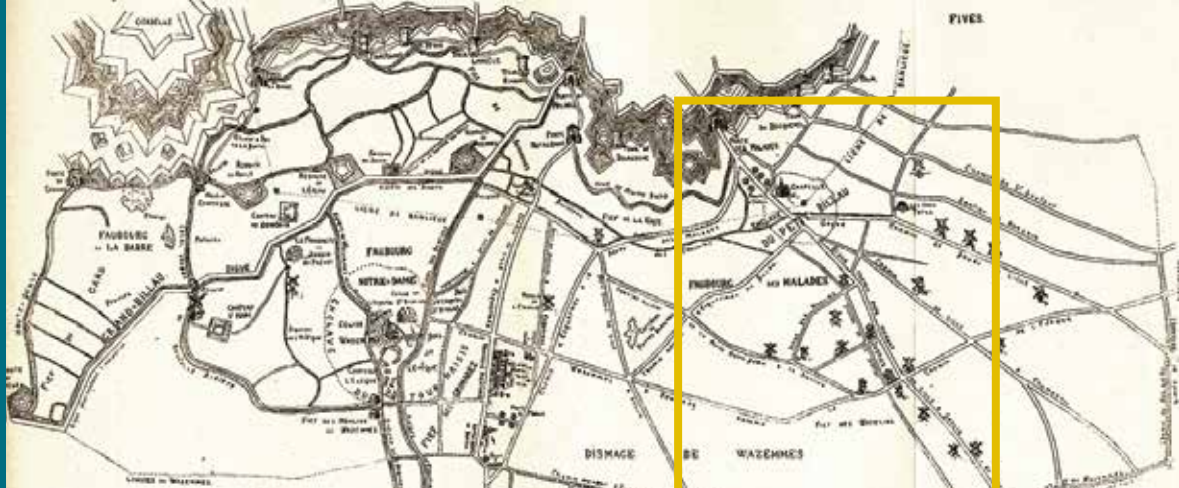
L'abbé Alfred Salembier s'intéresse à la période médiévale et énumère les fiefs situés sur le territoire de Wazemmes. Il décrit une « terre franche [...] enclavée dans la châtellenie de Lille, sous l'autorité du Roy tenue en justice vicomtière de la seigneurie de Vendeville et de Templemars. Une partie était située au faubourg de la Barre, le grand Billau, et une autre se trouvait au faubourg des Malades sur le grand chemin vers Arras, le Petit Billau. Ces enclaves sont mentionnées au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle et ne furent cédées à la Ville de Lille qu'en 1673. Le petit Billau se trouve situé entre la Porte de Paris et la gare Saint-Sauveur. Des sources juridiques très abondantes émaillent l'histoire de ce fief car Le Billau constituait une terre franche où la juridiction de Lille ne pouvait s'appliquer. De multiples échanges témoignent au fil des siècles des homicides et autres prévenus de crimes qui y cherchaient refuge et des tentatives des officiers de la gouvernance de Lille

pour les faire appréhender. Le Billau, situé hors les murs du populaire quartier Saint-Sauveur, attirait les Lillois qui souhaitaient bénéficier de tarifs avantageux sur les boissons. Le régime des taxes y étant plus favorable, les auberges y fleurissaient. L'abbé Salembier mentionne également sur son plan figuratif de Wazemmes une Chapelle dans l'enclave du Petit Billau. Celle-ci a disparu en 1670.

### **LES MOULINS**

La description de ce lieu situé hors les murs mais très proche de la ville de Lille ne serait pas complète si on n'y décrivait pas les nombreux moulins qui s'y succédèrent au fil du temps et qui inspirèrent le nom actuel du quartier de Moulines. En septembre 1243, Jeanne de Flandre donne à l'Hôpital Notre-Dame, dit Comtesse, pour lui garantir des rentes régulières, tous les moulins qui lui appartenaient à Lille et à Wazemmes et interdit d'en construire de nouveaux sans le consentement de l'hôpital afin de préserver « le droit de vent ». Les privilèges de l'hôpital Comtesse sont confirmés en 1475 par Charles le Téméraire et en 1669 par Louis XIV qui s'inscrit dans la lignée de ses prédécesseurs pour « le soulagement des pauvres nécessiteux dudit pays pour adoucir les rigueurs de leur misère par les services qu'ils trouvent dans leurs hôpitaux ». De nombreux moulins s'inscrivent dans le paysage depuis la période médiévale jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Leur histoire est mouvementée car située hors les murs, ils sont les premières victimes des attaques militaires des assaillants. Ils sont souvent brûlés ou détruits et quelquefois déplacés et





## ENCLAVE DU PETIT BILLAU

reconstruits sur le rempart pour les préserver de futures attaques. En 1667, lors de la conquête de la ville par Louis XIV, l'abbé Salembier rapporte ainsi l'attaque : « Entre les onze heures et demie et douze heures de nuit, ils ont bruslez tous les moulins à vent qui étoient hors des portes de Saint-Sauveur, Notre-Dame et des Malades au nombre de quantante-trois, puis se sont retirés par la résistance des bourgeois. » Quelques maisons au Billau, au faubourg des malades furent aussi la proie des flammes. Le rude siège de 1708 fit également des dégâts matériels « Au faubourg des Malades, six moulins furent détruits par les troupes et ne furent pas reconstruits ».

**Plan figuratif de la Commune de Wazemmes avant la Révolution, extrait du livre d'Alfred Salembier, Histoire de Wazemmes, 1912**

© Archives municipales de Lille

**Le siège de 1708, gravure**

© Bibliothèque municipale de Lille

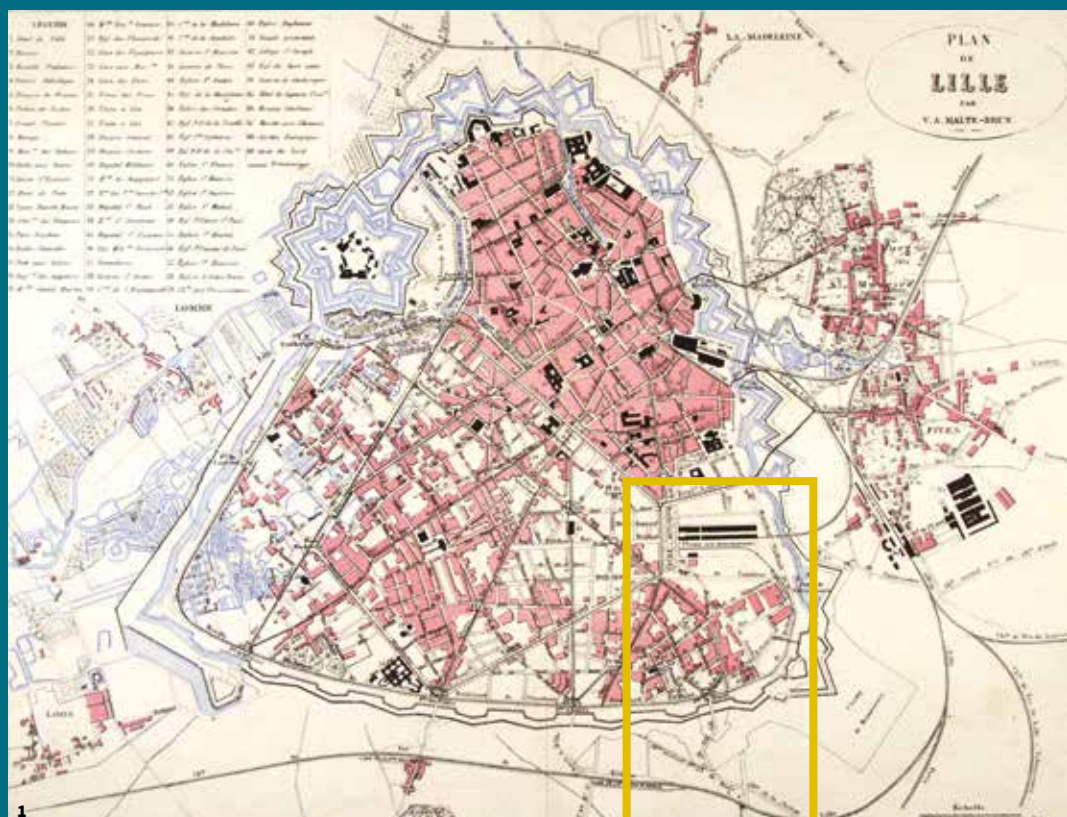


Sous l'impulsion de l'industrialisation dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, grâce à ses vastes étendues et à la forte fréquentation des chemins historiques de circulation vers Arras et Douai, le faubourg des Moulins prospère et sa population augmente.

