

EQUIPE 15

Axe stratégique de la métropole Lilloise, le Grand Boulevard, de par son urbanisation très rapide, s'est retrouvé face à une problématique majeure de mise en valeur du patrimoine bâti, dénaturé par la densité des flux routiers, privilégiant ainsi la notion d'autoroute au détriment de la qualité urbaine. En effet, les façades ne se voient plus, elles passent au second plan, écrasées par un défilé de voitures ininterrompu, image de notre société actuelle qui ne sait ou ne peut plus prendre le temps d'apprécier.

Notre démarche repose sur une remise en valeur de ce patrimoine architectural existant, en passant par une requalification et un réajustement des circulations actuelles. Toutefois, la réponse que nous proposons se veut également universelle. La problématique rencontrée sur ce boulevard n'est pas unique. Elle se rencontre dans bon nombre d'agglomérations où l'urbanisation s'est développée trop vite, au détriment de l'Homme, dans une logique de densification du territoire et sous un angle strictement économique, sans souci de l'esthétique et de l'impact écologique de ces développements. Ici notre étude s'étend sur la section du boulevard reliant Romarin au Croisé Laroche. Elle n'englobe pas la totalité du boulevard, mais notre concept peut être étendu à la totalité de celui-ci.

Notre approche de cette problématique s'est voulue multiple. Axée sur trois notions principales, notre intervention s'articule autour de la remise en valeur des façades, patrimoine de l'histoire de notre métropole, la problématique des différentes circulations, et l'emprise de celles-ci en lien avec leurs fonctions respectives, et enfin, les réponses techniques à mettre en place, de manière à intégrer une intervention contemporaine et utopique.

Notre première intervention prend en compte la nécessité de permettre une meilleure perception des façades, de manière à mettre en avant l'esthétique et la diversité de celles-ci.

En effet, la construction progressive du boulevard a engendré une cohabitation de styles architecturaux éclectiques, passant de l'immeuble haussmanien à des habitations art déco. A cela se sont ajoutées des constructions commerciales contemporaines, créant une réelle rupture.

Donner du recul aux piétons était l'idée motrice. Le champ de vision actuel limité, nous a amené à prendre le parti de changer l'échelle du boulevard, en élevant le piéton, lui offrant ainsi des points de vues depuis une passerelle aérienne, se déroulant au rythme des altimétries des façades et favorisant une

notion de promenade aérienne à travers la densité du bâti.

Ces altimétries guident les différentes hauteurs de la passerelle, invitant le piéton à redécouvrir ce patrimoine et à ressentir cet héritage lié à une histoire. Cette promenade ne se réduit pas à une simple coursive, mais se veut à l'échelle de l'ampleur du boulevard. Celle-ci est séquencée par des places positionnées à l'embranchement des croisements de circulation majeurs du boulevard, marquées par une végétation plus dense, qui répond, par son emprise à la densité des façades. Ces places se veulent un lieu de rassemblement, de rencontre et d'échange. Des espaces sont aménagés pour profiter d'un moment de détente et de flânerie ; ce sont des îlots d'émotion au cœur de la ville. L'absence de couverture offre une vue totalement dégagée, créant ainsi un lien supplémentaire entre la passerelle et l'architecture existante, en donnant une vision globale. De nombreux architectes ont abordé cette idée de passerelle, permettant de créer un réel espace piéton, tel que l'architecte autrichien Dietmar Feichtinger, lauréat du concours pour la future construction d'une passerelle à Lyon.

Cette première notion abordée nous a amené, en second lieu, à traiter la requalification des circulations existantes et à remettre en valeur la place du cheminement piéton au sein du boulevard.

