

Lille C
à vous de prendre la parole !

 axe **culture**

Transformer Lille

Le projet Espaces Publics
de **Violette Spillebout** pour #Lille2020 !

Pourquoi transformer Lille ?

De nombreuses villes françaises et européennes ont opéré leur mutation

Autoroutes transformées en boulevards urbains, vastes secteurs piétonniers permettant aux habitants comme aux touristes de redécouvrir le patrimoine, réseaux de tramways qui entrent en ville et desservent quartiers et grands équipements... Beaucoup de villes françaises et européennes ont déjà fait leur révolution !

La ville voisine de Gand, toute proche de Lille, montre qu'il est possible de construire une ville radicalement différente, tout en demeurant attractive et en disposant d'un commerce dynamique.

Si ces villes ne sont pas des modèles absolus, elles montrent à quel point une ville peut évoluer et ainsi devenir plus vivable, plus agréable et plus attractive pour ses habitants.

Plusieurs quartiers lillois se sont transformés ces 30 dernières années, avec notamment la réalisation d'Euralille, plus récemment d'Euratechnologies et la rénovation de Lille-Sud et d'une partie de Moulins, pour autant **Lille a trop peu évolué dans ses espaces publics**.

Ainsi, de **trop nombreuses rues et places de la ville sont ignorées voir totalement abandonnées**. L'absence de choix clairs concernant la place de la voiture en ville empêche le partage de l'espace public aujourd'hui quasi inexistant. L'exemple de la Grand Place et de ces voitures qui roulent à un mètre des terrasses est symptomatique de cette absence de clarification politique. Cette situation n'est plus acceptable.

Ensuite, malgré quelques beaux parcs (Citadelle, Jean-Baptiste Lebas, etc.), **la ville reste très minérale** et le projet trop urbain sur la friche Saint-Sauveur ou la construction prochaine du Palais de Justice sur un espace vert ne viendront pas améliorer la situation.

Enfin, de nombreux secteurs souffrent **d'isolement du fait de ruptures urbaines** non traitées. La ville centre reste ainsi coupée de Lille-Sud, de Fives et plus largement des villes voisines principalement à cause du boulevard périphérique et des voies de chemin de fer.

Lille et sa métropole ont trop peu évolué !

Lille doit accélérer le changement !

Pour le projet espaces publics de Lille en 2020, nous avons 3 ambitions :

1. **Redonner à Lille une attractivité forte** sur la scène européenne, avec une ville verte, durable, et une offre de mobilité et de services innovante et connectée
2. **Rendre l'espace public accessible et qualitatif en recréant** du lien entre le cœur de ville et les quartiers, et en préservant la mixité sociale partout à Lille
3. **Aménager la ville pour contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution**, en faveur de la biodiversité et du développement personnel et collectif.

L'espace public, c'est l'espace de chacun et de tous. Il doit être accessible permettant ainsi à chacun d'aller et venir avec plaisir et quiétude quels que soient son âge, son genre et sa mobilité. Il doit favoriser la rencontre et le bien être en ville aujourd'hui et demain. Son aménagement sera pensé systématiquement sous l'angle de sa contribution à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution, en faveur de la biodiversité et du développement personnel et collectif.

Pour y parvenir nous proposons **une nouvelle méthode d'élaboration de nos politiques publiques** basée sur la transparence, la collaboration et la participation. Cette nouvelle approche faite de partage de l'information, d'élaboration collective et de mobilisation des compétences permettra sur la base de grandes orientations de construire une ville pour toutes et tous. Une ville accessible, respirable et attractive.

En opérant la transition écologique dont Lille a tant besoin, en renforçant l'attractivité de notre ville qui passe par des espaces publics de qualité, par une mise en valeur de son patrimoine, par une mobilité de ses habitants facilitée, nous donnerons à Lille le rayonnement européen et international qu'elle mérite.

Cette nouvelle ambition sera rendue possible par l'écoute, l'échange et le respect mutuel. Nous avons urgemment besoin de recréer du lien entre les différents quartiers de la ville, de reprendre notre juste place au sein des villes de la métropole et de l'Eurométropole. **Ce retour dans le débat Métropolitain permettra, Lille étant de nouveau tournée vers ses partenaires, l'harmonisation de nos projets et la nécessaire continuité urbaine que nous appelons de nos vœux.**

PARTIE 1

**L'aménagement des espaces à Lille et ailleurs :
où en est-on ?**

Ailleurs, la végétalisation des villes

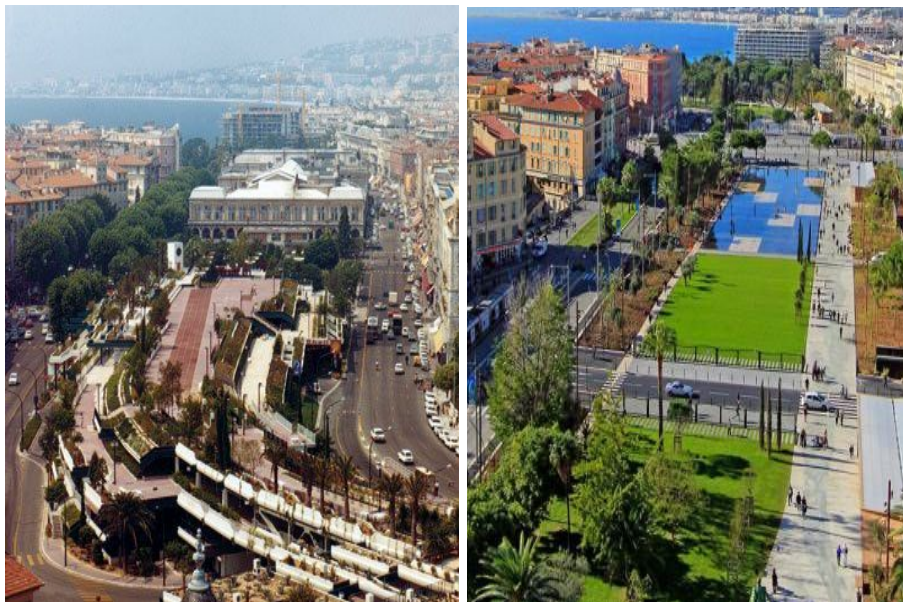
Poussées par la volonté de **lutter contre le réchauffement climatique et ses effets**, par la nécessité d'**améliorer la qualité de l'air** et le souci d'**embellir l'espace urbain**, partout en France et dans le monde, des villes engagent des travaux importants pour donner plus de place à la nature en ville. Il n'est pas question de reproduire des modèles, mais de s'en inspirer.

Là où les travaux paraissent pharaoniques, là où le changement paraît si difficile à être accepté, les villes évoluent avec pour ambition de devenir plus vertes et donc plus attractives.

Nice

Une ville qui développe ses espaces verts

Nice a transformé la promenade du Paillon pour créer une grande coulée verte au centre de la ville, et a créé 16 parcs en dix ans. Cette dynamique "verte" se poursuit avec le lancement en début d'année d'un nouveau plan de végétalisation.



Milan

Une végétalisation horizontale et verticale

Milan, où a été construit le Bosco, une tour végétalisée de 110 mètres de haut, la ville compte planter 3 millions d'arbres d'ici 2030 ! Une initiative qui vise à améliorer la qualité de l'air et baisser la température. La végétalisation des façades constitue un enjeu aussi bien écologique qu'esthétique.



#Lille, une ville minérale qui se minéralise !

Même si des efforts ont été faits pour faire entrer la nature en ville, avec le Bois habité à Euralille, avec le droit de végétaliser, ou encore avec la création du Parc Jean-Baptiste Lebas, la dynamique est faible et les derniers aménagements laissent peu de place à la nature. Par ailleurs, fallait-il décider de construire le nouveau Palais de Justice sur ce qui est aujourd'hui un vaste espace vert à vocation récréative ? Fallait-il urbaniser à ce point les terrains de Saint-Sauveur et le parc du Belvédère qui accueillera une piscine ?

