

SOMMAIRE

IL Y A 100 ANS [...]

Introduction

p 03

DE LA CALECHE A L'AUTOMOBILE

L'impact de l'automobile sur la Grand Boulevard

p 04

Une réorganisation des voies automobiles

p 05

DE LA BOTTE CAVALIERE A LA NIKE AIR

L'espace d'évolution du piéton sur le Grand Boulevard

p06

La perception singulière des minis tunnels

p07

DE LA DEN-CITE DORTOIRE A LA DEN-CITE MANIFESTE

Densité bâtie réelle et densité perçue

p08

Densité végétale réelle et densité perçue

p09

MONSIEUR BOULEVARD ET MISTER TROTTOIR

Le Grand Boulevard, un statut frontalier

p11

Le Grand Boulevard et le tissu urbain voisin

p12

[...] ET DANS CENT ANS

Conclusion et ouverture

p13

IL Y A 100 ANS [...]

Le 9 décembre 1909, Alfred Mongy réalise son pari : relier par un large boulevard et par une liaison tramway ultramoderne trois grandes villes en plein développement industriel et commercial : Lille, Roubaix et Tourcoing. Au fil du temps, le tramway se modernise et l'artère qui traversait les champs s'est peu à peu bordée d'impressionnantes constructions témoignant des grandes tendances architecturales du XX^{ème} siècle. Aujourd'hui considéré comme l'élément fondateur de la métropole lilloise et desservant 9 communes et plus d'1,2 millions d'habitants, le Grand Boulevard fête ses 100 ans !

Autour de cette construction inscrite dans le temps et l'histoire, notre projet, résultat d'une analyse détaillée des qualités et dysfonctionnements du boulevard, propose des perspectives d'évolution future à travers une série d'interventions. Nous déclinons les événements rencontrés et tentons d'y apporter les réponses adaptées dans l'intention de dérouler une pensée stratégique plutôt qu'un « délire d'architecte »¹.

Notre projet ne tente pas de répondre à toutes les questions que soulève le Grand Boulevard mais se concentre sur la séquence qui nous apparaît la plus problématique : les minis tunnels entre Lille et le Croisé Laroche. Notre objectif est de faire émerger des propositions d'aménagement des flux du boulevard pour remettre en valeur son patrimoine architectural et lui rendre son usage originel : « un lieu de vie et de promenade »².

Nous aborderons cette thématique autour de 3 thèmes :

- Les flux, la place de l'automobile et des transports doux dans une problématique de mise en valeur du patrimoine architectural du Grand Boulevard.
- La densité, réelle, perçue, bâtie et paysagère et le traitement des croisements.
- Les carrefours, le statut frontalier du grand boulevard et l'intégration des tissus urbains voisins.

¹ Rem Koolhaas, *New-York délire : Un Manifeste rétroactif pour Manhattan*, ed Broché, 2002

² Association axe culture, *Le boulevard du 20^e siècle, identité et patrimoine, volet 1*

DE LA CALECHE A L'AUTOMOBILE

A ses débuts, le Grand Boulevard a pour fonction principale de connecter Lille, Roubaix et Tourcoing. Depuis, le développement de l'automobile, la connexion au périphérique et la construction des minis tunnels en 1973, ont transformé un « axe majestueux »³ en couloir automobile incontournable, « route départementale urbaine, autoroute de l'hyper centre ». Le boulevard n'est plus un lieu de promenade, la route a envahi les trottoirs et renvoyé le patrimoine architectural au second plan.

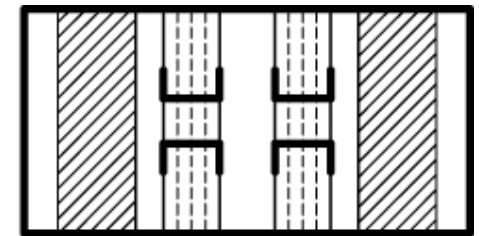
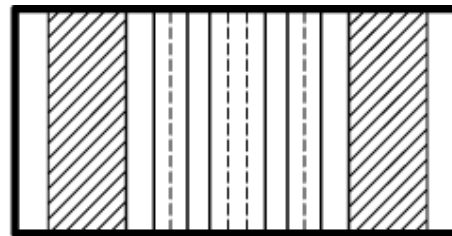
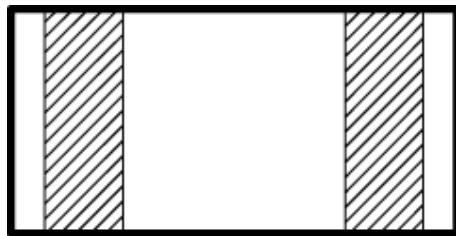
Quelle est la place de l'automobile pour rétablir un « équilibre des flux »⁴ ?