**1. Plan de Lille après l'agrandissement de 1858, par Malte-Brun, s.d**  
© Collection et reproduction Archives municipales de Lille

**2. Établissements de fabrication de machines à vapeur Le Gavrian, établis à Moulins-Lille en 1837. Dessin d'A. Lecomte, 1855.**  
© Bibliothèque municipale de Lille, portefeuille 80, 15.

**3. Le débarcadère lillois réalisé par l'architecte Alfred Armand en 1847. Gravure de Baron (détail), extraite de l'*Album lillois, souvenirs d'un artiste*, 1860.**  
© Bibliothèque municipale de Lille, ms D62, 16.





En 1833, le faubourg des Moulins s'émancipe de la tutelle de Wazemmes pour devenir la commune autonome des Moulins, puis en 1849 Moulins-Lille. Si les jardins, les fermes et les moulins à huile existent encore au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (29 moulins à huile en 1850, 18 en 1858), ils cèdent progressivement le pas aux industries du textile et de la métallurgie dont l'emprise parcelaire est exponentielle.

### LA QUESTION DES GARES DE LILLE

À partir des années 1820, l'importation de la machine à vapeur dans l'arrondissement de Lille modifie profondément les activités industrielles et commerciales, comme les destinées de la grande cité et de ses périphéries. Plusieurs fabricants lillois choisissent des terrains en dehors des remparts du XVII<sup>e</sup> siècle pour y implanter ou agrandir leurs productions. Les bourgs agrestes changent d'aspect. Usines textiles, ateliers mécaniques, brasseries, blanchisseries, fabriques d'huile y installent l'industrie moderne, ses grandes firmes et ses populations ouvrières. De l'autre côté des murailles de Vauban, Lille constate la montée en puissance de ses communes voisines qui ternissent son attractivité et concurrencent son économie.

Aux alentours de 1855, les deux gares, de Lille et de Fives, ne parviennent plus à répondre à l'intensité du trafic. En moins d'une décennie, les flux de voyageurs et de marchandises ont dépassé de façon spectaculaire les prévisions de leur développement.

Bien que l'insuffisance des installations ferroviaires ralentisse la marche quotidienne des affaires, la question de leur agrandissement est complexe.

Les contraintes militaires qui ont conduit à l'installation du premier débarcadère à Fives, en dehors des fortifications lilloises, impactent une nouvelle fois les réflexions qui animent la Ville de Lille et la Compagnie des Chemins de fer du Nord. La perspective d'extension de la gare intérieure érigée en 1847 par l'architecte Alfred Armand sur la place des Buisses se heurte aux remparts tout proches, à l'est et au sud-est du site. Déployer la gare vers l'ouest et le sud-ouest suppose d'intervenir sur le noyau historique : les nécessaires expropriations et les chantiers à travers l'existant représentent des opérations lourdes, tant sur le plan de leur durée que de leur financement.

Si la Ville désire préserver le service des voyageurs et celui des marchandises au sein d'un unique équipement, elle doit trouver au préalable un nouveau terrain à la fois vaste, relativement proche du centre-ville pour raccourcir les trajets piétons et à proximité des fabriques pour pouvoir satisfaire efficacement leurs besoins logistiques. La seconde possibilité consiste à scinder le service des marchandises de celui des voyageurs. La gare lilloise existante serait ainsi réservée au transport des voyageurs, tandis qu'un nouvel équipement destiné aux marchandises permettrait d'éviter une délocalisation complète de l'ensemble ferroviaire.





**Projet (non réalisé) de déplacement de la gare de Lille sur les territoires de la ville agrandie, 1859 (détail)**

© Archives départementales du Nord

## LES OPPORTUNITÉS DE L'AGRANDISSEMENT DE 1858

Voyant leurs intérêts économiques et militaires converger, en 1858 les municipalités d'Esquermes, Wazemmes, Moulins-Lille, Fives et son faubourg Saint-Maurice-des-Champs s'unissent à la ville de Lille. L'intégration de ces nouveaux quartiers apporte à la cité lilloise de nouvelles espérances. L'enceinte militaire est repoussée au sud et à l'ouest. La superficie du « nouveau Lille » est multipliée par trois grâce aux 1700 hectares de terrains annexés. Le démantèlement de près de 500 hectares de fortifications à partir de 1860 libère des parcelles non loties pour la réalisation de nouveaux équipements et infrastructures. L'essor du commerce et de l'industrie lilloise, dont la voie ferrée est le cordon ombilical, semble trouver par ce biais une impulsion prometteuse.

## NAISSANCE DE LA GARE DES MARCHANDISES

Dans le contexte de l'agrandissement de 1858, la question ferroviaire est inhérente à une planification globale des nouveaux espaces urbains. Les commissions formées pour son étude par le maire Auguste Richebé (1852-1866) l'analysent avec la conscience de préparer l'entrée de la cité dans le XX<sup>e</sup> siècle.

Dans cette perspective, la municipalité explore la possibilité de créer une gare unique à la jonction avec les communes annexées. Un projet de 1859 met en scène un spacieux ensemble qui s'étire au sud-est de la place Napoléon III, en cours d'étude. Deux halles pour les marchandises et deux autres pour les voyageurs entourent une

« Place des Victoires » entre la Porte de Paris et la future place de la République afin de profiter de façon équilibrée aux populations de l'ancien et du nouveau Lille. La commission chargée par le préfet du Nord d'examiner les projets pointe de « graves inconvénients ». L'exécution de telles dispositions serait « fort coûteuse » voire inappropriée en raison de « la traversée à niveau des rues de la ville qui offrirait des dangers et causerait une gêne énorme aux populations. »

Finalement, craignant que la délocalisation de la gare déplace le centre historique de la cité et dévalue ses terrains, la municipalité décide de maintenir la station existante en tant que gare des voyageurs.

Au fil des échanges entre la Ville de Lille, la Compagnie des Chemins de fer du Nord et les autorités militaires, l'idée d'une gare des marchandises autonome se concrétise dès 1861. Un ensemble de parcelles à la lisière de Moulins, face au fort Saint-Sauveur, réconcilie les exigences des trois protagonistes. Le site est proche de la future place Napoléon III et de la Porte de Paris, équilibrant ainsi les intérêts de l'ancienne et de la nouvelle ville. Il fait face à la gare de Fives et aux lignes de chemin de fer vers Paris, la Belgique, le littoral et les houillères du Nord et du Pas-de-Calais. L'acheminement des cargaisons au départ et à destination de Lille et des nombreux sites de production bénéficierait ainsi d'une organisation fonctionnelle à proximité de la future station. Le raccordement à ces voies stratégiques est facilité et peut s'effectuer à moindre frais. Grevé des servitudes des fortifications en cours de démolition, le site est faible-





### 1. La gare de Fives.

Carte postale, s.d. [fin XIX<sup>e</sup>-  
début XX<sup>e</sup> s.]. SNCF,

© Centre des archives historiques  
– Le Mans.

