

“La COUTURE”
Equipe 11

Restructuration de l'avenue
de la République / Lille

Concours d'idées pour le Grand
Boulevard du 21ème siècle

- AXE CULTURE -

LA COUTURE

La physionomie du grand boulevard créé au début de vingtième siècle unifiant la ville de Lille à Roubaix et Tourcoing a énormément évolué au cours du siècle dernier. Le développement de l'automobile, sa commercialisation en masse et son entrée dans les mœurs ont transfiguré cette promenade plantée en autoroute urbaine. La place attribuée à l'automobile s'étend sur la majeure partie de la rue, annihilant toute possibilité d'expansion piétonne donc commerciale. Or, la vie d'une ville se cristallise autour d'un noyau formé principalement par l'habitat et les activités tertiaires. Cette rue est néanmoins un merveilleux laboratoire de l'expression des différents courants artistiques des architectes des vingt et vingt et unième siècles.

Aujourd'hui, ce boulevard, qui s'est fortement urbanisé au cours du siècle, ne joue pas pleinement son rôle de jonction des trois principales communes (Lille Métropole Communauté urbaine (originellement Communauté urbaine de Lille, fondée en 1967) compte aujourd'hui 85 communes). Au cœur d'une métropole de plus de 1 100 000 habitants, il ne se présente que comme une pâle image de lui-même.

« Le 4 décembre 1909, le Grand boulevard était inauguré en grande pompe : cette liaison entre Lille, Roubaix et Tourcoing préfigurait la naissance de la Métropole. »¹

Nous avons choisi de nous concentrer sur l'avenue de la République, partie commune du Grand Boulevard entre Lille, Roubaix et Tourcoing. Nous avons l'impression que cette avenue n'était plus utilisée comme une partie de la ville mais comme

¹ Tiré de http://www.lillemetropole.fr/index.php?p=1346&art_id=17821

une départementale qui dessert Lille et ses communes environnantes. Nous voulions éviter la fuite de cette avenue en redonnant une prépondérance à la vie - familiale, culturelle, sportive, associative, etc.

Le but de notre travail a donc été de **recoudre** ces différentes municipalités pour qu'elles ne forment qu'un (une métropole), dont le grand boulevard serait partie intégrante, voire centrale.

Nous avons échafaudé notre projet sur l'hypothèse du **tissu** :

« Le tissu est obtenu par le tissage qui est le résultat de l'entrecroisement, dans un même plan, de fils disposés dans le sens de la chaîne et de fils disposés, perpendiculairement aux fils de chaîne, dans le sens de la trame. Le liage obtenu entre ces fils de chaîne et trame se définit par une armure. On distingue trois grandes classes fondamentales d'armures : Toile, sergé et satin. »²

Pourquoi le tissu ? Il fait partie de l'histoire de la ville de Lille - Lille était en effet une cité drapière au XII^{ème} siècle - mais plus encore il permet de **tresser des liens** forts entre les différentes communes.

Le fil rouge du projet

Historiquement, le marquage des tissus se faisait avec des fils de couleur rouge. Marquage indiquant soit la fonction du linge - et sa place dans la maison, soit les initiales des propriétaires dans des trousseaux de linge de maison (souvent effectués au point de croix dans les lots donné au mariage).

Le fil rouge (fil de chaîne), c'est aussi le **fil d'Ariane** qui nous indiquera un parcours révélant les curiosités du boulevard, que nous serons libres de choisir de suivre entièrement, par bribes ou de laisser de côté. Les fils de chaîne comprennent également les différentes voies - tram - automobiles - cyclistes - parcours pour personnes à mobilité réduite. Nous avons choisi de montrer le fil conducteur dans notre projet comme une bande de couleur rouge se transformant sans cesse, créant une certaine **agitation** dans les zones qu'elle touche.

² Tiré de <http://fr.wikipedia.org/wiki/Textile>

Après avoir étudié le boulevard, nous avons décidé de diviser l'avenue de la République en **trois parties**, chacune ayant des caractéristiques particulières.