En effet, la création de cette passerelle modifie la perception des voiries automobiles centrales, problème majeur, isolées sous l'emprise horizontale de la passerelle et par des parois verticales qui la bordent. En référence, nous pouvons citer la réalisation de TMV Architectes à Lausanne, en Suisse, qui met en œuvre des panneaux végétalisés servant d'écran anti-bruit. L'automobile devient donc discrète et secondaire. Elle n'en est pas moins animée par la présence du végétal et de puits de lumière depuis la passerelle, qui lui confèrent un caractère plus agréable qu'à l'existant, en lui donnant une sensation de traversée végétale qui éloigne du sentiment oppressant. Jusqu'alors réduit à une emprise de deux mètres de largeur, longeant les façades, sans aucun recul, l'espace pédestre reprend ainsi sa place au sein du boulevard, par l'usage de deux niveaux de circulation. Ceux-ci se qualifient par l'élargissement des voies piétonnes latérales existantes amenées à une largeur de quatre mètres et par la circulation aérienne ainsi créée, par notre intervention, permettant au piéton une évolution multiple. Ces deux niveaux de cheminement sont desservis par une circulation verticale, traitée par l'usage d'ascenseurs, faisant le lien entre ces deux ambiances d'évolution. L'emplacement de ceux-ci à chaque croisement des voiries et aux stations de tramway, répond à une problématique d'usage, de manière à faciliter les accès aux piétons, jusqu'alors contraints à un

« parcours du combattant » interminable de près de cinquante mètres à travers les six voies de circulations existantes.

D'autre part, en lien avec notre réflexion globale de l'analyse du sujet, la végétation et la matière végétalisée occupent une part dominante dans notre intervention. Trop peu présente en milieu urbain, nous avons choisi de la mettre au cœur de notre projet et de lui donner à la fois une valeur physique et empirique. En effet elle vient rythmer par un jeu de bandes horizontales les voies de circulation en partie inférieure de la passerelle, permettant ainsi d'identifier chaque voie et chaque usage de ces voies respectives. Cette dynamique horizontale, longeant le boulevard, est enrichie par un jeu de parois verticales de hauteurs différentes, véritables murs végétalisés donnant à la fois une sensation d'isolation de la circulation automobile mais aussi échappatoire à la monotonie des voies existantes par le jeu de cette texture et la sensation qu'elle procure . L'alternance de plein et de vide, de cadrage de vues, de premier plan végétal, et d'arrière plans animés brise cette longitudinalité du boulevard. En parallèle, cette verticalité s'exprime également par la traversée de la végétation au niveau de la passerelle par des percements en dalle au travers desquels se déploient des arbres. Ceux ci permettent une mise en relation du niveau bas et du niveau haut. Enfin, celle-ci est également mise en scène sur l'aménagement de la passerelle, valorisant la notion de promenade, et créant une rupture naturelle à la densité urbaine. Arbres, arbustes et fleurs se déclinent au cœur des différents espaces aménagés au profit d'une promenade piétonne agréable. Cette profusion de végétal est à la base des études réalisées par Luc Schuiten, créateur de la « Vegetal City », vision utopique et futuriste de la ville de demain. Dans un même registre, Vincent Callebaut, à travers son projet « Anti Smog » nous présente un bâtiment écologique à la capacité de dépolluer l'air. Le design futuriste de celui ci, exploite l'idée de maille, de verre et de parties végétalisées.

En plus de celle ci, nous avons mis en place des aménagements multiples sur la passerelle, offrant une diversité d'usage et de ressenti au fil de l'avancée. Alternant terrasses ouvertes, et lieux intimistes, ces espaces sont agrémentés d'assises. Le dimensionnement et les formes globales de ces dernières sont volontairement libres et diversifiés, cubes, courbes, afin de permettre une infinité d'appropriation de l'espace par celui qui le parcourt. Toutes ces formes s'unissent autour d'une démarche de découverte, d'exploration et de variation d'émotions au fil de la promenade.

