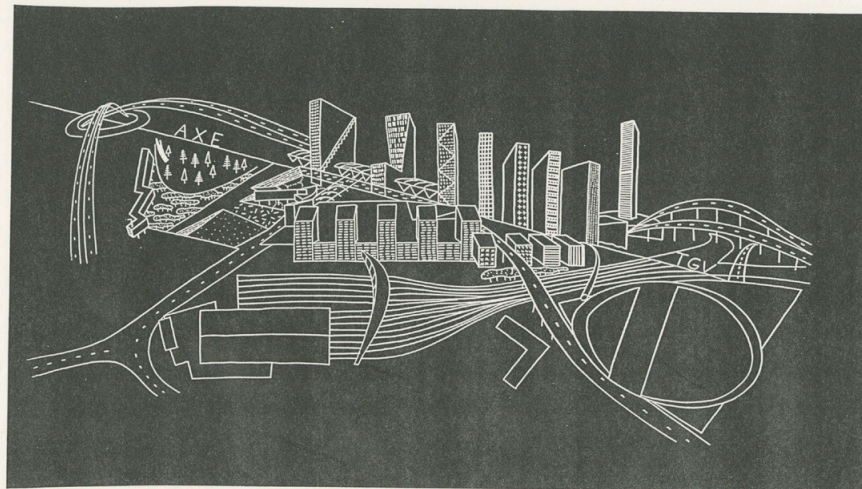


VILLE DE LILLE

CENTRE INTERNATIONAL D'AFFAIRES



EURALILLE

Pavillon SOUHAM - 44, rue du Vieux Faubourg - 59800 LILLE - Tél. 20 51 20 25 - Fax : 20 51 90 23

OFFICE FOR METROPOLITAN ARCHITECTURE

001
Schets van het masterplan
voor Euralille op de omslag
van de door OMA gemaakte
brochure in 1990. Collectie
Het Nieuwe Instituut, OMAR
Archives.

001
Sketch of the master plan
for Euralille on the cover of
the Booklet produced by
OMA in 1990. Collection
Het Nieuwe Instituut, OMAR
Archives.

Euralille – twintig jaar later

Manuela Triggianese

Intermodaal knooppunt van de eenentwintigste eeuw

De laatste twintig jaar is de aanleg van hogesnelheidslijnen met de bijbehorende intermodale spoorwegstations door veel Europese steden aangegrepen als katalysator van stedelijke herontwikkelingsprojecten. De voorloper van dit verschijnsel is het project 'Euralille', eind jaren tachtig ontworpen door Rem Koolhaas en uitgevoerd in 1995.¹ Het project maakte deel uit van de Franse familie van *Grands Projets* zoals de kantorenwijk La Défense in Parijs of La Part-Dieu in Lyon, gekenmerkt door infrastructurele ingrepen die als basis dienden van een stedelijke herontwikkeling. Als eerste land in Europa investeerde Frankrijk al sinds de jaren zeventig in de ontwikkeling van hogesnelheidslijnen; de *Train à Grande Vitesse* (TGV) heeft model gestaan voor vergelijkbare ontwikkelingen in andere landen. Het *Grand Projet Euralille Metropole* schiep een kader voor de verbetering van de terminal Lille-Flandres (met regionale spoorlijnen en TGV-diensten naar Parijs), de bouw van Lille-Europe (met internationale HSL-diensten) en de realisatie van parkeercapaciteit, verbindingen met het metronet en stedelijke voorzieningen.

Euralille Metropole was een publiek-private samenwerking. OMA, Office for Metropolitan Architecture onder leiding van Rem Koolhaas, kreeg eind jaren tachtig opdracht een masterplan te ontwerpen voor het veelomvattende programma op een terrein van 120 ha waar vroeger de fortificaties van de stad hebben gelegen. De eerste fase van de ontwikkeling (1989-1994), Euralille 1 genoemd, omvatte de volgende projecten: de *Cité des Affaires* (Lille Europe, het TGV- en Metrostation met drie torens voor het World Trade Centre, Crédit Lyonnais en een hotel, en parkeervoorzieningen), het *Centre Euralille* (een winkelcentrum met parkeervoorzieningen, dat het oude station verbindt met het nieuwe), *Lille Grand Palais* (een congres- en tentoonstellingscentrum, ook wel Congrexpo genoemd) en een park met de

1

Zie L. Bertolini & T. Spit, *Cities on rails. The redevelopment of Railway Station Areas*. Londen: Spon/Routledge, 1998, 'Euralille', pp. 67-85.

Euralille twenty years on

Manuela Triggianese

An intermodal hub for the twenty-first century

For the last twenty years, many European cities have used the construction of high-speed lines (HSL) and the associated intermodal railway stations as a catalyst for urban renewal projects. This phenomenon started with the 'Euralille' project, designed by the Dutch architect Rem Koolhaas at the end of the eighties and built in 1995.¹ The project is part of a group of major French projects such as the central business districts: *La Défense* in Paris and *La Part-Dieu* in Lyon, which are characterised by infrastructural interventions as the basis for urban renewal. France was the first country in Europe – back in the seventies – to invest in developing high-speed lines; their TGV (*train à grande vitesse*) became the role model for comparable developments in other countries. The Euralille Metropole *grand projet* (as these major projects were known) provided a context for upgrading the Lille-Flandres terminal (with regional railways and TGV services to Paris), constructing Lille-Europe (with international HSL services) and the provision of car parking, links to the metro network and urban amenities.

Euralille Metropole was a public-private partnership (PPP). OMA, the Office for Metropolitan Architecture that was led by Rem Koolhaas, was commissioned at the end of the eighties to design a master plan for an all-encompassing programme on a site of 120 hectares where the city's fortifications had previously stood. The first phase of the development (1989-1994) was called Euralille 1. The projects that it encompassed included the *Cité des Affaires* (Lille Europe, the TGV and metro station with three towers for the World Trade Center, Crédit Lyonnais and a hotel, plus parking facilities), the *Centre Euralille* (a shopping mall with parking facilities, connecting the old station up to the new one), *Lille Grand Palais* (a congress and exhibition centre, also known as *Congrexpo*), and a park (called Henri Matisse) that also contained the FEVA (*Fondation Européenne de la Ville*

1

See L. Bertolini & T. Spit, *Cities on rails: The redevelopment of Railway Station Areas*. London: Spon/Routledge, 1998, 'Euralille', pp. 67-85.

Fondation Européenne de la Ville et de l'Architecture (FEVA). Het masterplan is opgezet als een 'leeg' tableau, een 'vrije' vorm waarin de verschillende projecten op zichzelf staande vormen konden aannemen.

Zoals elk project is Euralille geëvolueerd in de tijd. In de meest recente publicatie *Euralille, chroniques d'une métropole en mutation (1988-2008)* worden transformaties voorgesteld ten behoeve van de toekomstige ontwikkeling van Euralille.² Koolhaas' concept 'leegte' blijkt nu opnieuw als de motor van het project te gaan functioneren.³ De 'leegte' is de ingebouwde 'intelligentie' van het oorspronkelijke ontwerp. Daarin ligt het vermogen tot verandering besloten. Vijfentwintig jaar na de eerste schets ontwikkelt het oorspronkelijke masterplan Euralille zich nog altijd tot een hedendaags *hyper-quartier* en verdient het project opnieuw de aandacht van professionals en academici.⁴

In dit onderzoek wil ik in de eerste plaats terugkijken naar het ontwerpproces en de verdere ontwikkeling van Euralille, vragen stellen bij de rol van het ontwerp en de ontwerper, en inzicht krijgen in de consequenties van bepaalde ontwerpkeuzes en -praktijken. In de jaren negentig waren het ontwerp en de ontwikkeling van Euralille het brandpunt van nationale en internationale publiciteit en architectuurkritiek. Dat heeft de indruk gevestigd dat het in het ontwerp van OMA niet zozeer om de vertaling van een programma van eisen gaat, als wel om het communiceren van beelden. Zo schreef Jean-Louis Cohen in een artikel dat in 1995 in *Lotus* verscheen, direct na de voltooiing van de eerste fase van Euralille, dat 'het esthetisch genot dat OMA's talloze tekeningen van slanke snelwegsporen en voetgangersbruggen in de lucht oproepen, suggereert dat de nadruk ligt op het beeld'.⁵

Kort daarna verscheen het boek *Euralille, Poser, Exposer* ter gelegenheid van de tentoonstelling over Euralille in 1995.⁶ Het beschrijft de creatie van de nieuwe wijk aan de hand van de procedures die door zowel de opdrachtgevende instantie als de architecten zijn gehanteerd. De architecten becommentariëren hun werk en lichten de achtergronden van hun ontwerpen toe in een reeks interviews. Uit deze publicatie komt duidelijk naar voren dat het ontwerpwerk van OMA niet alleen een belangrijke rol heeft gespeeld in het ontwikkelen van de overkoepelende lange-termijnvisie, die werd vastgelegd in het masterplan, maar ook in het faciliteren van economische investeringen op de korte termijn. Het definiëren en afbakenen van de afzonderlijke projecten was daarvoor cruciaal. Deze tweeledige rol van het ontwerp wordt ook zeer goed beschreven in het

dossier over Euralille dat onder redactie van Emmanuel Doutriaux in 1992 in *L'Architecture d'Aujourd'hui* verscheen.⁷

Behalve van veel publicaties heb ik gebruik gemaakt van de informatie die ik heb verkregen uit gesprekken met Donald van Dansik en Floris van Alkemade. Van Dansik was vanuit OMA bij het project betrokken als projectleider en Van Alkemade als projectarchitect. Uit hun relaas kwam duidelijk naar voren dat de diverse maquettes, schetsen en diagrammen zeer uiteenlopende doelen dienden. Ook werd duidelijk dat van de kant van de opdrachtgever twee personen een beslissende rol in de samenwerking hebben gespeeld: Pierre Mauroy en Jean-Paul Baretto. Zij beiden vormden in persoon de verbindende schakel tussen de verschillende niveaus van de publieke besluitvorming, de private sector en de lokale bevolking.⁸ Pierre Mauroy, voormalig minister-president onder president François Mitterrand en senator, was bijna dertig jaar burgemeester van Lille, voorzitter van de Communauté Urbaine (het samenwerkingsverband van de 85 gemeenten in de agglomeratie van Lille) en voorzitter van de Société d'Economie Mixte (SEM) Euralille.

Jean-Paul Baretto was *aménageur urbain* (stedenbouwkundige) van Euralille Métropole.⁹ 'De rol van Baretto in het Euralille-proces was fundamenteel, vooral tijdens de seminars en workshops en in de overlegfase,' zegt Van Dansik. 'Hij gaf me dagelijks zijn aantekeningen, die hij in een onmogelijk klein, bijna onleesbaar handschrift op kleine papiertjes had geschreven. Hij nam onze tekeningen mee en gaf ze dan terug met een nieuw voorstel. Terwijl wij bij OMA bezig waren met een masterplan schaal 1:5000 en net begonnen met schetsen, kwam hij met plannen die in alle richtingen tot op de millimeter waren uitgewerkt'.¹⁰

Het proces van Euralille 1, 1988-1994

In het navolgende probeer ik een beter inzicht te geven in de rol van het ontwerp van OMA in de fase van de projectomschrijving en de eerste fase van uitvoering.¹¹ Hoe fungeerde het eerste ontwerp voor Euralille en hoe verliep de follow-up? Wanneer we terugkijken, stellen we vast dat het Euralille-project van de ontwerper en zijn ontwerp verwachtte dat ze tegelijkertijd op meerdere schaalniveaus oplossingen of ideeën leverden. Het ontwerp werd voor verschillende doeleinden ingezet: om de opdrachtgever te verleiden, om het onderhandelingsproces aan te sturen, of om richting te geven aan het te bouwen ontwerp. Ik plaats de feiten in een chronologische volgorde om licht te kunnen werpen op de rol van Rem Koolhaas en

2

D. Carré e.a., *Euralille, chroniques d'une métropole en mutation*. Parijs: Carré, 2009.

3

Zie voor het begrip 'leegte': Rem Koolhaas, 'Urbanisme: imaginer le néant', in: *L'Architecture d'Aujourd'hui*, nr. 238, 1985; R. Koolhaas, 'La città generica', in: *Domus*, nr. 791, maart 1997, p. 157; G. Corbellini, *Grande e veloce. Strumenti compositivi nei contesti contemporanei*. Rome: Officina, Ex libris, 2000, 'Scenari attuali', pp. 159-164; R. Gargiani, 'The strategy of the void', in: *Rem Koolhaas / OMA: Essays in Architecture*. Lausanne: EPFL Press, 2008, pp. 118-124.

4

D. Carré, O. Barbet-Massin, M. Aubry, *Ville 3000: imaginer de nouveaux quartiers à vivre à Lille*. Parijs: Carré Editions, 2010.

5

Jean-Louis Cohen, "'Bigness" and the test of the construction site (Euralille, France)', in: *Lotus International*, nr. 86, 1995, pp. 50-67.

6

I. Menu, F. Vermandel, *Euralille: Poser, Exposer*. Lille: Espace croisé, 1995; Engelse versie: *Euralille. The making of a new city center*. Bazel (Birkhäuser) 1996.

7

E. Doutriaux, Dossier 'Euralille', *L'Architecture d'Aujourd'hui*, nr. 280, 1992.

8

Zie ook 'Euralille', in: Bertolini & Spit (noot 1), 1998, p. 84. Bertolini stelt dat 'het stadsbestuur de belangrijkste initiatiefnemer was' en 'Pierre Mauroy de fysieke verbinding was tussen de verschillende niveaus van publieke besluitvorming, de private sector en de plaatselijke bevolking'.

9

D. Hayer, *Fabriquer la ville autrement. Jean-Paul Baretto (1940-1998), portrait d'un aménageur urbain*. Met een voorwoord van P. Mauroy. Parijs: Le Moniteur, 2005.

10

Het interview vond plaats in Rotterdam op 10 oktober 2013. Donald van Dansik was projectmanager voor OMA van 1989 tot 1995. Hij trad toe tot het Office for Metropolitan Architecture, geleid door Rem Koolhaas, om er te werken als projectleider voor het ontwerp en de bouw van een nieuw multifunctioneel complex (70 ha, 325.160 m² vloer-ruimte) in het noorden van Frankrijk, waarin waren opgenomen: winkel, recreatie, een park en een station voor de hogesnelheidstrein Eurostar. Voor dit complex, Euralille, waren vijf jaar nodig van begin tot oplevering.

11

De belangrijkste gegevens over het ontwerpproces werden ontleend aan: Doutriaux (noot 7), 1992, p. 147, en Menu & Vermandel (noot 6), 1996.

et de l'Architecture). The master plan was set up as a 'free-format' space in which the various projects could take on their own shapes in the 'empty' scene.

Like any project, Euralille evolved over the course of time. In a recent publication called *Euralille, chroniques d'une métropole en mutation (1988-2008)* [Euralille, chronicles of a changing metropolis (1988-2008)], transformations are proposed for the future development of Euralille.² Koolhaas' concept of emptiness, the 'void', is once again the driving force behind the project.³ The 'void' is the built-in 'intelligence' of the original design, the protean ability to change. Twenty-five years after the first sketches, the original Euralille masterplan is still developing in a contemporary *hyper-quartier* (super-district) and the project once again deserves attention from professionals and academics.⁴

My main objective in this study is to look back at the design process and the further development of Euralille, to ask questions about the roles of the design and the designer, and to obtain a picture of the consequences of particular design choices and practices. During the nineties, the design and development of Euralille were the focal point of national and international publicity and architectural criticism. That has confirmed the impression that OMA's design was not so much about converting a schedule of requirements into reality as about the communication of images. That is what Jean-Louis Cohen wrote in an article that appeared in *Lotus* in 1995, immediately after the completion of the first phase of Euralille: the 'aesthetic pleasure expressed by OMA's innumerable drawings representing slender spurs of expressways and footbridges in the air suggests an emphasis on image.'⁵

Shortly after that, the book *Euralille, Poser, Exposer* was published, on the occasion of an exhibition about Euralille in 1995.⁶ It describes the creation of the new district using the procedures that were adopted both by the body acting as the commissioning authority and the architects. In a series of interviews, the architects comment on their work and explain the backgrounds to their designs. This publication shows clearly that the design work by OMA not only played an important part in the development of the long-term overarching vision that was set out in the master plan, but also in facilitating the economic investments in the shorter term. Defining and delineating the individual projects was a crucial aspect of this. This dual role of the design is also described very nicely in the dossier about Euralille that appeared in 1992, edited by Emmanuel Doutriaux, in *L'Architecture d'Aujourd'hui*.⁷

In addition to numerous publications, I have also used information that I obtained from conversations with Donald van Dansik and Floris Alkemade. Van Dansik was involved in the project from OMA's side as a project manager and Alkemade was a project architect. From what they said, it became clear that the various models, sketches and diagrams served a very wide range of purposes. It was also clear that there had been two people on the side of the commissioning authority who had key roles in the cooperation: Pierre Mauroy and Jean-Paul Baietto. They both acted as human links between the various tiers of public decision-making, the private sector and the local residents.⁸ Pierre Mauroy, former prime minister under President François Mitterrand and a senator, was mayor of Lille for nearly thirty years, chair of the *Communauté Urbaine* (the cooperative association of the 85 municipalities in the Greater Lille region), and chair of the *Euralille Société Anonyme d'économie mixte* (similar to a public-private partnership).

Jean-Paul Baietto was the *aménageur urbain* (urban planning expert) for Euralille Métropole.⁹ 'The role of Baietto in the Euralille process was fundamental, particularly during the seminars and workshops and in the consultation phase,' said Van Dansik. 'He gave me his daily notes, that he made in an impossibly small and almost illegible hand on small pieces of paper. He took our drawings and then gave them back with a new suggestion. While we at OMA were busy with a master plan at 1:5,000 scale and had just started on the sketches, he was coming up with all kinds of plans that had been worked out to the last millimetre.'¹⁰

The Euralille 1 process, 1988-1994

In the following section I shall attempt to give a better picture of the role of OMA's design in the project definition phase and the first construction phase.¹¹ How did the first design for Euralille function and how did the follow-up progress? When we look back, we can note that the Euralille project of the designer (and his design) expected that they would be providing solutions or ideas at multiple scales at the same time. The design was deployed for various purposes: to tempt the contracting authority, to steer the negotiation process, and to help define the object being developed. I am placing the facts in chronological sequence in order to be able to cast some light on the role of Rem Koolhaas and his design as mediators in discussions that involved numerous players.

I am concentrating on two specific points in the process when the urban planner and chief architect of the Euralille project showed his ability

2
D. Carré et al., *Euralille, chroniques d'une métropole en mutation*. Paris: Carré, 2009.

3
For the concept of the 'void', see Rem Koolhaas, 'Urbanisme: imaginer le néant' [Urbanism: imagining nothingness] in *L'Architecture d'Aujourd'hui*, no. 238, 1985; R. Koolhaas, *La città generica* [The generic city] in *Domus*, no. 791, March 1997, p. 157; G. Corbellini, *Grande e veloce. Strumenti positivi nei contesti contemporanei* [Large and fast: Compositional tools in contemporary contexts] Rome, Officina, Ex libris, 2000, *Scenari attuali* [Current scenarios], pp. 159-164; R. Gargiani, *The strategy of the void* in *Rem Koolhaas / OMA: Essays in Architecture*, Lausanne: EPFL Press, 2008, pp. 118-124.

4
D. Carré, O. Barbet-Massin, M. Aubry, *Ville 3000: imaginer de nouveaux quartiers à vivre à Lille* [City 3000: Imagining new neighbourhoods for living in Lille] Paris, Carré Editions, 2010.
5
Jean-Louis Cohen, 'Bigness' and the test of the construction site (*Euralille, France*), in *Lotus International*, no. 86, 1995, pp. 50-67.

