

Equipe N° 5

Lille Roubaix Tourcoing,

Un Grand Boulevard apaisé pour des usages renouvelés

Croix, La Madeleine, Lille, Marcq-en-Barœul, Mouvaux, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve-d'Ascq, Wasquehal, autant de communes traversées par le Grand Boulevard, autant de situations différentes, d'histoires particulières. Et une Histoire commune.

Il y a cent ans, il a été l'un des actes fondateurs de la Métropole, fil conducteur, embryon de la naissance d'une agglomération transfrontalière, lieu de passage et d'élégance, lieu d'invention(s) urbaines. Aujourd'hui, trait d'union entre les extrémités de ce territoire, on réalise l'ampleur de cet axe, colonne vertébrale de la Métropole, axe au caractère devenu autoroutier.

D'importance majeure à l'échelle de la métropole, il dessert un bassin de population équivalent à plus de la moitié de la Métropole.

Malgré la réalisation d'infrastructures de transports (voie Rapide urbaine Fives-Tourcoing, de la ligne 2 du métro, etc.) renforçant les liaisons Nord-Sud et intensifiant les échanges, le Grand Boulevard est victime de son succès, recevant lui aussi sa part du développement mais également ses nuisances.

La vitesse est aujourd'hui privilégiée, laissant une place réduite aux transports « doux » (vélos) et locaux (piétons), conférant au boulevard un aspect uniquement fonctionnel (se déplacer) et non plus support de loisirs.

Paradoxalement, lieu de nuisances, le Grand Boulevard a créé les plus belles adresses de la métropole de par la qualité architecturale de ses constructions et le cadre de vie qu'il a généré pendant ses premières décennies. Apaiser le boulevard en partageant son espace public, en diversifiant ses usages augmenterait certes les valeurs foncières mais ferait de lui un lieu ouvert à sa vocation première : la diversité de ses usages.

Esprit du projet / Interventions sensibles

Le Grand Boulevard a pour vocation d'être un lieu de liens et non pas une coupure urbaine comme actuellement.

Au vu de son importance à l'échelle de la métropole, il n'est pas envisageable de réduire de manière radicale l'emprise de l'automobile. On constate en effet un trafic déjà dense aux heures de pointe et une telle réduction aurait pour effet d'accentuer les encombrements avec son lot de nuisances et d'impact sur la vie locale. D'autre part, cela induirait probablement un report d'une partie du trafic sur les axes autoroutiers parallèles... eux aussi saturés aux mêmes heures.

Aujourd'hui pensé comme une voie rapide urbaine où la vitesse est privilégiée grâce à des voies larges (3m50) et où les différents utilisateurs sont distinctement séparés, il est possible de redonner un caractère de boulevard urbain à cet axe, en diminuant la vitesse par la réduction des voies à 2m90 et la suppression des 6 mini-tunnels aux différentes intersections. Dans cette même largeur est rendue possible la réalisation d'une cinquième voie dont le sens peut être modifié selon l'importance du trafic. Ainsi à l'heure de pointe matinale, elle est ouverte dans le sens Roubaix/Tourcoing vers Lille, permettant d'avoir 3 voies, et le soir, dans le sens opposé.

Aménagement du boulevard

Le Grand Boulevard doit aussi être un lieu de promenade, reliant le Parc Barbieux, l'Hippodrome de Marcq-en-Barœul voire le Parc Matisse à son entrée Sud ainsi que l'ensemble des boulevards plantés (Boulevard Clemenceau à Marcq-en-Barœul, Avenue Gustave Delory à Roubaix, etc.) qui le coupent. Cet ensemble crée un véritable réseau d'espaces verts à l'échelle du territoire métropolitain. Le Grand Boulevard en devient l'élément majeur.

Sur le tronçon (1) Lille-Croisé Laroche :

Prolongement du boulevard Carnot à Lille, c'est la partie du boulevard traversant le tissu urbain le plus dense, composé de maisons de maîtres, hôtels particuliers, immeubles de type haussmannien, résidences réalisées dans les années 1970, immeubles de bureaux et locaux d'activités.

De caractère autoroutier, bordé de contre-allées permettant la desserte des rues perpendiculaires, le projet vise ici à « canaliser » le trafic automobile en une 2 x 2 voies + 5e voie changeant de sens selon l'importance de la circulation. La contre-allée côté numéros impairs est supprimée au profit d'un large trottoir, jusqu'à l'alignement de platanes, support d'activités commerciales (cafés, restaurants, marché, etc.) et lieu de promenade. Les rues perpendiculaires sont prolongées jusqu'à la 2 x 2 voies et la piste cyclable déplacée entre les voies automobiles et les celles du tramway. La contre-allée côté numéros pairs est conservée. La voie carrossable est réduite à 2m90, permettant au trottoir d'être élargi.

Sur les tronçons (2 & 3) Croisé Laroche-Roubaix/Tourcoing :

C'est la partie du boulevard la plus récemment urbanisée, bordée de maisons de maître, bourgeoises, semi-bourgeoises ainsi que de demeures d'industriels entourées de vastes jardins.