### 2. La gare Saint-Sauveur au début du xxe siècle. Carte postale, s.d.

© SNCF, Centre des archives historiques  
– Le Mans, 057\_CPNPC

ment loti. Il appartient en majorité aux Hospices de Lille avec qui la municipalité espère convenir d'un prix raisonnable. Enfin, cet emplacement offre une superficie de 8 hectares, suffisante pour la réalisation des voies et des premières halles, ainsi que pour un éventuel agrandissement.

Le 26 mars 1862, par décret de Napoléon III, l'établissement d'une nouvelle gare des marchandises et son raccordement avec la gare des voyageurs sont déclarés d'utilité publique.

L'avant-projet du nouvel ensemble ferroviaire est approuvé l'année suivante par le ministre des Travaux publics. La gare dite de « Saint-Sauveur » entre en fonctionnement le 11 novembre 1865.





**Projet d'établissement de la gare de marchandises et de son raccordement au réseau ferré.**

© Archives départementales du Nord, 66 J 1534

## **LES GRANDS ÉQUIPEMENTS DE LA « PETITE VITESSE » (1865-1940)**

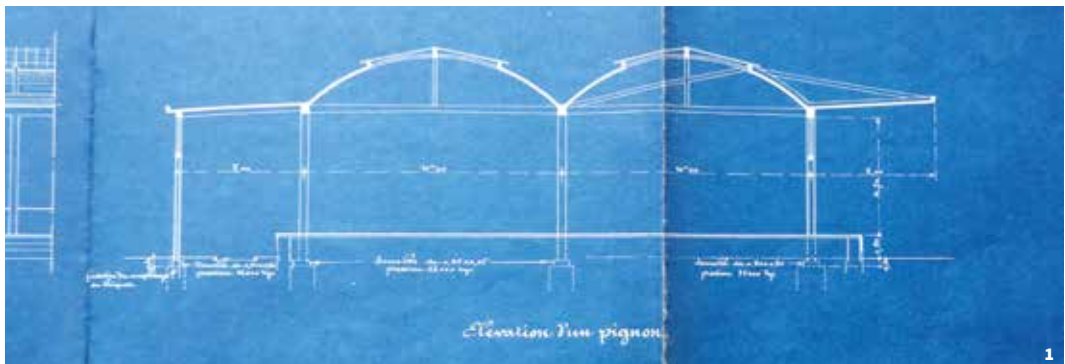
Lors de sa mise en service en 1865, la gare Saint-Sauveur centralise la majorité des marchandises transportées en « petite vitesse\* ». Les cargaisons nécessitant un acheminement rapide, comme le service postal et les aliments à courte durée de conservation (produits de la pêche, viande, fruits, certains légumes...), restent affectées à la gare centrale.

La configuration resserrée d'une gare terminus convient à la topographie du site et à sa position stratégique sur le plan militaire. Les voies ferrées en constituent la colonne vertébrale. Prévu au centre de la parcelle dans les premiers avant-projets, elles sont définitivement reportées vers le sud peu avant le début des travaux en 1864. Cette disposition simplifie les manœuvres et libère de l'espace pour l'aménagement de cours destinées aux cargaisons les plus volumineuses. Parmi celles-ci, la « cour aux charbons » bénéficie d'une attention particulière. Le combustible dont dépend la production provient des houillères du Nord, du Pas-de-Calais ou de la Belgique pour être acheminé jusqu'aux industries. Le chemin de fer de ceinture assure une connexion directe entre le site des marchandises et le port Vauban à partir de 1874. En même temps, ce dernier est équipé d'une gare aux charbons qui allège le service à Saint-Sauveur et facilite l'approvisionnement des quartiers ouest de Lille.

Au nord du faisceau ferroviaire, les ingénieurs de la Compagnie et des Travaux publics projettent l'implantation de six halles pour les arrivages et les expéditions. Ce sont finalement huit halles

en maçonnerie de briques qui sortent de terre en 1866. En 1880, trois constructions supplémentaires pour les douanes sont élevées au nord de la parcelle, agrandie de nouveaux terrains. Enfin, c'est un bâtiment en ciment armé qui est érigé sur le côté opposé en 1913. Après la Première Guerre mondiale, les sources attestent avec certitude de la destruction complète de huit halles. Sept d'entre elles sont rebâties avant juin 1920 en béton armé. Fortement endommagés, un entrepôt au nord-ouest et un bâtiment des douanes sont remis en état de fonctionnement à la même période.

Cette architecture industrielle se distingue donc par une conception rationnelle et une esthétique sobre témoignant d'aspirations purement pratiques. Les halles ont été disposées parallèlement aux voies pour exploiter au maximum la surface, les dessertes ferroviaires et l'exposition nord-sud, plus commode pour une régulation naturelle de la lumière et de la chaleur dans les lieux de stockage. Les auvents débordants qui longent leurs vaisseaux permettent de parer aux aléas climatiques et d'assurer un travail en continu. La manutention est mécanisée : un matériel roulant de traction et de levage dessert tous les points de dépôt sur un réseau ferré de service. L'organisation de la gare et le choix des équipements visent ainsi à écourter les trajets et donc les délais qui séparent le produit de son destinataire final. Indépendamment des phases de construction, le souci d'efficacité constitue la clef de lecture de l'aménagement du site ferroviaire et de toutes les modifications opérées au cours de son existence centenaire.



1

Lexique :

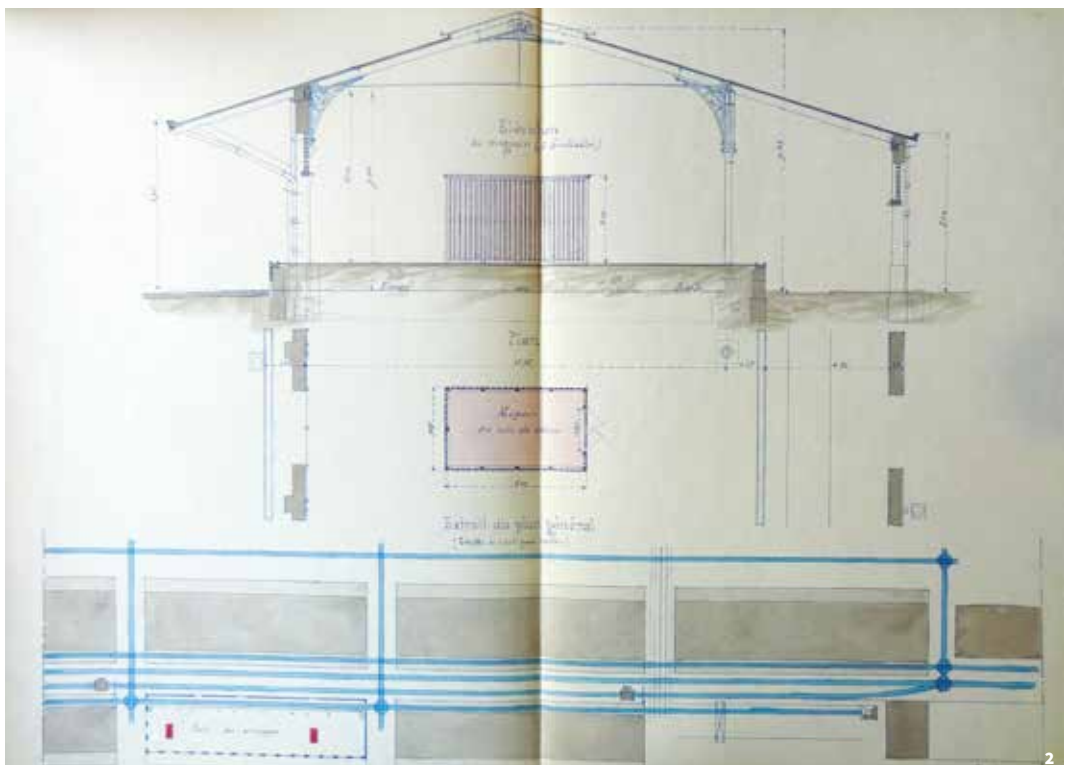
*\*Petite vitesse : le service de transport à vitesse inférieure à celle du transport des voyageurs. À titre d'exemple, le charbon, les matériaux, les machines et outils, les produits chimiques, les étoffes, les grains, les huiles, le bétail ou encore certains légumes comme les pommes de terre ou les carottes étaient transportés en « petite vitesse ». La « petite vitesse » est dénommée « service ordinaire » après 1946.*