La première partie, entre le nœud de circulation qui sépare la gare de Lille Flandres de l'avenue de la République et Saint-Maur, est très dense et composée de bâtiments plutôt hauts. Puis, entre Saint-Maur et Brossolette, le tissu urbain est toujours relativement dense, la hauteur des bâtiments est plus basse mais les immeubles d'habitation sont encore très présents. Enfin le tronçon entre Brossolette et Croisé Laroche, avec son architecture basse et clairesemée.

Le projet est une adjonction de **trois trames** différentes correspondant aux trois parties de l'avenue. Trames modélisées au sol par des carrés - deux teintes : pierre bleue et béton type béton ciré - de 60x60 cm : satin, sergé et toile.

Le dessin du mobilier urbain - bancs, tables, luminaires - est assez codifié : en effet, pour une lisibilité de l'ensemble du projet, nous avons décidé d'**uniformiser les matériaux** -bois, acier et poli miroir - et de ne pas démultiplier les designs.

Pour une impression de légèreté, les bancs ont une assise en bois posées sur une base recouverte de poli miroir. Les luminaires, dont la taille variera tout au long de l'avenue en fonction de leur implantation dans la trame (un luminaire placé à côté d'un banc sera bas, de telle sorte que les personnes puissent profiter de cet endroit calme pour lire ou discuter)

La seule exception au changement de matériau dans le cas des meubles urbains sera quand la bande rouge se transformera en banc, table, toboggan, etc.... Cette bande au sol, indépendamment du fait qu'elle gardera quoi qu'il arrive cette couleur rouge, endossera le revêtement qui lui plaira : en béton lasuré au sol, elle pourra devenir bois rouge pour les assises des bancs, tôle, plastique, toile, et même le tronc d'un arbre.

Le mobilier urbain sera également **énergiquement autosuffisant**. Etant donné le design très simple des luminaires, la pose de récepteurs photovoltaïques sur leur part exposée au ciel peut impliquer une fabrication d'énergie, qui permet d'avoir un mobilier urbain indépendant du réseau

électrique local. Ce système est extrêmement rentable à long terme (cf. ville de Montpellier).

L'avenue de la république : **un mode doux**

Notre parti pris a été de réduire au maximum la place de l'automobile dans la rue. Il nous semblait toutefois important de maintenir la fluidité de la circulation. Les voies rapides centrales ont été réduites à deux voies (au lieu de trois) dans chaque sens, et les tunnels passant sous les grands croisements gardent leur fonction de catalyseur de circulation.

Nous insérons tout de même des feux tricolores régulièrement dans ces voies rapides. Situés entre les tunnels, ils permettent au piéton d'accéder à un passage piéton (au maximum à cent cinquante mètres de son emplacement initial : les feux tricolores seront alors espacés de trois cent mètres) où les voitures sont obligées de s'arrêter. Des **phases piétons** sont mises en place. Le cycle des feux variera alors entre une minute trente secondes et deux minutes, de telle sorte qu'il y ait une **onde verte** pour les voitures.

Les rues desservant les immeubles et maisons bordant le boulevard ainsi que les places de stationnement sont maintenues mais sont traitées comme des circulations douces : La vitesse de circulation est limitée (type zone 30km/h) et des dispositifs sont mis en place sur les voies pour obliger les voitures à ralentir, tout en maintenant une voie « normale » pour les bus. La voie tram, qui à l'heure actuelle, est vraiment détachée de la circulation automobile comme des espaces piétons est aplanie (presque au niveau du sol) et est plantée, sauf aux intersections où l'asphalte reprend la place. Les transports en communs sont remis en avant dans ce projet, et on encourage l'utilisateur à utiliser des moyens de circulation « propres ». La voie cycliste aujourd'hui entre deux voies de circulation sera jumelée avec le grand terre plein dédié aux piétons (tout en restant sur la bordure qui longe la voirie de cet espace), réduisant ainsi les risques de collision voiture - vélo, sécurisant et encourageant l'utilisation du vélo.

Le fait de réduire la place et la vitesse de la voiture permet de créer de véritables espaces piétons - **protéger les**

flux de déplacement quotidiens à pied et à vélo, par là même favoriser la desserte des commerces et équipements, la convivialité sur la chaussée et surtout de réduire les nuisances sonores et la pollution. Les résidents (les habitants du quartier seront les premiers à qui bénéficiera la requalification du boulevard) deviennent les protagonistes de la rue et peuvent se l'approprier.