Le nouveau Palais de Justice

bientôt sur la plaine Winston Churchill qui est aujourd'hui un espace vert récréatif.



La future piscine Olympique

sur le Parc du Belvédère à Lille, espace naturel de la ville de Lille.



Le projet Saint-Sauveur

un beau projet, mais avec trop peu de place pour la nature.



La place François Mitterrand

Un espace immense très minéralisé servant uniquement de lieu de passage pour relier les deux gares alors qu'elle possède un potentiel de véritable espace public occupé.

Ailleurs, la reconquête des grands axes routiers

Le 20e siècle a fait naître des infrastructures de transports gigantesques : autoroutes urbaines, boulevards transformés en voies rapides avec des tunnels routiers en pleine ville, des échangeurs routiers à deux pas des centres-villes.

Difficile de revenir en arrière, tant les travaux qu'impliquent leur transformation semblent irréalisables.

Pourtant, **de nombreuses villes ont eu l'ambition nécessaire pour mener à bien ces transformations.**

Lyon

L'autoroute transformée en boulevard urbain !

Les 16 km d'autoroute qui traversent la ville de Lyon, seront transformés en boulevard urbain bordé d'arbres, de voies piétonnes et de pistes cyclables. À la clé, une réduction du trafic automobile, la reconquête d'un vaste secteur urbain avec la disparition d'une rupture urbaine, enfin, l'amélioration de la qualité de vie des habitants vivant sur place.



L'autoroute qui longe le Rhône va devenir un boulevard comme les autres permettant à un vaste espace urbain de se métamorphoser !

Toulouse

La modernisation d'un axe majeur du centre ville

La transformation des allées Jean Jaurès en "ramblas" est prévue fin 2019. Cette allée, plus large que le Grand Boulevard lillois (60m contre 50m) était devenue largement routière. Ce projet de rénovation est fondé sur la volonté d'un meilleur partage de l'espace public et de la création d'un poumon vert au coeur de la ville via une vaste esplanade végétalisée.



#Lille, un partage de l'espace trop orienté voiture

- * Beaucoup de grandes villes ont **piétonnisé leur place centrale**, comme Gand, Bruxelles ou Milan. À Lille, nous avons encore des voitures qui slaloment entre les terrasses de la Grand-Place de Lille.
- * Beaucoup de grandes villes ont développé des **réseaux de tram ambitieux empruntant le coeur des villes**, comme à Lyon, Bordeaux et Marseille. Lille et sa métropole se sont arrêtées¹ à la fin des années 1990.
- * **Notre ville demeure très routière** au détriment de la qualité de vie des habitants, de celle des touristes et de notre capacité à cheminer à pied ou à vélo.

Grand Place

Les terrasses de restaurant à 50 cm des voitures. Est-ce bien raisonnable ?



Avenue du Peuple Belge

Un parking qui défigure l'avenue, coeur historique de Lille.



¹ Dans le cadre de la concertation organisée par la Métropole Européenne de Lille autour du SDIT, nous avons milité pour un Tram qui passe au coeur de la ville.

Ailleurs, des rues et des places transformées

- * Depuis des décennies déjà de nombreuses grandes villes françaises et européennes ont transformé leur ville et continuent de le faire.
- * **Piétonnisation** des centres villes, **végétalisation** massive, création de lignes de **tramways**, aménagement de l'espace public en faveur du **vélo** et du **piéton**, création de **ponts et passerelles** visant à réduire les ruptures urbains (autoroutes, voie ferrées, etc.).
- * **Lille ne peut rester en retrait** d'une dynamique internationale synonyme de qualité de vie.

Bruxelles

piétonnisation des boulevards centraux

Un projet de piétonnisation des boulevards centraux de la ville a été lancé en 2015. La zone piétonne va doubler de superficie et ainsi devenir la plus grande zone piétonne d'Europe. Ce projet s'accompagne d'une mise en valeur de l'espace public par la création d'environ 3000 m² d'espaces verts.



Gand

Un centre historique rendu aux piétons, vélos et tram.

Ville pionnière en matière de piétonnisation, Gand a débuté la transformation de son centre historique dès 1996. Cette transformation de l'espace public a permis une revalorisation du patrimoine et a eu également un impact bénéfique sur le commerce et le tourisme.



#Lille, au coeur de la ville, des places et des rues capables de mutation au service des habitants

- * Lille compte de belle places, mais aussi de nombreuses **places qui ne sont des places que par leur nom**.
- * La Place du Maréchal Leclerc, la Place Maurice Schumann, le Square Morisson, le square du Peuple polonais, la place Philippe Lebon, etc. ne sont en effet que de vastes zones de stationnement ou de grands carrefours routiers.
- * La plupart de ces places ne sont en rien des espaces de vie, de repos et d'activité comme elles devraient l'être.

Place du Maréchal Leclerc

Un noeud routier au coeur de Vauban.



Place Maurice Schumann

Une place qui n'en a que le nom à l'entrée du Vieux Lille.



Square Morisson

Un square à l'abandon dans le centre ville.



Place Rihour : enchevêtrement de routes et de parking autour du Palais !

La place Rihour dispose d'une architecture remarquable :

- les vestiges du Palais Rihour construit au 15^{ème} siècle,
- des petites façades du Lille ancien ;
- d'autres façades, plus imposantes et aussi majestueuses de la reconstruction.

Ce qui ne va pas sur cette place, c'est l'aménagement de l'espace public :

- 2 espaces de stationnement ;
- une voirie surdimensionnée ;
- une autre petite voirie, qui contourne le Palais, qui est inutile ;
- des sols très dégradés.

Cette place, centrale pour les lillois et les touristes, doit faire l'objet d'un réaménagement en profondeur.



Rue Nationale

Un aménagement minimaliste pour cet axe majeur de Lille.



Rue Armand Carrel

Entre Lille centre et Ronchin, friche et pont autoroutier.



Rue du Faubourg d'Arras

Une infime partie rénovée récemment, le reste n'est qu'abandon. Pas de continuité.



Le Grand Boulevard : une autoroute urbaine bordée d'immeubles haussmanniens au coeur de la métropole lilloise.



Ailleurs, la révolution de la mobilité urbaine

- * Après avoir connu la période du tout voiture, parfois jusqu'à la fin du 20^e siècle, de nombreuses municipalités ont décidé de limiter la présence de la voiture en proposant des alternatives efficaces : pistes cyclables, garages à vélo et transports en commun.
- * C'est ainsi que de nombreuses villes ont connu une métamorphose complète de la mobilité et donc de leurs rues et de leurs places. Là où il y avait un parking, il y a désormais des places où les habitants et les touristes peuvent désormais s'installer à une terrasse.
- * Grâce à la révolution de la mobilité, c'est la ville qui s'est transformée et a gagné en qualité et en attractivité.

Bordeaux un tram en coeur de ville qui a transformé Bordeaux

La mise en place d'un réseau de tramway a été au coeur du projet urbain bordelais. L'extension de ce réseau en coeur de ville a permis la requalification de l'espace public en y réduisant la place de la voiture, mais il a également participé au désenclavement des quartiers isolés.



Rotterdam, 1^{er} port Européen dans le pays où le vélo est roi.

Rotterdam est une des villes européennes les plus engagées en faveur du bannissement des voitures diesels. Néanmoins, le port de la ville reste de loin le plus important d'Europe, preuve que réduction de la présence automobile et dynamisme économique sont largement conciliables.



#Lille, une évolution timide de la mobilité

- * **Lille n'a pas connu de projet structurant** depuis la création du métro et la rénovation du tram qui relie Lille à Roubaix et Tourcoing.
- * L'élaboration du SDIT (Schéma directeur des infrastructures de transport) est une bonne nouvelle, mais pour être efficace, il doit desservir le coeur de ville où sont localisés les Universités, les écoles, les grandes entreprises et les commerces.
- * L'Enquête-Ménages-Déplacements de 2016 met en évidence, sur la ville de Lille, une réduction de l'usage de la voiture alors qu'à l'échelle métropolitaine, le constat s'inverse : l'automobile progresse. L'action municipale ne peut être efficace pour des flux de la mobilité quotidienne qui sont d'ampleur métropolitaine. Il faut susciter de nouvelles formes de dialogue entre partenaires, propices à la conduite de projets.
- * **Le partage des espaces de mobilités est à revoir.**



Le mauvais traitement des abords de la Gare Lille-Flandres empêche une bonne cohabitation des usagers avec, ici, des automobilistes garés sur les pistes cyclables.