**1. Halle en béton armé de 120 m de long sur 30 m de large érigée en 1911. Élévation d'un pignon.**

© SNCF, Centre des archives historiques  
– Le Mans, 3 LM 2092

**2. Construction de deux magasins pour les objets de valeur au service des douanes. Coupe transversale d'une halle des arrivages et plans, 1883.**

© SNCF, Centre des archives historiques  
– Le Mans, 3 LM 2736



2



### UN LIEU STRATÉGIQUE D'UN REMPART À L'AUTRE

La réalisation de la gare Saint-Sauveur coïncide avec la croissance urbaine liée à l'agrandissement de 1858. La démolition des fortifications de Vauban au sud et à l'est ne libère pas la ville des exigences de l'armée : Lille reste une place forte. Par conséquent, les équipements ferroviaires doivent tenir compte des nouveaux remparts qui matérialisent la limite orientale du site de la gare. Leur emprise est considérée comme un point névralgique de la défense et doit se conformer à un cahier des charges strict. Des tranchées ferroviaires aux courbes des voies en passant par l'inclinaison des talus ou le système d'évacuation des eaux usées, plusieurs aspects des ouvrages sont soumis à l'approbation du chef du Génie militaire et du directeur des Fortifications qui exercent un contrôle rigoureux sur les travaux. Les remparts jouxtant la Porte de Valenciennes, contemporaine de la gare, comportent un passage voûté de 9 m de largeur pour que le chemin de fer pénètre dans le site à couvert. Les rails traversent les fossés défensifs sur des ponts métalliques, ajourés grâce au fer et à la fonte pour éviter les embuscades.

*Lexique :*

*\*Octroi : taxe locale apposée à certaines marchandises à leur entrée en ville.*

### UN SITE FRONTIÈRE

Dès l'origine, la Ville de Lille prévoit d'implanter ses services de l'octroi\* dans l'enceinte de la gare. Les destinataires venus rechercher leurs produits s'acquittaient préalablement de cette taxe locale payable sur certaines marchandises aux points d'entrée de la cité.

Quant aux contrôles de douane, les articles en provenance ou à destination de l'étranger transitent par l'actuelle gare Lille-Flandres. Dans un rapport à l'attention du ministère des Travaux publics, au début de l'année 1880, la Compagnie des Chemins de fer du Nord fait état des retards occasionnés par les formalités douanières sur les marchandises de plus en plus nombreuses. Pour désencombrer la gare centrale, certaines importations sont soumises aux contrôles de douane en gare de Tourcoing, occasionnant l'augmentation des délais et des frais d'acheminement vers Lille. La Compagnie propose dès lors de transférer le service des douanes pour la « petite vitesse » dans la gare qui les réceptionne. C'est ainsi qu'en 1881, le site de Saint-Sauveur reçoit trois nouvelles halles et un bureau pour les douanes et le service international. En 1899, leur fonctionnement est facilité par la création, à l'angle nord-est de la parcelle, de laboratoires de contrôle des sucres et des alcools, vraisemblablement en liaison avec l'Institut Pasteur inauguré la même année.



**1. La porte de Valenciennes et la nouvelle enceinte à côté de la gare Saint-Sauveur. Photographie de Le Blondel, 1870-1878.**

© Bibliothèque municipale de Lille, alb E3, 44

**2. Entrée du chemin de fer dans la ville de Lille. Gravure de Baron (détail).**

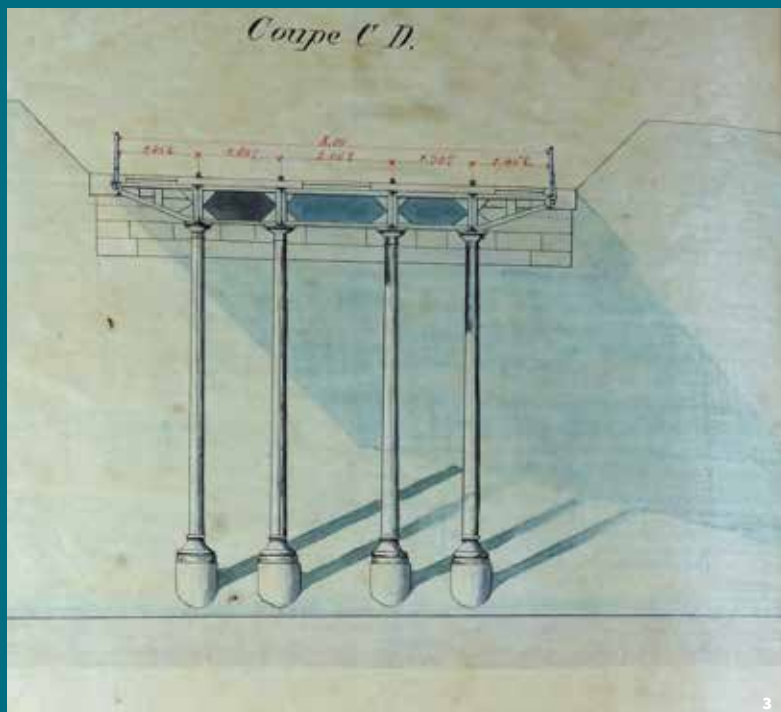
© Bibliothèque municipale de Lille, ms D62, 17

**3. Type de ponts fixes à établir sur les fossés défensifs, approuvé par le commandant du Génie en chef, 1865.**

© Archives départementales du Nord, 66 J 1534

**4. Institut Pasteur, façade sur le boulevard Louis XIV. Photographie du 29 mars 1899, 17 x 23 cm**

© ABibliothèque municipale de Lille, portefeuille 118, 320



3



4



1



2

### UNE VILLE DANS LA VILLE

Pour garantir la sécurité des habitants et des marchandises, l'ensemble ferroviaire est fermé au nord et au sud par un mur de briques. Les usagers lillois y pénètrent uniquement par le bureau de la « petite vitesse » à l'ouest, où sont concentrés les services ouverts au public. À l'abri des regards, la gare fonctionne en quasi-autarcie : elle dispose de son réseau de gaz, d'une lampisterie, d'écuries, de réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines à vapeur jusqu'en 1911, date de la construction d'une sous-station électrique. C'est une ville dans la ville qui vit au rythme de la cité industrielle dont elle a façonné certains aspects urbains.

### AU TEMPS DES INDUSTRIES

« Si vous demandez à un habitant de Moulins à quel quartier il appartient, il vous répondra sans hésitation : au faubourg. Pour lui, en effet, les Moulins sont le faubourg par excellence, même depuis qu'ils sont enfermés dans l'enceinte. Il faut longer le vilain mur de briques de la Gare des marchandises et le spacieux boulevard des Écoles pour se rendre à la bifurcation des deux voies principales, les rues d'Arras et de Douai. » François Chon, *Promenades lilloises*, Lille, Imprimerie L. Danel, 1888, p. 221-222.

L'implantation de la gare affermit la présence de la grande industrie à Moulins. En 1850, le futur quartier possède déjà une quinzaine d'ateliers de construction mécanique et quatorze filatures de lin. L'actuelle faculté de droit, aménagée dans une partie des bâtiments de l'ancienne

usine Leblan en 1995, donne une idée de la corulgence des industries qui s'étalent de la Porte de Valenciennes à la Porte de Douai. Certaines entreprises de taille plus modeste s'insèrent dans les rangs des voies nouvelles, à l'ouest de la gare, au gré des opportunités des affaires.