Notre projet traduit une volonté de rendre ce boulevard aux loisirs, piétons, cycles et autres transports doux. Il nous paraît cependant inconcevable de le priver de ses axes routiers. L'épaisseur et l'écriture en coupe de cette artère dans sa composition actuelle sont variables. Ils révèlent la « porosité » de ses fronts bâtis. Ces paramètres instables rendent difficile la réorganisation du boulevard et impossible sa systématisation sur l'ensemble de la zone étudiée. Le projet ne prévoit pas de réduire le nombre de voies mais de les recalibrer et de les réorganiser.

Rendre le boulevard aux piétons tout en le laissant à la voiture ne nous paraît ni paradoxal, ni antinomique mais pose la question évidente de la réorganisation totale des ses flux actuels.

Revisités par notre projet, ils sont conservés au rez-de-chaussée mais regroupés. Ils sont agglomérés en nappes automobiles fonctionnelles et hiérarchisées.

Les circulations des minis tunnels sont déplacées en « latérales centrales », voies de desserte des programmes abrités par notre nappe paysagère. Comme dans sa configuration actuelle la plus contraignante, quatre voies sont conservées de part et d'autre de cette nappe.



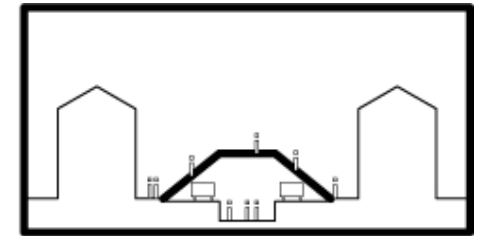
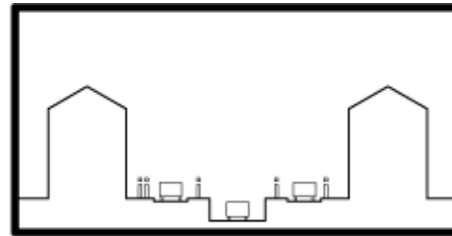
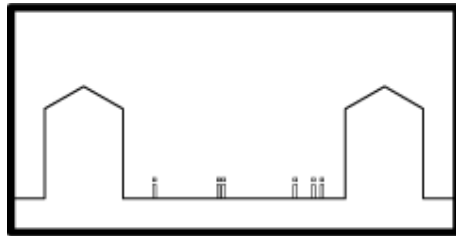
³ Site internet, http://www.lilledantan.com/boulevard_carnot_tramway_mongy.htm, visité le 03/11/2009

⁴ Deleuze et Guattari, *Rhizome*, Minuit, Paris, 1976

Son gabarit a évolué pour la voiture, sans hiérarchie entre les divers modes de déplacement, réduisant considérablement l'espace d'évolution du piéton. Les minis tunnels représentent un danger réel. Ils sont le théâtre d'accidents (alors qu'ils pourraient être juste des théâtres) et soulèvent la problématique du franchissement. Le stationnement latéral est une nuisance visuelle et fonctionnelle. Il altère la perception des façades du boulevard et leurs rapports au sol.

Comment revoir les flux automobiles pour mettre en scène le patrimoine architectural ?

Considérant l'épaisseur du boulevard comme une couture entre deux fronts bâtis dichotomiques, notre projet réorganise les flux en les superposant. Il double l'épaisseur et la contenance du boulevard en conservant ses contours et limites physiques. Il envahit les interstices, interroge le « non-lieu »⁵. Le système développé et sa végétalisation dense est un « filtre visuel » pour les façades du boulevard. L'épaisseur programmatique de la nappe est un écran sonore. Il réduit les nuisances subies par les riverains et rend au boulevard son calme « ante-automobile ».



⁵ Marc Augé, *Non-lieux*, Ed seuil, 1992.

DE LA BOTTE CAVALIERE⁶ A LA NIKE AIR⁷

Les fondateurs du Grand Boulevard n'ont pas voulu en faire un simple lieu de passage pour les hommes et les marchandises, ils en ont fait un lieu de vie et de promenade. « Champs Elysées Lillois » construit avant la guerre de 1914-1918, il dispose d'une chaussée centrale (deux fois deux voies) à laquelle s'ajoutent des chaussées latérales entrecoupées par une piste cavalière ou cyclable et par une voie de tramway, le Mongy.