6
I. Menu, F. Vermandel, *Euralille: Poser, Exposer*. Lille: Espace croisé, 1995; [English version: *Euralille. The making of a new city center*. Basel (Birkhäuser) 1996].

7
E. Doutriaux, 'Dossier 'Euralille'', *L'Architecture d'Aujourd'hui*, no. 280, 1992.

8
See also 'Euralille' in Bertolini & Spit (note 1), 1998, p. 84. Bertolini states that 'the city authorities were the prime movers' and that 'Pierre Mauroy was the physical link between the various levels of public decision-making, the private sector and the local residents.'

9
D. Hayer, *Fabriquer la ville autrement. Jean-Paul Baietto (1940-1998), portrait d'un aménageur urbain* [Building the city differently: Jean-Paul Baietto (1940-1998) – portrait of an urban planner], with a preface by P. Mauroy. Paris: Le Moniteur, 2005.

10
The interview was held in Rotterdam on 10 October 2013. Donald van Dansik was the project manager for OMA from 1989 to 1995. He joined the Office for Metropolitan Architecture, which was led by Rem Koolhaas, to work as a project manager for the design and construction of a new multi-functional complex (70 ha, 325,160 m² floor area) in the north of France that would include shops, recreation, a park and a station for the Eurostar high-speed train. This complex, Euralille, would need five years from start to completion.

11
The key facts about the design process have been taken from Doutriaux (note 7), 1992, p. 147, and Menu & Vermandel (note 6), 1996.

zijn ontwerp als bemiddelaars in de discussies met een veelheid van actoren.

Ik concentreer me op twee specifieke momenten in het proces waarop de stedenbouwkundige en hoofdarchitect van het Euralille-projectelijk gaf van zijn vermogen het ontwerp strategisch in te zetten en tegelijkertijd te werken op verschillende ontwerp-niveaus. Het eerste moment ligt in de fase van de planning (of ontwerpschrijving) van Euralille, en met name gedurende de twee 'tiendaagse seminars' die in 1989 in Rotterdam zijn gehouden en waar de eerste schets van het masterplan werd vastgesteld. Daarna volgt een half jaar van overleg en onderhandelen, waarin het ontwerp in samenspraak met opdrachtgever en ontwerper wordt uitgewerkt, tot de publieke presentatie in 1990 en de goedkeuring van het masterplan door het stadsbestuur van Lille.

Het tweede moment betreft de uitvoeringsfase van het project, waarin OMA en de opdrachtgever SAEM (*Société Anonyme d'Économie Mixte*) samen het ontwikkelingsproces leiden en de hoofdarchitecten voor de afzonderlijke gebouwen selecteren. Tussen die twee fasen, in de zomer van 1989, werd de *Cercle de qualité urbaine et architecturale* ingesteld. Het ontwerp van OMA fungeerde daarin als toetsingskader voor de supervisie. Rem Koolhaas, Donald van Dansik en Floris van Alkemade bleven tot 1994 bij de uitvoering van Euralille betrokken. De helft van het oorspronkelijke masterplan was toen gereed.

Fase 1: het formuleren van de opgave (1988)
De eerste fase van het project, van februari 1988 tot en met september 1988, werd door het stadsbestuur van Lille in handen gelegd van de *Société d'études Euralille-Métropole*. 'Om de ontwerp-opgave goed te kunnen formuleren', zegt Jean-Paul Baietto, projectontwikkelaar van SEM Euralille, 'moest het project in een kader worden geplaatst'.¹² Daarvoor werd gebruikgemaakt van het *corporate project model*, wat betekent dat een strategisch plan werd opgesteld, maar nog geen ruimtelijk ontwerp. In totaal werden negen maanden uitgetrokken om de mogelijkheden, de sterke en zwakke punten van de locatie en de aangrenzende gebieden te analyseren. Deze methodologische aanpak bestaat uit twee belangrijke stappen: de 'diagnose van de situatie', onderzoek naar data en economische analyse in samenwerking met BIPE (*Bureau d'information et de prévisions économiques*), en de meer traditionele analyse van de ruimtelijke kenmerken van de locatie. Beide stappen werden uitgevoerd door Euralille-Métropole (de opdrachtgever in de planningsfase van Euralille 1), hoewel er ook verschillende bedrijven in participeerden, zoals SCET (*Services Conseil*

Expertises Territoires, koepel van bedrijven in de ruimtelijke ordening) en SORELI (*Société d'Équipement de la Région Lilloise*, ontwikkelingsmaatschappij van de regio Lille), die een vooraanstaande rol speelden in juridische en vastgoedaangelegenheden.

Dit discussie- en analyseproces werd opgezet rond een aantal werkgroepen met private en publieke partners alsook diverse specialisten op uiteenlopende terreinen (wetenschap, economie, cultuur en universiteit). De werkgroepen kwamen bijeen op de *École nationale supérieure d'architecture et de paysage* van de universiteit van Lille en omvatten bezoeken aan de locatie en discussiebijeenkomsten over stedelijke kwaliteit met burgemeester Pierre Mauroy en internationaal bekende ontwerpers (Emilio Ambasz, Tadao Ando, Norman Foster, Vittorio Gregotti, Herman Hertzberger, Hans Hollein, Rem Koolhaas, Richard Meier, Oswald Mathias Ungers, en uit Frankrijk Ricardo Bofill, Paul Chemetov, Henri Ciriani, Henri Gaudin, Yves Lion, Jean Nouvel, Ricardo Porro, Christian de Portzamparc).

Op basis van de uitkomsten van de ruimtelijke analyses en discussies werden de uitgangspunten van het ontwerp en een 'modelmatig ruimtelijk diagram' bepaald. Daarin werden vier hoofd-functies vastgesteld: een stedelijk dienstencentrum, een vervoersfaciliteitscentrum, een stadspark en een zakencentrum.¹³ Bijzondere nadruk kwam te liggen op het nieuwe intermodale knooppunt. De combinatie van het bestaande station Lille-Flandres met het nieuw te bouwen HSL-station Lille Europe en een nieuw metrostation zou uitdrukking moeten geven aan de 'tijdgeest', gekenmerkt door verkeersstromen en geavanceerde technologie.¹⁴ Het programma werd in september 1988 door Euralille Métropole vastgesteld en het eindproduct, het document *Orientation pour Euralille*, vormde de basis voor de architectenkeuze.

Fase 2: architectenkeuze (1988)

De architectenkeuze begon met oriënterende gesprekken. Er werden acht architecten uitgenodigd: vier Fransen (Claude Vasconi, Jean-Paul Viguier, Yves Lion en Michel Macary) en vier buitenlanders (Norman Foster, Vittorio Gregotti, Oswald Mathias Ungers en Rem Koolhaas). Pierre Mauroy en Jean-Paul Baietto gingen liever in gesprek over voorstellen voor Euralille dan zich via een prijsvraag te laten verleiden door ambitieuze voorstellingen. 'Een stadsontwerp valt niet in twee, drie maanden te maken', zei Jean-Paul Baietto. De architecten werd dan ook verzocht niet met tekeningen of ander beeldmateriaal te komen, maar met een visie voor de stad. Ze kregen een maand om de locatie te bestuderen en konden de

Interview met Jean-Paul Baietto door Isabelle Menu, in: Menu & Vermandel (noot 6), 1996, p. 40.

Programme cadre et éléments pour la définition des programmes. Euralille Métropole, september 1988. Archives Euralille, Roubaix, France.

Ibidem.

to make strategic use of the design, while at the same time working at various design levels. The first such moment was in the planning phase (or design description) for Euralille, in particular during the two 'ten-day seminars' that were held in Rotterdam in 1989, during which the initial sketches of the master plan were determined. This was followed by six months of consultations and negotiations in which the design was worked out in detail with the contracting authority and the designer, until the public presentation in 1990 and the approval of the master plan by the city authorities in Lille.

The second moment was during the construction phase of the project, in which OMA and the SAEM – the PPP-style contracting body – managed the development process together and selected lead architects for the individual buildings. Between those two phases, in the summer of 1989, the *Cercle de qualité urbaine et architecturale* was set up – the 'architectural and urban quality group'. The OMA design's role in this was to act as the control mechanism for the supervision. Rem Koolhaas, Donald van Dansik and Floris Alkemade remained involved in the construction of Euralille until 1994, by which point half of the original master plan had been constructed.

Phase 1: formulating the task (1988)

The city authorities in Lille entrusted the first phase of the project, from February 1988 through to September 1988, to the *Société d'études Euralille-Métropole*. 'In order to be able to formulate the design task properly,' said Jean-Paul Baidetto, the project developer at SEM Euralille, 'the whole project had to be put in a context.'¹² A corporate project model was used for that, meaning that a strategic plan was drawn up, but no spatial design yet. A total of nine months were set aside for analysing the possibilities, the strengths and weaknesses of the location and the adjacent areas. This methodological approach consists of two key steps: the 'diagnosis of the situation' – a study of the data and an economic analysis carried out with BIPE (the office for economic information and predictions) – plus a more traditional analysis of the spatial characteristics of the location. Both steps were carried out by Euralille-Métropole (the commissioning authority in the planning phase of Euralille 1), although a number of companies took part as well, such as SCET (*Services Conseil Expertises Territoires*, an umbrella organisation for companies involved in spatial planning) and SORELI (*Société d'Équipement de la Région Lilloise*, the development association for the region around Lille), which played a leading role in the legal and real estate aspects.

This process of discussion and analysis was set up around a number of working groups with private and public partners, as well as various specialists from a wide range of disciplines (science, economics, culture) and universities. The working groups met at the *École nationale supérieure d'architecture et de paysage* [National School of Architecture and Landscaping] of Lille University and included visits to the site and discussion meetings about the urban quality with the mayor Pierre Mauroy and internationally renowned designers (Emilio Ambasz, Tadao Ando, Norman Foster, Vittorio Gregotti, Herman Hertzberger, Hans Hollein, Rem Koolhaas, Richard Meier, Oswald Mathias Ungers and – from France – Ricardo Bofill, Paul Chemetov, Henri Ciriani, Henri Gaudin, Yves Lion, Jean Nouvel, Ricardo Porro and Christian de Portzamparc).

Based on the results of the spatial analyses and discussions, principles were defined for the design and a 'model-based spatial diagram'. This model described four main functions: an urban services centre, a transport facilities centre, a city park and a business centre.¹³ There was special emphasis on the new intermodal hub. The combination of the existing station Lille-Flandres plus a newly constructed HSL station Lille-Europe and a new metro station was intended to express a contemporary spirit, characterised by traffic flows and advanced technology.¹⁴ The programme was determined by Euralille-Métropole in September 1988 and the final product, a document called *Orientation pour Euralille* [Orientation for Euralille], became the baseline for selecting the architects.

Phase 2: selecting the architects (1988)

The selection of architects began with preliminary discussions. Eight architects were invited: four French (Claude Vasconi, Jean-Paul Viguier, Yves Lion and Michel Macary) and four from abroad (Norman Foster, Vittorio Gregotti, Oswald Mathias Ungers and Rem Koolhaas). Pierre Mauroy and Jean-Paul Baidetto preferred to start discussions about proposals for Euralille rather than risk being seduced by ambitious presentations in an open competition. 'You can't design a city in two or three months,' said Jean-Paul Baidetto. The architects were therefore asked not to come with drawings or other visual materials, but with a vision for the city. They were given one month to study the location and were able to approach the contracting principal at any time in order to discuss aspects of the project. The architects were asked to come up with one or more hypothetical spatial configurations. Once approved by the city authorities, these configurations could be worked out as more detailed designs. The choice of designer would be based on an extensive conversation last-

12

Interview with Jean-Paul Baidetto by Isabelle Menu in Menu & Vermandel (note 6), 1996, p. 40.

13

Programme cadre et éléments pour la définition des programmes [Schedule and element framework for defining the programmes], Euralille Métropole, September 1988. Archives Euralille, Roubaix, France.

14

libid.

opdrachtgever op elk moment benaderen om aspecten van het project te bespreken. De architecten werd gevraagd te komen met een of meer hypothetische ruimtelijke configuraties. Eenmaal goedgekeurd door het stadsbestuur zou(den) die tot een ontwerp worden uitgewerkt. De keuze van de ontwerper zou worden gebaseerd op een uitgebreid, anderhalf uur durend gesprek zonder maquettes, plattegronden of tekeningen, maar alleen gericht op referenties en kennis van stedelijke projecten en gedachten over de projectlocatie. De architecten moesten zich voor de commissie uitspreken over het rapport *Orientation pour Euralille*, uitleggen welke voorstellen geformuleerd zouden worden en hoe de gekozen benadering en werkwijze in praktijk zouden worden gebracht.¹⁵

Als antwoord op de opgave formuleerde Rem Koolhaas niet een enkele visie, maar deed een voorstel voor een ‘verkennde benadering’ die vertrekt vanuit de locatie en zich verdiept in de complexiteit en het potentieel van de aanwezige infrastructuur. Koolhaas was de enige die ‘weerstand bood aan het potlood’. Hij stelde dat een project als dit, op een locatie tussen historische stad en periferie, beide in zich op moest nemen. Hij richtte zich in zijn voordracht op de problemen van de stad als geheel en legde geen prioriteiten of oplossingen vast.¹⁶ De visie van Koolhaas op Lille en de manier waarop deze stad zich door de nieuwe wijk tot een moderne metropool zou kunnen ontwikkelen, lag in het verlengde van *Delirious New York*, het ‘retroactieve manifest’ dat Koolhaas tien jaar eerder had gepubliceerd.¹⁷ In november 1988 werd OMA gekozen. De afbeelding van een Amerikaanse stad die als afschrikwekkend toekomstbeeld in het programmaboek van de prijsvraag was opgenomen, telde blijkbaar niet meer mee.

Fase 3: de OMA-seminars en het masterplan (1989)

Het masterplan zou volgens de planning voorgelgd moeten worden in de vorm van een plan schaal 1:2000 of 1:1000 met varianten, een maquette en een *cahier de schéma* met illustraties en aanbevelingen. Om aan de ‘verkennde benadering’ van Koolhaas ruimte te bieden besloot Baietto echter alle geplande bijeenkomsten zeven maanden op te schorten. OMA nam met Euralille een complexe opdracht op zijn schouders die een schat aan kansen en ervaringen bood. Er werden twee vaste werkgroepen gevormd, een voor het stadsontwerp en een voor Congrexpo/Grand Palais. Ter voorbereiding van een eerste schets van het masterplan organiseerde Koolhaas in 1989 twee tiendaagse seminars in Rotterdam, waar OMA-ontwerpers werden samengebracht met vertegenwoordigers van Ove Arup en diverse

specialisten met complementaire deskundigheden. Hiermee schiep hij de voorwaarden voor een ‘speculatief bombardement’, een constant samenspel van analyse en kritiek van buitenaf waarin de belangrijkste hoofdlijnen van het ontwerp werden uitgezet. ‘Tijdens de seminars gingen de voorstellen voortdurend heen en weer tussen de ontwerper en de opdrachtgever’, zegt Donald van Dansik.¹⁸

Deze collectieve aanpak van het ontwerp vormde de basis van een ‘werkmethode’ die het hoofdkenmerk van het ontwerpproces voor Euralille zou worden.¹⁹ Koolhaas wilde de verkennende fase zo open en flexibel mogelijk houden. Hij moedigde deze openheid voor externe bijdragen en gezichtspunten aan, die op diverse momenten van het proces cruciaal zou blijken, met name in de vroegste fasen.²⁰ Hij schreef daarover: ‘Aanvanke-lijk presenteerden we onze plannen als zuiver theoretische ruimten met de suggestie: hoe neutraler we ons opstellen, hoe minder we ervan beschuldigd kunnen worden dat we waardeoordelen over architectuur uitspreken.’²¹ Het doel van de seminars was de opdrachtgever vertrouwd te maken met de verschillende mogelijkheden van de opgave.

Het uitgangspunt van het ontwerp was de verbinding van de twee stations, waarbij alle technische gegevens werden aangeleverd door de opdrachtgever, die zelf het ontwerpsteam elke week bezocht. Er werden vanuit verschillende gezichtspunten scenario’s uitgewerkt. De kern van het ontwerp lag eerder in de infrastructurele complexiteit dan in architectonische oplossingen.²² De locatie van het oude station Lille-Flandres was gegeven en ook het tracé van de tunnel van de nieuwe TGV-lijn was al vastgesteld. Dat was geprojecteerd op de voormalige vestingwerken van Vauban, waar eerder de *boulevard périphérique* (rondweg) was aangelegd. Het tracé van de TGV kruiste de boulevard onder een hoek van 20 graden. De eerste ingreep die OMA voorstelde, was de loop van de boulevard zo te wijzigen dat deze ter plaatse van het nieuwe station parallel aan de spoorlijn zou komen te liggen.²³ Uitgaande van deze keuze werd met behulp van morfologische en typologische studies de plaats en de aard van de andere onderdelen van het programma bepaald.

Na de seminars werd nog zes maanden besteed aan het verwerken van externe commentaren en herzieningen. OMA begon steeds vaker ‘maquettes te gebruiken als communicatiemiddel, en produceerde bijna wekelijks brochures’.²⁴ Dialoog was de sleutel in de ontwikkeling van het ontwerp van Euralille. De discussies met de Franse spoorwegmaatschappij SNCF en haar architect Jean-Marie Duthilleul richtten zich met name op

15
Euralille Metropole, Ville de Lille, *Centre de Gares*. *Modalités de choix du concepteur d'ensemble du projet*, augustus 1988. Archives Euralille, Roubaix.

16
‘Rem Koolhaas’ saut quantité’, in: Patrice Goulet (red.), *OMA / Rem Koolhaas, Lille*. Parijs: Institut Français d’Architecture, 1990, p. 15: ‘Paradoxaal genoeg blijft aan het einde van de twintigste eeuw het openlijk uitkomen voor “pro-metheïsche” ambities zoals bijvoorbeeld de wens om het lot van een hele stad te veranderen, taboe. Dit project berust op de hypothese dat de “ervaring” van Europa totaal zal veranderen onder de tweeledige invloed van de tunnel Engeland-Continent en van de uitbreiding van het TGV-net. Als deze hypothese waar blijkt te zijn, zal de stad Lille – zwaartepunt van de driehoek Londen/Brussel/Parijs (30 miljoen inwoners) – een onverwacht theoretisch belang krijgen als vergaarbak van een hoeveelheid typisch moderne activiteiten...’

17
Vgl. J.-L. Cohen, ‘Le rebelle rationnel ou le propos urbain d’OMA’, in: J. Lucan, *OMA-Rem Koolhaas. Pour une culture de la congestion*. Parijs: Le Moniteur, 1990.

18
Interview met Donald van Dansik (noot 10).

19
Menu & Vermandel (noot 6), 1996, p. 19.

20
Interview (noot 10).

21
Interview van Menu en Vermandel met Rem Koolhaas in: Menu & Vermandel (noot 6), 1996, pp. 52-65.

22
M. Hartevelde, ‘Grootheid zit tussen de oren. Het “grote” beredeneerd vanuit de openbare ruimte’, in: *OASE 71: Stedelijke formatie en collectieve ruimten*, 2006, pp. 115-133.

