

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 90 (2003)
Heft: 12: Bahnhöfe = Gares = Railway stations

Artikel: Euralille, zehn Jahre später : eine Bilanz
Autor: Malfroy, Sylvain / Engrand, Gérard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67169>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Euralille, zehn Jahre später: eine Bilanz

Text: Sylvain Malfroy, Gérard Engrand, Bilder: Fabrice Poiteaux Die Trassen für die TGV, die französischen Hochgeschwindigkeitszüge, bleiben neuerdings abseits der Städte, und mit ihnen auch die neuen Bahnhöfe. Anders war der Fall in Lille: Vor gut zehn Jahren war hier das Entwicklungspotential, welches die Anbindung an das Hochgeschwindigkeits-Zugnetz bedeutet, zum Anlass genommen worden, den TGV-Bahnhof in die Stadtmitte zu implantieren und diese unter der Dramaturgie von Rem Koolhaas' Office for Metropolitan Architecture neu zu ordnen.



Euralille oder die Entführung eines Zugs

Die Streckennetz-Konzeption des Hochgeschwindigkeitszuges für Nordfrankreich, des «TGV-Nord français», und damit die Existenz von Euralille resultieren aus dem Kräfteverhältnis zwischen zwei antagonistischen Formen politischer Logik. Obwohl es sich bei dem Hauptakteur, der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF, um eine öffentliche, staatliche Betriebsgesellschaft handelt, wollte die SNCF mit dem Konzept eines für den Hochgeschwindigkeitsbetrieb ausgelegten Streckennetzes seinen Umbau in ein wettbewerbsfähiges, gewinnorientiertes Reiseunternehmen sichern. In diesem Vorhaben wurde sie durch die Logik der Europäischen Kommission und den Zeitgeist bestärkt, die dem Liberalismus und dem freien Wettbewerb verpflichtet sind. Das lässt sich mit zwei wichtigen Beschlüssen belegen: einmal die geplante Aufgabe der Nebenstrecken, die von den Regionen übernommen werden sollten, und andererseits die radikale Neugestaltung des Tarifsystems, das bisher auf einem Kilometerpreis beruhte, wonach in ganz Frankreich ein Einheitssatz pro Kilometer gezahlt wurde (diese Logik gilt zwar nach wie vor bei der Preisgestaltung in der Energieversorgung, bei Strom und Gas, doch dürfte es sich hier um einen Anachronismus handeln, der sicher bald der angestrebten wettbewerblichen Neuausrichtung der öffentlichen Versorgungsbetriebe geopfert

wird). Der derzeit geltende Eisenbahntarif richtet sich ausschliesslich nach der Nachfrage, unabhängig von der zurückgelegten Entfernung. So gesehen ging es der SNCF also einzig und allein darum, auf den rentabelsten Strecken, also den Strecken Paris-London, Paris-Brüssel oder Paris-Amsterdam (und vielleicht noch Paris-Lyon) in puncto Schnelligkeit der Beförderung mit dem Flugzeug zu konkurrieren. Getreu dieser Logik bot sich als – in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht «intelligenteste», weil schnellste und kostengünstigste Verbindung – folgende Lösung an: die Gabelung der Strecken Paris-London und Paris-Brüssel im freien Feld in Höhe von Amiens. Für genau diese Lösung entschied sich denn auch die SNCF.

Die staatliche Raumordnungsbehörde DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) lehnte das Vorhaben prompt ab, weil es die entsprechende Infrastruktur ausschliesslich wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterworfen hätte. Die DATAR betrachtete die Bahnanlagen dagegen vorrangig als Instrument der Raumordnung; die gewählte Lösung – die Gabelung der Strecken im freien Feld ohne Anbindung an ein Hauptzentrum¹ – schien zudem wenig plausibel, vor allem aber trug sie nicht im geringsten dem Zukunftspotential Rechnung, das der grosse europäische Markt für Nordfrankreich eröffnete. War erst einmal die Sackgasse der Landesgrenze aufgebrochen, ver-

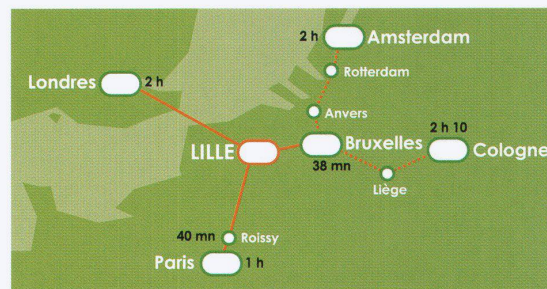
¹ Begriff der Raumordnung. Als Gegen-gewicht gegen den Verdichtungsraum Paris wurde das Konzept der sog. Hauptzentren (métropoles d'équilibre) entwickelt; eines davon ist Lille. – Anm. d. Übers.