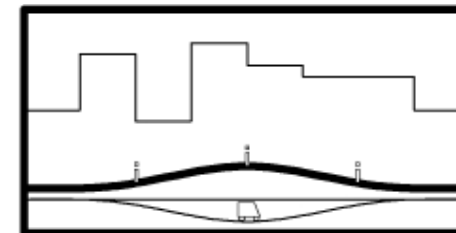
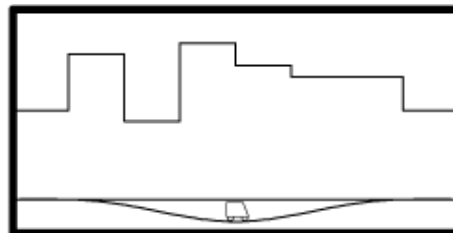
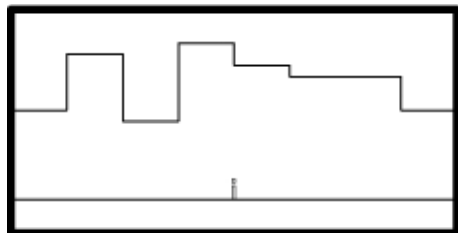
Sa composition et ses multiples réseaux de transports traduisent l'esprit visionnaire de ses fondateurs. Le réseau est ici traité comme un élément générateur de territoire.

Comment réorganiser la ballade piétonne et réinterpréter cette vision d'époque ?

Notre volonté de rendre le boulevard aux piétons et aux loisirs tout en le laissant à la voiture se traduit par une stratification verticale des flux. Au rez-de-chaussée, les places de parking des latérales sont supprimées. Les trottoirs sont redimensionnés, passant de 1.5 mètre à 4 mètres, permettant aux piétons un premier recul d'appréciation des façades et du patrimoine architectural en général.

L'ensemble des modes de circulations doux (piétons, cycles, tramway etc...) se concentre sur la nappe paysagère centrale. Son épaisseur variable de 15 à 25 mètres permet d'y localiser une large ballade piétonne intégrant sous la forme d'un grand plan libre, pistes cyclables et arrêts de tramway.

Notre projet est un « paysage déroulé ». Il s'étend le long du boulevard en s'adaptant aux événements qu'il rencontre. Il est à la fois, une colline, un bosquet, un parcours appréhendable accueillant des programmes.



⁶ Les bottes cavalières, comme leur nom l'indique, étaient à l'origine utilisées pour pratiquer l'équitation. Aujourd'hui, la mode s'est emparée de cette forme de bottes épurées et les fashionistas l'ont fait leurs.

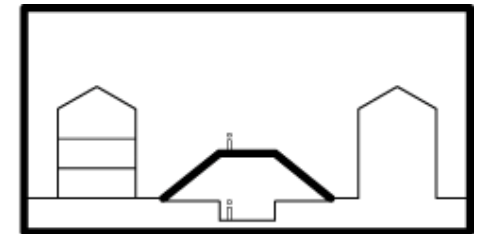
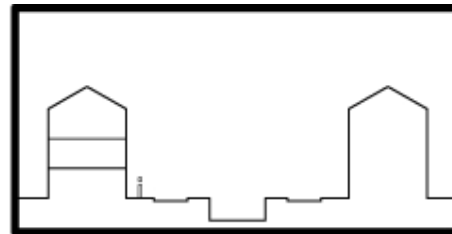
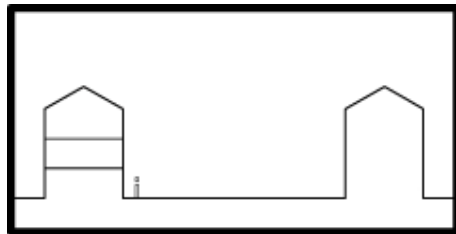
⁷ La Air max a été conçue à l'origine pour la course à pied. Elle est dotée d'un système Air max à l'avant et à l'arrière au talon pour réduire l'abrasion de la semelle.

A partir de 1950, la circulation automobile s'intensifie. La chaussée centrale est élargie et la voie cavalière devient cycliste. En 1973, on creuse le 1er mini tunnel, il y en aura 7 en 1976. Les minis tunnels ont révélé le paysage du boulevard sous des angles différents. Pour l'automobiliste, la perception est séquencée et les socles de pierre commencent à « danser ».