Le partage des voiries est également problématique. Les cyclistes sont obligés de circuler sur les voies réservées aux bus, ce qui compromet leur sécurité.

Ailleurs, rapprocher les quartiers excentrés

- * Plusieurs villes, françaises ou européennes, usent de divers procédés pour connecter leurs quartiers excentrés au coeur de Ville.
- * L'usage d'une coulée verte, la connexion par les transports en commun ou par des pistes cyclables, ou encore la création d'objets architecturaux identifiables, sont autant de possibilités dont Lille peut s'inspirer.

Paris

La promenade René Dumont

Au même titre que la nouvelle coulée Verte de Nice, la promenade René Dumont permet de relier, via les modes de déplacement doux, les communes de Saint-Mandé et de Paris (jusqu'à la place de la Bastille).



Paris



Copenhague et Londres

Le pont aux cercles et le Millenium Bridge

Relier les différents quartiers d'une ville, tout en donnant envie aux usagers de se déplacer vers un lieu à priori lointain, peut passer par la construction d'un objet architectural particulier et attirant.



Copenhague



Londres

Lille, un coeur qui manque de lien avec ses quartiers

Autoroutes, voies ferrées, rivières, friches industrielles, etc. Les ruptures urbaines sont omniprésentes à Lille et provoquent l'isolement de certains quartiers, ou de certains équipements. Par ailleurs, si certains secteurs sont bien desservis par des axes routiers importants ou des stations de métro, d'autres sont au contraire laissés pour compte :

- Euratechnologies : beau projet urbain, il est néanmoins loin des infrastructures de transport et donc déconnecté des autres quartiers.
- Lille-Sud : un projet de rénovation urbaine immense pour un quartier qui demeure mal connecté à la ville. Peu d'habitants sont aujourd'hui capables d'aller au Grand Sud, l'équipement phare de ce quartier.
- Fives Cail : une belle ambition urbaine pour un secteur très isolé dans un quartier, celui de Fives, qui l'est tout autant.
- Le magnifique Jardin des Plantes, trop peu accessible, coupé de la ville par le périphérique.

Une ville faite de nombreuses ruptures

Au nord, la voie rapide crée une frontière forte entre le Vieux-Lille et la Deûle et condamne ce qui pourrait être un vaste parc reliant les rives de la rivière aux espaces verts des anciens remparts.

Le périphérique et les voies ferrées isolent Fives de la partie centrale de Lille.

Le boulevard périphérique sud constitue une rupture très forte qui isole le quartier de Lille Sud et rend difficilement accessible le jardin des Plantes.



Le boulevard périphérique de Lille, construit en lieu et place des anciens remparts de la ville, constitue une rupture très forte entre le quartier de Lille sud et les autres quartiers.

Ailleurs, l'eau au service de l'espace public

- * Lille possède la Deûle, Bordeaux la Garonne ou encore Paris, la Seine.
- * Toutefois, au-delà des fleuves et des rivières qui coulent naturellement, il peut être intéressant d'accroître sa présence dans la ville et permettre ainsi à l'espace public de prendre une toute autre dimension.
- * Fontaines, bassins et autres animations aquatiques animent la ville et créent de nouveaux lieux de convivialité.

Chicago

The Crown Fountain

Cette oeuvre d'art est un bon exemple qui lie culture, espace public et usage de l'eau. Cette place est devenue un lieu prisé par les habitants pour son originalité.



Nice

La fontaine de la coulée verte

Au sein de cet espace reliant différents quartiers de la ville, les fontaines permettent aux enfants de s'amuser lors de fortes chaleurs et sont devenues l'élément central de l'espace public.



Lyon

Confluence Quartier Écologique

Le nouveau quartier de Lyon Confluence est qualifié d'éco-quartier. Au bord de l'eau, les nouveaux bâtiments se divisent en logements, immobilier d'entreprise (bureaux professionnels, commerces) et centres culturels, sans oublier des espaces verts et fonctions portuaires.



#Lille, une ville d'eau qui a oublié ses origines

L'eau est déjà présente en ville via la Deûle mais n'est pas assez valorisée. Pourtant, l'eau et ses berges sont à la fois un axe de déplacement pour les personnes et les marchandises à l'échelle de la métropole, un atout pour le sport et le récréatif, mais aussi un élément participant à l'identité et l'esthétique du territoire.

La Deûle coule au nord de Lille après avoir passé la Citadelle. Elle **est cependant inaccessible depuis le Vieux-Lille** du fait du boulevard périphérique, ou Boulevard Robert Schuman.

En l'état, le lien entre Lille, Saint-André, Marquette et Wambrechies, n'est pas facilité.

La Deûle, et au-delà, la Marque ou le Canal de Roubaix, doivent devenir des liens privilégiés entre les communes de la métropole au même titre que le Grand Boulevard.

L'enjeu, pour Lille, c'est aussi de retrouver l'eau dans et sur l'espace public. En période de forte chaleur, l'eau a cette capacité de climatisation naturelle et de lutte contre les îlots de chaleur urbains. Il faut pouvoir remédier à cela en proposant de nouveaux dispositifs innovants ou en remettant en fonctionnement des dispositifs existants à l'abandon (bassins et fontaines de la place François Mitterrand par exemple).

Le **Port de Lille** constitue enfin une chance pour la ville de Lille et sa métropole. Dans ce cadre, il est nécessaire de faire (re)naître un véritable échange entre la ville et la chambre de commerce qui le gère pour optimiser ce secteur à fort potentiel économique et urbain.



PARTIE 2

Une nouvelle ambition pour nos espaces publics

La méthode : transparence, collaboration, participation

La ville s'enrichit et se renforce par le dialogue entre tous les membres du territoire : élus, techniciens, experts, citoyens, associations et entreprises. La Mairie doit retrouver un leadership avec ses partenaires financiers et administratifs que sont l'Etat et les collectivités territoriales avec lesquels elle doit monter l'ensemble des projets d'urbanisme et d'aménagement.

Les membres du territoire seront associés à la construction de la ville.

Dans le respect des ambitions et grandes orientations du projet municipal, les projets présentés ci-dessous, ainsi que ceux à venir, seront mis au débat de manière volontaire et sincère avec l'engagement que les remarques et propositions des citoyens, des associations et des entreprises seront réellement considérées et pourront venir enrichir voire réorienter les projets, le cas échéant. Cela nécessite aussi de s'engager, après les échéances municipales, à être transparents sur les projets envisagés, à partager largement options possibles, choix, et même doutes, pour accompagner avec le plus de pédagogie possible les prises de décisions du Maire.

La méthode de construction de la ville sera fondée sur trois piliers :

La transparence	Les enjeux, les contraintes, les différents scénarios envisagés seront présentés, les résultats seront partagés.
La collaboration	L'union des compétences et regards complémentaires sera favorisée par des partenariats et des méthodes de travail transversales et horizontales.
La participation	Les membres du territoire seront appelés à délibérer et à voter sur les projets de la ville, en particulier sur les plus structurants.

Au delà des simples enquêtes publiques et procédures de consultation d'urbanisme obligatoires, il s'agira d'associer réellement les lillois aux choix pour les espaces publics, avec une concertation bien en amont, des concours d'idées, une place pour l'avis des enfants, une implication très tôt de personnes en situation de handicap dans les projets. Plusieurs scénarii seront proposés au débat pour construire les espaces publics les plus adaptés et accessibles.

Huit grandes orientations

1. Construire une ville accessible pour tous

pour les personnes à mobilité réduite, pour les personnes âgées, pour les enfants dans une ville jeune... y compris pendant les travaux !

2. Faire entrer massivement la nature en ville

pour offrir un cadre de vie de qualité aux habitants et répondre au défi climatique.