Le sens des affaires oriente par ailleurs des investissements fonciers vers des terrains jouxtant la gare. En 1881, l'agrandissement de celle-ci est en partie réalisé sur des parcelles acquises auprès de l'industriel Frédéric Kuhlmann, dont les usines chimiques sont pourtant à cette date dans les communes périphériques de Loos et de La Madeleine. Les hôtels particuliers, construits par quelques grands noms de l'architecture lilloise sur le boulevard des Écoles, représentent pour la bourgeoisie une autre valeur sûre, tant sur le plan de la représentation sociale que de l'investissement.

Rouage de la société industrielle, la gare amplifie certains de ses maux. Les populations de Fives souffrent de leur éloignement de Lille que l'implantation de la gare vient aggraver. Au-delà des remparts militaires, les tranchées ferroviaires ont instauré une nouvelle limite. L'ouverture de la rue de Cambrai après 1865 ne parvient pas à atténuer la coupure urbaine et sociale que matérialise le mur de clôture du site de Saint-Sauveur. Au sud de celui-ci, des populations ouvrières vivent en marge de la ville et de son urbanité nouvelle : Moulins compte 40 courées en 1850, 90 en 1911.

**1. Vue générale de la filature  
Le Blan & Cie, rue de Trévis.**  
**Photographie d'Alfred Cayez,**  
**fin du XIX<sup>e</sup> s., 18 x 23,8 cm.**

© Bibliothèque municipale de  
Lille, portefeuille 80, 15.

**2. Hôtel particulier établi près  
de la rencontre des boulevards  
de la Liberté et des Écoles.**  
**Louis-Marie Cordonnier**  
**architecte, c.1890.**

© D. Palazova-Lebleu

**3. L'Union de Lille, place  
Vanhœnacker et rue d'Arras.**  
**Armand Lemay (1873-1963)**  
**architecte, 1897-1901.**  
**Carte postale, s.d.**

© D. Palazova-Lebleu

**4. École nationale d'Arts et  
Métiers, inaugurée en 1900,**  
**architecte Jules Batigny**  
**(1838-1909). Carte postale, s.d.**

© D. Palazova-Lebleu



À quelques pas à peine du boulevard des Écoles, la réalité n'est pas celle du « grand Lille », ni de ses larges artères bordées de platanes, parcourues d'égouts collecteurs et de réseaux d'adduction d'eau. Les conditions de vie précaires ont des effets graves : en 1901, parmi les 6000 personnes touchées par la tuberculose à Lille, 1250 vivent dans les taudis de Moulins.

## **LE BOULEVARD DES ÉCOLES ET LE QUARTIER LAÏC DU SAVOIR**

À la suite de la création de la Faculté des Sciences à Lille en 1854, plusieurs instituts sont réalisés

sous les mandats de Géry Legrand (1881-1896) entre la place Philippe Lebon et le site de la gare. Dès les lois Jules Ferry de 1881 et 1882, les clameurs des enfants des écoles primaires publiques gratuites, laïques et obligatoires se joignent à celles des étudiants de l'Université de Lille, officialisée en 1896. Alors que la gare des marchandises sert de cheville ouvrière à l'expansion industrielle, les établissements du savoir permettent à la cité de construire son avenir grâce à l'éducation et au progrès scientifique.





### **LE RENOUVEAU LILLOIS (1919-1970)**

En 1919, deux mesures législatives donnent à Lille l'occasion de profiter de la Reconstruction pour opérer une transformation profonde. En premier lieu, la loi Cornudet, votée le 14 mars, oblige toute commune de plus de 10 000 habitants sinistrée par la guerre à établir un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension avant sa reconstruction. Puis, celle du 19 octobre, autorise le déclassement, tant attendu, de l'enceinte militaire de Lille.

#### **Vers un progrès social : l'Hôtel de Ville (1924-1932)**

La réalisation de l'Hôtel de Ville par les municipalités successives des socialistes Gustave Delory (1919-1925) et Roger Salengro (1925-1929) dans le quartier insalubre de Saint-Sauveur inaugure en 1932 un nouveau centre de gravité dans la cité lilloise. Dans son sillage, des équipements administratifs et commerciaux surgissent au nord et à l'est de la gare, en couronne sur l'ancienne rue Militaire qui amorce le boulevard périphérique à la place des remparts : commissariat de police, centre de chèques postaux, foire commerciale, centre téléphonique interurbain... Pendant que les industries renaissent après les pillages et les destructions de la Grande Guerre, dans les années 1930, le quartier prolétaire de Saint-Sauveur devient le point de départ d'une ambitieuse politique de renouveau social qui se poursuit après 1950.

Après la Seconde Guerre mondiale, les paysages à l'est de la gare Saint-Sauveur changent d'aspect. Des tours et des barres organisent un

programme d'habitat collectif entaillé par le boulevard périphérique. Une partie des courées et les baraquements qui ont poussé dans les zones libérées par le démantèlement des remparts sont supplantés par des appartements au confort moderne. À l'angle nord-ouest du site ferroviaire, la rue de Maubeuge est équipée au même moment de tours d'habitat pour les cheminots, grâce à l'action conjointe de la SNCF et de la mairie.

#### **La mobilité et les transports dessinent la métropole**

Lors de sa reconstruction après 1919, le réseau ferré bénéficie d'une nouvelle répartition. La disposition en impasse des gares à l'intérieur de Lille oblige les trains à des manœuvres de rebroussement à l'entrée de la cité. En 1911, le projet d'un triage dans le triangle des Rouges-Barres, au nord-est de Lille, avait tenté, sans succès, de décongestionner le nœud ferroviaire lillois. En 1921, la gare de Lille-Délivrance entre Lomme, Sequedin et Lambersart y parvient. La plus grande partie du triage et les marchandises les plus encombrantes, comme le charbon ou les matériaux de construction, sont ainsi repoussées dans la périphérie sud-ouest.

L'aménagement urbain lillois amorcé dans l'entre-deux-guerres est poursuivi et développé après la Seconde Guerre mondiale sous l'action de l'urbaniste Théodore Leveau (1896-1971). Son Plan d'Aménagement directeur de la ville de 1951 accentue le rôle du boulevard périphérique qui devient la zone de pénétration d'un puissant réseau routier. Lille est liée à sa périphérie, puis à



**1. Centre des chèques postaux dans le quartier Saint-Sauveur, angle rues Paul-Duez et Charles-De-bierre. René Delannoy architecte, 1933. État actuel.**

© D. Palazova-Lebleu

**2. La Foire commerciale de Lille (1925), reconstruite après la Seconde Guerre mondiale, préfigure la création du Grand-Palais en 1994. Cliché publié dans Bulletin municipal de Lille du 4 juin 1961.**

© Archives municipales de Lille, 4 C 3 / 4 bis

**3. Vue d'ensemble sur l'ensemble de logements collectifs dit « des Dix-huit-Ponts » le long du boulevard de Belfort. Les méandres autoroutiers et périphériques, aujourd'hui détournés, coupaient le territoire en son milieu. Photographie publiée dans Bulletin municipal de Lille du 4 juin 1961.**

© Archives municipales de Lille

**4. La gare de Saint-Sauveur en 1966, vue sur une cour. Photographie publiée dans Bulletin municipal de Lille, 1966. © Archives municipales de Lille, 4 C 3/5**



Arras en 1954 et à Paris en 1967, une fois l'autoroute A1 terminée, enfin au littoral en 1972 par l'autoroute A25 vers Dunkerque.

Ainsi, à la suite du Grand Boulevard, pionnier de la connexion directe entre les centres de Lille, Roubaix et Tourcoing en 1909, les réseaux de transport donnent graduellement corps à une métropole régionale, tissée au gré des mouvements des personnes et des marchandises. Elle sera officiellement créée en 1967 par la promulgation de la Communauté urbaine de Lille. L'idée d'une grande gare de passage unique, point du programme d'urbanisation de Lille durant l'entre-deux-guerres, est une nouvelle fois abandonnée par manque de fonds. Elle se concrétise toutefois en 1993 par l'ouverture de la gare Lille-Europe et du trafic passagers transmanche.