Comment intégrer perception singulière à notre projet pour mettre en scène le patrimoine du Grand Boulevard?

Notre projet rend cette perception séquencée aux piétons. Il inverse le système actuel, rend aérien le souterrain, enrichie la perception du boulevard par le piéton, et réduit ses durées de franchissement.

Le Grand Boulevard s'élève. Les points de vue sur son patrimoine architectural sont modifiés. Le piéton pratique la « façade classique », passant d'une « base » sur le trottoir, à un « étage noble » à mi-parcours, pour se promener en « attique » à son sommet.



DE LA DEN-CITE DORTOIRE A LA DEN-CITE MANIFESTE⁸

Actuellement, le boulevard est dense. Cette densité est résidentielle et le boulevard souffre d'un manque d'équipements de proximité et de commerces incitant la plupart des habitants à utiliser leur voiture. La densité du boulevard est réelle mais non perçue car non pratiquée à l'échelle du piéton.

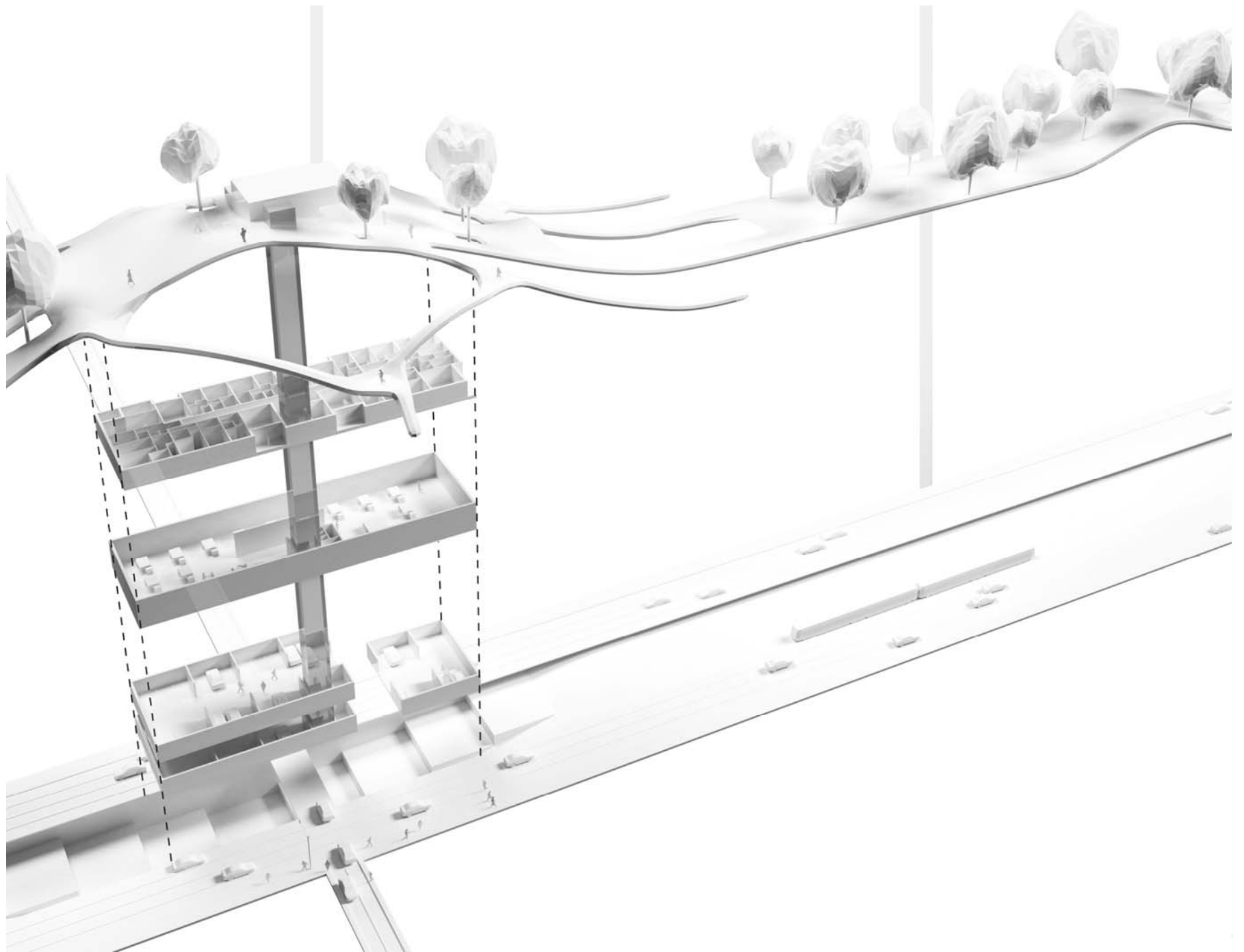
Comment rendre cette densité perceptible en réorganisant la répartition programmatique du boulevard ?