3. Recréer du lien entre les quartiers et le coeur de ville

pour casser l'isolement de certains quartiers comme Fives et Lille Sud et améliorer la qualité des entrées de ville.

4. Créer des places à vivre dans la ville

pour tourner la page des places qui ne sont que des carrefours routiers ou des zones de stationnement.

5. Créer les conditions d'une nouvelle mobilité urbaine

pour accorder plus de place aux vélos, aux piétons et aux transports en commun.

6. Valoriser l'eau à l'échelle métropolitaine

pour mieux exploiter cet atout paysager, lien naturel entre les communes de notre métropole.

7. Ouvrir les jardins aux habitants

pour que chacun puisse profiter de ces lieux d'évasion, nécessaires à notre vie citadine.

8. Valoriser notre patrimoine

pour rendre l'espace public plus qualitatif et permettre à tous les habitants de connaître les différents joyaux de notre ville.

1. Construire une ville accessible

Alors que le **vieillissement de la population** va s'accélérer et que chacun a pris conscience de la nécessité de soutenir toutes les personnes qui vivent un **handicap**, à Lille comme ailleurs, il est indispensable de construire une ville où **les personnes à mobilité réduite pourront** :

- accéder aux commerces, disposer de logements adaptés, circuler à pied, en béquille ou en fauteuil roulant,
- circuler sur des trottoirs sans voiture, sans travaux, sans mobilier urbain envahissant et... sans tomber !



Les travaux publics à Lille : un enfer pour les personnes à mobilité réduite.

- Une charte des travaux publics est nécessaire pour que les lillois puissent circuler en période de travaux.

Image : Ville de Lille



Des bandes accessibles aux piétons et aux vélos, comme ici à New-York.

- La révolution de la mobilité passe aussi par un peu de flexibilité dans le pavage des rues du Vieux-Lille.

Image : Ville de New-York



Trop grosse terrasse sur un trottoir trop petit !

- Et si on aménageait la ville autrement pour que tout le monde puisse marcher et travailler ? C'est possible.

Image : Patrick Seghi / Voix du Nord



À Lille, il est trop facile de se garer n'importe où.

- Il faut punir ceux qui ne respectent pas les règles.

Image twitter @Tigars5962

Repenser le mobilier urbain de la ville

L'ADN de l'identité d'une ville est également caractérisée par la mise en place de son mobilier urbain. C'est par la qualité de son design, de son implantation, de sa fonction, qu'il sert à une lecture et appréhension plus simple de la ville.

Entre autre, le mobilier urbain a plusieurs fonctions, et celles-ci doivent être identifiables rapidement par tout à chacun : la signalétique directionnelle, d'affichage, de balisage, la « fabrication » d'ombre, l'accessibilité PMR, l'aménagement des espaces paysagers, la mise en place d'un plan marche, la gestion des déchets, l'identification du patrimoine, l'attente (sortie de gares, abris bus, de tram), les stations vélos et de trottinettes, la délimitation d'espaces sécurisés, l'éclairage, l'identification des entrées de métro etc.

Au travers de réunions thématiques dans les différents quartiers lillois est souvent revenu l'idée d'une réflexion approfondie pour la création d'une unité dans la ville, à minima par quartier : signalétiques pour les piétons pour se repérer d'un quartier à l'autre, potelets identiques, signalétiques identiques des pistes cyclables.



A : Abris vélos, Metz

B : Mobilier urbain du Tramway, Casablanca, Maroc

C : Canopées urbaines pour rafraîchir Toulouse

D : Signalétiques de localisation, La Défense

E : Faciliter le déplacement et le repos, Bonneville (photo du bas)

F : Délimitation des espaces végétalisés, Anvers, Belgique

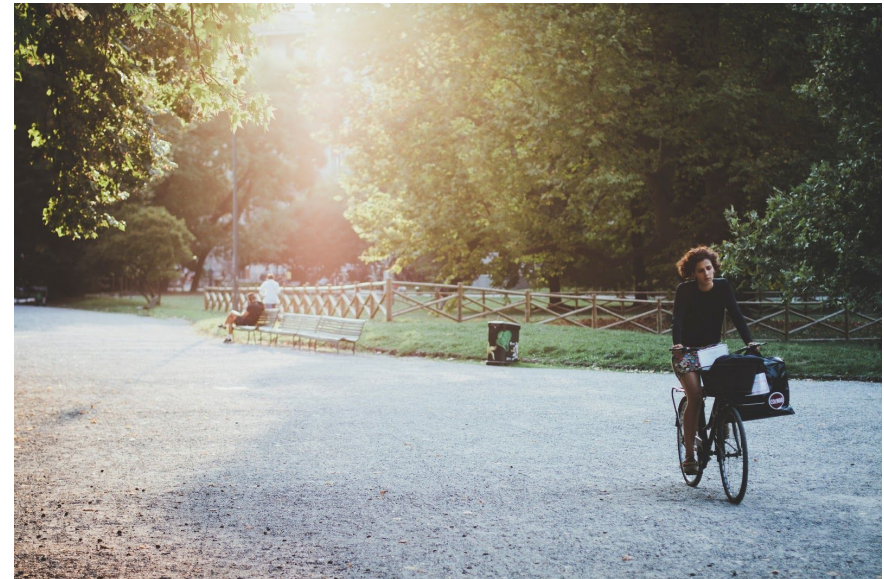
G : Attendre ludiquement, Anvers, Belgique

2. Faire entrer massivement la nature en ville !

À l'heure de la **pollution insoutenable**, de la nécessaire lutte contre le **réchauffement climatique** et ses effets (îlots de chaleur), de l'affaiblissement de la **biodiversité** (disparition des oiseaux, des abeilles, etc.), de l'essentiel **embellissement du paysage urbain**, et de la nécessité d'offrir des **espaces récréatifs**, notamment pour les habitants vivant en appartement, il est devenu indispensable de faire beaucoup plus en matière de nature en ville.

- **Planter des arbres** le long des rues de la ville de Lille : la rue Nationale, la rue Armand Carrel, la rue du Faubourg d'Arras, etc.
- Créer un **nouveau parc au nord de Lille entre le Vieux-Lille et la Deûle** en lien avec la commune de Saint-André, connecté à l'avenue du Peuple Belge.
- Aménager un **parc place du Maréchal Leclerc, voir place Philippe Lebon**, comme cela a été fait place Jean Baptiste Lebas.
- **Élargir la partie espace vert du projet urbain Saint Sauveur** en créant une large coulée verte.
- **Agrandir le Jardin des Plantes** et améliorer son accessibilité.

NB : Ces propositions sont le fruit de nombreux temps d'échanges et de débat avec les habitants. Poursuivons ce débat !



Redonner une place de choix à la nature en ville

Aménager un parc Avenue du Peuple Belge

En attendant la remise en eau qui ne pourra pas être réalisée à court terme, il faut réaménager l'avenue du Peuple Belge avec 3 grands principes :

- un juste **partage de l'espace public** permettant aux piétons et aux vélos de circuler normalement ;
- une végétalisation du site dans l'optique de créer un **vaste parc urbain**, de part et d'autre de l'avenue de 800 mètres de long ;
- une mise en valeur du patrimoine architectural très riche de l'avenue.

Remettre en eau l'avenue du Peuple Belge et les anciens canaux de la ville de Lille, tout le monde en rêverait pour faire de Lille la Bruges ou la Gand de France. Mais quand on connaît l'état des espaces publics à Lille et sur la métropole lilloise, les besoins en infrastructures de transport, les besoins en éducation, la nécessité d'entretenir les berges des rivières existantes, il n'est pas raisonnable d'investir à court terme 200 millions d'euros pour ce projet.



Dessin réalisé dans le cadre du concours d'idées organisé par Axe Culture pour le renouveau de l'avenue du Peuple Belge.