Afin de préserver cette évasion au travers de ces aménagements, nous avons considéré important de préserver cette notion de calme et de douceur. C'est pourquoi nous avons cherché à répondre à la contrainte dominante que représentent les nuisances sonores produites par les voies de circulation automobile. En effet, la présence de la passerelle au-dessus de celles-ci nous a permis de réduire ces nuisances par le biais de caissons acoustiques, implantés en sous face. La mise en œuvre des parois végétales latérales, citées précédemment, répond également à cette contrainte.

Ces dispositions et ce parti pris projectuel n'auraient eu de sens sans une prise en considération des matériaux utilisés. Bois, minéral et végétal mettent à l'épreuve les sensations. Ces matières légères et naturelles, qui s'alternent et s'unissent, laissent place à la douceur, l'évasion et la rêverie, dans une globalité de promenade en apesanteur.

Dans la même complémentarité et en continuité avec cette réflexion, le métal, la végétation et le verre reprennent cette alternance, en constituant une voûte, comme une peau qui habille et abrite la promenade. En référence à cette idée, nous pouvons évoquer l'œuvre de Frei Otto, et plus particulièrement son intervention au « Bundesgartenschau » de Mannheim, où il met en scène une structure rigide permettant de recouvrir de vastes espaces. On pense également au « stade National de Pékin », réalisé par Herzog et De Meuron, où il traite une double peau donnant un effet de maillage métallique. Chaque matière caractérise l'espace qu'elle enveloppe, lui donnant une qualité particulière et générant une émotion. L'emploi du métal, par un maillage, crée une surface constituée de pleins et de vides, générant un jeu d'ombres et de lumières douces et progressives. Les projections qui animent alors l'espace sous cette maille lui donne un caractère mystérieux et intrigant. Dans cette même notion d'ombre et de lumière, le végétal anime de manière plus sauvage et moi régulière le cœur de la passerelle. Cocon naturel, il représente une bulle d'air en réaction à la pollution de la ville. Enfin, le verre, bien qu'élément le plus ouvert visuellement est ici le plus protecteur. D'un point de vue fonctionnel, il permet de se protéger du mauvais temps, et d'un point de vue symbolique, il cadre certains points de vue des façades. Au fil du parcours sous ces différentes voûtes, le piéton expérimente des sensations multiples qui laissent place à des émotions variées, invitant au voyage. Entre ces séquences, des sections restent à ciel ouvert, afin d'accentuer cette notion de promenade aérienne et donnant une dynamique supplémentaire.

De manière à pousser notre démarche, nous avons imaginé un traitement coloré nocturne, audacieux et atypique, résonnant comme un signal au cœur de la ville. Le choix de la teinte rose illustre une volonté d'inviter à l'évasion, couleur douce connotant à la rêverie et à l'imaginaire. Ce voyage à travers ces émotions et ces sensations renforce cette idée d'objet flottant, couloir des songes.

La nuit, à travers cette éclairage, implanté au cœur de la passerelle, ce sont les façades qui s'animent au rythme des trames créées. En effet, la diffusion de lumière étend la passerelle au delà de ses limites physiques, en projetant des ombres sur les façades qui la bordent. Le jeu mis en place la journée, à travers une mise en avant des façades, se voit donc inversé, une fois la nuit tombée. Nous assistons donc à un réel dialogue entre l'existant et le projet.

En conclusion, et en synthèse globale de toutes les intentions projectuelles évoquées ci-dessus nous pouvons dire que notre démarche s'inscrit dans une vision utopique et futuriste d'une requalification et d'une revalorisation du Grand Boulevard, portant les atouts nécessaires à l'assimilation d'un boulevard du vingt et unième siècle. Cette promenade aérienne laisse place à l'imaginaire et à la sensation d'un parcours flottant, liant à la fois le corps et l'esprit de l'utilisateur qui le pratique et alliant une notion emblématique et éternelle de l'architecture : le débat sur la cohabitation entre l'architecture moderne et actuelle et le patrimoine existant, et le lien qui les unit.