## La gare à l'ère automobile

Menace insoupçonnée pour le rail avant la guerre, le transport routier concurrence rudement les chemins de fer après leur nationalisation en 1946. Son grand avantage est celui d'assurer un service « porte-à-porte ». À la gare Saint-Sauveur comme ailleurs, priorité est donnée par la SNCF à la complémentarité rail-route et au service gare-domicile. L'organisation du site ferroviaire change en conséquence. En plus d'un service de colis postaux, la gare concentre le service de détail dont le poids varie de colis de 20 kg à des cargaisons de 5 tonnes. Les denrées alimentaires et les primeurs, autrefois affectés à la gare centrale de Lille, sont dorénavant traités sur place. Au moyen de quelques nouveaux aménagements, les halles et les quais existants

sont adaptés au conditionnement moderne en palettes et conteneurs. Les anciens quais et cours aux charbons servent aux opérations d'arrimage des charges sur les camions pour lesquels sont aménagées des voies goudronnées. Chariots élévateurs à fourches, bandes roulantes, traçabilité par enregistrements sur bandes magnétiques : en 1960, la plateforme Saint-Sauveur tire parti des apports technologiques de cette période pour servir autant l'agglomération lilloise qu'un territoire allant d'Orchies à Armentières et de Seclin et Don-Sainghin à Comines. Dans ce but, un nouveau triage dit « du Champs de Mars » est organisé aux abords des chantiers autoroutiers au sud-est de la gare, en ceinture de l'actuel quartier fivois « du Petit-Maroc ». Il prend en charge entre 800 et 1000 wagons chaque nuit. En 1960, le « Champ de Mars » est devenu le deuxième plus grand site de triage d'acheminement rapide au Nord de Paris, après celui de Creil dans l'Oise.





## DESTINS EN MIROIR

Un virage crucial pour la métropole est amorcé dès les années 1950. Malgré l'apparente reprise de la production, les industries lilloises et régionales peinent à maintenir leur compétitivité. La décision politique de fusionner Annapes, Ascq et Flers au sein de Villeneuve d'Ascq, née en 1970, a pour objectif d'associer le renouvellement de l'enseignement et de la recherche à une dynamique de modernisation régionale. Dans ce contexte, les facultés quittent progressivement le quartier Saint-Michel à partir de 1967 pour la ville nouvelle à l'est de Lille. Parallèlement, les usines, fragilisées par leur forte spécialisation et par les redoutables secousses des deux conflits mondiaux, ne résistent pas à la crise économique des années 1970 et ferment définitivement. Une longue transition économique commence pour Lille et pour la région.

Le site de la gare Saint-Sauveur vit dès lors en sursis. Au cœur de la ville administrative, il ne peut plus faire face à l'organisation des transports, désormais à l'échelle européenne. Son déménagement à Lille-Délivrance est maintes fois étudié durant le dernier tiers du XX<sup>e</sup> siècle. En 2003, ses activités sont finalement transférées vers la plateforme multimodale et logistique Delta 3 à Dourges, à 20 km de Lille. La friche ferroviaire, comme le territoire industriel de Moulins, attend dès lors un projet urbain qui puisse saisir dans les continuités et les cassures héritées du passé les ressorts d'un nouvel élan de vie.





La friche Saint-Sauveur  
en juin 2014  
© SPL Euralille



# LE PROJET SAINT-SAUVEUR

## ÉCRIRE UNE NOUVELLE HISTOIRE

La friche Saint-Sauveur déploie ses 23 ha en plein cœur de la ville de Lille et de la métropole lilloise. Cette ancienne gare de marchandises offre un magnifique terrain disponible pour imaginer une ville du XXI<sup>e</sup> siècle attentive à la qualité de l'espace public et aux usages du quotidien. La Ville de Lille et la Métropole Européenne de Lille y réfléchissent depuis 2009. Saint-Sauveur sera un quartier de centre-ville vivant. Un lieu avant tout habité où l'on aura plaisir à vivre, travailler, créer, flâner, se rencontrer... Un quartier qui comporte à la fois une dimension métropolitaine, attractive, foisonnante d'activités et une dimension plus quotidienne, intime, tournée vers les habitants et leurs besoins. Du « Waah ! » fasciné au « Chut... » apaisé. C'est ainsi que l'équipe Gehl résume ce passionnant équilibre à composer dans le futur quartier. L'équipe a été retenue fin 2013 pour dessiner les grandes lignes du projet. Sa philosophie s'accorde avec les ambitions portées : « d'abord la vie, ensuite les espaces publics et après les bâtiments ». L'équipe Gehl a traduit les grandes orientations du projet dans un plan guide, un document non figé qui évoluera dans le temps pour s'alimenter des besoins et idées de la société.

### SE DONNER DES ORIENTATIONS

La friche Saint-Sauveur n'est pas tout à fait une page blanche de 23 ha sur laquelle n'importe quelle histoire pourrait s'écrire. Le passé qui l'a façonné et a modelé hier les quartiers qui l'entourent, tout comme les acteurs qui s'y installent et animent aujourd'hui ses abords tracent des sillons... inspirant les grands enjeux qui motivent le projet Saint-Sauveur.

### > Ouvrir le site, tisser du lien entre les quartiers

La friche Saint-Sauveur est à la croisée de 4 quartiers lillois très différents tant d'un point de vue urbain que social : Fives, Moulins, Centre et Wazemmes. La friche apparaît comme une rupture dans le tissu de la ville, un obstacle à contourner pour aller d'un lieu à l'autre. Le projet est une opportunité pour ouvrir le site et retisser du lien avec les quartiers qui l'entourent : créer de nouvelles porosités, dessiner des traversées piétonnes nord-sud et est-ouest, repenser des placettes et des rues vivantes autour du site, ménager des accroches visuelles ... Autant d'actions à mettre en œuvre pour faire le lien entre le nouveau et l'ancien, pour inviter les populations résidant autour de la friche à pénétrer dans le nouveau quartier.





La friche Saint-Sauveur  
juin 2011  
© SPL Euralille

### **> Faire grandir un quartier de la créativité et de la connaissance**

La Ville de Lille et particulièrement les abords de la friche sont une véritable pépinière du savoir et un pôle culturel majeur de la métropole. Les anciennes halles de la gare de marchandises, reconverties en équipement culturel, sont désormais bien connues des métropolitains. Le projet est une occasion unique pour conforter et faire grandir cette dynamique intellectuelle et culturelle en mobilisant et croisant les énergies et les besoins des acteurs de la culture, de l'enseignement et de la recherche intéressés. Imaginer avec eux, un quartier de la créativité et de la connaissance. Inventer des lieux capables d'accueillir aussi bien des activités de bureaux plus classiques que des petites entreprises créatives, des lieux partagés où les savoirs et les savoir-faire peuvent se diffuser et s'échanger. En lien avec cette activité, permettre à des boutiques de créateurs, des petites enseignes, des cafés, des restaurants, des espaces éphémères d'exposition et de vente d'émerger. Le côté « Waah ! » du projet, fascinant et foisonnant, capable d'attirer les habitants de la métropole et d'ailleurs.

### **> Donner envie d'habiter un quartier vivant et paisible**

En réponse au pressant besoin de logements en centre-ville, le futur quartier Saint-Sauveur sera aussi un quartier de centre-ville habité capable d'accueillir aussi bien des étudiants, des célibataires, des couples, des familles... Environ 2 400 logements y sont prévus. Des logements de

qualité, variés, pensés dans un environnement offrant des services, équipements et commerces de proximité, un environnement doux et végétalisé, dédié essentiellement aux piétons et aux cyclistes, soucieux de la santé des habitants, un environnement propice à l'émergence d'une sociabilité de voisinage : des enfants qui jouent entre eux, des voisins qui se parlent, s'échangent des services... Le côté « Chut... » du projet, plus apaisé, quotidien, intime, capable de séduire de futurs habitants.