Ansicht des Bahnhofs Lille-Europe. Hinter dem geschwungenen Bahnhofsdach (Arch. J.-M. Duthilleul, SNCF) drei Hotels (Arch. F. Delhay), über dem Bahnhof zwei Bürotürme (Arch. Chr. De Portzamparc bzw. C. Vasconi)

fügte Lille als Hauptzentrum über ein kommerzielles und touristisches Einzugsgebiet von über 50 Millionen Fahrgästen (das entspricht der Wohnbevölkerung in einem Umkreis von weniger als zwei Bahnstunden). Schliesslich stand in unmittelbarer Nachbarschaft des alten Bahnhofs sowie des Geschäfts- und Kulturviertels der Stadt eine 70 Hektar grosse Fläche zur Verfügung, bestehend aus nicht bebaubaren Grundstücken aus der Zeit der alten Befestigungsanlagen. Es begannen langwierige, zähe Verhandlungen, die mit einem finanziellen Vergleich endeten: Die Stadt Lille zahlt der SNCF jährlich eine Entschädigung in Höhe des Betriebsverlustes, welcher der Bahngesellschaft durch den Umweg über Lille und die zentrale Lage des Bahnhofs im Stadtzentrum entsteht. Die privaten Bahnbetreiber des 19. Jh. waren da offenbar nicht so knauserig. Im Dezember 1987 fiel die Entscheidung zu Gunsten der Stadt.

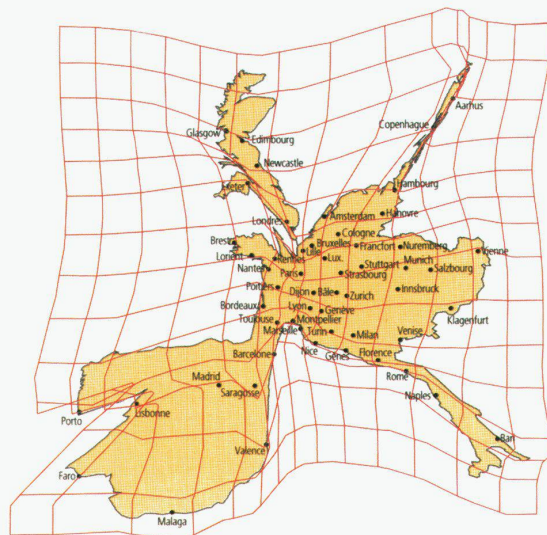
Im Nachhinein kann man sich nur wundern, dass das raumplanerische Denken im europäischen Massstab nicht den enormen Wanderungsdruck vorausgesehen hat, der durch den Zusammenbruch des Ostblocks und die geopolitische Lage des afghanischen wie des kurdischen Volkes entstehen sollte. Sicherheitsfragen wurden (im Widerspruch zu den traditionellen Zugangsbedingungen zum Zugverkehr) analog zur Praxis der Flughäfen behandelt: Man dachte in Kategorien wie Attentatsrisiken und illegaler Einwanderung



Fahrtzeiten von/ nach Lille. – Bild: SAEM Euralille



Euralille, Luftbild 1995. – Bild: OMA Rem Koolhaas und Bruce Mau, «S M L XL», Rotterdam 1995



Neue Geografie Europas, unter Berücksichtigung der Eisenbahn-Fahrzeiten, Prognose 2015. – Bild aus: Laurent Chapelon (Hg.) «Atlas 2000», Bd. 11, Paris 2000.