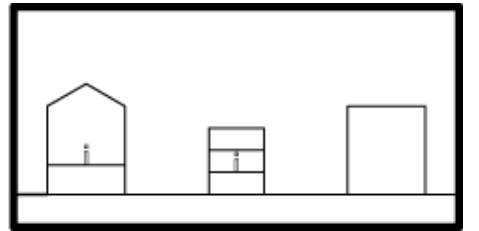
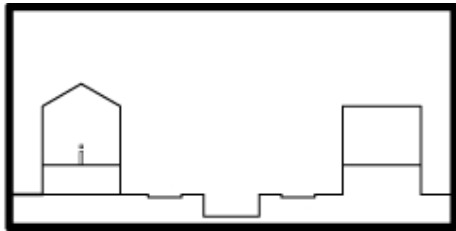
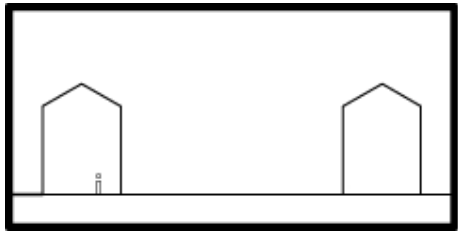
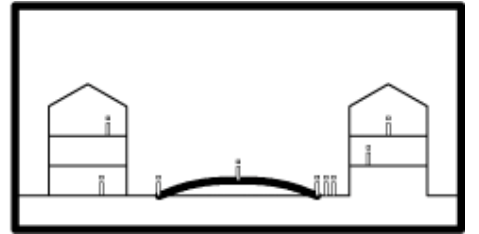
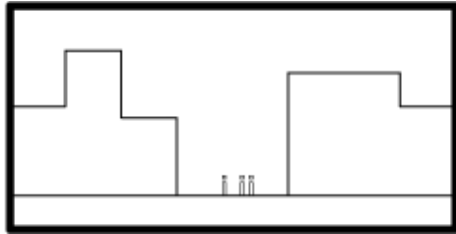
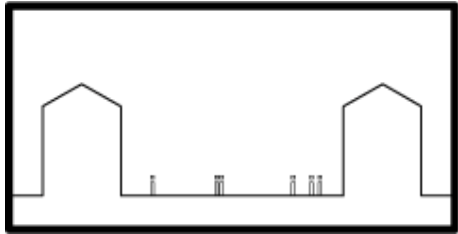
Le projet est une superposition, une duplication inversée de la topographie actuelle : un miroir. Il ne s'agit ni d'une négation, ni d'une abstraction de la problématique des minis tunnels mais d'un dispositif libérant une épaisseur, un vecteur potentiel d'une nouvelle densité. Dans cette épaisseur, cet « espace entre les espaces »⁹ libéré des voitures, la superposition est d'ordre programmatique et déclinable à l'infini (*cf. axonomie éclatée*). La mixité qu'elle génère devient le socle d'un programme paysager.

Notre nappe génère du foncier. Elle couvre des plateformes programmatiques qui accueillent des parkings silo en sous-sol et rez-de-chaussée ponctuel. Ces parkings ont pour fonction d'absorber les places supprimées sur les latérales. En rez-de-chaussée, des commerces de proximité et activités artisanales comblent le manque d'équipements commerciaux du boulevard et réduisent indirectement l'utilisation de la voiture pour les achats quotidiens. En R+1, des plateformes traversantes de bureaux sont créées ponctuellement. L'énergie calorifique dégagée par l'ensemble de ces activités en journée est récupérée pour chauffer les logements basse consommation développés au dernier niveau. Ces derniers, terminaison de cette mixité verticale donnent à voir les villas du grand boulevard à travers la cime des arbres depuis de larges terrasses. La surface de cette nappe, son « déroulé paysager » accueille des programmes publics et équipements, positionnés comme des objets en plan libre dans ce parc urbain.

