



Equipe n°17

Association Axe Culture  
263 bis avenue de la République  
59110 La Madeleine-Lille

# Préambule

## **A l'aube du troisième millénaire, de quelles cités héritons-nous?**

Fruit du pragmatisme des ingénieurs « des ponts et chaussées », l'espace public est devenu le champ de confrontation entre l'automobiliste et le piéton.

Sous prétexte de fluidifier davantage la circulation motorisée, le territoire imparti aux piétons n'a eu de cesse de se réduire, encombré d'une multitude croissante d'objets majoritairement dédiés à l'automobile: feux, panneaux, éclairage, parcmètres, bornes, arceaux, barrières, rails de sécurité,...

Cette redoutable logique sécuritaire, ignorant tout de l'art urbain, a finalement engendré le comble de l'échec pour l'urbaniste, à savoir des ghettos humains et urbains.

Tout au long du XX siècle, la pensée urbanistique a raisonné en termes de puissance, de pouvoir, de vitesse sous couvert d'hygiénisme, de fonctionnalisme, de progrès, d'éducation des masses. Au cours du siècle passé, l'usage intensif de la voiture a progressivement distendu le lien qui unit le corps à son environnement urbain.

A l'aube du XXI siècle, internet, la miniaturisation, la réduction du temps de travail, le développement des transports en commun, ainsi qu'une prise de conscience politique, donnent une chance inattendue de repenser nos déplacements et nos pratiques citadines.

La question de la mobilité urbaine au XXI siècle n'est plus celle de la transformation de la rue en usine pour la circulation, mais au contraire celle de la manière d'envisager l'usage et l'équipement des espaces publics pour que le corps y développe toutes ses possibilités de mouvement.

Cette nouvelle mobilité se caractérise avant tout par sa variété – à l'inverse de l'uniformité engendrée par l'hégémonie automobile – et la variété, on le sait, stimule la tolérance...

Cette nouvelle convivialité urbaine passe par une ré appropriation des espaces publics urbains et une variété ad libitum des modes et des engins de transport. La ville qui dispose du mouvement, (autrement dit de la mobilité, à ne pas confondre avec la circulation et la vitesse des transports mécaniques), dispose du succès.

# A. Diagnostic

## Historique

Le grand boulevard, considéré comme l'acte fondateur de la métropole lilloise devait être une vitrine sociale et urbaine. Bien qu'il ait été pensé pour accueillir les ouvriers des usines installées à Roubaix et Tourcoing, il attira à sa création des populations aisées qui investirent dans des opérations immobilières d'envergure. A la liaison des pôles Lille Roubaix et Tourcoing s'ajouta une volonté hygiéniste qui devint le fil conducteur du projet. Loin des villes et de la pollution des usines, il proposait à ses riverains un cadre de vie plus sain, une promenade plantée où chaque usager trouva sa place.

Les responsables de l'époque avaient jugé important d'anticiper l'utilisation future de la voiture, ainsi dans un esprit visionnaire ils avaient prévu deux voies supplémentaires pour les accueillir. Le boulevard est toujours une entité qui évolue dans le temps en prévision des pratiques en matière de déplacement.

## Aujourd'hui

Le boulevard promettait de devenir «une artère de grande qualité architecturale et urbaine», mais au cours des décennies suivantes, des idées fondatrices du projet disparurent au profit des déplacements routiers.

Aujourd'hui simple axe de liaison, il s'est largement éloigné des ambitions urbaines programmées par ses fondateurs. La voiture y est devenue incontournable.

Le patrimoine et la qualité architecturale ne sont plus ce qui le caractérise aujourd'hui; les édifices remarquables ne sont pas mis en valeur, et les opérations plus récentes ne sont pas à la hauteur de l'ambition urbaine d'origine.

Il n'est plus qu'un espace voué aux déplacements, aux flux rapides. Un espace exclusivement dédié à la voiture.

Il est important aujourd'hui de permettre aux usagers de «Ralentir le regard», de faire en sorte que chacun puisse réinvestir cet espace majeur au rythme de pratiques en phase avec la métropole du XXIème siècle.

## Nouvelles préoccupations environnementales

Les récentes préoccupations environnementales constituent un sujet d'actualité largement médiatisé, la sonnette d'alarme a été tirée et la prise de conscience individuelle et politique sera développée. Elle déclenchera de fortes décisions politiques, qui devront être radicales et symboliques.

Il est aujourd'hui vital de saisir ces opportunités, de profiter d'un élan de sensibilisation de la population à des pratiques plus respectueuses, pour modifier durablement nos pratiques urbaines.

## **B. Postulats**

Suite à une prise de conscience générale et d'actes politiques forts, l'amélioration du réseau de transports en commun (maillage et vitesse) créera une alternative intéressante au transport individuel (Temps/cout). Couplé à une augmentation des coûts et des difficultés de stationnement en ville, on observera une réduction significative du transport individuel au profit des transports en commun.

Dans cette optique, la totalité des voies centrales du grand boulevard peuvent disparaître à la condition qu'un réseau de transport collectifs suffisamment étendu et rapide se mettent en place.

Du transport individuel au transport en commun, il existera plusieurs types de déplacement.

Un métro aérien pour le transport rapide, il ne desservira que quelques stations en des points stratégiques liés au réseau existant: Tourcoing centre, Château Rouge, Croisé Laroche, gare Lille Flandres et Lille Europe. Il attirera les usagers grâce à sa vitesse et son efficacité. Il surplombera le tramway actuel et offrira un point de vue remarquable sur les façades du grand boulevard digne des grandes métropoles

Un transport plus doux : le tramway, maintenu à l'emplacement du tramway actuel, il s'arrêtera plus régulièrement, et participera à la promenade.