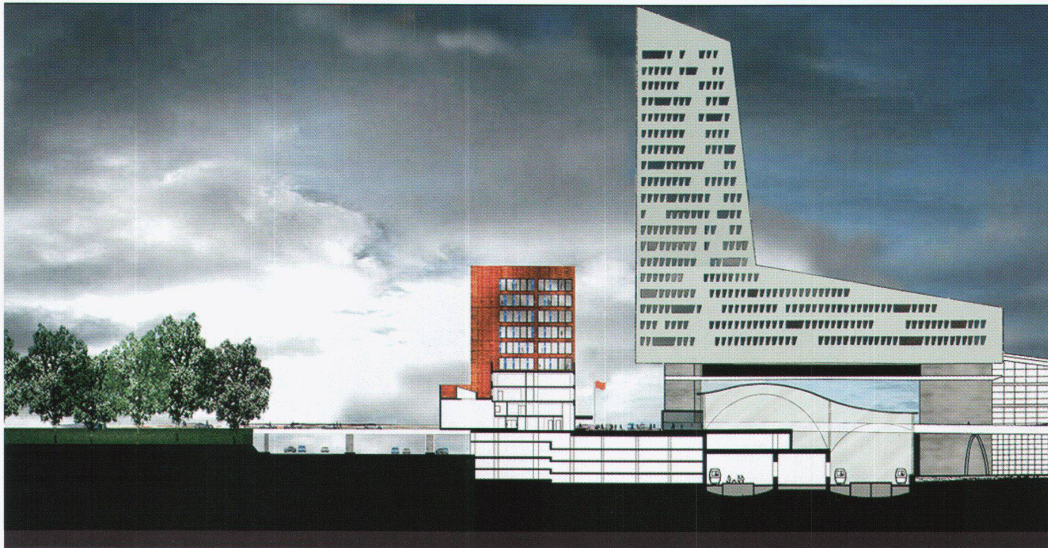
bzw. zahlenmässig insgesamt eher begrenzten Versuchen von Einzelpersonen, die Grenzen heimlich zu überschreiten. Dabei musste die feste Bahnbindung an Grossbritannien, welches eine überaus verlockende Einwanderungspolitik verfolgt, zwangsläufig massive Wanderungsbewegungen auslösen. So wurde die leerstehende Halle der Eurogesellschaft in Sangatte, durch die Tausende von Flüchtlingen gegangen sind, zum augenfälligsten Symbol des Eurotunnels. Es ist alles eine «Frage des Massstabs»: Denn die DATAR, die sich an Europa orientieren wollte und die tiefgreifenden Veränderungen in Europa visionär vorausszusehen schien, hatte die Entwicklung der internationalen Lage mit ihren Wanderungsströmen nicht kommen sehen und erwies sich damit letztlich doch als zu kurzichtig.

Nach einer Konsultation im November 1989 – bei der weder ein Projekt noch Zeichnungen zur Diskussion standen, lediglich eine Arbeitsmethode und ein städtebauliches Paradigma – wurde Rem Koolhaas' OMA (Office for Metropolitan Architecture) mit der Erarbeitung eines Projekts beauftragt.

Städtebau statt Architektur oder «urbanem Projekt»

Das eigentliche Programm von Euralille ist seine «Agenda». Die Agenda, die implizit durch eine voluntaristische politische Entscheidung vorgegeben war, bedeutete den Bruch mit der provinziellen Logik einer Mittelstadt: Es galt, sich auf «die Europa-Zeit» umzustellen. Euralille hat nichts mehr mit einer lokal-urbanen Ordnung (einer stadtbezogenen Logik) zu tun: Beim Programm von Euralille ging es vorab darum, den Augenblick, das Jetzt des hic et nunc, das jedem Projekt eigen ist, zu erfassen und zum Ausdruck zu bringen. Dieser Ansatz deckte sich vollkommen mit der von Koolhaas vertretenen strategischen Vision des Städtebaus. «Die eigentliche Schwierigkeit besteht für mich darin, Städtebau als visuelle Sprache zu begreifen, da er für mich nichts Visuelles hat. Für mich geht es um etwas Programmatisches, um Anpassung.»

Für Koolhaas kann Städtebau nur eine «Physik von Programmen und Verkehrsströmen» sein (wobei mit Physik das Materielle, Pragmatische betont wird: der empirische Umgang mit einem konkreten, handfesten Material, während der Diskurs über Architektur, Form, «Raum» für ihn metaphysischer Art ist).