Réalisation : DELPHIN COLIN / CAROLINE DRUON / MATHILDE GARRO / DAVID VANDAMME

Créer un nouveau parc de la porte d'Ypres

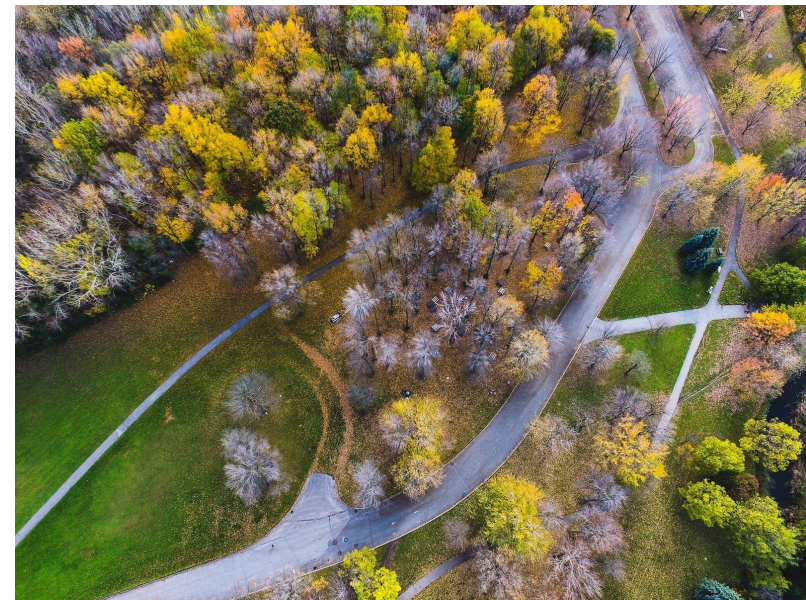
Création d'un parc au nord de Lille connecté à l'avenue du Peuple Belge, au niveau de la voie rapide appelée "boulevard Robert Schuman", créant ainsi **un grand parc de 7 hectares reliant le Vieux Lille et la Deûle** :

- aménagement du Boulevard Robert Schuman depuis La Madeleine jusqu'à l'Esplanade en boulevard classique avec trottoirs et voies cyclables et limitation à 50km/h ;
- simplification de l'accès au pont menant à Saint-André par la suppression de l'échangeur routier circulaire et de la voie routière y accédant ;
- abaissement des talus existant de chaque côté de la voie rapide afin de créer un lien entre les deux rives du nouveau boulevard ;
- mise en valeur des anciens remparts de la ville.

Lille manque d'espaces verts. Mais Lille dispose aussi d'espaces verts qui ne sont pas valorisés ou qui sont prisonniers de grandes infrastructures routières de type autoroutes.

Le Boulevard Robert Schuman (Rue Jean Moulin) est l'exemple de l'infrastructure qui coupe le territoire. Qui sait aujourd'hui qu'en roulant sur cette voie rapide, vous vous trouvez à moins de 50m de la Deûle ?

Sans faire de travaux pharaoniques, il est possible de transformer cette autoroute pour en faire un beau boulevard au milieu d'un superbe espace vert au bord de l'eau. Une belle perspective pour une ville qui manque de vert !



Rééquilibrer le projet Saint Sauveur

L'équilibre ! C'est ce que nous demandons dans les projets urbains. L'équilibre entre (1) la nécessité de construire logements, locaux d'activités et équipements au sein des espaces urbains desservis par les transports en commun et (2) le besoin d'espaces de respiration et de repos, de terrains de jeu, de végétation.

Ainsi, concernant Saint-Sauveur, nous proposons une coulée verte plus large que les 30 mètres du cours actuellement prévu, pour arriver à un **parc de 10ha**.



Le Boston Public Garden. Dans l'idée du Central Park. Un exemple parmi d'autres de parc urbain entouré d'un paysage urbain dense.



Rééquilibrer le projet Saint Sauveur

... en y intégrant une large coulée verte et donc un parc plus grand que l'actuel parc Jean Baptiste Lebas saturé.

Planter des arbres dans la ville dès que possible

Planter des arbres par exemple tout au long de la rue Nationale, là où c'est possible, présente plusieurs intérêts :

- participer à améliorer l'esthétique de la rue ;
- favoriser la biodiversité en créant ce qui deviendra un habitat pour les oiseaux et insectes ;
- améliorer la qualité de l'air et lutter contre les îlots de chaleur en été.

La rue Nationale à Lille est triste, c'est ce que disent beaucoup de Lillois. Il faut dire que si certains bâtiments sont remarquables, comme la Maison de l'artisanat, l'immeuble au croisement de la rue Jean Roisin, au 77, au 144 ou encore du côté du lycée Thérèse d'Avila, la qualité architecturale est loin d'être toujours au rendez-vous. Rendre de la beauté à une rue n'est pas chose aisée, surtout quand c'est à la fois la qualité des façades et de l'espace public qui est concerné. Dans ce cas, la végétalisation de la rue ne peut qu'améliorer considérablement l'esthétique des lieux.



La rue Nationale aujourd'hui.



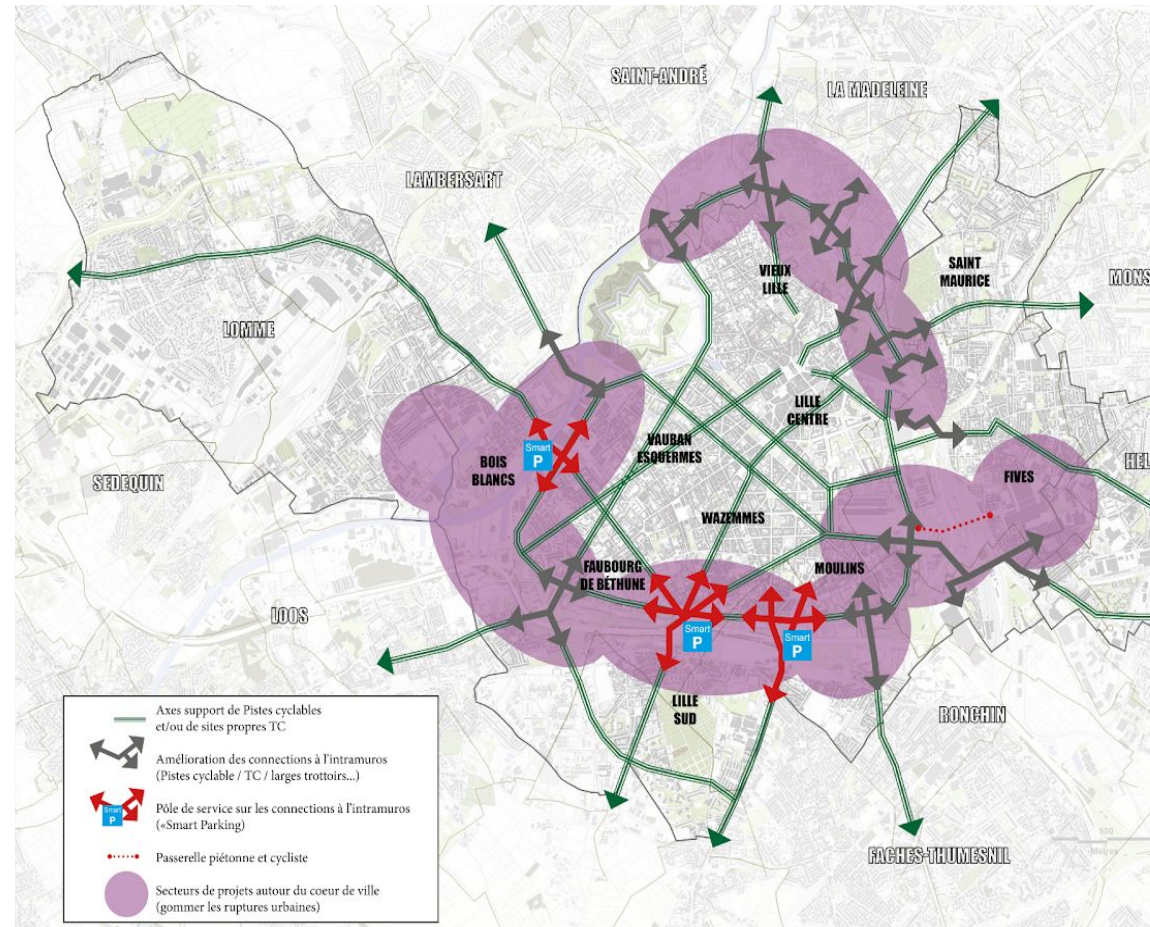
Demain, peut-être, une rue bordée d'arbres.