23
Zie Rem Koolhaas en Bruce Mau, *S,M,L,XL*. Rotterdam: 010, 1995, p. 1170.

24
Interview met Donald van Dansik (noot 10).

ing an hour and a half with no models, maps or drawings, focusing only on their references and their knowledge of urban projects and their thoughts about the project site. The architects had to express their opinions to the committee about the report *Orientation pour Euralille*, explain the proposals that would be formulated and how the chosen approach and working method would be implemented in practice.¹⁵

As a response to this brief, Rem Koolhaas did not come up with a single vision but instead proposed an 'inventory approach' that took the site as its starting point and then examined the complexity and the potential of the infrastructure that was present. Koolhaas was the only one who 'resisted the pencil', not coming up with visions but stating that a project like this one, at a location between the historic centre and the periphery, had to incorporate both. He focused his presentation on the problems of the city as a whole and did not define any priorities or solutions.¹⁶ Koolhaas' vision of Lille and the way in which the city could use the new district to develop into a modern metropolis was an extrapolation of *Delirious New York*, the 'retroactive manifesto' that Koolhaas had published ten years earlier.¹⁷ In November 1988, OMA was selected. The picture of an American city that had been included in the programme book for the competition as a frightening image of the future apparently no longer counted.

Phase 3: the OMA seminars and the master plan (1989)

The schedule said that the master plan had to be presented in the form of a 1:2000 or 1:1000 scale plan, with variants and a model and a *cahier de schéma* (specifications booklet) with illustrations and recommendations. In order to give Koolhaas' 'exploratory approach' room to work, Baietto decided however that all the planned meetings should be shifted up by seven months. Taking on Euralille meant that OMA was taking on a complex task that offered a wealth of opportunities and experiences. Two permanent working groups were set up, one for the city design and one for Congr-expo/Grand Palais. Preparatory to the initial sketches of the master plan, Koolhaas organised two ten-day seminars in Rotterdam in 1989 at which the OMA designers were brought together with representatives of Ove Arup and various specialists with complementary fields of expertise. This created the condition for a continuous interplay of analysis and criticism from outside – 'speculative bombardment' – in which the key outlines of the project were defined. 'Proposals were continually being bounced back and forth between the designer and the commissioning authority

during the seminars,' said Donald van Dansik.¹⁸

This collective approach to the design was the basis of a 'working method' that would become the defining characteristic of the design process for Euralille.¹⁹ Koolhaas wanted to keep the exploratory phase as open and flexible as possible. He encouraged this openness to external contributions, which would turn out to be crucial at various points in the process, particularly early on.²⁰ On this subject, he said, 'At the beginning, we presented our plans as purely theoretical spaces... suggesting that the more neutral we were, the less we could be accused of making pronouncements on architecture.'²¹ The objective of the seminars was to familiarise the commissioning authority with the various possibilities for the task.

The principle underlying the design was the link between the two stations, for which all the technical details were supplied by the commissioning authority, which itself visited the design team almost every week. Scenarios were developed from various perspectives. The heart of the design could be found more in the infrastructural complexity than in the architectural solutions.²² The location of the old Lille-Flandres station was a given, and the route of the tunnel for the new TGV line had already been determined. That had been projected to go along the former Vauban fortifications, where the *boulevard périphérique* (ring road) had already been built. The TGV route crosses the ring road at a twenty-degree angle. The first intervention that OMA proposed was to alter the alignment of the ring road and put it underground so that it would run parallel to the railway line at the new station.²³ Working from that premise, morphological and typological studies were used to determine the locations and characteristics of the other elements of the programme.

After the seminars, six months were spent on processing the external comments and revisions. OMA began to use models as a means of communication more often, producing brochures almost every week.²⁴ Dialogue was the key to developing the design for Euralille. The discussions with the French railway company SNCF and its architect Jean-Marie Duthilleul focused primarily on infrastructural questions and the design of the station, which was determined at the end of 1989.²⁵ Gradually, the idea of an *espace piranésien* took root, a Piranesi-style volume in which the metro station was seen as an empty cube connecting the car park to the railway lines above. Within the TGV station and the Piranesi-style space, with its escalators and lifts, the various transport modes would then become visible.²⁶

For the general setup of the plan, a subdivision was made of the 'station triangle' (the area

15
Euralille Métropole, Ville de Lille, *Centre de Gares. Modalités de choix du concepteur d'ensemble du projet* [Stations centre: Preferred methods of the designer for the overall project], August 1988. Archives Euralille, Roubaix.

16
'Rem Koolhaas' Saut quantique' [Rem Koolhaas' quantum jump], in Patrice Goulet (ed.), *OMA / Rem Koolhaas, Lille*. Paris: Institut Français d'Architecture, 1990, p. 15: 'Paradoxically enough, at the end of the twentieth century there is still a taboo on openly coming out in favour of Promethean ambitions such as changing the destiny of an entire city. This project is based on the hypothesis that the 'experience' of Europe as a whole will change under the two-pronged attack of the Channel Tunnel between England and the Continent, and the expansion of the HSL networks. If this hypothesis turns out to be true, the city of Lille – the centre of gravity of the London-Brussels-Paris triangle and its 30 million residents – could attain an unanticipated theoretical importance as the repository of a number of typically modern activities...'

17
Cf. J.-L. Cohen, 'Le rebelle rationnel ou le propos urbain d'OMA' [The rational rebel or OMA's urban planning proposal], in J. Lucan, *OMA-Rem Koolhaas. Pour une culture de la congestion* [OMA – Rem Koolhaas: For a culture of congestion] Paris: Le Moniteur, 1990.

18
Interview with Donald van Dansik (note 10).

19
Menu & Vermandel (note 6), 1996, p. 19.

20
Interview (note 10).

21
Interview by Menu & Vermandel with Rem Koolhaas in Menu & Vermandel (note 6), 1996, pp. 52-65.

22
M. Harteveld, 'Bigness is All in the Mind. Bigness Viewed in Terms of Public Space', in *OASE 71: Urban formation and collective spaces*, 2006, pp. 115-133.

23
See Rem Koolhaas and Bruce Mau, *S, M, L, XL*. Rotterdam: 010, 1995, p. 1164.

24
Interview with Donald van Dansik (note 10).

25
Doutriaux (note 7), 1992, pp. 108-109; Koolhaas and Mau (note 23), 1995, p. 1170.

26
Doutriaux (note 7), 1992, p. 23.

infrastructurele vraagstukken en het ontwerp van het station, dat eind 1989 werd vastgesteld.²⁵ Gaandeweg kreeg de idee van de *Espace pirané-sien* gestalte, waarin het metrostation werd opgevat als een lege kubus die de parkeerplaatsen verbindt met de erboven gelegen spoorlijnen. In het TGV-station en de piranesische ruimte met roltrappen en liften worden de diverse transport-modi zichtbaar gemaakt.²⁶

Voor de algehele opzet van het plan diende zich een verdeling aan tussen de *Triangle des Gares* – het gebied dat aan de noordoostzijde begrensd wordt door de tracés van de boulevard périphérique en de TGV-lijn, aan de zuidzijde door het emplacement van station Lille-Flandres en aan de noordwestzijde door de straat vanuit het historische centrum, de Avenue Le Corbusier – en de randen, de zogeheten *franges*. De driehoek werd ingevuld met het winkelcentrum en de Place de l'Europe, die voor voetgangers de verbinding tussen beide stations vormen. Aan de andere zijde van de Avenue Le Corbusier werd het park gesitueerd, met daarin de Fondation Européenne de la Ville et de l'Architecture (FEVA), die uiteindelijk niet in Lille maar in Brussel is gerealiseerd. Het Congrexpo/Grand Palais werd in de zuidoosthoek van het plangebied geprojecteerd in de vorm van een bruggebouw over het emplacement van station Lille-Flandres. Voorjaar 1990 werd een eerste versie van het masterplan aan het stadsbestuur en de Communauté Urbaine aangeboden. Voor het publiek was er een tentoonstelling in het stadhuis van Lille.

Over de rol van het ontwerp in deze fase van de ontwikkeling van Euralille schreef OMA in 1992 in *L'Architecture d'Aujourd'hui* dat er sprake was van een 'relatieve zelfverloochening'.²⁷ OMA erkent in dat dossier vaak aantrekkelijke beelden te hebben gebruikt om de klanten te verleiden, bijvoorbeeld voor de Place l'Europe (tussen de twee stations), die werd aangekleed met marktkraampjes. Op dat moment stonden de ontwerpers onder druk van de opdrachtgever om het project te 'verkopen' en de publiciteit te doordringen van de eigen signatuur van het ontwerp door met name de openbare ruimtes zichtbaar te maken.²⁸ De onderzoeker Kim Dovey gaf in 2008 een scherper oordeel over het ontwerp: 'The aesthetic vision was overtly married to the imperatives of corporate profit.'²⁹ Als we het plein vandaag de dag zien liggen tussen het winkelcentrum en het nieuwe station Lille Europe, zien we geen spoor van de lokale praktijken die OMA in zijn schetsen suggereerde.

Fase 4: de uitvoering (1990-1994)

In 1993 werd de hoge snelheidslijn in gebruik genomen en enkele jaren daarna werd Euralille 1,

het centrale deel van het plan, opgeleverd. Intussen was de oorspronkelijk private onderneming SEM omgevormd tot een semi-overheidsbedrijf, de *Société d'Aménagement d'Economie Mixte* (SAEM), waarin ook nieuwe investeerders deelnamen. SAEM was opdrachtgever in de uitvoeringsfase en als zodanig verantwoordelijk voor de keuze van de hoofdarchitecten voor de deelprojecten. Het ontwerp van het winkelcentrum, *Centre Euralille* in de *Triangle des Gares*, werd toegevoegd aan Jean Nouvel, en het HSL-station *Lille Europe* aan Jean-Marie Duthilleul, de architect van de SNCF. Voor het ontwerp van de overige gebouwen van de *Cité des Affaires* werd Claude Vasconi gekozen voor de toren van het World Trade Center, Richard Rogers voor de Mediatoren, Kazuo Shinoara voor de hoteltoeren en de lokale architect Jean Pattou voor de uitwerking van het metrostation met de 'espace pirané-sien'. De Mediatoren is in een later stadium vervangen door een gebouw voor Crédit Lyonnais, de 'skischoen', een ontwerp van Christian de Portzamparc. De hoteltoeren van Kazuo Shinoara is in het geheel niet doorgegaan.³⁰ OMA zelf was verantwoordelijk voor het ontwerp van het Congrexpo/Grand Palais en had de supervisie over de andere bouwprojecten. Daarnaast richtte het bureau zich op de openbare ruimte, de toegankelijkheid, trottoirs, looproutes, plantsoenen en voorzieningen, zoals de verlichting. In 1991 kreeg OMA een aanvullende opdracht om de openbare ruimte te ontwerpen.

Als supervisor had OMA de taak de voortdurende aanpassingen te toetsen aan het masterplan, zodat het oorspronkelijke karakter ervan behouden zou blijven. Met name in de superviserende taak van OMA komt de sturende rol van het ontwerp naar voren. Het bureau werd daarbij ondersteund door de *Cercle de qualité urbaine et architecturale*. Dit adviesorgaan voor de kwaliteitsbewaking werd in de zomer van 1989 ingesteld, op het moment van de overgang van de planningsnaar de uitvoeringsfase. Het idee kwam van de burgemeester van Lille, Pierre Mauroy. Met de instelling van de *Cercle de qualité* werd een platform gecreëerd waarop OMA als supervisor kon acteren. De kring was zeer informeel, een marktgericht intermediair tussen ontwerpers en technici, de verantwoordelijken op het stadhuis en andere partijen, zoals ontwikkelaars en gebruikers. Het cyclische proces bewees een zeer interessant en nuttig instrument te zijn om meningen te peilen en de integriteit van het masterplan en de ideeën van OMA te bewaken. De rondetafelgesprekken werden geleid door François Barré. Ze boden gelegenheid om het ontwerpproces stil te zetten en nog eens kritisch te bekijken. Er werden mensen van buiten bij gehaald die al vanaf het begin bij het project betrokken waren: denkers,

25

Doutriaux (noot 7), 1992, pp. 108-109; Koolhaas en Mau (noot 23), 1995, p. 1170.

26

Doutriaux (noot 7), 1992, p. 23.

27

Ibidem, p. 147.

28

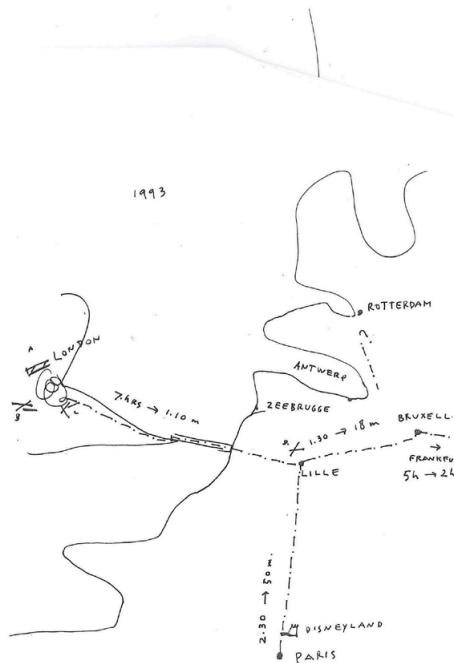
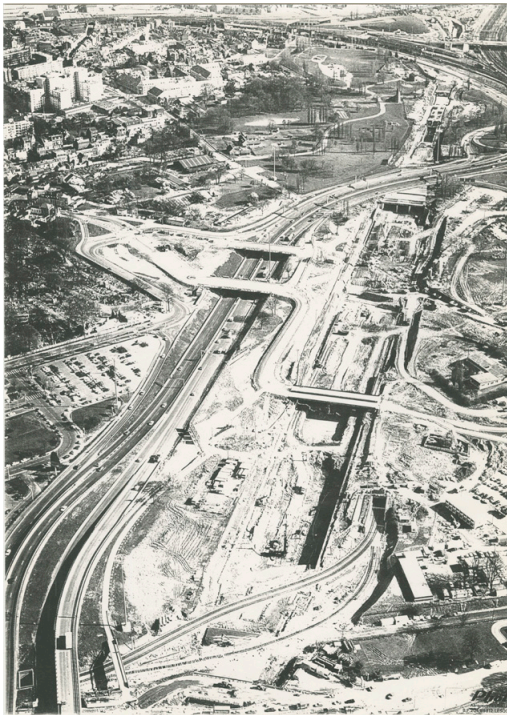
K. Dovey, *Framing Places. Mediating power in built form*. Londen: Routledge, 1999, 2008², 'Euralille', p. 189.

29

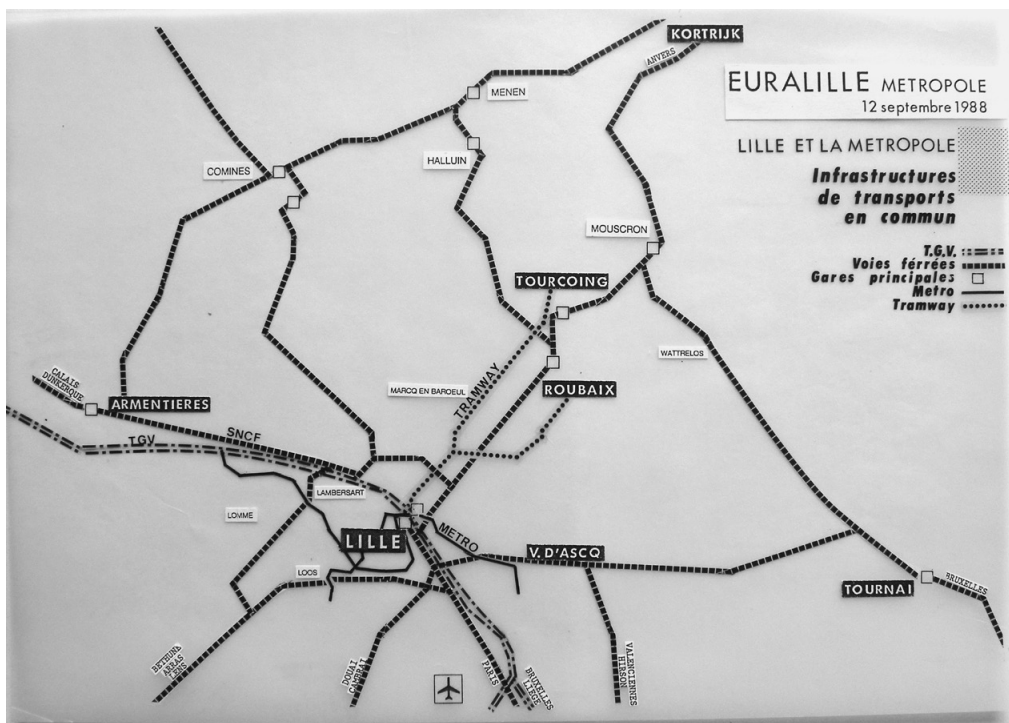
Ibidem, p. 182. Zie ook: Koolhaas en Mau (noot 23), 1995, p. 1170.

30

De Credit Lyonnais 'skischoen' van Christian de Portzamparc, het World Trade Center van Claude Vasconi en de 'Triangle des Gares' van Jean Nouvel zijn de enige voorbeelden die aan Koolhaas' uitspraak over urbanisme beantwoorden. Zie R. Koolhaas, 'Urbanism vs Architecture', in *ANY*, nr. 9, 1994; Koolhaas en Mau (noot 23), 1995, 'Whatever happened to urbanism?', pp. 956-971.