Querschnitt Euralille: links Autobahn, mitte Parkhaus, rechts TGV-Bahnhof, darüber Hotel bzw. Bürohochhaus. – Bild: F. Delhay

So stellte sich für Koolhaas die Frage nach der Verbindung zur alten Stadt, bei der ein Grossteil der Kritik ansetzte, lediglich unter dem Aspekt des Funktionierens und der Praxis, keinesfalls unter dem Aspekt der «Stadtgestalt» als einer Komposition, in der zwei Zentren graphisch verbunden werden, oder dem einer Kontinuität der Architektursprache. Genau dieser «Kontext» – das formal-architektonische Imperium – ist es, den Koolhaas (in zugegebenermassen ziemlich kruder Sprache) zugunsten eines programmatischen Kontextes, einer Situation, einer Lille eigenen Agenda ablehnt. So verstanden ist Euralille ein kontextbezogenes Projekt. Und die Stadtplaner sind zu Recht stolz darauf, dass es ihnen gelungen ist, den dreifachen formalen Bruch – den Bruch mit Massstab, Ästhetik und Sprache –, den das Programm verlangte, erfolgreich vollzogen zu haben und zu sehen, dass sich dennoch faktisch eine Kontinuität – hinsichtlich Nutzung, Strecken, Anbindung und verschiedenen Formen von Osmose – herausgebildet hat.

Euralille ist der Beweis dafür, dass die Raummatrix für Koolhaas nicht formale, sondern praktische bzw. programmatische Bedeutung hat. Städtebau bedeutet an Programmen arbeiten. Nur verweist der Begriff des

Programmatischen auf keinen Rationalismus und keinen Funktionalismus, die bekanntlich versagen müssen, im Gegenteil. Es geht Koolhaas weniger um die funktionale Organisation von Programmen als um die zwischen ihnen bestehenden Konflikte, Widersprüche, Spannungen. Von daher versucht er, die Verhaltensweisen einer regelrechten Dramatisierung und (soziokulturellen) Umwälzung auszusetzen. Koolhaas vergleicht die Arbeit des Stadtplaners oft mit der eines Drehbuchautors, der er in seiner Jugend war. Wir für unser Teil möchten das Ergebnis dieses konzeptionellen Ansatzes (das Koolhaas in zahlreichen «sketches» skizziert) in die Nähe des Konzepts der «gebauten Situation» rücken, mit dem die situationistischen Philosophen gearbeitet haben. Das Kurzschliessen von Umgehungsstrasse und Gleisanlage, der Entschluss, das Bahntrasse freizulegen, um den Bahnhof – der nach dem Willen der SNCF versteckt unter der Erde liegen sollte – sichtbar zu machen, der Entschluss, den Eisenbahntunnel aufzubrechen, um der Stadt den Zug vor Augen zu führen und dem Zug die Stadt, wie auch der Entschluss, eine direkte Verbindung zwischen Hochhäusern und Schienennetz herzustellen, all das gehorcht jener «paradoxen Rationalität»² und dem

² Der Ausdruck geht auf François Chaslin zurück.



von links oben im Uhrzeigersinn: Avenue Le Corbusier, Boulevard Pasteur, Place Mitterrand



³ Name von Konzertsälen für Populärmusik in mehreren Städten Frankreichs. Die für Grossveranstaltungen ausgelegten Säle werden von einem kommerziellen Veranstalter in Zusammenarbeit mit dem französischen Kulturministerium betrieben und ziehen vor allem ein jüngeres Publikum an. – Anm. d. Übers.

⁴ ZAC (zone d'aménagement concertée): Baugebiet, das durch Hoheitsakt ausgewiesen und dessen Ausstattung mit öffentlichen Einrichtungen in einem besonderen Verfahren abgestimmt wird; in den häufig in unmittelbarer Nähe von Autobahnkreuzen gelegenen ZAC mischen sich die Funktionen Handel, Gewerbe, Industrie und Kultur (grosse Multiplex-Kinos). – Anm. d. Übers.

⁵ Auchan, sinngemäss «auf der grünen Wiese»: Name einer landesweit operierenden Handelskette. – Anm. d. Übers.