⁸ Édifiée entre 1945 et 1952 et située au n° 280 du boulevard Michelet de Marseille, cette barre est l'une des cinq unités d'habitation construites par Le Corbusier au cours de sa carrière. Essentiellement composée de logements, elle comprend également dans ses étages centraux des bureaux et divers services commerciaux (épicerie, boulangerie, café, hôtel / restaurant, librairie spécialisée, etc.). Le toit terrasse de l'unité, libre d'accès au public, est occupé par des équipements publics : une école maternelle, un gymnase, une piste d'athlétisme, une petite piscine et un auditorium en plein air.

⁹ G. Simondon, *L'individuation psychique et collective*, Aubier, 1989.





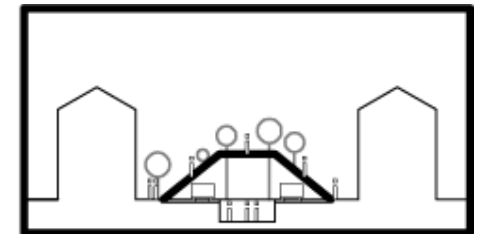
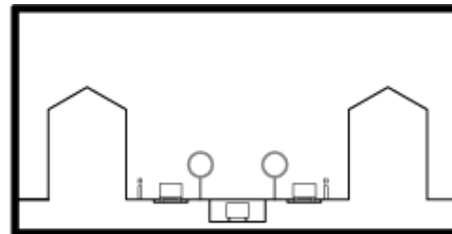
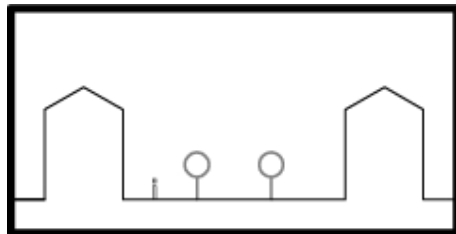
La densité végétale du boulevard, essence originelle de cette infrastructure est dégradée et n'a pas fait l'objet d'une remise en question réelle à l'occasion des phases successives de réaménagement.

Les espaces boisés du boulevard participent à la qualité de son cadre de vie. Les alignements d'arbres du boulevard constituaient un filtre visuel et phonique, une mise à distance naturelle de l'automobile. Leur absence localisée révèle aujourd'hui son fonctionnement quasi autoroutier.

Quelle est la place de la végétation sur le boulevard, quel rôle peut elle jouer dans la perception de sa densité ?

Notre projet comble ce manque et joue ce rôle. Il est une « nappe végétale », isolation thermique et phonique des programmes qu'elle couvre, et mise à distance des façades du boulevard par rapport à l'automobile. Il est le « poumon vert » du Grand Boulevard, un absorbeur de CO2 capable de réduire le taux de pollution par phytoremédiation.¹⁰

Le déroulé paysager proposé ponctue le boulevard de programmes utilisant, à l'axe de certains carrefours, le fond des mini tunnels pour gérer de manière innovante le problème du croisement. Les ramifications du projet sur les axes perpendiculaires racontent la porosité du boulevard et fabriquent des signaux, symboles perçus d'une densité vécue. Notre projet est « intense », riche en situations dans le « champ des possibles qu'il génère ».¹¹



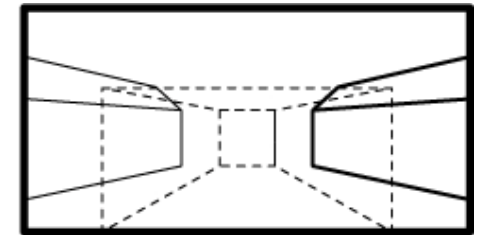
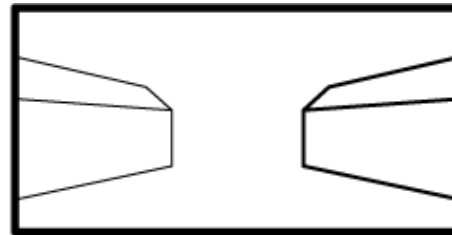
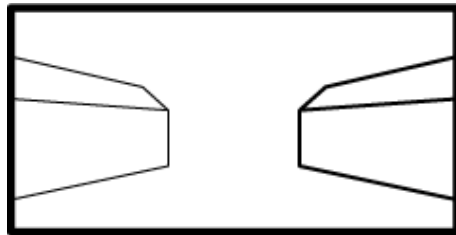
¹⁰ Dépollution écologique, action de la rhizosphère – les racines et les micro-organismes qui les entourent – qui absorbent, dégradent ou fixent les polluants.