Il sera toujours possible d'emprunter des petites voitures, «propres et silencieuses», sur le principe du Vélib, ou encore « autolillas » partage, accessibles aux stations principales du réseau.

La surface d'emprise des voies ainsi récupérée s'ouvre à la pratique piétonne.

# C. Réinvestir l'espace

## Un vide structurant

«C'est dans le vide que réside ce qui est vraiment essentiel. Le vide est tout puissant parce qu'il peut tout contenir. Dans le vide seul, le mouvement devient possible.» Lao Tseu

Après le vol de territoire la mutilation urbaine commis en 1960 par l'aménagement des minis tunnels et des 4 voies de circulation, récupérer la surface dédié aujourd'hui à la circulation automobile est une condition préalable à la régénération et à l'ouverture de cet axe à de nouvelles pratiques.

Le projet vise à recréer «le vide fécond», rétablir l'unité de la coupe du boulevard, puisque la ville s'est développée autour de cet axe structurant. Afin de redonner au grand boulevard sa qualité de «salon urbain», le projet met en place les conditions d'une interaction harmonieuse entre tous ses usagers.

Nous proposons de réintroduire la pratique transversale du boulevard, permettre la reconnexion rive droite / rive gauche à pied en tout point pour les riverains afin de contribuer à développement du commerce de proximité. Une remise à niveau du sol, sans démarcations entre les flux, amène une conduite et des déplacements plus responsables, et facilite la pratique de l'espace dans toutes les directions.

Les mini-tunnels voient leur statut basculer radicalement : ils sont transformés en parkings connectés aux stations du nouveau réseau de transports collectifs.

L'usager devra quitter la voiture en arrivant sur le grand boulevard.

Les zones de fracture et d'entrave qu'ils étaient deviennent des zones d'interface privilégiées. Ce geste s'inscrit dans la continuité de la citadine, de la liane et autres réseaux Transpole qui disposent de parkings à proximité des stations majeures.

Enfin deux voies de desserte au pied des immeubles seront réservées aux riverains, au fonctionnement des commerces, à la maintenance, l'entretien et aux véhicules d'urgence.

## Bande programmatique

Le boulevard ainsi métamorphosé redevient un espace capable, un champ des possibles, une bande programmatique apte à générer et accueillir une gamme d'événements et de pratiques à diverses échelles.

Capable d'accueillir des évènements ancrés dans la vie de la métropole lilloise :

-La braderie, le boulevard devient parfois une extension de la ville de Lille, on étend les festivités à toute la métropole...

-La foire aux manèges, et ses attractions extraordinaires prennent place sur l'artère principale de la métropole. Sa grande roue permettrait de scruter d'en haut la nouvelle métropole lilloise et de faire du boulevard une vitrine du renouveau architectural.

- A l'occasion d'un festival international du cirque, le boulevard est ponctué de chapiteaux colorés.

-Pour la fête de la musique...

Dans la logique des espaces de libertés, des manifestations s'organisent, des habitants se permettent de reconquérir certains espaces en devenant ils affirment leur présence mais surtout profitent des occasions urbaines. Peuvent alors apparaître des repas de quartier en pleine rue, ou toute autre intervention. »

L'intérêt de limiter l'aménagement du site au maximum pour maximaliser sa capacité de variation temporelle et la grande potentialité offerte à cet effet par l'usage fluctuant du mobilier urbain...

Des micro-événements paysagers et urbains ponctuent le grand boulevard. Skate-park, Kiosques, Jardins d'enfant, City stade, Terrain de pétanque, jardin d'agrément...

Cette nouvelle dynamique impulsée est propice au développement du commerce ; le grand boulevard redevenant une artère piétonne, de promenade et de déambulation.

## **D. Densification et création d'une skyline L'Equalizer de la métropole**

Afin de limiter l'étalement urbain et l'utilisation de la voiture, les abords des grands axes de transport vont devoir se densifier.

Dans cette perspective, Le grand boulevard est certainement voué à une spéculation foncière certaine. Comme acte fondateur de la métropole, il doit enfin devenir la grande artère de la métropole, et concentrer des événements architecturaux, paysagers et urbains à la hauteur de son nouveau statut.

Tout en conservant et en valorisant les édifices remarquables, nous proposons d'étirer la skyline d'Euralille jusque Roubaix et Tourcoing en profitant des parcelles potentiellement mutables (construction neuve, surélévation, réhabilitation). L'objectif étant de densifier tout en mixant les programmes afin de créer une réelle dynamique urbaine ; Un Equalizer, reflet d'une métropole en mouvement, rythmée et syncopée.

Il redeviendra alors cette « vitrine urbaine et sociale ».

Conclusion :

Nous pensons que l'avenir du grand Boulevard ne se résume pas à l'aménagement des différents flux de déplacements.

Lille Métropole, bientôt transfrontalière, pour confirmer son statut Européen, doit continuer d'afficher une dynamique architecturale et urbaine forte.

Le grand Boulevard, dans le prolongement d'Euralille, doit devenir une artère dédiée à des programmes innovants et événementiels en termes d'architectures.

Rassemblant enfin Lille et Roubaix Tourcoing autour d'un même projet (architectural, urbain et paysager) à l'échelle de la métropole.