Bemühen um «Zuspitzung der Komplexität», die für den Situationismus typisch sind. Interessant ist auch der bewusste Versuch, unter einem Dach ein Kongresszentrum, einen Zénith³ und eine Messehalle, also Raumprogramme für höchst unterschiedliche Zielgruppen, zusammenzuführen. Dabei geht es weniger um die Gestaltung eines Ortes anhand von Bauten und Formen als vielmehr um die Anordnung von Situationen, die zu einander in Beziehung zu setzen sind: Es geht darum, Gleichgewichte zu schaffen und das Potential von Praktiken und Bewegungen freizusetzen, das die Programme erzeugen; vor allem aber geht es darum, Werdendes und Mögliches in sie zu integrieren. Das Arbeitsmaterial des Stadtplaners ist die Spannung zwischen den Programmen; aus diesen Spannungen beziehen Städte und Bauten ihre Logik und Kraft und ihr Ereignispotential. Der Stadtplaner hat die Aufgabe, so weit wie irgend möglich die programmatischen Schnittstellen zu nutzen bzw. sie zu schaffen, selbst um den Preis, dass die Eigenständigkeit von Institutionen kaschiert und ihre formale Identifizierung verhindert wird. (Das gilt etwa für das «Aéronef», eine Konzerthalle für «Hard Music», oder für die Höhere Handels-

schule, die beide in dem Einkaufszentrum untergebracht sind und nur über die hinteren Laufgänge des Raumprogramms erschlossen werden.) Das Projekt, das sich auf das Bild des Kurzschliessens, des Aufpfropfens miteinander verflochtener Infrastrukturen gründet, schafft keinerlei Zentralität. Der grosse dreieckige leere Raum fungiert nicht als «Zentrum»: Er ist nicht das Epizentrum einer formalen Grammatik, von wo alles seinen Ausgang nähme und wo alles zusammenliefe. Es handelt sich schlicht um einen öffentlichen Raum, d.h. um ein verfügbares Vakuum, offen für Projekte und Versammlungen, kurz für das Leben der Stadt.

Die Orte der werdenden Stadt zurückholen

Nach einem Baustopp, bedingt durch die Wirtschaftskrise und die anfängliche Skepsis neuer Entscheidungsträger an der Spitze der Kommune, geht es mit Euralille voran und gewinnt Euralille wachsenden Einfluss auf die Stadt. Die infrastrukturellen Massnahmen, die durch die Umleitung der Umgehungsstrasse erforderlich wurden, konnten 1998 abgeschlossen werden. Die Randgebiete des Projekts verdichten sich dank der Bürobauten, die nötig sind, damit die «Tertiär-Tur-

bine» jene Dynamik entfalten kann, die man sich beim Start des Projekts erhoffte. François Delhay, der als Mitarbeiter von Rem Koolhaas von Anfang an den Bauarbeiten beteiligt war, hat das ursprünglich geplante Herzstück des Projekts fertiggestellt, indem er das Fundament seiner drei Hochhäuser in die Tiefgaragen zwischen Schienenareal und Umgehungsstrasse einliess und damit das Programm umsetzte, das ursprünglich von Kazuo Shinohara ausgeführt werden sollte. Nördlich eines ersten als «ZAC»⁴ ausgewiesenen Gebiets ist mit einer zweiten Bautappe begonnen worden. Hier geht man von einer völlig anderen Logik und städtebaulichen Grammatik aus, die ein anderes «Stück Stadt» ankündigt. Wie uns scheint, tragen jedoch sowohl das treue Festhalten der einen an einer vertrauten Logik wie der Wille der anderen zum radikalen Bruch mit eben dieser Logik zu jenem «Offensein für das Mögliche» bei, zu dem Euralille einlädt.