¹¹ B. Stiegler et Ars Industrialis, *Ré enchanter le monde, la valeur esprit contre le populisme industriel*, Flammarion, 2005.

MONSIEUR BOULEVARD ET MISTER TROTTOIR

Les constructions du boulevard se caractérisent par une orientation Nord / Sud favorisant une « façade » par rapport à l'autre. La conséquence architecturale est la constitution d'un fond de scène à deux visages, un « paysage schizophrène », Monsieur Boulevard et Mister trottoir
Comment rééquilibrer cette orientation ?

Notre projet génère un nouveau linéaire de façade à l'axe du boulevard, et accompagne cette relation nord sud et injectant des programmes traversants et thématiques. Il séquence la densité et propose des points de vue privilégiés sur les façades. Il s'agit d'une densité à parcourir, structurant le paysage. Le fond de scène du boulevard n'est plus donné à voir directement mais se laisse deviner et invite à arpenter la nappe pour le découvrir.

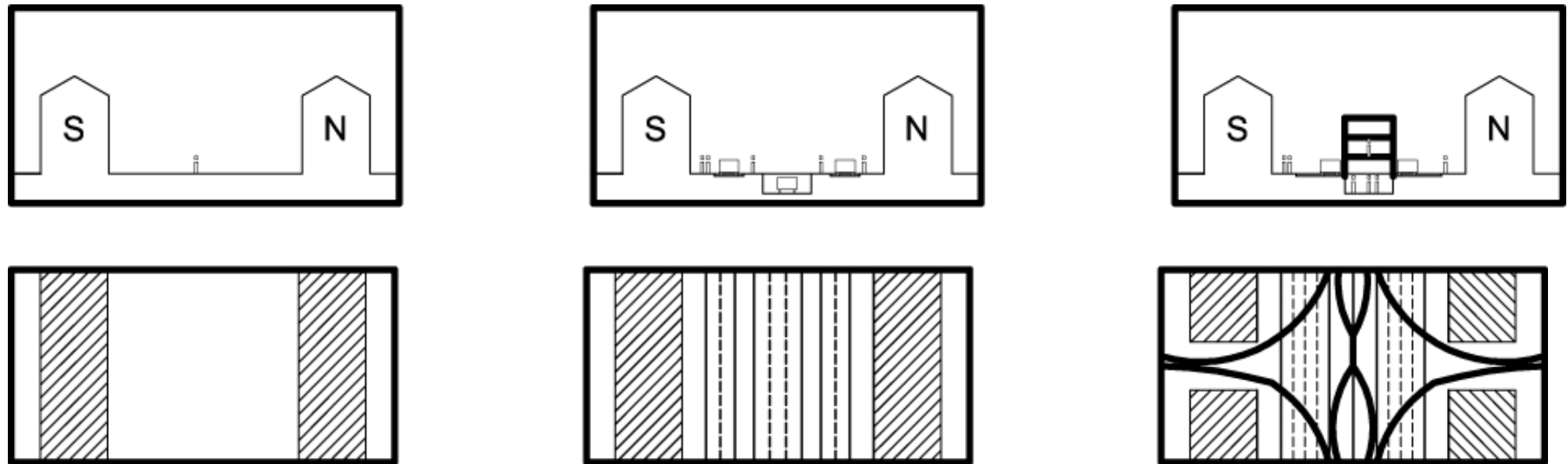


La largeur variable du boulevard et sa porosité ont comme conséquence un effritement de son intensité à l'approche des carrefours. Ils ne participent pas à l'intégration des voies perpendiculaires, lieux stratégiques de connections entre des axes majeurs (Romarin, Botanique, Saint-Maur, Brossolette) et rares endroits où la traversée complète du Grand Boulevard est possible. La mauvaise gestion de ces articulations conforte le statut frontalier du Grand Boulevard.

Comment revoir cette gestion des carrefours et tenter d'intégrer les tissus urbains voisins ?