Nous savons que les réseaux d'eau, d'électricité, les égouts, etc. peuvent empêcher les plantations. Peu importe ! Nous voyons que les arbres peuvent changer la ville. Même si c'est de manière irrégulière, plantons là où c'est possible.

3. Recréer du lien entre les quartiers et soigner les entrées de villes

Il est plus que jamais nécessaire de **recréer du lien entre les quartiers** pour que les habitants se déplacent plus facilement à pied et à vélo, pour qu'ils aient accès à chaque quartier, au centre, aux grands équipements et aux espaces. Le vivre ensemble, c'est aussi pouvoir se déplacer de quartier en quartier, et de ville en ville facilement.

- **Améliorer la qualité urbaine des entrées de ville**, du Grand Boulevard en passant par l'Avenue du Peuple Belge, la rue Armand Carrel et la rue du Faubourg d'Arras ou encore Boulevard de la Moselle. Ces entrées de villes doivent être les lieux privilégiés du développement des nouvelles lignes de tram.
- La rénovation des entrées de ville va de pair avec **l'entrée du tramway au coeur de la ville de Lille** qui doit permettre de créer du lien.
- Relier Fives au centre ville par la création d'une **passerelle piétonne et vélo** au dessus des voies ferrées et de l'autoroute.
- **Couvrir partiellement le périphérique sud** pour améliorer l'accès à Lille Sud et celui du Jardin des plantes.
- **Transformer le périphérique nord** (boulevard Robert Schuman) en boulevard urbain ouvert aux différents modes de transport et ainsi ré-ouvrir la ville sur la Deûle



Renouveler les entrées de ville pour créer du lien et pour améliorer l'image

Le Grand Boulevard, un lien métropolitain à rénover

La rénovation de cette artère, qui doit redevenir un boulevard classique, passe par plusieurs éléments :

- Un plus juste partage de l'espace public au profit du piéton ;
- La suppression des installations autoroutières, dont les tunnels et l'échangeur que constitue le carrefour Pasteur pour en refaire un territoire à la hauteur du Grand Boulevard, relié à son environnement ;
- L'harmonisation de l'aménagement de l'espace public qui est aujourd'hui différent d'une commune à l'autre : mobilier urbain, alignement des arbres, stationnement, etc.

Le Grand Boulevard est métropolitain, il doit donc être géré à l'échelle métropolitaine.

L'histoire du Grand Boulevard a débuté au début du 20^e siècle par la création d'un axe élégant de 50m de large, pour relier Lille à Roubaix et Tourcoing. Le Grand Boulevard est l'acte fondateur de la métropole lilloise, mais aussi un projet ambitieux et moderne avec son tram.

A partir des années 1950, le boulevard a été sacrifié sur l'autel du "tout voiture" et deviendra peu à peu une autoroute urbaine avec ses tunnels et ses petits trottoirs.

En 2010, Axe Culture lance un concours d'idées pour refaire du Grand Boulevard un lieu de vie et de promenade.



Le Grand Boulevard rendu aux habitants. Aujourd'hui un rêve qui est accessible.

Le Jardin des Plantes, trait d'union entre la ville centre et Lille Sud

Le quartier de Lille Sud est aujourd'hui coupé de la ville centre par le périphérique sud. Recréer du lien passe par une politique ambitieuses avec :

- Elargissement des ponts au niveau des portes de Douai et d'Arras ;
- Couverture d'une partie du périphérique à l'ouest de la rue Armand Carrel permettant d'ouvrir le périphérique sur la porte de Douai.
- Création d'un lien entre la rue du Faubourg d'Arras et le Jardin des Plantes.

Le Jardin des Plantes constitue un parc qui pourrait être largement valorisé si son accès était amélioré. La création d'un lien privilégié entre la ville centre et Lille Sud peut s'appuyer sur ce parc qui pourrait devenir une centralité, quand il est aujourd'hui isolé. Les aménagements, pour atteindre cet objectif, seraient coûteux, mais le gain pour la ville énorme : le retour de Lille sud au coeur de Lille et un jardin qui profite à tous.

AVANT : une autoroute, rupture et nuisance pour les habitants



APRÈS : une ville apaisée qui a gommé la rupture



Vision idyllique du concept d'une entrée apaisée du jardin des plantes rendue possible par la couverture partielle du périphérique.

La porte d'Arras, une entrée de ville à requalifier

La porte d'Arras, un secteur qui ne donne pas envie !



Rationaliser / réorganiser l'espace pour le rendre plus vivable !



Aujourd'hui : un secteur géré pour les flux



Demain, un secteur à transformer pour les habitants

Idée de création d'une nouvelle place réduisant le flux de voitures, interconnexion Tram/Méto/Vélo/Piéton. Vers Lille-sud, c'est la possibilité de valoriser le petit parc existant, aujourd'hui enclavé et trop peu accessible.

Vers le périphérique, un accès privilégié vers le jardin des plantes. Au final, un secteur complètement remanié et humanisé.

Une réflexion à poursuivre !

Illustration réalisée pour susciter le débat !

4. Créer des places à vivre dans la ville

Beaucoup de places lilloises ne sont des places que par leur nom. Il faut en refaire des lieux de rencontre et de vie pour les habitants et les touristes, mais aussi pour les commerçants. Des mini-marchés permanents réservés aux circuits courts pourraient donc également y être installés.

- **Piétonnisation de la Grand Place de Lille** et de ses alentours avec une grande concertation sur le périmètre
- **Transformation des places lilloises pour en faire des places à vivre pour les habitants, familles, enfants, touristes, etc.**
 - * Square Morisson
 - * Place Maurice Schumann
 - * Place du Maréchal Leclerc
 - * Place Philippe Lebon
- **Création d'un square** rue de la Briqueterie quartier Saint Maurice-Pellevoisin..
- Les places doivent être **équipées de jeux pour enfant** et de bancs pour accueillir les familles.



La Grand Place piétonne ? Comme à Bruxelles, Gand, etc.
Source : Bertrand Danel / Architecte membre LilleC.

Une place de vie pour la Place du Maréchal Leclerc

Ré-enchanter l'espace public !

Transformons la place du Maréchal Leclerc pour en faire un parc au coeur de Vauban, quartier étudiant de Lille comptant à proximité de nombreuses écoles et lycées.

Ce parc offrirait un espace de promenade, de respiration et de jeux pour les habitants, lycéens et étudiants, propice au commerce local. Il devrait prendre en compte les nuisances éventuelles pour les riverains grâce à un travail de concertation.

Lors d'une réunion organisée par Axe Culture en février 2018 avec les habitants au sujet de la Place du Maréchal Leclerc, tout le monde était d'accord pour dire que cette place était "moche" et délaissée.

Pour ce qui est des solutions, le consensus est plus difficile à trouver, mais la majorité des personnes présentes espéraient un parc, à l'image de celui qui existe aujourd'hui place Jean Baptiste Lebas.

Bien entendu, la création de ce parc devra prendre en compte la vie du quartier avec ses nombreuses écoles.

Ensemble, avec les habitants, il est possible de trouver le bon projet !



La Place du Maréchal Leclerc. Aujourd'hui, un carrefour routier.



Demain, un parc pour les habitants

5. Créer les conditions d'une nouvelle mobilité en ville

Au delà d'un renfort nécessaire des offres métro et TER, le développement du réseau doit passer avant tout à la fois par un **re-positionnement fort du mode tramway au cœur de la métropole** (comme de nombreuses agglomérations françaises et européennes en ont fait le choix ces dernières décennies) et par une **transformation du modèle des Lianes vers de « vraies » lignes BHNS** (aménagements continus, priorité absolue aux feux...). Modes à la fois très attractifs, **vecteurs de requalification urbaine et économiquement efficaces**, le tramway et le BHNS apparaissent aujourd'hui comme les leviers principaux pour le réseau structurant de demain. Ils devront s'accompagner de parcs relais facilement accessibles et capacitaires pour favoriser le report modal depuis la voiture.