Als Koolhaas kürzlich gefragt wurde, welche Bilanz er für Euralille ziehe, brachte er das Programm dieses Planvorhabens auf eine denkbar einfache Formel: Für die Stadt sei es darum gegangen, sich das ungeheure situationsgebundene Potential, das mit dem Hochgeschwindigkeitszug TGV gegeben war, und die dadurch bedingten ausserordentlichen Infrastrukturmassnahmen zunutze zu machen, um Programme, die bislang kein «Stadtrecht» genossen und (ob freiwillig oder gezwungenermassen) an die Peripherie verbannt waren, in das unmittelbare Umfeld des Stadtzentrums zurückzuholen. Das bedeutete, nicht nur die Voraussetzungen für das Funktionieren und die Rentabilität dieser Programme zu schaffen (man denke an Raumverbrauch, Parkplätze, Umweltbelastungen infolge Versorgung und Transit, aber auch an die Billigkeit und Trivialität der Bauten ...), sondern auch Kriterien wie architektonischer und urbaner Würde Rechnung zu tragen, die einem Stadtzentrum wohl anstehen und die François Delhay als «Architektur des edlen Banalen» bezeichnet. Stadt schaffen mit Programmen der Peripherie (Stichwort Supermarkt – Welch schwer verdaulicher Brocken!), Dynamik, Verkehrsströme, Publikum zurückzugewinnen, auf die die Stadt angewiesen ist, und sie zwingen, sich auf ihre neue Lage, ihre Verbürgerlichung, einzustellen, darin lag für Koolhaas die eigentliche Herausforderung des Projekts. Dabei stand für das Hauptzentrum Lille um so mehr auf dem Spiel, als die sog. «ville nouvelle» – der Entlastungsort Villeneuve d'Ascq – und die zahlreichen, an der Peripherie gelegenen «Gebiete abgestimmter Erschliessung» (ZAC) seit über fünfundzwanzig Jahren die gesamte Handelskraft anzogen und damit die Vitalität des Hauptorts untergraben hatten.

Die Einkaufszentren «auf der grünen Wiese» zur Rückkehr in die Stadt zu zwingen in einer Region, in der «Auchan»⁵ der führende Firmennamen ist, war gar nicht so einfach und darum auch kein leichter Sieg. Die werdende Stadt ans Stadtzentrum anzubinden war

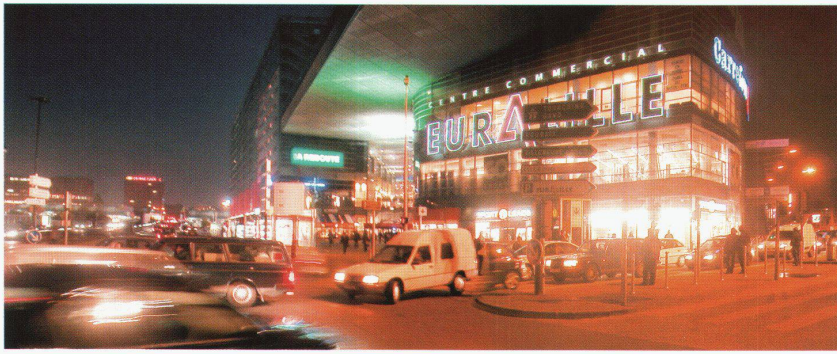
wohl das grösste Problem bei Euralille. Das ist, da stimmen wir Koolhaas zu, durchaus gelungen. Genau wie die Partie um den Tourismus gewonnen wurde. Nach dem Poker um die Bewerbung zur Ausrichtung der Olympischen Spiele (der Bluff sah Euralille ähnlich) wurde Lille für das Jahr 2004 zu einer der Kulturhauptstädte Europas gewählt – ein willkommener Anlass zu vielfältigen Interventionen (etwa der Renovierung der Oper oder der Schaffung der «Maison Folie», eines Variététheaters, mit dessen Ausführung das Atelier Nox/Lars Spuybroek beauftragt wurde). Die Stadt ist besonders bei Kurzurlaubern aus England beliebt. In zwei Jahren wurden zwei Luxushotels eröffnet und das Kongresszentrum ist stolz auf die ansehnliche Auslastung, die in der Provinz ihresgleichen sucht. Auch die Entwicklung Lilles zur eigentlichen Metropole rückt allmählich in Sichtweite. Der Stadt-Umland-Verband zählt zwar eine Million Einwohner, setzt sich jedoch aus 86 Kommunen zusammen, wobei gerade 15% der Einwohner auf Lille entfallen. Das Sagen hatten traditionell eine Vielzahl kleinerer Kommunen, die sich gegen «die grossen Städte» verschworen: Interessenkonflikte waren vorprogrammiert, in denen Projekte zu versanden drohten. Jetzt ist der Bürgermeister von Lille Präsident des Stadt-Umland-Verbandes – ein absolutes Novum. Ungeachtet des demographischen und politischen, ja nationalen Gefälles (mehrere belgische Kommunen beteiligen sich an dem Abenteuer) werden innovative Wege in Politik und Institutionen begangen, und es zeichnen sich die Konturen einer Politik ab, die auf echte, interregionale Partnerschaft setzt. Übersetzung aus dem Französischen: Ursula Bühler ■