Dans leurs positions centrales, les signaux que nous proposons donnent une autre orientation au boulevard. Le système développé n'a pas de limite, il s'invite dans les voies perpendiculaires et les intègre. Il génère une « connexité entre les villes ».¹²

Cette nouvelle direction permet l'intégration des tissus urbains perpendiculaires, un « outil de rayonnement du boulevard pour toute la Métropole Lilloise »¹³, une infrastructure intégrant les systèmes urbains voisins.



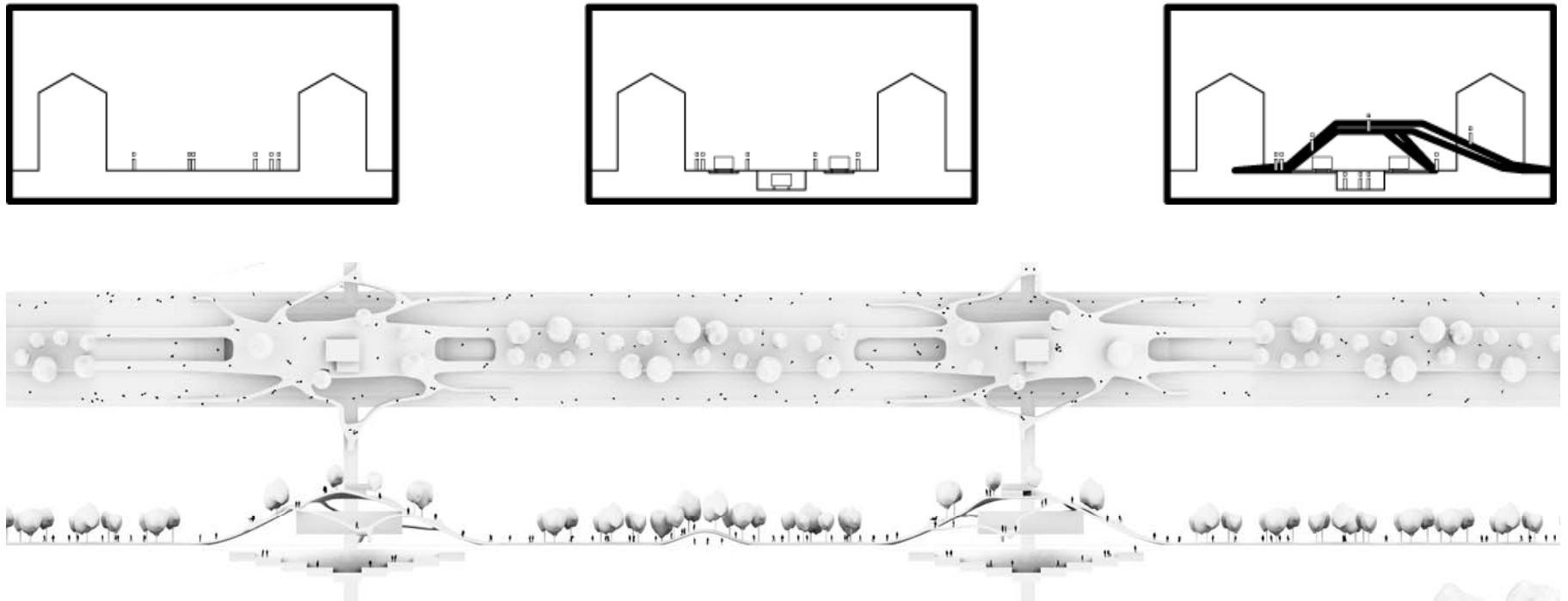
¹² Claude Rafestin, *Pour une géographie du pouvoir*, Ed. Litec, Paris, 1980.

¹³ Association axe culture, *Le boulevard du 20^e siècle, identité et patrimoine, volet 1*

[...] ET DANS 100 ANS

Le boulevard a attiré les riches industriels et autres aristocrates de la Métropole Lilloise. Les champs ont cédé la place aux villas somptueuses aux abords de Lille, Roubaix et Tourcoing. En quelques décennies, les abords du Grand Boulevard ont été construits selon les styles et les tendances architecturales des époques et des modes. Ces évolutions ont généré la mutation d'une « uniformité coquette » en un « éclectisme fédérateur ».

Les constructions du Grand Boulevard sont le résultat d'un « siècle d'éclectisme »¹⁴. Notre projet s'installe dans ce contexte et assume une nouvelle strate de mutation du boulevard. Il s'intègre en affirmant sa différence...



¹⁴ Lise Grenier et Hans Wieser_Benedetti, *le siècle de l'éclectisme*, ed du Moniteur, Paris, 1998