Chaque partie, nous l'avons déjà précisé ci-dessus, se développe de façon assez différente et tout à fait dissymétrique : en résultent deux rives de la métropole lilloise. Il n'en reste pas moins que, en créant cet espace très large, pouvant être assimilé à l'imaginaire d'une rambla de Barcelone, nous favorisons la promenade (protégée des voitures et donc agréable) et par ceci l'implantation de structures du secteur tertiaire. Ainsi, les terrasses de café et les commerces en rez-de-chaussée auront plus de facilité à s'insérer tout au long de la rue. Enfin, le rythme des arbres le long de l'avenue de la République et leur période de floraison mettra en valeur à différentes périodes de l'année les trois parties de la rue.

Première partie : elle est positionnée à l'orée de Lille, et entourée d'immeubles de maîtres. Elle met à disposition des espaces pour des rassemblements en tout genre. Pour mettre en valeur ce patrimoine architectural, nous avons commencé un **parcours** dans lequel des panneaux contant l'histoire de Lille sont mis à portée des usagers, panneaux pouvant également servir de support à toute **exposition culturelle** temporaire extérieure (comme sur les grilles du jardin du Luxembourg à Paris). Un système de tentes est suspendu à la fois aux façades et aux arbres, permettant de protéger de la pluie ou d'ombrer la rue par certains endroits, créant ainsi des espaces conviviaux. Nous avons privilégié l'érable dans cette partie de la rue, espèce présente souvent dans les grandes villes et très agréable. De taille moyenne, elle reste suffisamment neutre pour mettre en avant la qualité architecturale du site, mais est également chaleureuse, notamment à l'automne où les tons des feuilles éclairent la rue. Cette partie est remarquable au sol par une trame **sergé**, qui dynamise l'espace.

Seconde partie : la plus longue du boulevard, nous avons choisi de la traiter comme un endroit de convivialité, familial. C'est un **espace de détente** et de jeux, particulièrement

appropriable par les enfants, que ce soient les aires de jeux qui leur sont dédiées ou les petits bassins - fontaines sur lesquels peuvent flotter leurs navires de guerre en hiver, et dans lesquels ils peuvent se rafraîchir en été. Cette partie accueillera des Tilleuls, espèce assez répandue dans le Nord de la France. Ces grands arbres aux couleurs chaudes incitent à la décontraction. Le sol sera marqué de la trame **toile**, dont les carrés au sol sont doublés pour éviter la sensation de marcher sur un échiquier, qui laissera par moment la place à de l'herbe ou graminées.

Troisième partie: c'est un lieu très calme, dédié au repos ou à la lecture. Nous l'avons pensé comme un endroit véhiculant **la tranquillité et la poésie**. C'est pourquoi nous avons choisi d'implanter - bien que ce ne soit pas une espèce très présente à Lille, des cerisiers, qui réunissent cette ambiance à la fois japonisante et romantique que nous recherchons. Les cerisiers sont une espèce d'arbres caduques, qui comme toutes les espèces d'arbres fruitiers est assez basse, permettant de mettre en avant l'architecture du site, même en été. Si l'on cherche plus d'intimité, les graminées entres lesquelles on déambule procurent la sensation d'un cocon dans lequel on vient se poser et se reposer... La trame **satin** au sol s'est imposée car elle procure une sensation de légèreté, recherchée en opposition aux éléments immuables de la rue.

Le but de cet aménagement n'était pas seulement de résoudre le problème d'une voie rapide en agglomération mais plutôt de redonner de la vie à tout ce qui l'entoure. Le compromis choisi a été de donner autant de place aux transports « sains » qu'à la voiture. Cette dernière a été quelque peu évincée du boulevard, laissant place à des transports plus propres et tout aussi rapides. Nous avons redessiné la rue de façon dissymétrique, créant ainsi un espace de promenade important propice à l'implantation du secteur tertiaire. Les habitants du boulevard pourront alors commencer à s'approprier le quartier de l'avenue de la République, qui, au lieu d'être une plaie ouverte, devient la Couture de la métropole Lilloise.