Le projet consiste ici à réduire la partie centrale du boulevard en 4 voies de 2m90 fonctionnant sur le même principe que le tronçon Lille-Croisé Laroche. Le stationnement en bataille, notamment après le Croisé Laroche à Marcq-en-Barœul et Wasquehal est supprimé pour réaliser un nouvel espace de promenade planté pour les piétons, doublant ainsi la piste cyclable existante. Les voies des contre-allées sont elles aussi réduites à 2m90, permettant ainsi de gagner de l'espace redonné aux trottoirs longeant les limites de propriété.

- Densification :

Les dents creuses et toitures d'immeubles d'activités peuvent accueillir de nouveaux immeubles de logements et de bureaux, élargissant l'offre et pouvant soutenir le commerce local.

Sur le tronçon (1) Lille-Croisé Laroche, ces nouveaux immeubles participeraient à la continuité du tissu urbain qui le caractérise et au développement des mini centralités situées aux arrêts du tramway (Romarin, Saint Maur, Botanique, Hippodrome, Croisé-Laroche).

Sur les tronçons (2&3) au-delà du Croisé-Laroche, jusqu'à Roubaix et Tourcoing, il est question de densifier ponctuellement autour des arrêts de tramway et stations du métro afin de permettre une desserte rapide des nouveaux habitants aux centres urbains.

Usages

Le réaménagement du Grand Boulevard est pensé selon les différents types d'usages que l'on peut en faire aussi bien en semaine que les week-ends. Il peut aussi être support de manifestations d'ampleur métropolitaine tel qu'un défilé d'ouverture de Lille 3000, une braderie ou encore une manifestation sportive (marathon, Paris-Roubaix, etc.).

En semaine, il est à la fois :

- lieu de passage pour les métropolitains qui joignent les extrémités de l'agglomération, leur transit est permis par le système de 2 x 2 voies + 5e,
- lieu de quotidien pour les locaux, leurs déplacements courts sont améliorés par un élargissement des espaces piétons et le commerce soutenu. En effet, les commerçants (tels que primeurs, cafés et restaurants) seraient autorisés à occuper une partie de ce nouvel espace public.

Le week-end :

- lieu d'activités hebdomadaires : marché ou vide-greniers sur le nouveau grand trottoir côté impairs, randonnées pédestres ou en rollers sur le tronçon (1), randonnées ; manifestations sur la piste élargie des tronçons (2) & (3)...
- sans pour autant clore totalement la circulation automobile, cette nouvelle organisation du Grand Boulevard peut accueillir des manifestations exceptionnelles de type défilé d'inauguration des festivités de Lille 3 000, carnivals d'été, etc.

Sur le tronçon (1), la circulation serait réduite à 3 voies : la contre-allée côté pairs restant ouverte dans un sens et 2 voies de la partie centrale du boulevard au sens inverse. Le reste de la chaussée, soit 3 voies minimum ainsi que la bande de stationnement, pouvant accueillir les cortèges.

Sur les tronçons (2) & (3), les 4 voies centrales sont totalement fermées à la circulation, les automobiles circulant dans les contre-allées.

Références

- Concept d'autoroute apaisée développée par le groupe Descartes (Yves Lion, architecte-urbaniste, François Leclercq, architecte-urbaniste, David Mangin , architecte-urbaniste, Alfred Peter, Paysagiste-urbaniste...) lors de la Consultation Internationale pour le Grand Paris.

A travers l'exemple de l'autoroute A4 entre Noisy-le-Grand (Marne-la-Vallée) et la Porte de Bercy, saturée aux heures de pointe ainsi qu'à midi. Comme le trafic est saturé, des vitesses à 110 km/h sur des voies larges ne sont plus possibles. On y roule plutôt à 70 km/h sur cette portion de l'A4. L'idée consiste en la réduction de la largeur des voies de 3m50 à 2m90 pour créer une voie supplémentaire, accompagnant ainsi le trafic. Cette nouvelle largeur suffisante pour rouler à une vitesse qui est plutôt celle d'un boulevard urbain.

- Autoroute de Chicago, reliant la banlieue Nord au quartier d'affaires du Loop et autoroute madrilène.

Sur des principes similaires, une voie centrale, voire un tronçon central complet de 2 à 3 voies, est ouvert dans le sens où le trafic est le plus chargé afin de supporter un trafic variable selon les heures de la journée.

- Réaménagement de l'avenue d'Italie (M. Corajoud, paysagiste et P. Gangnet, architecte urbaniste).

Ayant autrefois un caractère d'avenue de délestage, d'axe permettant de sortir rapidement du centre de Paris vers ses portes et la petite couronne, l'avenue d'Italie a été réaménagée il y a une dizaine d'années afin de lui redonner un caractère d'artère parisienne ouverte à la promenade et au commerce. Des trottoirs plus larges agrémentés d'un double alignement de plantations a ainsi été réalisé ainsi que des pistes cyclables en site propre et des places de stationnement. La part de l'automobile a été réduite à une 2 x 2 voies.

- Réaménagement du Boulevard des Maréchaux Sud avec la suppression des tunnels aux portes de Paris (notamment à la Porte d'Italie).

Le tracé du tramway sur les Maréchaux Sud a été l'occasion de réfléchir à l'insertion du boulevard dans le tissu urbain. Le partage de l'espace public entre les différents types de circulation a ainsi été réalisé. Les tunnels routiers fluidifiant la circulation aux portes ont été supprimés.