### **> Penser des espaces publics qui invitent à flâner**

Dès qu'un rayon de soleil apparaît, le parc Jean-Baptiste Lebas, qui s'étire à l'ouest de la friche, se remplit de monde et de vie, tout comme la terrasse de la Gare Saint Sauveur, entre les deux halles réhabilitées. Le futur quartier Saint-Sauveur devra poursuivre, prolonger, étirer la dynamique de ces espaces publics offerts aux temps libres des habitants, privilégiant le piéton et la déambulation, donnant une place à la nature et s'ouvrant à de multiples usages : chiner, regarder un spectacle de rue, écouter un concert, prendre un verre, se rencontrer, faire du sport, jouer, lire, se promener, prendre le soleil, respirer... Ce réseau d'espace public est pensé avec une attention particulière aux enjeux environnementaux et climatiques. Il veut notamment permettre la préservation des continuités écologiques et la lutte contre les îlots de chaleur.



## A LA DÉCOUVERTE DE LA PHILOSOPHIE GEHL

« D'abord la vie, ensuite les espaces publics et après les bâtiments ». C'est avec cette philosophie que l'équipe Gehl a su retenir l'attention du jury en novembre 2013 et remporter le dialogue compétitif. Une philosophie qui entre parfaitement en résonance avec les préoccupations du projet Saint-Sauveur.

### Une équipe

L'équipe Gehl, qui travaille sur le projet Saint-Sauveur, a été formée par l'agence Gehl Architects, dont tous partagent la philosophie. C'est une équipe pluridisciplinaire et multiculturelle. La vision danoise de l'urbanisme portée par l'irlandais David Sim, creative director de l'agence Gehl Architects dialogue avec la vision plus française de l'urbanisme portée par l'architecte-urbaniste parisienne Claire Schorter. L'agence Béal & Blanckaert y ajoute son savoir d'architecte-urbaniste lillois, sur la conception des îlots nordiques notamment. Le bureau d'études Tribu suit de près la démarche environnementale du projet tandis que les cabinets Magéo et Artelia apportent leur regard de géomètres et leur expertise en voiries et réseaux. Autant d'approches différentes qui se croisent pour enrichir le projet Saint-Sauveur, y proposer des solutions urbaines nouvelles et pertinentes.

### Une philosophie

L'agence Gehl Architecte est une agence danoise fondée par l'urbaniste, sociologue et grand penseur, Jan Gehl. Elle propose ses compétences dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement urbain. Elle travaille aussi bien pour améliorer les villes existantes et leurs espaces publics que pour accompagner la planification et la conception de nouveaux projets urbains. Elle a porté des projets dans plusieurs villes du monde : Copenhague, New York, Londres, Melbourne, Sydney, Perth, Mexico City, Muscat, Brighton, Los Angeles, Christchurch... Pour Gehl Architects, une ville de qualité est une ville vivante et animée dans laquelle l'échelle humaine est prise en compte et valorisée lors de son aménagement. L'agence veut créer des villes habitées, saines, diversifiées, durables et sûres – et ainsi améliorer la qualité de vie de leurs habitants et usagers. Ce qui l'intéresse avant tout est la dimension humaine, les effets qu'a l'environnement bâti sur les activités et les interactions entre les gens. Elle considère que l'une des clefs les plus importantes de la qualité d'une ville est d'avoir des espaces publics vivants et largement utilisés. « Une ville doit être ouverte, inviter et inclure tous les publics, offrir des activités et des possibilités variées, et de ce fait assurer multiplicité et diversité. Le domaine public est un endroit pour tous. Résidents, visiteurs, étudiants, travailleurs, enfants et personnes âgées sont tous invités à s'y rencontrer. »





Atelier interservices autour du plan guide - janvier 2014 © SPL Euralille

## LA DÉMARCHE DU PROJET

### Une écriture collective

L'écriture de cette nouvelle histoire est une écriture éminemment collective. La vision de Martine Aubry sur le *Nouvel art de ville*\* s'alimente d'un échange constant avec les professionnels, les experts, les citoyens intéressés et la maîtrise d'œuvre urbaine. Le projet Saint-Sauveur se veut ouvert aux propositions et aux projets capables de l'enrichir, de lui donner réalité et vie.

### La concertation préalable

Le public a pu prendre connaissance et donner son avis sur les grandes orientations du projet Saint-Sauveur lors d'une première phase de concertation en mars 2013 puis sur les grandes lignes du plan guide lors d'une seconde phase en octobre 2014. Un troisième temps de concertation s'est tenu en juin 2017, suite aux avancées du projet le menant vers sa première phase opérationnelle. Réunions publiques, réalisation d'un film sur l'histoire du site, passation de questionnaire, élaboration d'une maquette en briques LEGO® pour expliquer le projet, ateliers autour de cette maquette, modules d'exposition, rédaction de journaux grand-public de la concertation, spectacle vivant pour découvrir la friche, travail avec les conseils de quartier et les groupes de concertation de la Ville de Lille, avec

la MRES, ateliers de conception et d'animation des espaces publics de la phase 1 du projet... autant d'outils et d'événements qui ont été mis en œuvre pour essayer d'informer et d'impliquer les habitants.

### L'animation et la préfiguration

Les premiers chantiers débiteront en 2018. Pour les accompagner, il s'agit d'animer la friche et ses abords, d'y préfigurer et d'y expérimenter la vie du futur quartier. Moment propice pour mobiliser et tisser des liens avec les acteurs de l'enseignement, de l'économie et de la culture, pour commencer à construire avec eux aujourd'hui des projets qui pourront inspirer le quartier demain. Déjà l'équipement culturel avec lille3000 et la Ville de Lille, la ferme urbaine avec la MRES et la ville, le cirque du Prato donnent vie à la friche et au projet Saint-Sauveur.



Réunion publique pour présenter l'équipe Gehl, lauréate du concours - novembre 2013 © SPL Euralille

Lexique :

\* Martine Aubry, Pierre de Saintignon, *Un nouvel art de ville : le projet urbain de Lille, Ville de Lille, 2005.*





Plantés par :  
CANTILLON M.  
NUNEZ N.  
HERVE M.  
PALA S.

Plantés par :  
FAYSE A.  
Brochen B.

# PROJET DATES ET VALEURS

## CHRONOLOGIE DU PROJET

**2003** – Fermeture de la gare

**2005** – L'aménagement du parc JB Lebas amorce la transformation du quartier.

**2009** – Le nouvel équipement culturel de la Ville de Lille ouvre ses portes dans la partie réhabilitée des halles de l'ancienne gare de marchandises Saint-Sauveur (1865-2003). Le séminaire ville3000 réfléchit à l'avenir de cette friche.

**2012** – Ateliers de réflexion thématiques avec des experts, études préalables pour mieux connaître le site et temps de concertation permettent de définir les grandes orientations qui guideront le projet.

**2013** – A l'issue du dialogue compétitif, l'équipe Gehl est retenue comme architecte-urbaniste du projet. Elle présente ses premières intentions lors d'une réunion publique en novembre.

**2014** – L'équipe Gehl travaille sur le plan-guide du projet. L'aménageur planche sur le programme-guide. Des ateliers thématiques et une nouvelle phase de concertation alimentent ces productions.

**2015-2017** – Les dossiers de création et de réalisation de ZAC s'élaborent. Ils vont permettre de faire du projet Saint-Sauveur une zone d'aménagement concerté capable d'entrer en phase opérationnelle. Les terrains de la SNCF sont rachetés par la MEL. L'aventure du Saint-So Bazaar démarre avec un appel à manifestation d'intérêts. La ville de Lille et la MEL décident d'implanter à Saint-Sauveur la piscine olympique métropolitaine. En écho à toutes ces actualités, une 3<sup>e</sup> phase de concertation s'ouvre autour du projet. Le parc de la vallée est agrandi.