Contexte futur



Het bouwterrein van Eurailille: de infrastructurale complexiteit met de *Boulevard périphérique* en de nieuwe TGV-spoorlijn, luchtfoto 1988. Collectie Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

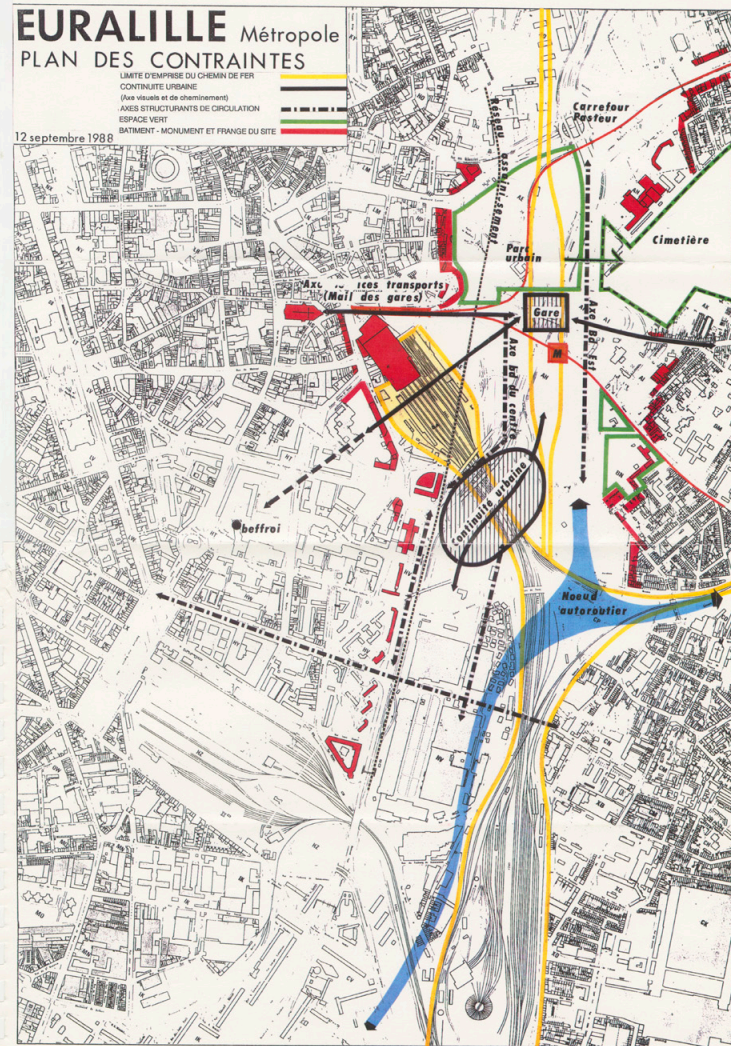
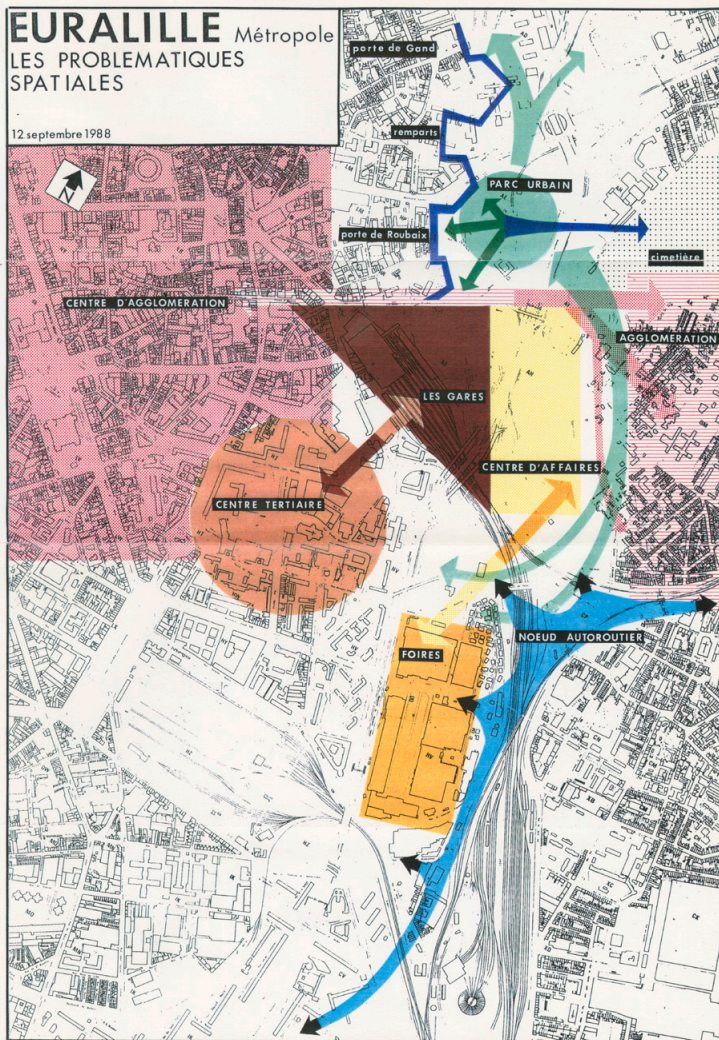
Rem Koolhaas, *Lille, Contexte Futur*. De schets illustreert Koolhaas' 'visie op de stad' Lille, gelegen midden in de Europese driehoek Londen/Brussel/Parijs, met een analyse van afstand en tijd. Uit: Goulet (red.), *OMA/Koolhaas, Lille* (noot 16), 1990, dat werd samengesteld ter gelegenheid van de tentoonstelling 'Fin de Siècle' in het Institut Français d'Architecture in Parijs in 1990. Het toont de kaarten en schetsen die leidden tot OMA's masterplan voor Lille.

Lille en de Metropool. De stad Lille is door openbaar vervoer verbonden met de omliggende steden Roubaix, Tourcoing, Kortrijk, Armentières, Ville d'Ascq en Tournai. De afbeelding maakte deel uit van het *Programme cadre* voor Eurailille, dat aan de ontwerpers werd voorgesteld ten behoeve van het internationale overleg (september 1988). We zien het TGV-tracé, de regionale spoorlijn, de hoofdstations (eindstation Gare Lille Flandres en het nieuwe TGV-station Lille Europe), de metrolijn en de tramlijn. Eurailille zal het 'intermodale knooppunt' worden. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

The site of Eurailille: the infrastructural complexity with the *Boulevard Périphérique* and the new TGV railway line. Aerial photo 1988. Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

Lille, Contexte Futur, by Rem Koolhaas. The sketch by Koolhaas illustrates his 'vision for the city' of Lille, in the centre of the European triangle London, Bruxelles and Paris. Distance and time have been analysed. Source: Goulet (ed.), *OMA/Koolhaas, Lille*, (note 16), 1990. The book is made on the occasion of the exhibition 'Fin de Siècle' at the Institut Français d'Architecture in Paris, in 1990. It features the maps and sketches that led to OMA's master plan for Lille.

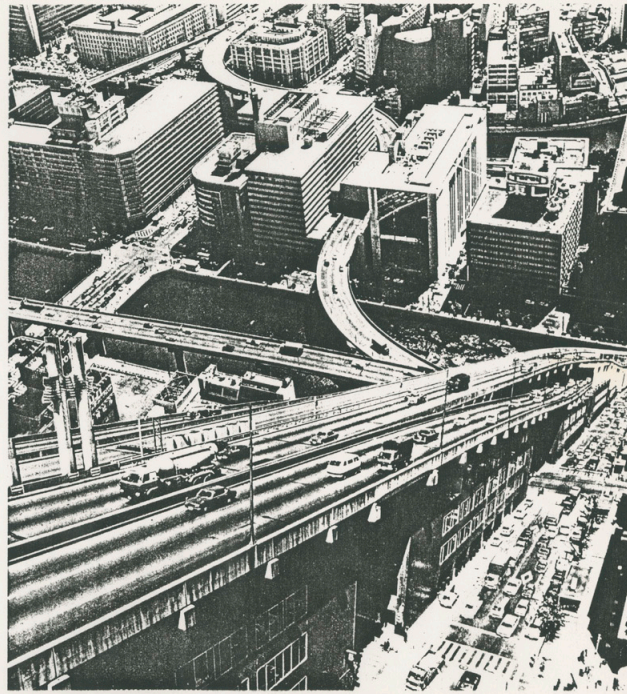
Lille et la Métropole. The City of Lille is connected by public transport to the surrounding cities Roubaix, Tourcoing, Kortrijk, Armentières, Ville d'Ascq and Tournai. The picture belongs to the *programme cadre* for Eurailille submitted to the designers for the international consultation (September 1988). It shows: the TGV line, the regional railway, the main stations (terminus Gare Lille Flandres and the new TGV station Lille Europe), the metro line and the tramway. Eurailille will be the 'Intermodal Knot'. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.



005 a/b
Problématiques spatiales
(ruimtelijke vraagstukken)
en *Plan de contraintes* (pro-
gram van eisen) in het *Pro-
gramme cadre* (noot 13) van
Euralille Métropole, 1988.
Collectie Het Nieuwe Insti-
tuut, OMAR Archives.

005a/b
Problématiques spatiales
(spatial issues) and *Plan des*
contraintes (planning con-
straints) in the *Programme*
cadre (note 13) by Euralille
Métropole, 1988. Collection
Het Nieuwe Instituut, OMAR
Archives.

PAS ÇA...



006

Pas ça! [Dit niet!] Deze foto van de Amerikaanse metro-pool werd gepresenteerd als tegenvoorbeeld in het *Programme cadre* van Euralille Métropole, 1988, als suggestie aan de ontwerpers met het oog op hun visie. Collectie Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

006

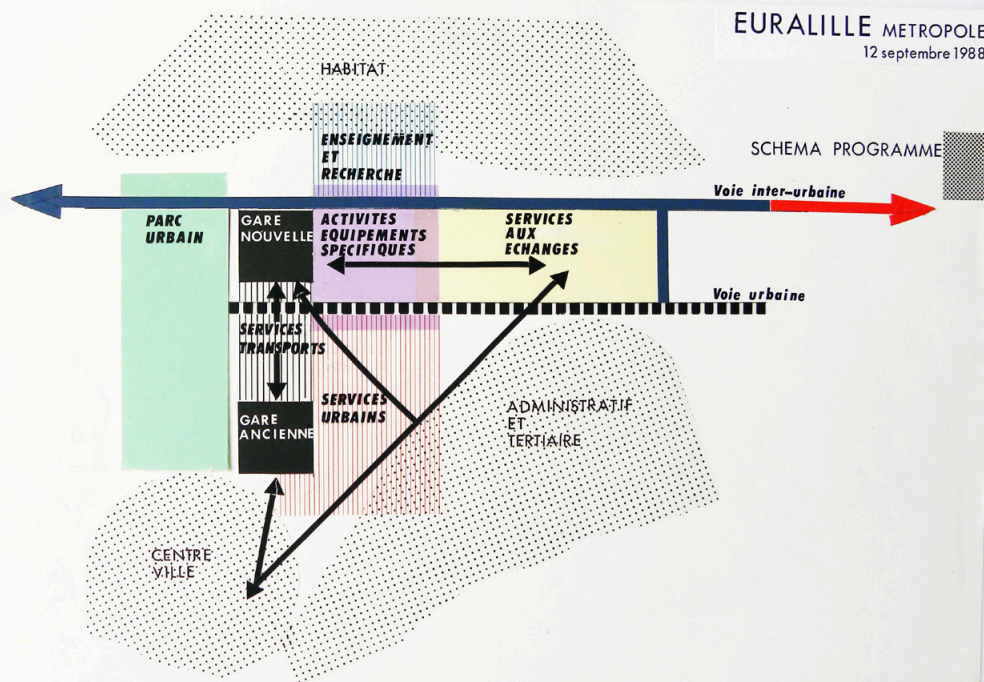
Pas ça! [Not this!] This picture of the American Metropolis has been presented as counter-example in the *Programme cadre* by Euralille Métropole, 1988, as suggestion to the designers for their vision (proposal). Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

007

Ruimtelijk diagram uit het kaderplan van 1988. De afbeelding maakt deel uit van het *Dossier Plan Urbain, Plans Généraux* voor Euralille Métropole. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

007

Schema Programme (Spatial Diagram) from the 1988 framework plan. The picture belongs to the *Dossier Plan Urbain, Plans Généraux* by Euralille Métropole. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.



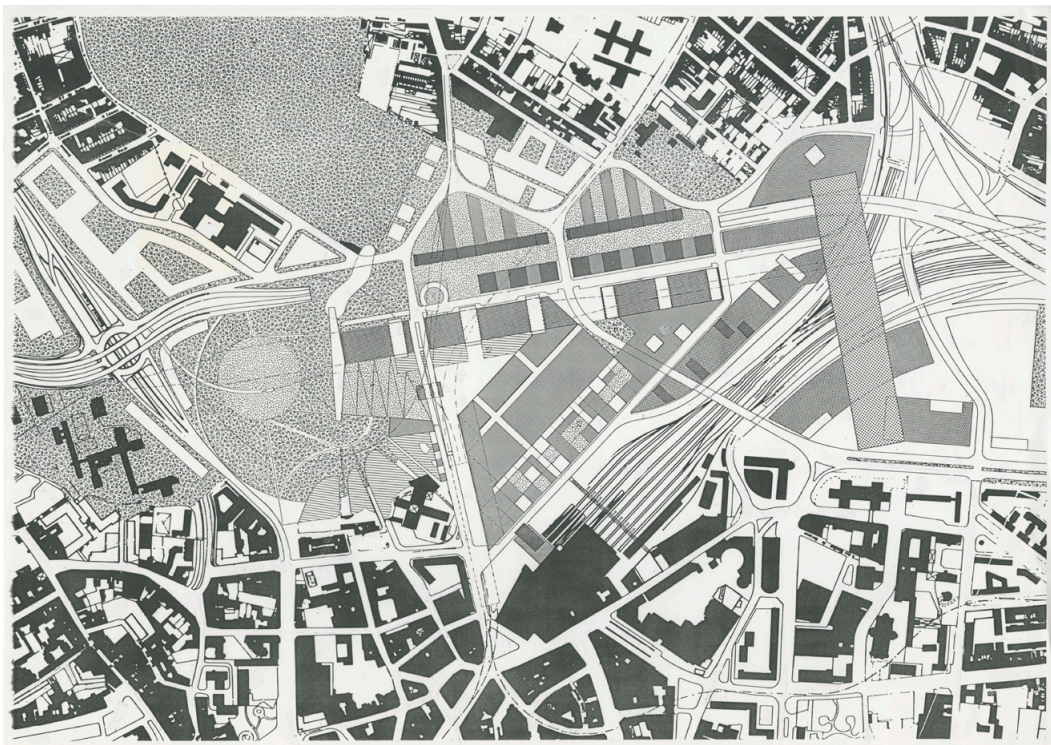


008

Plan Urbain Directeur (1989), door OMA opgesteld aan het einde van het seminar in Rotterdam over stedelijk ontwerp (in de tweede fase van de projectbeschrijving voor Euralille). Collectie Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

008

Plan Urbain Directeur (1989) by OMA produced at the end of the urban project seminar in Rotterdam (in second phase of the project definition for Euralille). Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

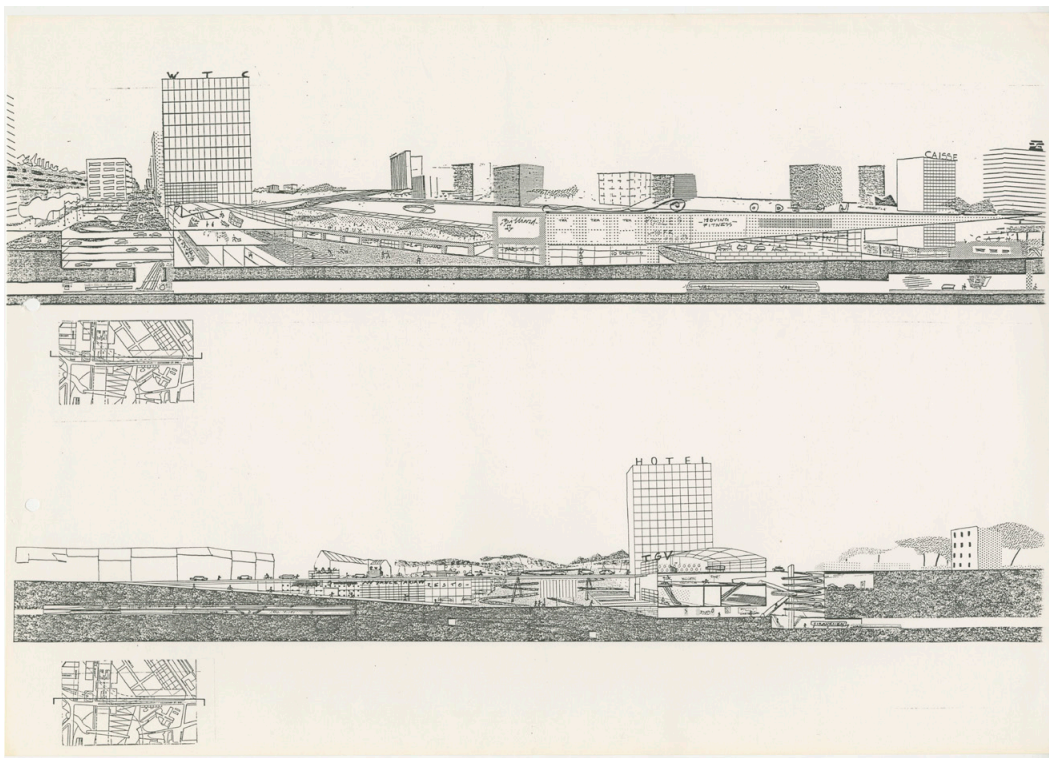


009

Masterplan door OMA in 1989, na de seminars. Collectie Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

009

Master plan (1989) by OMA after the seminars. Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.



010

Doorsneden uit het Masterplan door OMA, 1989. Collectie Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

010

Sections of the master plan (1989) by OMA. Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

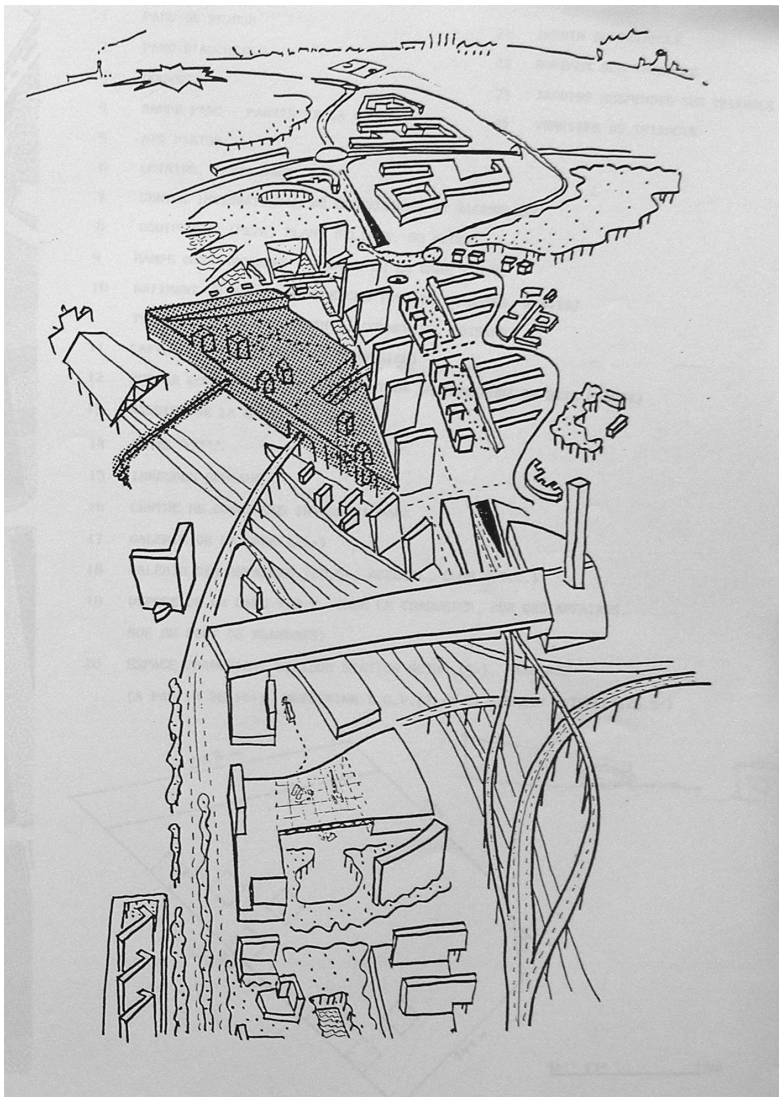


011

Maquette van het masterplan van Euralille door OMA, 1990, vervaardigd na de seminars. In deze versie worden de wolkenkrabbers van de *Cité des Affaires* boven op het TGV-station Lille Europe voorgesteld als generieke torens, wachtend op investeerders. De Congrexpo (Lille Grand Palais) is een rechthoekig bruggebouw over de spoorlijn. Collectie Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

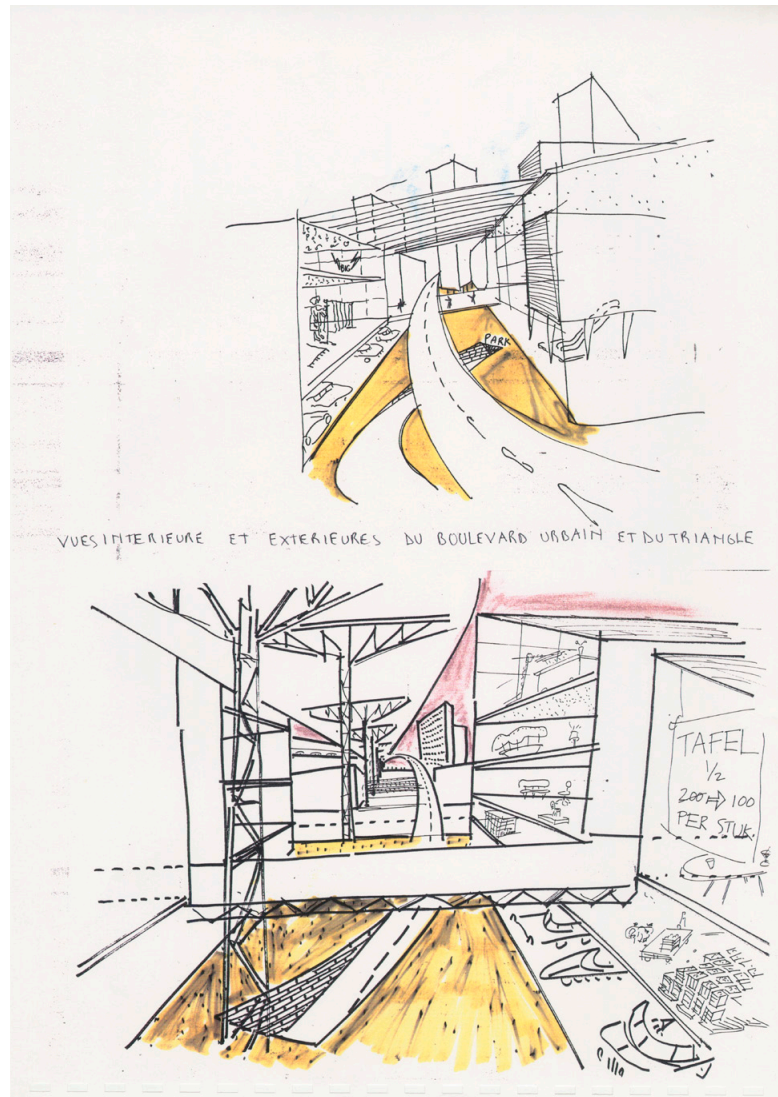
011

Model of the master plan of Euralille (1990) by OMA, produced after the seminars. In this version the skyscrapers of the *Cité des Affaires* on top of the TGV station Lille Europe are presented as generic towers, waiting for investors. The Congrexpo (Lille Grand Palais) is a rectangular bridge building over the railway. Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.