Gérard Engrand (*1943) ist Philosoph. Von 1974 bis 1990 leitete er die Architekturschule für den nordfranzösischen Raum, die *Ecole d'architecture de Lille et Régions Nord*, danach war er als Beauftragter für Euralille und Mitglied des Qualitätszirkels für dieses Projekt tätig. Gegenwärtig lehrt er in Lille und Paris-La Villette und ist Lehrbeauftragter an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne. Er ist Gründer des CEC-Labors (*Conception et Enseignement de la conception*) bei Lille.

Sylvain Malfroy (*1955) schloss das Studium der Geisteswissenschaften an der Universität Lausanne mit einem Lizentiat in Kunstgeschichte ab. Seit Januar 2000 ist er Assistenz-Professor an der ETH Lausanne und leitet das Labor für Stadtgeschichte und urbanistisches Denken, das der Fakultät für die natürliche und gebaute Umwelt angeschlossen ist. Als assoziierter Forscher am CEC-Labor der *Ecole d'architecture de Lille et Régions Nord* beschäftigt er sich mit Architektur-Konzipierung und ihrer Vermittlung in der Lehre.



Bahnhofshalle – Bild: Light Motiv



Euralille nachts. – Bild unten: Light Motiv

Bibliographische Angaben

- Zwei Publikationen behandeln insbesondere das Planvorhaben Euralille:
- L'Architecture d'Aujourd'hui, Nr. 280, April 1992.
 - Dossier Euralille. Un projet de Rem Koolhaas et l'OMA, S. 93 bis 171.
 - Isabelle Menu und Frank Vermandel (Hg.), Euralille. Poser, exposer; anlässlich einer Ausstellung im «Espace Croisé» im September 1995. Der Band enthält Interviews mit allen massgeblichen Projektbeteiligten und eine ausführliche Darstellung der Projekte. Espace Croisé Editeur, Lille 1995.
 - Die vorbereitenden Zeichnungen wurden vom Institut Français d'Architecture unter Leitung von Patrice Goulet zusammengetragen in OMA, Rem Koolhaas, Lille. Éditions Carte Segrete, Paris 1990.
 - Demangeon, Alain, Lille, Métropole Européenne. Portraits de ville. Institut Français d'Architecture / DATAR, Paris 1993.
 - Paris, Didier, La mutation inachevée, L'Harmattan, Paris 1993.

Euralille, dix ans après: un bilan La conception du réseau des trains à grande vitesse pour le nord de la France, du «TGV-Nord français» et donc l'existence d'Euralille résultèrent du rapport de force entre deux formes antagonistes de logique politique. Le principal acteur, la SNCF, avait pour seul objectif de concurrencer l'avion en terme de vitesse d'acheminement sur les lignes les plus rentables Paris-Londres, Paris-Bruxelles ou Paris-Amsterdam. La solution prévoyant le partage des lignes Paris-Londres et Paris-Bruxelles en plein champ est conforme à cette logique. L'organe d'Etat en charge de l'aménagement du territoire, la DATAR, rejeta le projet. Elle considérait les infrastructures ferroviaires en premier lieu comme des instruments d'aménagement du territoire et perçut le potentiel futur que représentait le grand marché européen pour le nord de la France. Sans le cul-de-sac des frontières nationales, Lille disposait d'une aire de chalandise commerciale et touristique de plus de 50 millions de voyageurs; par ailleurs, une surface non construite de plus de 70 hectares était disponible à proximité immédiate de la gare et de la ville.