**2018-2019** – Les premiers chantiers commencent. La vie sur le site s'étend au-delà de l'équipement culturel. La deuxième partie de la halle B s'anime avec le Saint-So Bazaar et des espaces en friche s'ouvrent à la gestion transitoire.

**2030** – Fin prévue du projet, naissance du nouveau quartier Saint-Sauveur

## 4 VALEURS FONDAMENTALES GUIDENT

### LE PROJET

> Le mélange : mêler les activités, les catégories sociales et les générations pour construire une ville pour tous...

> L'échange : offrir des ressources et des lieux qui peuvent se partager, qui invitent à la rencontre...

> L'intensité : créer une ville vivante, rayonnante, foisonnante, capable d'accueillir une multiplicité d'activités et de gens tout au long de la journée et de la semaine...

> La créativité : inventer des solutions originales, simples et ingénieuses pour transformer Saint-Sauveur en l'inscrivant dans le quotidien, le respect de l'environnement et le souci des usages...



## UNE NOUVELLE ŒUVRE À LA GARE SAINT SAUVEUR

*Le Peuple René débarque à Saint-Sauveur, œuvre d'art monumentale réalisée par l'artiste Hervé Di Rosa. Elle est emblématique de la 19<sup>e</sup> étape de son voyage autour du monde. Elle a été conçue à Lisbonne dans la fabrique de céramiques et azulejos « Viuva Lamego ».*

Œuvre visible depuis fin août 2017 par les visiteurs à l'entrée de la Gare Saint Sauveur.

© Chantal Zamolo - Ville de Lille

# POUR EN SAVOIR PLUS

## Sources

Archives nationales  
Archives départementales du Nord :  
Archives municipales de Lille  
Archives SNCF, Centre des archives  
historiques – Le Mans

## Bibliographie

### Ouvrages

Archives départementales du Nord, *L'aventure des villes : les villes du Nord de la France de 1850 à 1950*, catalogue de l'exposition organisée aux Archives départementales du Nord en 1997, Lille, Conseil général du Nord, 1997, 128 p.  
Roland Delmaire (sld), *Le Nord 59 carte archéologique de la Gaule pré-inventaire archéologique* publié sous la responsabilité de Michel Provost, Ministère de la Culture.  
Nicolas Dessaux (sld), *Jeanne de Constantinople Comtesse de Flandre et de Hainaut*, Ville de Lille, Lille, 2009.  
Pierre Pierrard, *Lille et les Lillois*. Essai d'histoire collective contemporaine, de 1815 à nos jours, Paris, Bloud et Gay, 1967.  
Pierre Pierrard, *La vie ouvrière à Lille sous le Second Empire*, éd. Charles Corlet, 1991 [éd. Bloud et Gay, 1965], 532 p.  
Alfred Salembier (abbé), *Histoire de Wazemmes*, 1912  
Louis Trénard, Yves-Marie Hilaire, *Histoire de Lille*. Tome 4 : Du XIX<sup>e</sup> siècle au seuil du XX<sup>e</sup> siècle, Paris, Perrin, 1999, 541 p.  
Philippe Marchand [coord.], *Lille, d'un millénaire à l'autre*, Paris, Fayard, 1999, 219 p.  
Didier Paris, Jean-François Stevens, *Lille et sa région urbaine. La bifurcation métropolitaine*, Paris, Montréal [Québec], l'Harmattan, 2000, 265 p.

### Articles de périodiques

O. Perrelle, « Triage R.A. de Lille-Saint-Sauveur (Champ de Mars) », *La Vie du Rail*, 14 novembre 1965, p. 3-7.  
M. Dupas, « La palettisation d'un grand centre d'expéditions de détail : La gare de Lille-Saint-Sauveur », *Revue générale des Chemins de fer*, avril 1959, p.243-248.  
M. Carlier, M. Vin, « La réorganisation des bureaux commerciaux de Lille-Saint-Sauveur », *Revue générale des Chemins de fer*, juin 1955, p. 385-390.

## Listes des publications de Jan Gehl

Cities for people, Jan Gehl, 2010 – New City Life, Jan Gehl, Lars Gemzoe, Sia Kirknaes and Britt Sternhagen Sondergaard, 2006 – New City Spaces, Jan Gehl and Lars Gemzoe, 1996 – Life Between Buildings, Jan Gehl, 1971.

Vidéo consultable *Raconte-moi Saint-Sauveur*, réalisée avec Diana Palazova-Lebleu et les White Rabbit Pictures en 2013 : <https://vimeo.com/79980620>

En 2016, La Ville de Lille a souhaité trans-  
mettre le souvenir du départ des trains  
de déportés vers les camps de la mort en  
apposant une plaque commémorative à la  
gare Saint-Sauveur.

### Direction de publication

Coordination  
Chantal Zamolo, Animateur de  
l'architecture et du patrimoine  
Service Ville d'art et d'histoire de  
la Ville de Lille  
Direction du Patrimoine Culturel  
(pôle Culture)

Auteurs  
Marion Barreau, Romain Champy,  
SPL Eurallille  
Marine Keiser, Directrice de la Production  
du Pôle Culture de la Ville de Lille  
Charlotte Morel, Directrice des arts  
visuels de la Ville de Lille

Diana Palazova-Lebleu, historienne  
de l'architecture, docteur en histoire  
de l'art contemporain  
Chantal Zamolo, Service Ville d'art  
et d'histoire de la Ville de Lille

Remerciements pour leur collaboration  
bienveillante

Archives départementales du Nord  
Archives municipales de Lille  
Archives de la SNCF au Mans  
Bibliothèque municipale de Lille  
Direction Régionale des Affaires  
Culturelles



# « D'ABORD LA VIE, ENSUITE LES ESPACES PUBLICS ET APRÈS LES BÂTIMENTS ».

Jan Gehl

## **Gare Saint Sauveur**

Lundis et mardis : fermeture  
Mercredis, jeudis : de 11h30 à 00h,  
Vendredis : de 11h30 à 01h,  
Samedis : de 11h30 à 1h,  
Dimanches : de 11h30 à 21h

Gare Saint Sauveur : 03 20 52 10 39  
[www.garesaintsauveur.com](http://www.garesaintsauveur.com)

Le Bistrot de St So : 03 20 32 05 42  
[www.facebook.com/lebistrotdestso/](http://www.facebook.com/lebistrotdestso/)

## **Pour en savoir plus sur le projet urbain Saint-Sauveur**

SPL Euralille  
[www.spl-euralille.fr](http://www.spl-euralille.fr)  
[contact@spl-euralille.fr](mailto:contact@spl-euralille.fr)  
T. 03 20 12 54 80

## **Lille appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire**

Le Ministère de la Culture et de la Communication, Direction générale des patrimoines, attribue le label Ville et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui mettent en œuvre des actions d'animation et de valorisation de leur architecture et de leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers, celles des animateurs de l'architecture et du patrimoine ainsi que la qualité des actions menées. Des vestiges antiques à l'architecture du XXI<sup>e</sup> siècle, les Villes et Pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui un réseau de 186 Villes et Pays vous offrent leur savoir-faire dans toute la France.

## **A proximité**

Amiens métropole, Beauvais, Boulogne-sur-Mer, Cambrai, Chantilly, Laon, Lens-Liévin, Noyon, Roubaix, Saint-Quentin, Senlis à Ermenonville, Soissons, Saint-Omer

## **Pour tout renseignement**

Service Ville d'art et d'histoire  
Hôtel de Ville de Lille  
Place Augustin Laurent  
CS 30667  
59033 Lille cedex  
[vah@mairie-lille.fr](mailto:vah@mairie-lille.fr)  
Site internet de la Ville : [Lille.fr](http://Lille.fr)

Office de Tourisme et des Congrès  
Palais Rihour  
Site internet : [lilletourism.com](http://lilletourism.com)  
Tel : 0891 56 2004 – 0,225€ la minute

