

Equipe n°3

Projet : *La ville, en dessous*

Aujourd'hui, le grand boulevard représente un axe / une linéarité qui, à la grande échelle, connecte les territoires au sein de Lille, Roubaix, Tourcoing, mais qui devient une limite / une frontière difficilement franchissable à l'échelle des quartiers qu'il traverse.

ENTRE LOCAL ET GLOBAL...

L'enjeu du concours Axe Culture est donc de re-connecter ces territoires à l'échelle locale, en favorisant les circulations douces actuellement nettement sous-développées et d'y ramener de fait un usage quotidien.

Toutefois, la proximité de cet axe au Sud avec Euralille (*les commerces, les bureaux, la gare*) est aujourd'hui peu exploitée, et représente pourtant un des atouts du boulevard.

En s'accrochant à cette polarité attractive qui a changé il y a quelques années le visage de Lille en même temps qu'aux quartiers alentours, le boulevard peut ainsi se faire le lieu de croisement de rythmes, d'ambiances, de flux et jouer un rôle d'interface entre local et global.

...UN TERRITOIRE PARTAGE...

Tout en privilégiant les modes de transport «doux» (*la marche, le tramway ou encore le vélo...*), nous tenons ici à conserver la voiture comme moyen de circulation efficace à grande échelle, tout en réduisant son flux et de fait, à l'échelle du piéton, son impact sur le grand boulevard.

...PONCTUÉ DE LIEUX, A PART ENTIÈRE.

Il nous semble important que le Boulevard ne reste pas comme il l'est aujourd'hui un simple lieu de passage, mais qu'il puisse devenir en certains points stratégiques, un lieu à part entière dans la ville.

Cassant la linéarité de cet axe, nous souhaitons développer ici des polarités identifiables en exacerbant celles qui sont déjà en place (*les arrêts de tramway existants, les croisements, les carrefours...*), comme autant d'événements proposant de nouveaux usages au boulevard.

...PRINCIPE DE RE-AMÉNAGEMENT DES ESPACES DE CIRCULATION

Le principe d'aménagement des espaces dédiés à la mobilité des personnes que nous proposons revient, en quelque sorte à inverser le schéma existant.

+ UN ESPACE CENTRAL DEDIE

Les voies centrales aujourd'hui occupées par la circulation automobile rapide deviennent de larges espaces rassemblant marcheurs, cyclistes et transports en commun facilitant ainsi les traversées piétonnes, proposant au piéton une alternative au trottoir comme lieu de promenade, conservant un tramway circulant en site propre.

+ VOITURES / une circulation urbaine.

Les voies automobiles sont rejetées en périphéries de cette promenade. Leur emprise au sol y est réduite de moitié, et la vitesse autorisée diminuée sans pour autant entraver leur efficacité.

...DES PROGRAMMES ADÉQUATS ET NOUVEAUX

Profitant de ces nouveaux lieux créés, il nous paraît important d'y insuffler de nouveaux programmes à des échelles variées. Ainsi, tout en cherchant à intégrer des programmes locaux (*commerces de proximités, petits équipements, ...*) il nous paraît nécessaire d'accueillir de nouveaux programmes de plus grand rayonnement (*bureaux, atelier, moyennes surfaces commerciale, stations relais, ...*) afin de créer de nouveaux centres d'intérêts sur le boulevard et ainsi le replacer dans une échelle métropolitaine plus large, lui redonnant ainsi son caractère structurant dans la métropole lilloise.

Le projet «*La ville, en dessous*» cherche ainsi à combiner local et global, rapidité et lenteur, compétitivité et loisir, infrastructure et nature, afin de redonner au boulevard ses lettres de noblesses et le caractère véritablement novateur de ses débuts.