012

Schets van Euralille door OMA, overgenomen uit de OMA-brochure *Dossier Fondamental Centre de la Gare*, 11 januari 1990. Op de illustratie presenteert Rem Koolhaas het Park (met de ondergrondse parkeergarage), Espace Le Corbusier, Feva, het TGV-station, Congrexpo, de Cité des Affaires en 'les Franges' van het Euralille-project (de ontwikkeling van de omgeving). Archives Nationales

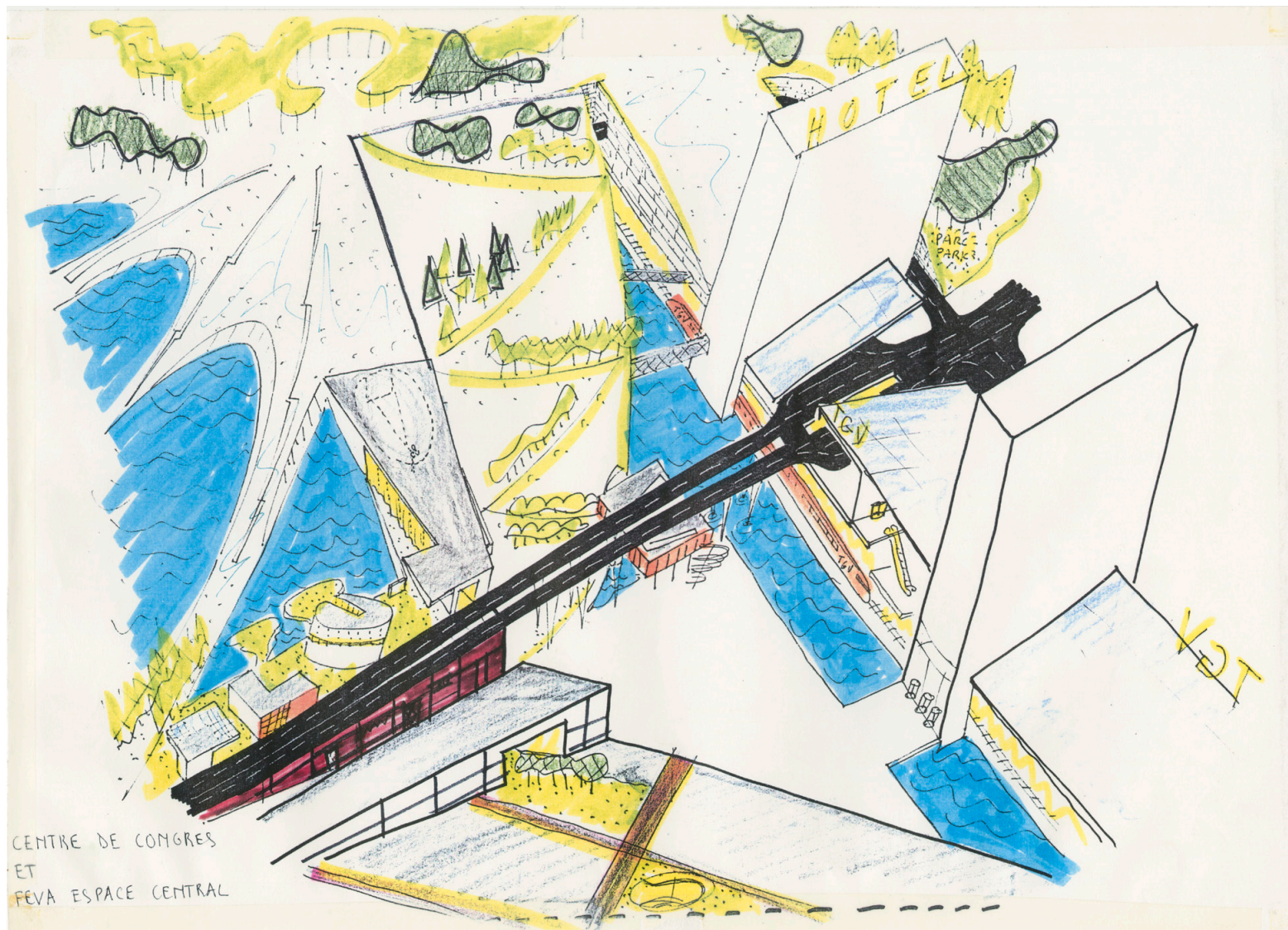


012

Sketch of Euralille by OMA, taken from the OMA Booklet *Dossier Fondamental Centre de la Gare*, 11 January 1990. In the illustration, Rem Koolhaas presents the Park (with underground parking), Espace Le Corbusier, Feva, the TGV station, Congrexpo, la Cité des Affaires, and 'les Franges' of Euralille project (the development of the surroundings). Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

013

Sketch by OMA of interior and exterior views from the 'Boulevard Urbain' and the 'Triangle de Gares'. The sketches belong to the *Dossier Croquis Couleur*, 31 October 1989. Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.



014

Schets door OMA van de openbare voorzieningen (inclusief het Park) in het gebied tussen het TGV-station, het Centre Euralille (Triangle), het Viaduct Le Corbusier and de FEVA, zoals gepresenteerd in het 'Dossier Croquis Couleur', 31 oktober 1989. Collectie Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

014

Sketch by OMA of the public facilities (including the Park) in the area between the TGV station, the Centre Euralille (Triangle), the Viaduct Le Corbusier and the FEVA. It is presented in the *Dossier Croquis Couleur*, 31 October 1989. Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

Les 15 propositions de Pierre Mauroy

Il est évident que la concertation ne peut tenir compte de tous les avis, de nombreux Lillois devraient trouver, dans les 15 propositions présentées par le Maire, des réponses aux craintes ou aux remarques qu'ils ont formulées. Les propositions, comme il en était convenu lors du lancement de la concertation, ne remettent pas en cause l'esprit du projet de Jean Koolhaas, validé par l'ensemble des professionnels de l'urbanisme. Simplement, elles visent à améliorer la qualité de vie dans ce nouveau quartier et son intégration dans la cité.

Deux de ces propositions sont des positions de principe: Pierre Mauroy souhaite une nouvelle amélioration des circulations pédestriennes et suggère la création d'un comité d'usagers. Les textes suivants sont repris dans le détail sur la maquette ci-contre.

- 1 Périmètre concerné:**
Le périmètre de la zone de la Gare Centrale de Lille est défini par la rue de la République au nord, la rue de la Liberté au sud, la rue de la République au sud-est et la rue de la République au nord-ouest. Il s'agit d'un périmètre qui, en principe, est défini par la rue de la République au nord, la rue de la Liberté au sud, la rue de la République au sud-est et la rue de la République au nord-ouest.
- 2 Ferme des Dandaines:**
La ferme des Dandaines est un bâtiment de 1800 m² qui a été construit en 1850. Elle est située dans le quartier de la Gare Centrale. Elle est actuellement utilisée comme bureaux. Elle est proposée pour être réhabilitée et utilisée comme bureaux.
- 3 Komarin:**
Le Komarin est un bâtiment de 1800 m² qui a été construit en 1850. Elle est située dans le quartier de la Gare Centrale. Elle est actuellement utilisée comme bureaux. Elle est proposée pour être réhabilitée et utilisée comme bureaux.
- 4 Ferme de la Gare:**
La ferme de la Gare est un bâtiment de 1800 m² qui a été construit en 1850. Elle est située dans le quartier de la Gare Centrale. Elle est actuellement utilisée comme bureaux. Elle est proposée pour être réhabilitée et utilisée comme bureaux.
- 5 Couloir:**
Le couloir est un bâtiment de 1800 m² qui a été construit en 1850. Elle est située dans le quartier de la Gare Centrale. Elle est actuellement utilisée comme bureaux. Elle est proposée pour être réhabilitée et utilisée comme bureaux.

9 Rue Le Corbusier:

Cette rue, qui va relier les deux parties, au sud, vers la gare, au nord, vers la gare, doit être une avenue, la largeur comme le veut. C'est une rue d'importance primordiale pour les habitants, commerçants, étudiants, etc. Pour le Maire, elle doit être, comme, par exemple, les rues de la Gare Centrale, une rue d'importance primordiale pour les habitants, commerçants, étudiants, etc.

10 Boulevard urbain:

Certaines avenues primordiales qui se trouvent à l'ouest de la gare, et qui sont des axes de circulation, doivent être des boulevards urbains. C'est une proposition de créer des boulevards urbains, qui sont des axes de circulation, doivent être des boulevards urbains. C'est une proposition de créer des boulevards urbains, qui sont des axes de circulation, doivent être des boulevards urbains.

11 Centre commercial:

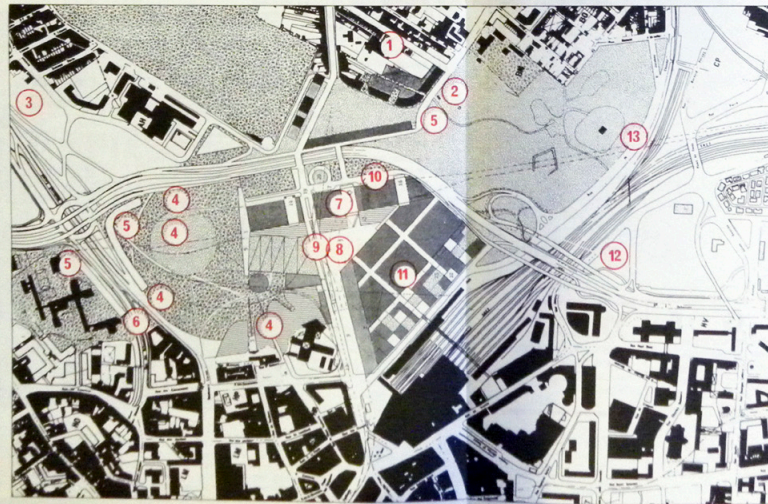
La présence d'un hypermarché est jugée indispensable pour assurer le confort de la vie des habitants du quartier. C'est une proposition de créer un hypermarché, qui est un bâtiment de grande taille, qui est utilisé pour vendre des produits alimentaires, des produits de consommation courante, etc.

12 Palais des Congrès:

Les premières esquisses de l'architecture du Palais des Congrès, qui est un bâtiment de grande taille, qui est utilisé pour accueillir des conférences, des séminaires, etc.

13 Liaisons avec Fives:

Des aménagements supplémentaires au niveau de la rue de la Gare Centrale, qui est un axe de circulation, doivent être réalisés. C'est une proposition de créer des aménagements supplémentaires au niveau de la rue de la Gare Centrale, qui est un axe de circulation, doivent être réalisés.



'De 15 voorstellen voor Euralille' van Pierre Mauroy bij het masterplan van OMA. De illustratie werd gepubliceerd in de krant *Lille et Actualité*, ten tijde van de planningsfase, maart 1990. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

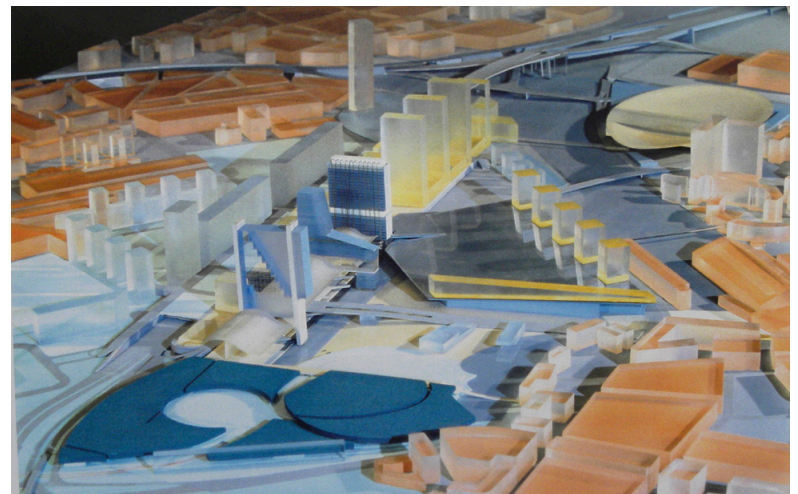
016a-b

Maquette van het masterplan van Euralille door OMA, 1991, in de eindfase van het ontwerp. Vergeleken met de eerste maquette is in deze versie de Congrexpo (Lille Grand Palais) door OMA veranderd van een bruggebouw in een op zichzelf staand object (de 'Bigness' genoemd in *S,M,L,XL* van Koolhaas en Mau). De Crédit Lyonnais-toren van Christian de Portzamparc en de Hoteloren van Shinohara staan op het TGV-station Lille Europe. De Hoteloren zal naar beneden worden bijgesteld tot een bescheiden gebouw, ontworpen in samenwerking met Delhay architecten. De afbeeldingen behoren tot het 'Dossier: Plan des situations des programmes', fase Euralille 1993/1995, door SAEM Euralille, 1992. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

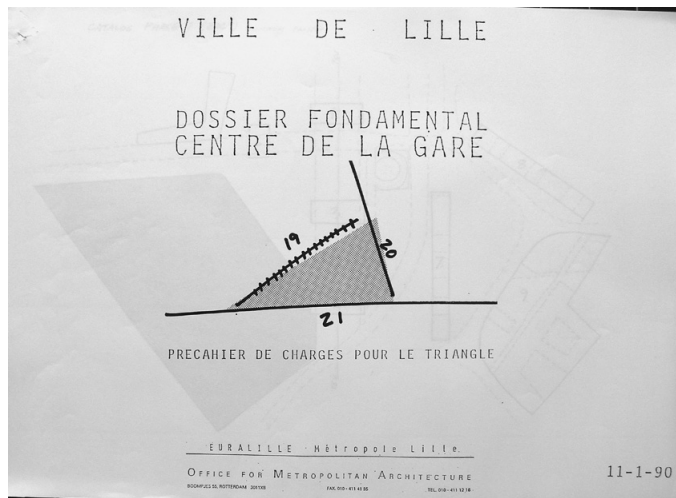
The '15 Propositions for Euralille' by Pierre Mauroy on the master plan of OMA. The illustration is published in the journal *Lille et Actualité*, during the planning phase, March 1990. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

0016a-b

Model of the master plan of Euralille (1991) by OMA in the delivery phase of the project. Compared to the first model, in this version the Congrexpo (Lille Grand Palais) by OMA has shifted from being a bridge building to an isolated object (the 'Bigness' as cited in *S,M,L,XL* by Rem Koolhaas and Mau). The Crédit Lyonnais Tower by Christian de Portzamparc and the Hotel Tower by Shinohara stand on the TGV station Lille Europe. The Hotel Tower will be downscaled in a modest building designed in cooperation with the architects Delhay. The pictures belong to *Dossier: Plan des situations des programmes*, phase Euralille 1993/1995, by SAEM Euralille, 1992. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.



017a



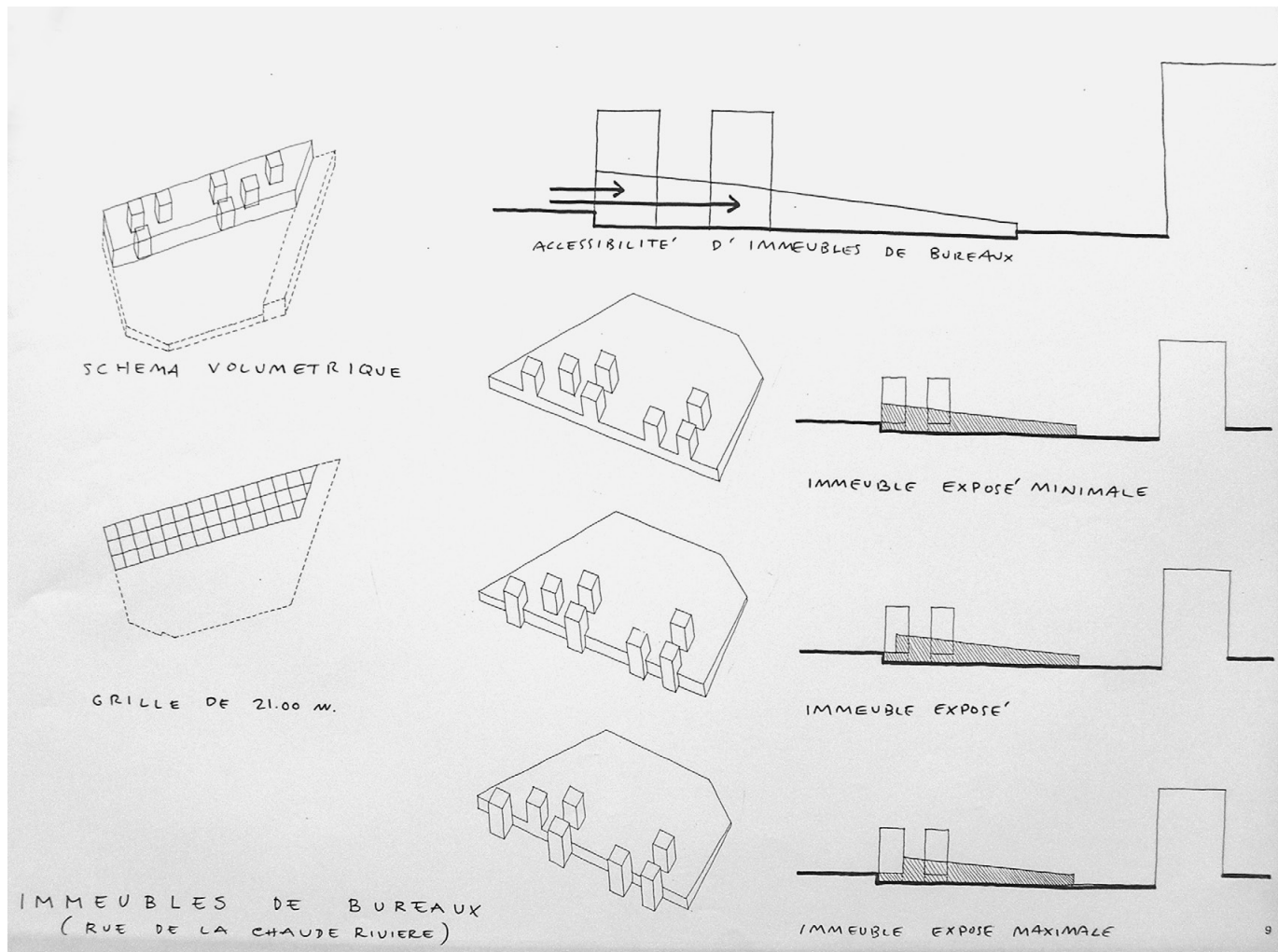
017a-b

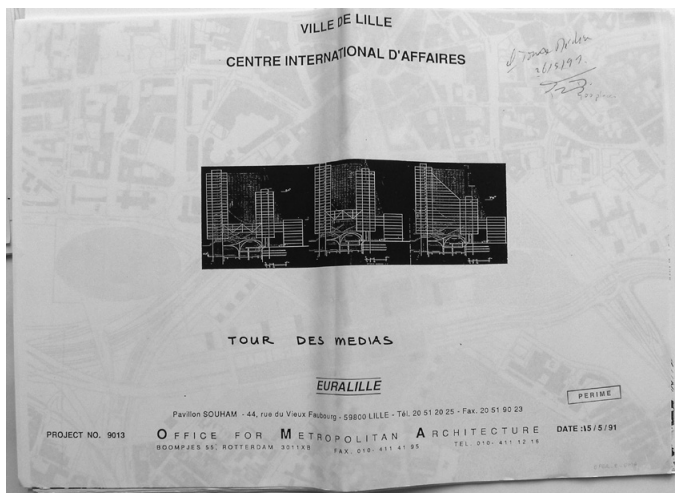
Dossier Fondamental Centre de la Gare. Pre-cahier de charges pour le Triangle, brochure door OMA, 11 januari 1990. De Triangle (Centre Euralille) is ontworpen door Jean Nouvel. OMA bepaalde de enveloppen en de relaties van het gebouw binnen het masterplan. De door OMA gemaakte brochures ten tijde van de eindfase (1990-1995) dienden als basis voor discussies over ontwerp oplossingen in de Cercle de qualité. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