Alors que notre territoire a été aménagé sur le modèle de la voiture, il n'est pas envisageable d'empêcher les gens de circuler.

Il est par contre urgent de leur proposer des **alternatives efficaces et progressives** et ainsi d'accompagner les changements de comportement. C'est à dire, **agir concrètement sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants rejetés par les voitures** nuisibles pour les insectes, pour les oiseaux et plus largement pour la biodiversité. Ces émissions participant également au réchauffement climatique.

Les habitants ne changeront leurs habitudes en matière de mobilité que s'ils ont la possibilité de circuler confortablement et en toute sécurité, en **transports en commun** mais aussi **à pied ou à vélo**.



Une passerelle et cyclable entre le quartier de Fives et le centre de la ville, à l'image des nombreuses passerelles qui existent dans le monde, comme ici à Copenhague.

Il est donc important d'évoluer vers :

- une **politique en faveur du vélo**, avec la création d'un important **réseau de pistes cyclables sécurisées** et de **vélo-routes** traversant Lille, identifiables par un traitement identique des sols.
- un **partage de l'espace public plus juste**, notamment sur le Grand Boulevard, avec des trottoirs plus larges, plus bas, mais aussi sur l'Avenue du Peuple Belge pour y laisser plus de place au vélo.
- la **piétonnisation d'autres secteurs de la ville** et en particulier du Vieux Lille dans le cadre d'une démarche de concertation, construite avec les habitants et les commerçants et la création d'un **schéma directeur de la Marche à Lille**.
- des **parkings Relais renforcés**, et des "Smart-parkings" seront créés en périphérie du coeur de Lille, les capacités des P+R existants comme St Philibert, Porte d'Arras, Les Prés et CHR B.Calmette seront augmentées (sous la forme de parkings silo démontables pour une faible emprise au sol)
- le **renforcement de la liaison piétonne et cycliste** par la création d'au moins une **passerelle piétonne et cycliste** à la fois efficace et esthétique, seul moyen de ne pas couper le flux de la marche et des vélos qui voudraient passer rapidement de l'autre côté du quartier.

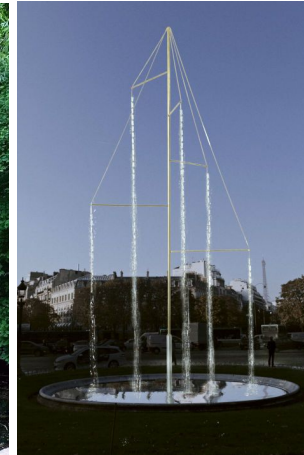
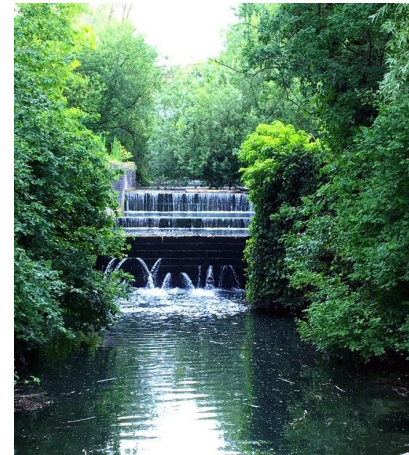


Création de parkings silo démontables "Smart-Parkings" en entrées du coeur de ville, desservis par les futures lignes de tram.

6. L'eau, un atout à valoriser à l'échelle métropolitaine

L'eau constitue un atout à plusieurs titres : (1) elle constitue un espace naturel au même titre que les espaces verts, (2) elle participe à l'offre de loisir grâce aux sports nautiques, (3) elle constitue un lien permettant la circulation des individus et des marchandises.

- Amélioration de l'**accès à la Deûle depuis le Vieux Lille**
- Création d'une véritable **base nautique** dans le secteur de la citadelle Marx Dormoy intérieure et extérieure avec pratique des sports nautiques sur la Deûle
- Valorisation **des rives de la Deûle et des autres rivières** de la métropole lilloise qui permette de mettre en réseau les villes et facilitent les **déplacements en vélo**.
- **Développement du Tourisme fluvial** et de navettes fluviales entre centre ville et Bois-Blancs
- Renforcement de la présence de l'eau dans la ville à l'aide de **fontaines et de bassins** qui pourraient prendre place dans les nouveaux parcs.





Les berges de la Deûle ne sont pour le moment pas assez aménagées.



Exemple d'aménagement possible des berges. Ici, un projet d'aménagement des berges du Sichon, près de Vichy.



Projet Dumont Legrand Architectes 2011 - Marx Dormoy

Le secteur de la Piscine Marx Dormoy accueille aujourd'hui le Canoë Club Lillois, l'association La Deûle, et des activités privées de location de Paddle et de diverses embarcations. Le projet de la nouvelle piscine olympique est engagé sur Saint-Sauveur, mais il est peut être encore temps de revisiter l'ambition nautique pour Lille et de repenser Marx Dormoy **comme un grand centre de loisirs et de sports, intérieur et extérieur**. En faisant de Lille une capitale des sports d'eau, dans toute leur diversité, qu'ils soient de loisirs comme de compétition. La relocalisation de Lille-Plage pourrait également se penser dans ce secteur, en combinant les opportunités de loisirs d'été avec l'offre proche de Lambersart-Plage.

Ce projet pourrait également intégrer **une offre de bains-douches** publics à Lille qui a disparu et pourtant reste indispensable aux personnes mal logées ou non-logées. Excellence, sport pour tous, solidarité peuvent se combiner !

En pensant global, en mutualisant les équipements sportifs et de loisirs, nous pouvons créer la Base Nautique Lilloise Partagée de demain !

L'ouverture du Port de Lille : l'ambition d'un nouveau quartier portuaire lillois

Le port de Lille, situé entre les quartiers de Bois Blancs et de Vauban constitue un site de première importance pour la ville, de 65ha dont 27ha sur la commune de Lille.

1/ Il y a **besoin de reconstruire un dialogue** entre la ville, la métropole et la Chambre de commerce et d'industrie qui gère le port. Un dialogue apaisé permettra de porter ensemble une nouvelle ambition !

2/ **Au-delà du port, c'est tout le secteur qui doit évoluer** pour ouvrir le port, améliorer les interfaces entre le port et la ville, le boulevard de la Moselle et les rendre plus qualitatives et écologiques. Un grand projet pour Lille !

3/ **Le port qui est déjà à la pointe dans le domaine de la logistique urbaine**, doit jouer un rôle économique croissant à l'heure de la nécessaire réduction du trafic automobile et de la croissance du trafic de marchandises lié au commerce électronique.

4/ Le port comporte de nombreux terrains susceptibles d'être valorisés pour y **développer la mixité des fonctions** (logement, transport, tourisme fluvial, multimodalité)



En 2012, la Mairie avait envisagé un partenariat avec le port de Lille, un projet à remettre d'urgence à l'ordre du jour !! *Le port, comme souvent, tourne le dos à la ville, c'est un espace fermé la nuit qui n'a que peu de liens avec Lille. Ces huit hectares, c'est une petite partie du port qui pourrait muter en termes d'activités vers une ouverture vers la ville et une mixité des fonctions avec des bureaux et des logements. Les activités qui s'y trouvent actuellement, les bureaux des douanes, les locaux de Voies Navigables de France et des sites de stockage, pourraient éventuellement être déplacés dans le port*

7. Ouvrir les jardins aux habitants

Plusieurs jardins ne sont aujourd'hui pas ouverts aux habitants et touristes, souvent entourés de larges murs, alors qu'ils pourraient être aménagés pour être plus ouverts, en accord avec leurs propriétaires.

- Ouverture des **jardins de la Préfecture** aux habitants dans le cadre d'une négociation avec le Conseil Départemental et l'Etat.