Le véritable programme d'Euralille pour la planification duquel l'Office for Metropolitan Architecture de Rem Koolhaas fut mandaté en 1989 est son agenda: pour Koolhaas, l'urbanisme ne peut être qu'une «physique de programmes et de flux circulatoires». Le contexte architectural formel est rejeté au bénéfice d'un agenda programmatique propre à Lille. De ce point de vue, Euralille est un projet contextuel. Et les urbanistes sont fiers d'avoir réussi la triple rupture formelle – avec l'échelle, l'esthétique et le langage – requise par le programme et d'avoir, dans les faits, réalisés une continuité – sur le plan de l'usage, des tracés, du raccordement et de différentes formes d'osmose. Ce faisant, Koolhaas s'intéresse moins à l'organisation fonctionnelle de programmes qu'aux conflits, contradictions et tensions qui règnent entre eux. De ce point

de vue, il essaye de soumettre la pratique à une véritable dramatisation et à un retournement (socio-culturel). Le fait de court-circuiter la route de contournement et les voies de chemin de fer, la décision de mettre les emprises ferroviaires à l'air libre pour rendre visible la gare (la SNCF désirait qu'elle soit souterraine), la décision de mettre le train sous les yeux de la ville et vice-versa, comme aussi la décision de créer une liaison directe entre les gratte-ciel et le réseau ferré, tout cela participe de cette «rationalité paradoxale» et de l'effort «de porter la complexité à son paroxysme» caractéristiques du situationnisme.

Après une interruption des travaux, Euralille exerce aujourd'hui une influence croissante sur la ville si bien que Koolhaas put récemment en dresser un bilan: pour la ville, il s'agissait de tirer profit de l'incroyable potentiel qui était offert par le train à grande vitesse et les infrastructures qu'il nécessitait pour ramener au centre des programmes auparavant relégués en périphérie. Cela signifiait non seulement créer les conditions pour le fonctionnement de ces programmes, mais aussi prendre en compte des critères comme la dignité architecturale et urbaine. Faire de la ville avec des programmes de la périphérie, regagner du dynamisme, capter des flux de trafic, du public dont la ville dépend et l'obliger à prendre en compte sa nouvelle situation, son embourgeoisement, tels furent, pour Koolhaas, les véritables défis du projet. ■

texte original français: www.werkbauenundwohnen.ch

Euralille, ten years later: a stocktaking The railway network conception for the highspeed train of northern France, the "TGV Nord français", and thus of the existence of Euralille, are the result of the balance of power between antagonistic forms of political logic. The chief actor, the SNCF, was interested only in rivalling the aeroplane in terms of speed on the most profitable routes Paris-London, Paris-Brussels and Paris-Amsterdam. According to this logic the solution appeared to consist of a ramification of the routes Paris-London and Paris-Brussels in the open countryside. The national environmental planning authority DATAR opposed this plan because they regarded the railway first and foremost as an instrument of environmental planning and were aware of the future potential of the great European market for northern France: without the cul-de-sac of the national frontier, Lille had a catchment area of over 50 million passengers, as well of a 70 hectare undeveloped area in the immediate vicinity of the railway station and the town.

The actual programme of Euralille, with whose planning Rem Koolhaas' Office for Metropolitan Architecture 1989 was entrusted, is his agenda: to Koolhaas, urban planning can only be "the physics of programmes and traffic flow". He rejected the formal architectural context in favour of a programmatic plan of action created exclusively for Lille. Seen from this angle, Euralille is a context-orientated project. And the town planners are proud of the fact that they succeeded in implementing the threefold break – with scale, aesthetics and language – that the programme demanded and nevertheless created an actual continuity in terms of utilisation, routes, integration and various forms of osmosis. In fact, Koolhaas was less interested in the functional organisation of programmes than in the conflicts, contradictions and tensions that arose between them. Thus he adopted a strategy of veritable dramatisation and radical (socio-cultural) change. The connection of the bypass road and the railway lines, the decision to uncover the track area in order to make the station visible – the SNCF had wanted it to be hidden underground –, the decision to show the trains to the town and the town to the trains, as well as the decision to create a direct connection between highrise buildings and the rail network – all this was part of the "paradoxical rationality" and the striving for a "escalation of complexity" that are typical of situationism.

After a temporary halt on building, Euralille is currently exercising an increasing influence on the town, so that Koolhaas himself recently stated that the town was primarily interested in exploiting the enormous potential brought about by the highspeed train and the connected infrastructural measures in order to bring the programmes that had been banned to the periphery back into the centre. This meant not only creating the conditions for the smooth functioning of these programmes but also taking into consideration criteria such as architectural and urban dignity. For Koolhaas, the real challenge of the project lay in the creation of a city with programmes that encompassed the periphery, urban dynamics and circulation flow, winning back the public on whom the town depends and compelling its members to adapt to their new circumstances and bourgeois status. ■