017a-b

Dossier Fondamental Centre de la Gare. Précahier de charges pour le Triangle. Booklet by OMA, dated 11 January 1990. The Triangle (Centre Euralille) is designed by Jean Nouvel. OMA defined the envelopes and the interconnections of the building within the master plan. The booklets produced by OMA during the delivery phase (1990-1995) served as basis for discussions on design solutions during the Cercle de qualité. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

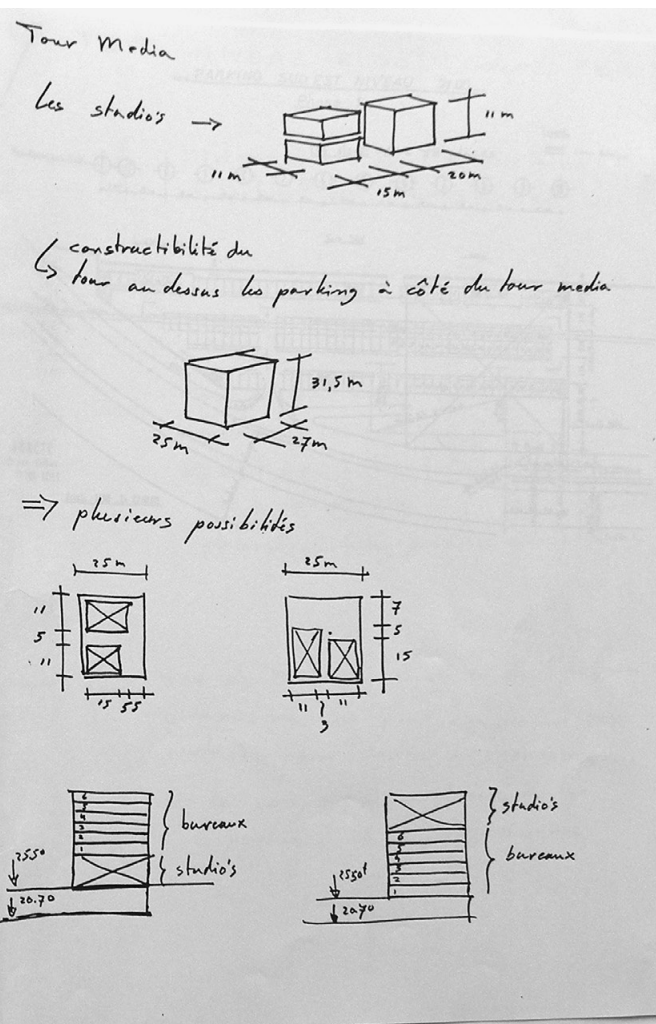
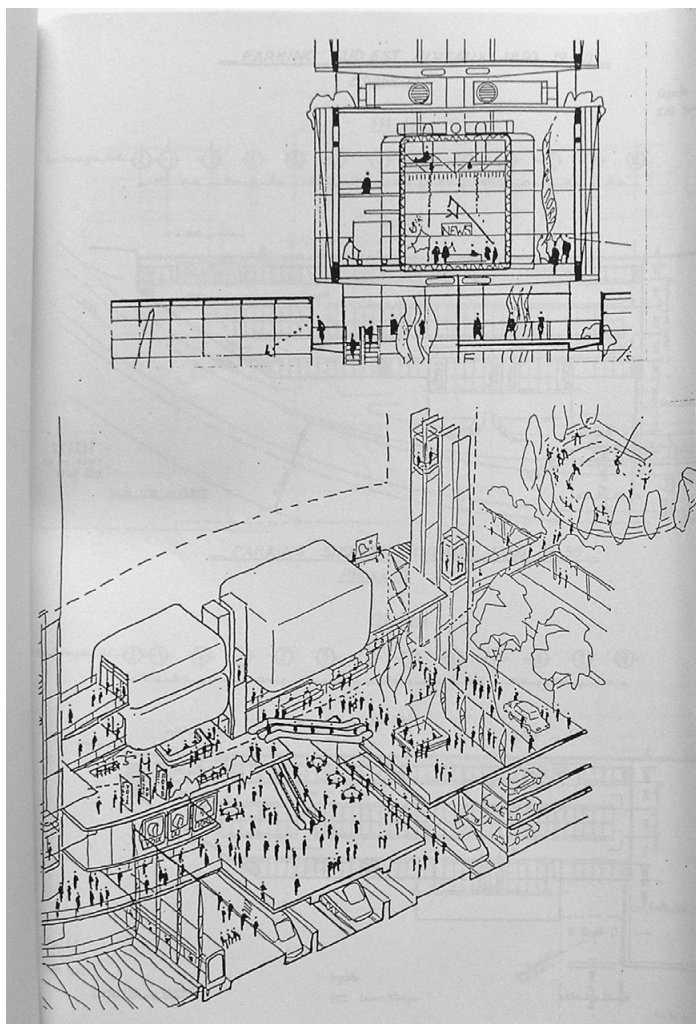
017b



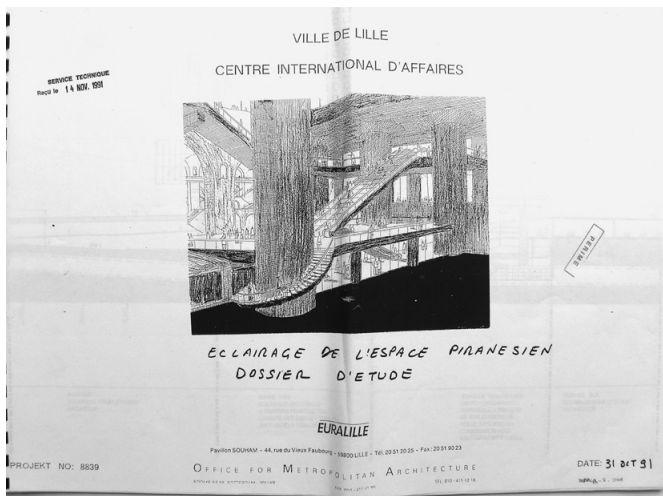


Tour des Médias (Mediatoren). Brochure door OMA, 15 mei 1991. Het ontwerp was aanvankelijk toevetrouwd aan OMA door hoofdinvesteerdens en werd toegewezen aan Richard Rodgers. OMA stelde de minimum-richtlijnen vast voor het sub-project en de relatie ervan met het TGV-station. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

Tour des Médias, booklet by OMA, dated 15 May 1991. The project was initially committed to OMA from main investors and assigned to Richard Rogers. OMA defined the minimum guidelines for the sub-project and its connection with the TGV station. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.



019a



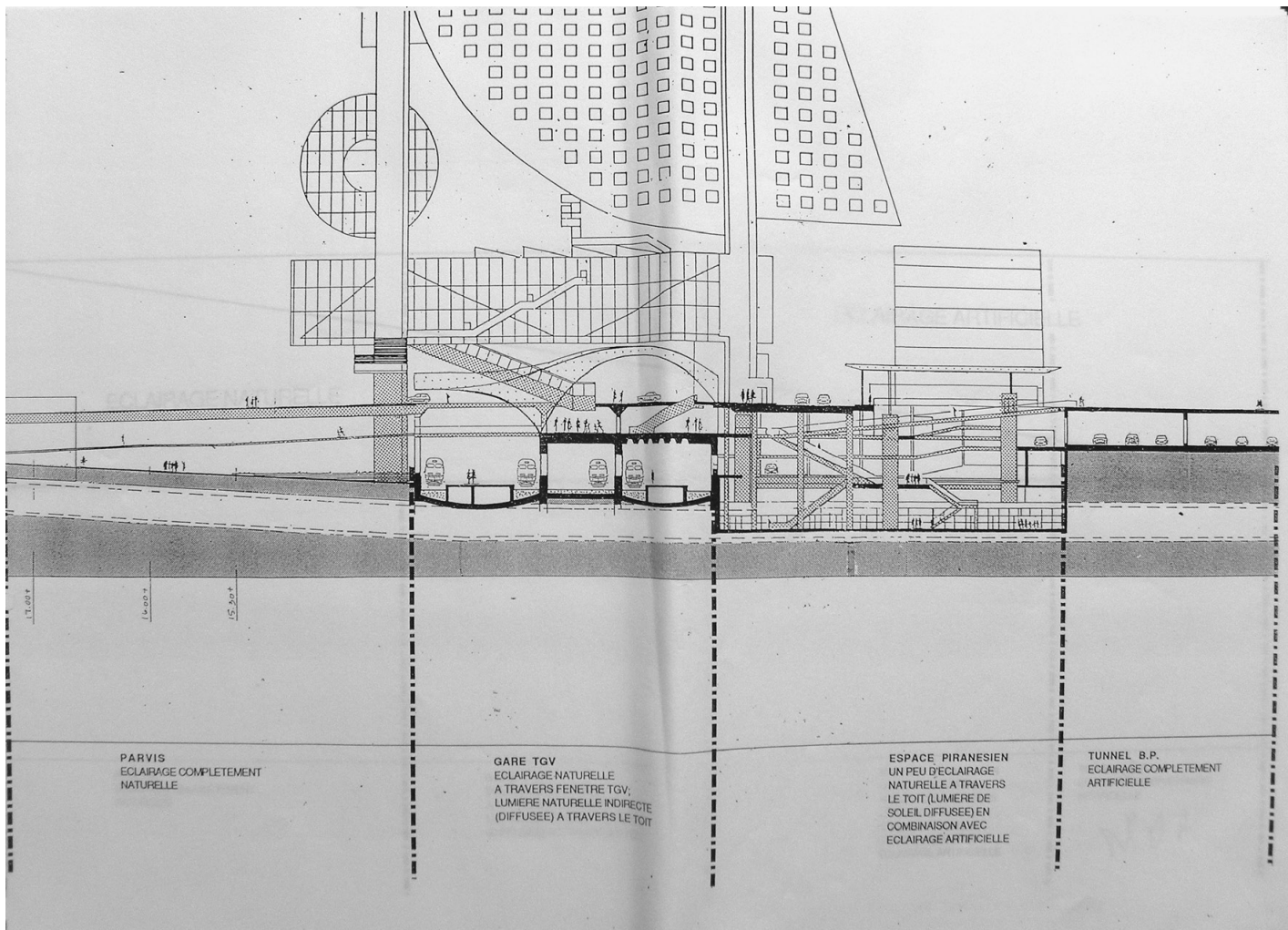
019a-b

Eclairage de l' Espace Piranesien. Dossier d'Etude (studies over verlichting), brochure door OMA, 31 oktober 1991. De studie is verricht voor het metrostation Espace Piranesien in verbinding met het TGV-station en de Parvis de la Gare aan de ene kant en de tunnel van de boulevard périphérique aan de andere. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

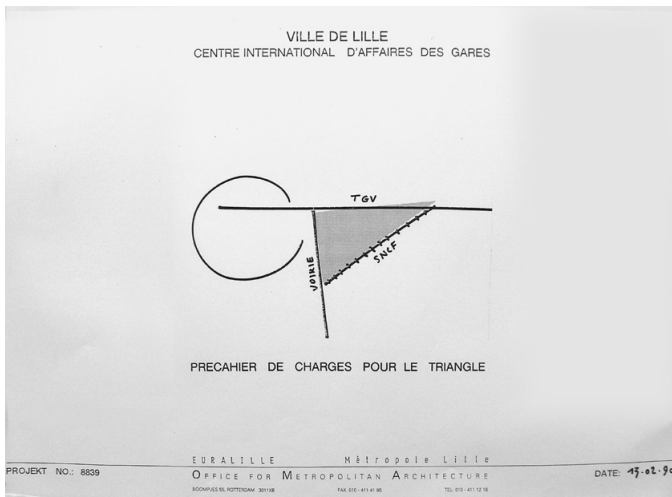
019a-b

Eclairage de l'Espace Piranesien. Dossier d'Etude (studies of lightning), booklet by OMA, dated 31 October 1991. The study is made for the metro station Espace Piranesien in connection with the TGV station and the Parvis de la Gare, on one side, and the tunnel of the Boulevard Périphérique, on the other. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

019b



020a



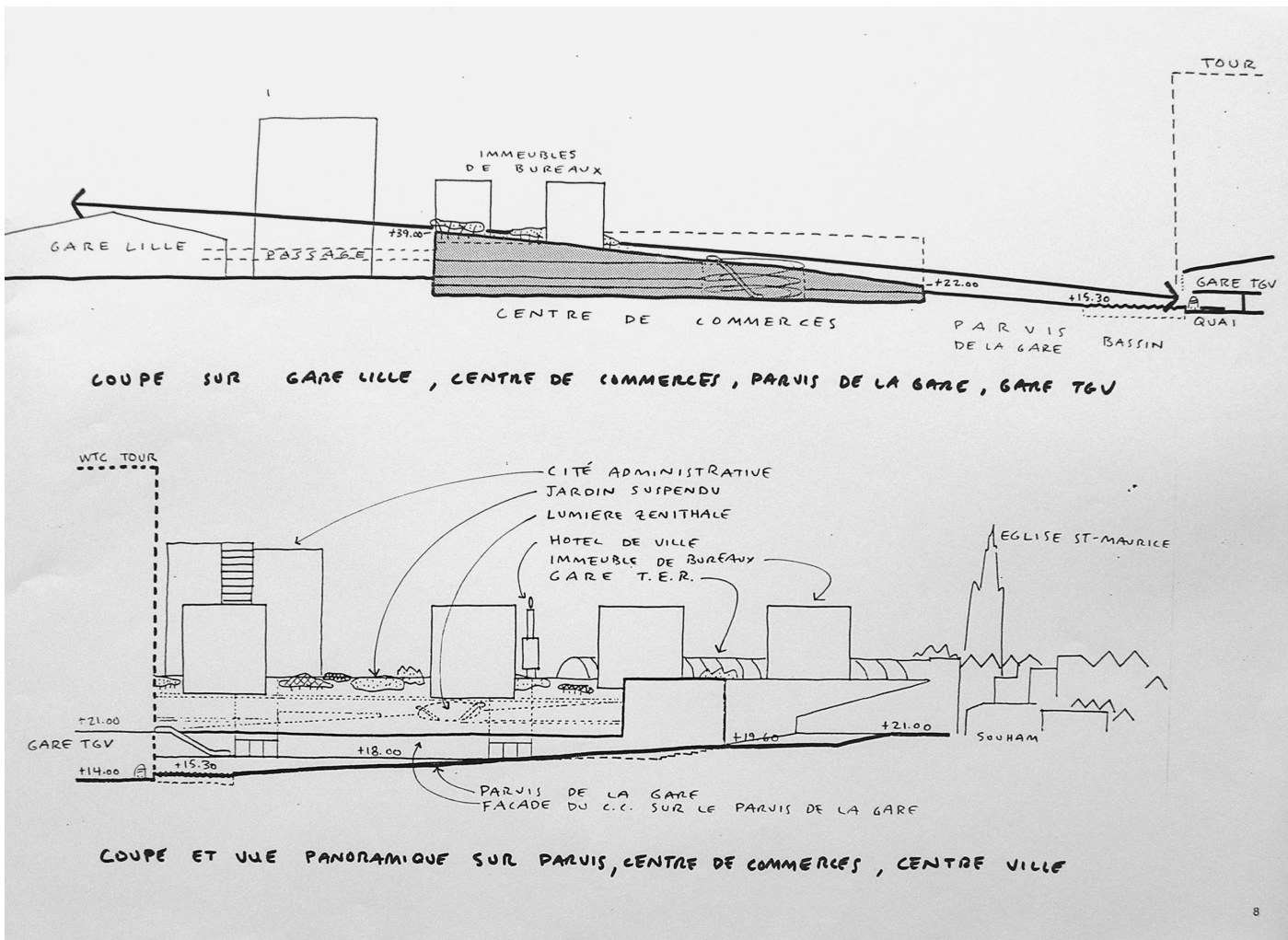
020a-b

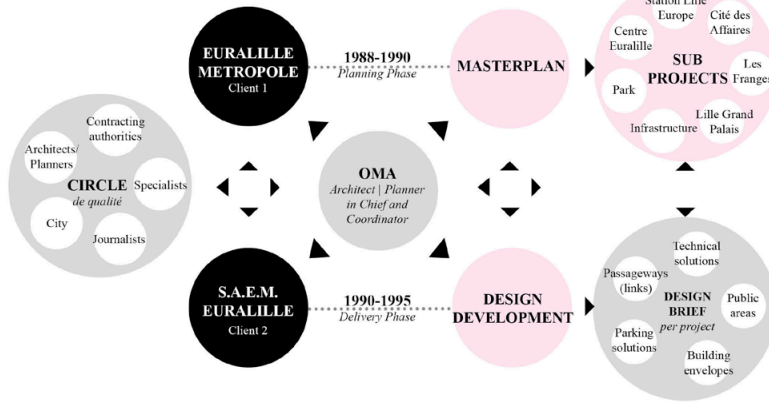
Pre-cahier de charges pour le Triangle, brochure door OMA, 13 februari 1990. OMA definieert met doorsneden de relatie tussen de Triangle en het stationsdistrict Euraille. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

020a-b

Précadier de charges pour le Triangle, booklet by OMA, dated 13 February 1990. With sections OMA define the relationship between the Triangle and the station district Euraille. Archives Nationales du Monde du Travail, Roubaix.

020b



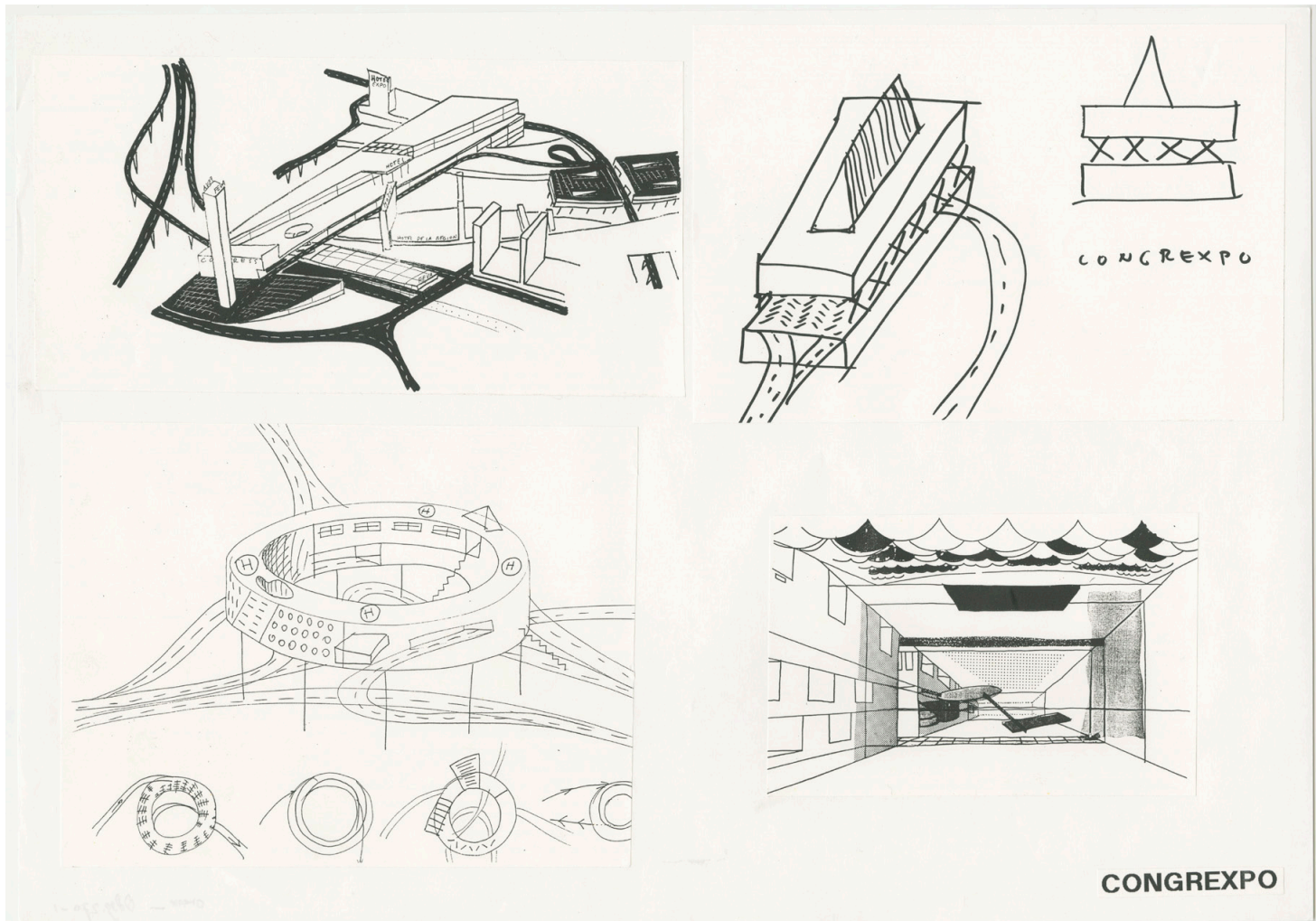


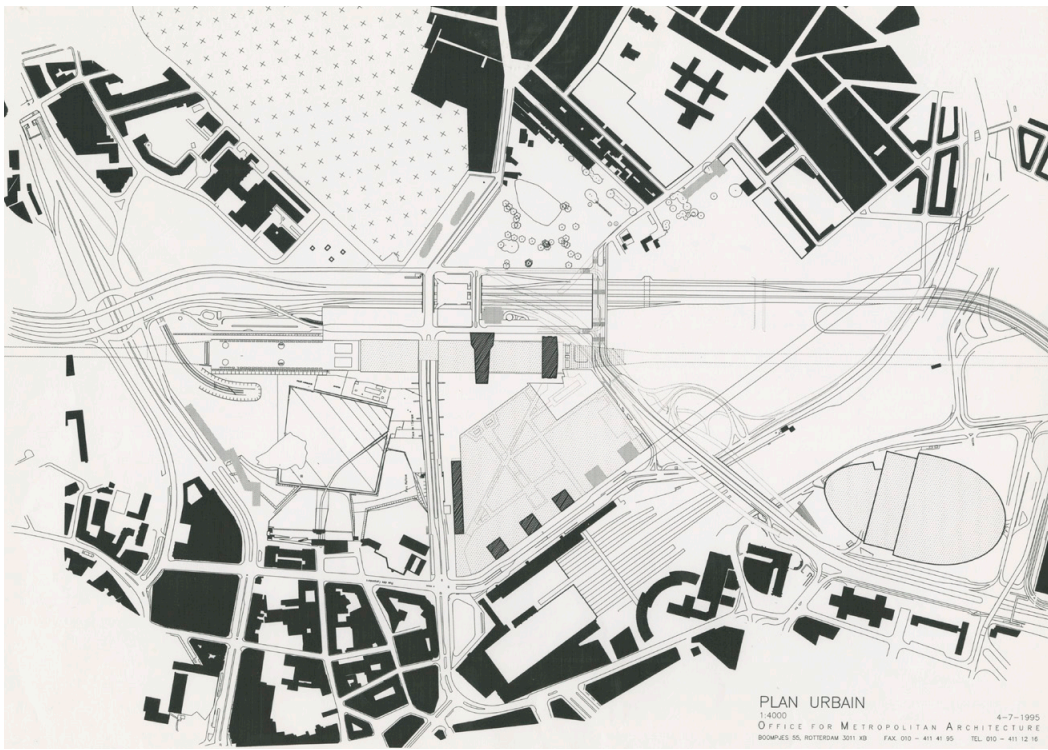
021
Diagram van de rol van OMA in het proces van Euralille 1, door Manuela Triggianese.

022
Studies voor Congrexpo (Euralille) uit 1990-1991 door OMA. Collectie Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

021
Diagram of the role of OMA in the process of Euralille 1 by Manuela Triggianese.

022
Congrexpo (Euralille), studies 1990-1991 by OMA. Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.





023

Masterplan van Euralille door OMA, 6 juli 1995. Tekening van het huidige tracé van de *boulevard périphérique* en de voor 1998 geplande omleiding, de gerealiseerde torens boven op het station (Cité des Affaires) en de torens van de Triangle (Centre Euralille). Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.

023

Master plan of Euralille by OMA, 6 July 1995. In the picture: the present course of the *Boulevard Périphérique* and the deviation planned for 1998, the realized towers on the top of the station (Cité des Affaires) and the towers of the Triangle (Centre Euralille). Collection Het Nieuwe Instituut, OMAR Archives.



024

Congrexpo, gezien vanaf het Centre Euralille, 2013. Foto: Manuela Triggianese.

024

Congrexpo, view from the Centre Euralille, photo 2013 by Manuela Triggianese.

bordered to the northeast by the routes taken by the ring road and the HSL, on the south by the shunting yard of the Lille-Flandres station, and on the northwest by the road coming in from the historic centre, the *Avenue Le Corbusier*) and the margins or *franges*. The triangle was filled in with the shopping mall and the Place de l'Europe, providing the pedestrian link between the two stations. The park where FEVA (the *Fondation Européenne de la Ville et de l'Architecture*) was to be situated was located on the other side of Avenue Le Corbusier, although FEVA was finally transformed in the centre of contemporary art 'Espace Croisée', built in Roubaix in 1995. Congrexpo/Grand Palais was projected to be built in the southeast corner of the area, to be constructed as a bridging building above the yard of Lille-Flandres station. An initial version of the master plan was presented to the city authorities and the *Communauté Urbaine* in the spring of 1990. For the general public, there was an exhibition in Lille town hall.

OMA wrote in *L'Architecture d'Aujourd'hui* in 1992 that the role of the design in this phase of the development of Euralille had been 'relatively self-sacrificing'.²⁷ OMA acknowledged that attractive images had often been used in the dossier in order to tempt customers, for example for the Place l'Europe (between the two stations), which was adorned with market stalls. At that time, the designers were under pressure from the contracting authority to 'sell' the project and imbue the publicity material with the design's own individual signature, particularly by making the public spaces visible.²⁸ The researcher Kim Dovey gave rather sharper criticism of the design in 2008: 'The aesthetic vision was overtly married to the imperatives of corporate profit.'²⁹ If we take a look at the square today, between the shopping centre and the new Lille Europe station, we can see no evidence of the local activities that OMA suggested in its sketches.

Phase 4: the construction (1990-1994)

The high-speed line came into operation in 1993 and Euralille 1, the central component of the plan, was delivered a year or so later. In the meantime, the original company for public-private partnership projects, a privately-owned SEM (*Société d'économie mixte*), had been converted into a semi-governmental SAEM (*Société d'aménagement d'économie mixte*) in which new investors were also participating. The SAEM acted as the contracting authority for the implementation phase, being responsible in that capacity for the selection of the main architects for the sub-projects. The development of the *Centre Euralille*

shopping mall in the *Triangle des Gares* (Station Triangle) was awarded to Jean Nouvel, and the HSL station *Lille-Europe* went to Jean-Marie Duthilleul, the SNCF's architect. For the design of the other buildings of the *Cité des Affaires* business section, Claude Vasconi was selected for the World Trade Center tower, Richard Rogers for the Media Tower, Kazuo Shinoara for the hotel tower and the local architect Jean Pattou for working out the Piranesi space of the metro station. The Media Tower was replaced at a later stage by a building for Crédit Lyonnais that became known as the 'ski boot', a design by Christian de Portzamparc. The hotel tower by Kazuo Shinoara was never built at all.³⁰ OMA itself was responsible for the design of *Congrexpo/Grand Palais* and had a supervisory role in the other construction projects. In addition, the agency focused on the public spaces, the accessibility, pavements, pedestrian routes, green areas and amenities such as the lighting. In 1991, OMA was awarded an additional contract to design the public spaces.

In its supervisory role, OMA had the task of checking the never-ending stream of changes against the master plan, so that its original nature could be retained. The steering function of the design can be seen clearly in the supervising role of OMA in particular. The firm was assisted in this by the *Cercle de qualité urbaine et architecturale*, an advisory body for quality monitoring that had been set up in the summer of 1989 when the project transitioned from the planning to the implementation phase. The idea came from the mayor of Lille, Pierre Mauroy. Setting up this 'quality circle' created a platform from which OMA could act as the supervisor. It was a very informal group, a market-oriented intermediary between designers and technicians, and those responsible at the city hall, plus other parties such as developers and users. The cyclical process proved to be an extremely interesting and useful tool for testing opinions and monitoring the integrity of the master plan and OMA's ideas. The round-table discussions were led by François Barré. They presented an opportunity to freeze the design process and take another critical look at it. People were brought in from outside who had been involved in the project since the start: philosophers, journalists, politicians and specialists in various fields.³¹ The selection of the architects for the individual projects was considered, models and studies were presented and possible solutions for problems that had arisen in the realisation of the design were discussed.

The *Cercle de qualité urbaine et architecturale* was a crucial element because of OMA's strategy. In order to steer the construction process, OMA had gone about its work one element

27
Doutriaux (note 7), 1992, p. 147.

28
K. Dovey, *Framing Places. Mediating power in built form*. London: Routledge, 1999, 2008², 'Euralille', pp. 189.

29
Ibid., p. 182. See also Koolhaas and Mau (note 23), 1995, p. 1170.

30
The Crédit Lyonnais 'ski boot' by Christian de Portzamparc, the World Trade Center by Claude Vasconi and the 'Triangle des Gares' by Jean Nouvel are the only elements that correspond to Koolhaas' statement about urbanism. See R. Koolhaas, *Urbanism vs Architecture*, in ANY, no. 9, 1994; Koolhaas and Mau (note 23), 1995, 'Whatever happened to urbanism?', pp. 956-971.

31
M. Simon, *Un jour, un train. La saga d'Euralille* [A day, a train: The saga of Euralille], Lille: La Voix du Nord, 1993. Archives Euralille, Roubaix. The book was written by Michel Simon, a journalist who took part in the round-table meetings, but it was largely dictated by Jean-Paul Baietto (according to information from Donald van Dansik).

journalisten, politici en vakspecialisten.³¹ De selectie van de architecten voor de afzonderlijke projecten werd besproken, maquettes en studies gepresenteerd en mogelijke oplossingen voor problemen die zich in de realisatie van het ontwerp voordeden, ter discussie gesteld.

De *Cercle de qualité urbaine et architecturale* was cruciaal vanwege de strategie van OMA. Om het proces van de uitvoering te sturen was OMA 'element voor element' te werk gegaan en had voor de verschillende onderdelen gebouwen-veloppen en onderlinge relaties vastgesteld die in verschillende configuraties waren getoetst. Onderscheid tussen architectuur en stedenbouw werd nooit gemaakt. In plaats daarvan werden bij het definiëren en afbakenen van de afzonderlijke projecten overlappings omschreven en in plattegronden en doorsneden vastgelegd. Die werden als richtlijn meegegeven. Conflicten waren als het ware ingebakken. De architecten van de afzonderlijke projecten werden gedwongen op bepaalde punten, zogenaamde 'crossover points', tot gemeenschappelijke oplossingen te komen.

Voor het *Centre Euralille*, ontworpen door Jean Nouvel, ontwikkelde OMA bijvoorbeeld de verbindingen tussen het winkelcentrum en de stations aan de hand van doorsneden en profielen die tot in de kleinste details waren uitgewerkt, nog aangevuld met 3D-beelden. Een diagonale looplijn verbindt de stad met uiteindelijk het nieuwe station *Lille Europe*, dwars door Nouveus project. De communicatie in de vorm van het ontwerp verliep het moeizaamst bij het World Trade Center en het metrostation, aangezien de diagonale lijn daar doodliep in plaats van een verbinding te creëren.

De verbinding met de historische stad is van groot belang voor het hele ontwerp. Vanuit de stad gezien vormt de *Cité des Affaires* de 'backdrop' van het nieuwe centrum. Anderzijds opent het nieuwe TGV-station zich 'naar de stad, zodat die voor de mensen in het station zichtbaar wordt. Dat is de reden waarom Viaduct Le Corbusier op een stalen constructie rust en het dak van het winkelcentrum schuin afloopt'.³² De doorsnede die de *boulevard périphérique*, de *Cité des Affaires* en de ervoor gelegen ruimte doorsnijdt, is bepalend voor alle projecten waaruit het *Triangle des Gares* is samengesteld.

Euralille na het vertrek van Koolhaas, 1995-2015

In 1995 raakte de ontwikkeling van Euralille vertraagd, onder invloed van de economische crisis die eerder Canary Wharf in Londen en La Défense in Parijs in moeilijkheden had gebracht. Bovendien was met de ingebruikname van het HSL-treinstation *Lille Europe* de druk van de ketel. Lille werd

gedwongen zijn strategie te wijzigen. Mondiale investeringen bleven ver achter bij de verwachtingen. Bepaalde complexe oplossingen, zoals de overkapping van de *boulevard périphérique*, bleken niet meer haalbaar en werden terzijde geschoven. De communicatie tussen opdrachtgevers, ontwerpers en andere betrokkenen verliep stroever. De mislukking van de Mediatoren van Richard Rogers is daar een goed voorbeeld van. Op realisatie van de rij torens bovenop het TGV-station, waarmee in het masterplan de *Cité des Affaires* werd voorgesteld, viel al helemaal niet te rekenen. Van de zes torens werden er slechts twee gebouwd. Het programma voor de openbare ruimte zou ook niet volgens plan worden uitgevoerd.

De 'missie van Koolhaas' kwam ten einde toen het nieuwe TGV-station met de kern van de *Cité des Affaires* en het *Centre Euralille* waren voltooid. In 1995 werd Koolhaas ontheven van zijn functie als supervisor van Euralille. Buitenstaanders kregen de indruk dat het *Grand Projet Euralille* al voltooid was. De Franse stedenbouw- en architectuurkritiek beschouwde het toentertijd als een mislukking. In werkelijkheid waren verschillende delen nog in aanbouw, waaronder het door OMA ontworpen *Grand Palais*, en moest nog begonnen worden met twee structurele onderdelen: de tweede fase van het verleggen van de *boulevard périphérique* en de ontwikkeling van de *franges*.

Jean-Paul Baretto, die als directeur van SAEM leiding gaf aan het ontwikkelingsteam, wilde verder en deed zijn best de buitenwereld ervan te overtuigen dat het project een moeilijke fase doormaakte, maar niet was gestopt. Zijn team was intussen echter gekrompen. Van de dertig medewerkers waren er nog maar tien of twaalf over. Voor de voortzetting van het project, omgedoopt tot Euralille 2, zette hij een nieuwe koers uit, met een gespreide ontwikkeling van allerlei bouwlocaties voor woningbouw en kantoren in de sectoren Saint-Maurice, Romarin en Chaude Rivière. Bovendien zou door de tweede fase van het verleggen van de *boulevard périphérique* een reeks nieuwe bouwlocaties vrijkomen, elk met haar eigen specifieke kenmerken. Met de verdere verlegging van de *boulevard périphérique* werd in 1998 een begin gemaakt.

De nieuwe aanpak van de stedenbouwkundige ontwikkelingen was niet langer gebaseerd op de 'hypercommunicatie' die de ontwikkeling van Euralille 1 had ondersteund, met de *Cercle de qualité*, een aandachtige pers en de stedenbouwkundige onderzoeksactiviteiten van academici in het *Laboratoire Urbain*. In plaats daarvan werd de communicatie beperkt tot vertrouwelijke gesprekken tussen private investeerders en het stadsbe-

M. Simon, *Un jour, un train. La saga d'Euralille*. Lille: La Voix du Nord, 1993. Archives Euralille, Roubaix. Het boek werd geschreven door Michel Simon, een journalist die deelnam aan de 'kringen', maar in hoge mate gedicteerd door Jean-Paul Baretto (informatie van Donald van Dansik).

Interview met Donald van Dansik (noot 10).

at a time and had determined structural envelopes and mutual relationships for the various components that were tested in various configurations. No distinction was ever made between the architecture and the urban planning. Instead, the overlaps between the individual projects were given as guidelines, described in maps and cross-sections when the sub-projects were being defined and delimited. Any conflicts were effectively embedded in this. The architects for the individual projects were forced to find common solutions in certain areas referred to as 'crossover points'.

For the *Centre Euralille* developed by Jean Nouvel, for instance, OMA developed the connections between the shopping mall and the stations, based on cross-sections and profiles that were worked out to the last detail, complemented by 3D images as well. A diagonal line runs through Nouvel's project, ultimately connecting the town with the new Lille-Europe station. Communication in the form of the actual design was most awkward in the case of the World Trade Center and the metro station, given that the diagonal line created a dead end there rather than making a connection.

The connection with the historic city centre is very important for the design as a whole. Seen from the city, the *Cité des Affaires* provides the backdrop for the new centre. On the other hand, the new HSL station opens up towards the city, so that the people in the station can see it. That is the reason why the Viaduct Le Corbusier is raised on a steel structure and the roof of the shopping mall is at an angle.³² The cross-section that goes through the ring road, the *Cité des Affaires* and the space in front of it is a determining factor for all the constituent projects of the *Triangle des Gares*.

Euralille after Koolhaas' departure, 1995-2015

The development of Euralille met with delays in 1995, affected by the economic crisis that had earlier created difficulties for Canary Wharf in London and La Défense in Paris. Moreover, there was less pressure to achieve more results once the Lille-Europe HSL station was up and running. Lille was forced to change its strategy. Global investment remained far below expectations. Certain complex solutions, such as roofing over the ring road, turned out no longer to be feasible and were shelved. Communication between the contracting authorities, the designers and other parties involved became more awkward. The failure of the Media Tower by Richard Rogers is a good example of that. Construction of the row of towers above the HSL station, as proposed in the *Cité des Affaires* master plan, was no longer in any way

guaranteed. Only two of the six towers were built. The programme for the public spaces would also not be carried out as planned.

Koolhaas' mission came to an end when the new HSL station plus the core of the *Cité des Affaires* and *Centre Euralille* were completed. In 1995, Koolhaas was relieved of his function as the supervisor of Euralille. Outsiders were given the impression that the *Grand Projet Euralille* was now complete. French urban planning and architectural criticism saw it as a failure at the time. In reality, various components were still under construction, including the *Grand Palais* that OMA had designed, and two structural elements were yet to be commenced: the second phase of the realignment of the ring road and the development of the margins, the *franges*.

Jean-Paul Baietto, who was the director of the SAEM and thereby led the development team, wanted to continue and did his best to convince the outside world that the project was going through a difficult phase but had not been stopped. His team had shrunk in the meantime, however. Only ten or a dozen of the thirty staff remained. For the continuation of the projects, now rechristened Euralille 2, he embarked upon a new course with distributed development of all sorts of construction locations for residential and office accommodation in the Saint-Maurice, Romarin and Chaude Rivière sectors. Furthermore, the second phase of relocating the ring road would release a series of new building locations, each with its own specific features. The further relocation of the ring road commenced in 1998.

The new approach to the urban planning developments was no longer based on the 'hypercommunication' that had assisted Euralille 1, with the *Cercle de qualité*, media attention and the urban planning research activities of academics in the *Laboratoire Urbain*. Instead, the communication was restricted to confidential discussions between private investors and the city authorities, which resulted in projects where the urban planning and architectural quality was less, such as the interventions along Boulevard Carnot.³³

Now that further development of Euralille 1 is on the agenda, there is renewed interest for the original plan by OMA, individual elements of which can still be recognised. What makes the OMA master plan so interesting, according to the project leader of Euralille 3000, is the initial structure and the scale of the project, which remained intact despite the weaknesses of certain architectural / structural elements. Within Euralille 1, it is possible to work on individual urban planning elements and insert new programmes without losing the spirit of the structural plan.³⁴

32

Interview with Donald van Dansik (note 10).

33

From the interview with Isabelle Menu, project leader of the current developments for Euralille 3000, held in Roubaix in October 2013.

34

More information about the current Euralille 3000 project is available (in French) from <http://www.spl-euralille.fr/nos-projets-urbains/euralille-1.html>.

stuur, wat resulteerde in bouwprojecten van geringe stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit, zoals de ingrepen langs de Boulevard Carnot.³³

Nu op dit moment de verdere ontwikkeling van Euralille 1 op de agenda staat, is er opnieuw aandacht voor het oorspronkelijke plan van OMA, waarvan afzonderlijke onderdelen nog steeds herkenbaar zijn. Wat het masterplan van OMA zo interessant maakt, is volgens de projectleider van Euralille 3000 de initiële structuur en de schaal van het project, die ondanks de zwakte van bepaalde architectonische onderdelen, recht overeind blijven. Binnen Euralille 1 is het mogelijk aan afzonderlijke stedenbouwkundige elementen te werken en nieuwe programma's in te voegen zonder de ziel van het structuurplan kwijt te raken.³⁴

Met het onderzoek naar de mogelijkheden om het oorspronkelijke masterplan te verdichten, komt zowel de breekbaarheid van de ruimtelijke organisatie als het vermogen van het ontwerp om nieuwe programma's te absorberen aan het licht. Euralille 3000 richt zich met name op disfunctionele aspecten van de openbare ruimtes en infrastructurale vraagstukken. De oningevulde locaties langs de infrastructuur, de *non-lieux*, worden opnieuw gedefinieerd met aandacht voor de relatie met de infrastructuur en de buitenwijken. Het basisidee is om private programma's voor woningen en kantoren toe te voegen en in samenwerking met de private sector te komen tot herinrichting van de openbare ruimtes. Daarvoor wordt een *plan guide* samengesteld met ontwerprichtlijnen.³⁵

Enkele conclusies

Het Euralille-project was 'een megalomaan Frans project dat waarschijnlijk toch niet van de grond zou komen (...) Torens werden beschouwd als een investering in symboliek.'³⁶ Met deze woorden verklaart Rem Koolhaas waarom bepaalde ontwerpkeuzes voor Euralille werden gemaakt. Met de torens boven op het station verhoogde Koolhaas de symbolische waarde van de aankomst van de TGV. Bij de economische waarde van die operatie kunnen echter vraagtekens worden geplaatst. Past de 'mythe van de toren' nog wel in onze hedendaagse economie? Het Euralille-project staat in de traditie van de *Grand Projets* waarmee Frankrijk zich met andere staten en culturen wil meten.³⁷ De politieke steun waarvan Euralille heeft geprofiteerd, was van fundamenteel belang voor de realisatie ervan. Geïnspireerd door het 'verschijnsel' Euralille kwamen overal in Europa ambitieuze plannen voor HSL-stations van de grond. Gedwongen door politieke en economische ontwikkelingen zijn intussen veel van die 'natio-

nale' projecten stopgezet, ingeperkt of uitgesteld, zoals bijvoorbeeld Stuttgart 21, een Duits mega-project voor een treinstation, of La Sagrera in Barcelona.

Dit artikel vestigt de aandacht op de oorspronkelijke rol van de ontwerper Rem Koolhaas en het team van OMA, die erin slaagden op alle niveaus van het open ontwerpproces aanwezig en werkzaam te zijn. Die ervaring lijkt mij nog steeds van belang. Een herbezinning op de ontwerpmethoden en instrumenten die werden toegepast, kan van belang zijn om dit soort projecten opnieuw een plaats te geven op de agenda van Europese steden. De werkwijze van OMA laat zien dat er bij dit soort projecten altijd een grote spanning bestaat tussen het ontwerp als schepping van het 'iconische' beeld en het ontwerp als leidraad voor het ontwikkelingsproces. Euralille laat zien dat OMA deze beide aspecten van het ontwerp op een bijzondere manier productief heeft weten in te zetten door onderscheid te maken tussen het onderzoek van de voorwaarden van het project als geheel, de organisatie en beeldvorming van het masterplan en de aansturing van het ontwerp van de deelprojecten.

Opmerkelijk is de terughoudende opstelling waarmee OMA het proces instapte. In zijn voordracht voor de architectenkeuze kwam Koolhaas niet met 'verleidelijke beelden', maar pleitte hij voor een 'verkennde benadering', een verheldering van de voorwaarden van het project en een inventarisatie van mogelijke scenario's in samenspraak met de betrokken partijen. OMA hoedde zich ervoor zelf als partij gebrandmerkt te worden. Dit soort complexe projecten kennen een duivelse dynamiek (*dynamique d'enfer*), waarin alle partijen hun eigen beslissingsbevoegdheid koesteren en in beginsel niemand elkaar vertrouwt.³⁸ Fixatie op een beeld veroorzaakt nog meer problemen. Het probleemoplossend vermogen van het ontwerp moet vooropstaan.

In Euralille werd met behulp van het ontwerpwerk van OMA een platform gecreëerd om actoren te verenigen ten behoeve van een al bestaand doel. Alles draaide om communicatie. De OMA-seminars en publiekspresentaties speelden een belangrijke rol bij het tot stand komen van het masterplan. In de uitvoeringsfase was de *Cercle de qualité urbaine et architecturale* van cruciaal belang voor de aansturing van het ontwerp van de deelprojecten. Het ontwikkelingsproces van Euralille laat zien dat er slechts vooruitgang kan worden geboekt in de richting van een mogelijke gezamenlijke oplossing als alle opties met alle betrokken partijen worden verkend. Het ontwerp dient in dit verband als een vehikel voor *meta*-architecturale betekenissen en gaat te werk met verschillende benaderingen en instrumenten die

33

Uit het gesprek met Isabelle Menu, projectleider van de huidige ontwikkeling van Euralille 3000, gevoerd in Roubaix in oktober 2013.

34

Meer informatie over het lopende project Euralille 3000 is beschikbaar op <http://www.spl-euralille.fr/nos-projets-urbains/euralille-1.html>.

35

Interview met Isabelle Menu (noot 32), over de voortgaande ontwikkelingen in verband met het Gare Saint Sauver in Lille, in opdracht van de spoorwegmaatschappij SNCF en de ontwikkelingsmaatschappij SAEM als ontwikkelaar. De nieuwe herontwikkeling of vernieuwing van de eerste ingreep betreft Lille Europe en Lille Flandres, en de beweeglijkheid van de voetgangersstromen: het Park Matisse zal worden uitgebreid tot de toegang van het commerciële centrum; het Buisse-plein, tussen station Lille Flandres en het winkelcentrum van Jean Nouvel, zal een leefbaar plein worden door publieke ruimtes te versterken en door de toegang tot het station voor voetgangers mogelijk te maken. De verbinding naar en langs commerciële activiteiten op de begane grond van het station zal worden verbeterd en er zal meer dynamiek in deze verbinding worden ingebracht.

36

Koolhaas en Mau (noot 23), 1995, p. 1170; R. Koolhaas, 'Beyond Delirious' (1993), opgenomen in: Kate Nesbitt, *Theorizing a New Agenda for Architecture. An Anthology of Architectural Theory 1965-1995*. New York: Princeton Architectural Press, 1996, p. 334.

37

'Om iets te maken aan het einde van de twintigste eeuw dat de moeite waard is, moet je op jouw terrein een helse dynamiek tot stand brengen, een dynamiek uit de hel... zo complex worden alle onderlinge verbindingen, de weder-

zijdse afhankelijkheden, de woekering van koppelingen, de opeenstapeling van gebruikers en eigenaren, dat zij een groep gevengenen vormen, aan elkaar geketend door onderlinge verplichtingen, verergerd door de complexiteit die jij onopzettelijk aanbod.' Jean-Paul Bailetto in gesprek met Rem Koolhaas over het Euralille-project in: Koolhaas en Mau (noot 23), 1995, p. 1174.

38

Uit het gesprek met Floris Alkemade, projectleider van Euralille, in Amsterdam, mei 2014.

The study into the options for condensing the original master plan has demonstrated both the fragility of the spatial organisation and the capacity of the design to absorb new programmes. Euralille 3000 is focusing particularly on dysfunctional aspects of the public spaces and on infrastructural issues. Locations along the infrastructure that have not been filled in – the *non-lieux* or ‘non-places’ – will be redefined, paying attention to the relationship with the infrastructure and the outer areas. The basic idea is to add private programmes for housing and offices, achieving a redesign of the public spaces in cooperation with the private sector. To that end, a guidance plan is being drawn up containing design guidelines.³⁵

A few conclusions

The Euralille project was one in which ‘the French were megalomaniacs and the whole project would probably not happen (...) Towers were considered as an investment in symbolism.’³⁶ Those were the words that Rem Koolhaas used when explaining why certain design choices were made for Euralille. Putting towers above the station allowed Koolhaas to enhance the symbolic value of the arrival of the HSL. However, it raised questions about the economic value of the whole operation. Does the ‘myth of the tower’ really still belong in the contemporary economy? The Euralille project is in the tradition of *grands projets* by which France measures itself against other states and cultures.³⁷ The political support that Euralille benefited from was fundamentally important to it being built. Inspired by the Euralille ‘phenomenon’, ambitious plans for HSL stations appeared throughout Europe. Political and economic developments have in the meantime resulted in many of these ‘national’ projects being mothballed, constrained or postponed, such as Stuttgart 21 (a German mega-project for a railway station) or La Sagrera in Barcelona.

This article draws attention to the original role of the designer Rem Koolhaas and the OMA team, which succeeded in being present and involved at all levels of the open design process. That experience still seems important to me. A reconsideration of the design methods and the tools that were used can be important in placing this type of project on the agendas of European cities once again. The working method of OMA shows that there is always a great deal of tension in this type of project between the design as the product of an iconic vision and the design as the guiding light for the development process. Euralille shows that OMA succeeded in employing both these aspects of the design highly productively

and in an unusual way, drawing a distinction between investigation of the preconditions of the project as a whole, the organisation and the formulation of the master plan and the use of the design to steer the subprojects.

It is worth noting the cautious approach adopted by OMA as it entered the process. In his presentation for the architect selection process, Koolhaas did not present ‘seductive images’ but instead pleaded the case for an ‘exploratory approach’, clarification of the preconditions for the project and an inventory of potential scenarios in consultation with the parties involved. OMA took care not to be seen as being on one particular side. This type of complex project has a hellish dynamic (*dynamique d'enfer*) in which all the parties cherish their own ability to make decisions and nobody initially trusts anybody else.³⁸ Fixation on one picture causes yet more problems. The ability of the design to resolve problems must be paramount.

In Euralille, with the help of the design work done by OMA, a platform was created in order to unite the players around a pre-existing goal. It was all about communication. The OMA seminars and presentations to the general public played a key role in arriving at a master plan. During the construction phase, the *Cercle de qualité urbaine et architecturale* was crucially important for steering the designs of the subprojects. The Euralille development process shows that progress can only be made towards a possible joint solution if all the options are explored with all the parties involved. In this context, the design serves as a vehicle for meta-architectural meanings and operates using various approaches and instruments that are utilised simultaneously to provide solutions that decisions can then be based on.

In all complex urban planning interventions, designers are faced with problems that are difficult to formulate, so-called ‘wicked problems’ for which there is no single and unambiguously correct solution, requiring an architectural choice to be made.³⁹ The vision for the architecture of the Euralille project came about as the result of a cooperative process. The contracting authority did of course know exactly which architect it was dealing with, but it is nevertheless possible to say that the seductive ‘images’ used by OMA were created gradually as the project progressed. They certainly did play a part, first of all in obtaining backing among those involved in the design process for the intended project, and then also among the public at large and future investors. A more interesting aspect is the role of that image in steering the designs of the subprojects. The approach that OMA adopted for the task there was genuinely innovative.

35

Interview with Isabelle Menu (note 32) about the ongoing developments regarding Gare Saint Sauver in Lille, commissioned by the French railway company SNCF and with the SAEM development company as the project developer. The new redevelopment or renewal of the initial interventions affects Lille-Europe and Lille-Flandres and the mobility of the pedestrian flows: Parc Matisse will be extended as far as the access to the commercial centre; the Buisse square, between the Lille-Flandres station and the Jean Nouvel shopping mall, will become a pleasant square thanks to enhancements to the public spaces and by making it possible for pedestrians to enter the station from there. The connections to and past the shops on the ground floor of the station will be improved and these connections will also be made more dynamic.

36

Koolhaas and Mau (note 23), 1995, p. 1170; R. Koolhaas, *Beyond Delirious* (1993), included in Kate Nesbitt, *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory 1965-1995*. New York: Princeton Architectural Press, 1996, p. 334.

37

‘To create something worthwhile at the end of the twentieth century, you establish on your domain a *dynamique d'enfer*, a dynamic from hell ... So complex become all the interconnections, the mutual dependencies, the proliferation of interfaces, the superimposition of users and owners that together they form a group of prisoners, shackled by mutual obligation, exacerbated by the complexity that you offered unwittingly.’ Jean-Paul Bailetto in conversation with Rem Koolhaas about the Euralille project in Koolhaas and Mau (note 23), 1995, p. 1208.

38

Ibid., p. 1208; additional information on the complexity of the project Euralille, for the number of parties involved, comes from the interview with Floris Alkemade, Euralille project leader, held in Amsterdam, May 2014.

39

‘Wicked problems are ones for which there is no objective “best” solution. It is therefore possible to keep on working endlessly on a wicked problem, but in most cases the work stops when either the time or the money runs out – or if interest among those involved in the project wanes during the construction process, particularly during the initial design phases, which can be seen as a symptom of complexity.’ R. Buchanan, ‘Wicked Problems in Design Thinking’ in *Design Issues*, vol. 8, no. 2, 1992.

simultaan worden ingezet om oplossingen aan te bieden op basis waarvan vervolgens besluiten kunnen worden genomen.

Bij alle complexe stedenbouwkundige ingrepen komen ontwerpers voor moeilijk te formuleren problemen te staan, zogenaamde ‘gemene problemen’, waarvoor geen eenduidig juiste oplossing bestaat en die een architectonische keuze vereisen.³⁹ De visie met betrekking tot de architectuur van het project is in Euralille tot stand gekomen in een samenwerkingsproces. Natuurlijk wist de opdrachtgever welke architect hij in huis haalde, maar toch kan worden gezegd dat de verleidelijke ‘beelden’ van OMA gaandeweg het proces zijn ontstaan. Ze hebben zeker een belangrijke rol gespeeld, allereerst om bij de betrokkenen in het ontwerpproces draagvlak te verwerven voor het beoogde project en vervolgens ook bij het grotere publiek en toekomstige investeerders. Interessanter is de rol van de beeldvorming in de aansturing van het ontwerp van de deelprojecten. Daarin was de benadering van de opgave door OMA echt vernieuwend.

De aanpak van OMA was niet alleen verkennd, de uitvoering werd ook gekenmerkt door improvisatie, zoals in een ‘jamsessie’. Daarmee werd het traditionele onderscheid tussen stedenbouw en architectuur doorbroken. De architecten van de deelprojecten werden niet in een keurslijf gedwongen van juridische en esthetische regels waarvan een stedenbouwkundig plan doorgaans vergezeld gaat. Het masterplan had tot 1995, voor zover ik weet, geen enkele juridische status.⁴⁰ De architecten van de deelprojecten kregen alleen bepaalde architectonische thema’s als leidraad mee en moesten voor het overige met hun eigen opdrachtgevers tot overeenstemming zien te komen. De enige correctie daarop lag in de discussies van de *Cercle de qualité urbaine et architecturale*. Met Euralille betreden we de nieuwe wereld van de onderhandelingsstedenbouw. Of het publieke belang daarmee echt gediend wordt, is nog steeds een open vraag.

‘Gemene problemen zijn problemen waarvoor er geen objectief “beste” oplossing is. Aan een gemeen probleem kan daarom eindeloos worden gewerkt, maar in de meeste gevallen stopt het werk als de tijd of het geld op is – of als de deelnemers hun belangstelling voor het probleem verliezen gedurende het bouwproces, vooral tijdens de beginfasen van het ontwerp, hetgeen kan worden beschouwd als een symptoom van complexiteit.’ R. Buchanan, ‘Wicked Problems in Design Thinking’, in: *Design Issues*, jrg. 8, nr. 2, 1992.

Rond 1995 was het masterplan voltooid en goedgekeurd door het stadsbestuur van Lille en de Communauté Urbaine.

The OMA approach was not only exploratory: the implementation also had elements of improvisation like a 'jam session'. This broke through the traditional distinction between urban planning and architecture. The architects of the subprojects were not constrained by the strait-jacket of legal and aesthetic rules that often goes hand in hand with urban planning. As far as I am aware, the master plan had no legal status whatsoever until 1995.⁴⁰ The architects of the subprojects were all given certain architectural themes as guidelines, but apart from that were expected to reach agreement with their own end clients. The only corrections made to that were in the discussions of the *Cercle de qualité urbaine et architecturale*. Euralille heralded a new world of urban planning by negotiation. Whether the general public actually benefited from that is still open to debate.

By 1995 the master plan had been completed and approved by the town council of Lille and the Communauté Urbaine.