- Proposition d'ouverture du jardin de l'ancien séminaire et du jardin de l'évêché aux habitants dans le cadre d'une négociation avec le Diocèse de Lille.



Les jardins de la Préfecture, plus de 4000m² entre le Boulevard de la Liberté, la rue Jacquemars Gielée, la rue Jean sans Peur et la Place de la République.

8. Valoriser notre patrimoine

La qualité de l'espace public et l'attention portée au patrimoine sont intimement liées.

Un espace public soigné **valorise les bâtiments** qui le jouxtent et un patrimoine bien entretenu et mis en valeur **donne de l'intensité à l'espace public.**

Historiquement "Capitale des Flandres", Lille possède un **patrimoine bâti de grande qualité.** A côté des fleurons bien connus des Lillois et des visiteurs (Citadelle, Vieille-Bourse, Hospice Comtesse), **de nombreux monuments méritent d'être valorisés et rendus plus accessibles.**

Nous devons en même temps **éviter l'écueil d'une ville figée** qui ne serait qu'une vitrine touristique et multiplier les possibilités pour les habitants et les visiteurs de **découvrir les lieux visibles ou plus secrets de notre ville.**

- Favoriser une **meilleure connaissance du patrimoine et de ses enjeux pour les habitants** : promotion du label "**Ville d'Art et d'Histoire**" et du "**Site Patrimonial Remarquable**" lillois (ex-secteur sauvegardé), relais d'information dans les mairies de quartier, **signalétique** trilingue avec QR-codes.
- **Faire entrer** davantage dans certains monuments (Palais Rihour) en y favorisant une **occupation pérenne** et adaptée aux lieux.
- En relation avec les responsables des lieux, élargir les **horaires de visite des églises anciennes remarquables** (Saint-André, Sainte-Catherine, Saint-Etienne...).



Le Palais Rihour : un monument symbolique que la place du même nom met peu en valeur.

- **Améliorer l'aspect extérieur et l'environnement des édifices** : valoriser le bâti de manière sobre, éclairer de manière valorisante et économe en énergie, **proscrire le mobilier urbain inutile ou trop proche** (exemple : ascenseur de parking à 2 pas de la Vieille Bourse).
- **Entretien et protéger le patrimoine**, dont une partie est en mauvais état, même quand il bénéficie d'une protection.



L'ancien Hospice Général de Lille. Une partie a été rénovée et accueille l'IAE. L'autre partie tombe en ruine.



L'église Sainte Catherine : une "hallekerke" typique à ouvrir davantage.

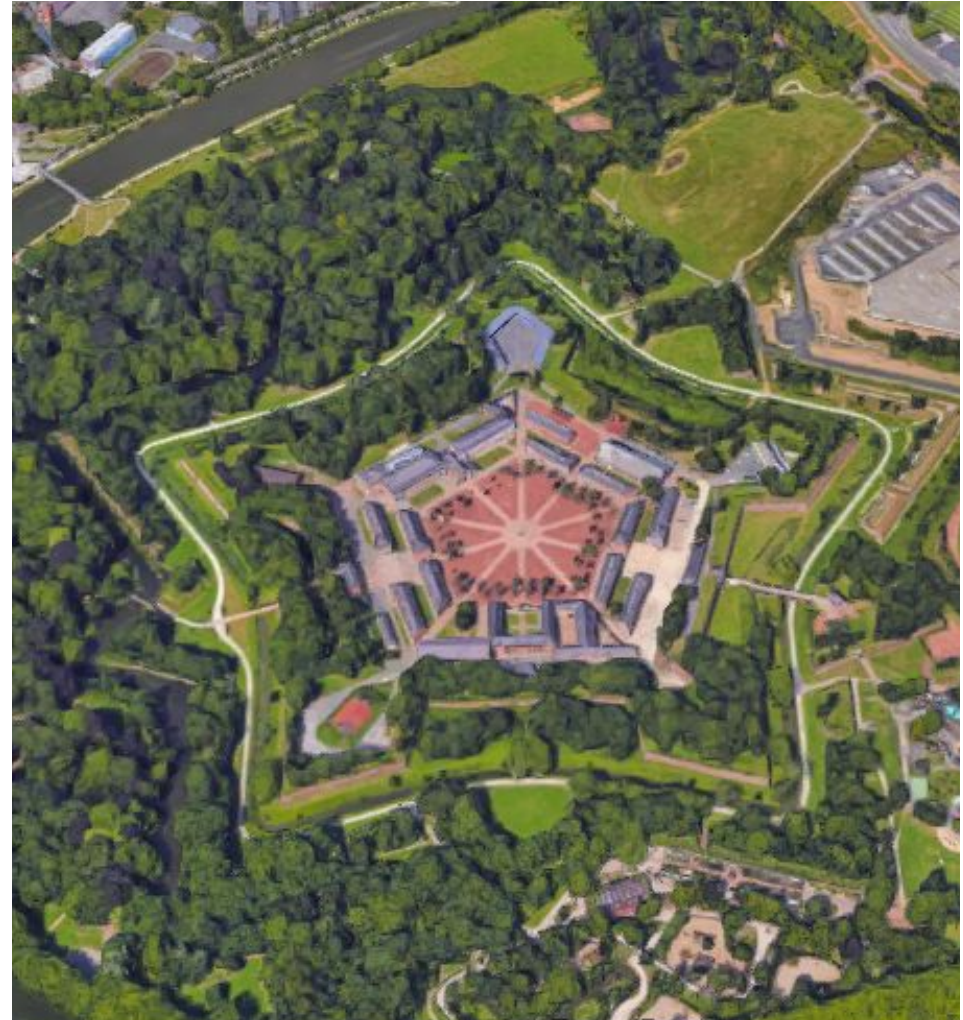
Faire de la Citadelle le phare de Lille et de sa métropole

La citadelle est un vestige unique, un ouvrage remarquable édifié par Vauban au début du 18^e siècle. Nous souhaitons qu'il soit davantage ouvert aux lillois et aux touristes pour qu'il participe pleinement au cadre de vie des habitants et à l'attractivité touristique de la métropole lilloise.

Nous proposons de négocier avec l'armée, qui a superbement entretenu le site, afin **de l'ouvrir** davantage, voire totalement, aux habitants et aux touristes.



À l'intérieur, un patrimoine architectural d'une beauté à couper le souffle.



La Citadelle : oeuvre de Vauban

Lancer une concertation sur le devenir du patrimoine moderne.

Le patrimoine moderne et contemporain est, au même titre que le patrimoine ancien, un élément essentiel de notre ville et de la structuration de l'espace urbain.

Il est essentiel de **ne pas répéter les erreurs du passé** qui ont conduit à la destruction sans discernement d'un **patrimoine ancien** (hôpital St Sauveur), puis de **l'ère industrielle** (brasseries notamment), puis **du 20ème siècle** (bâtiments de la foire de Lille), ou à **couper ces bâtiments de leur contexte urbain** (Lycée Baggio séparé du Jardin des plantes par la construction du périphérique sud).

Il convient aujourd'hui de s'interroger sur l'avenir de **plusieurs bâtiments et sites lillois (Palais de Justice, Cité Administrative, Rectorat...)** emblématiques de leur époque et situés dans des **endroits stratégiques de l'espace urbain.**

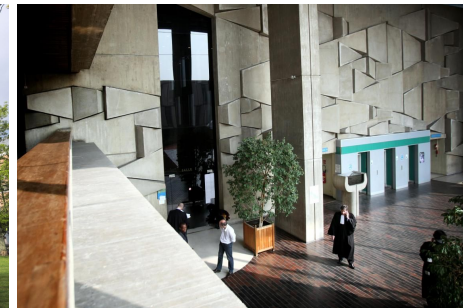
Nous proposons :

- de lancer une **grande concertation** sur le **devenir du patrimoine moderne, accompagnée de conférences** ;
- de bâtir un **schéma directeur du patrimoine lillois** prenant en compte la valeur architecturale des bâtiments, l'évolution de leurs usages et leur rôle potentiel dans la structuration de l'espace public.

Le lycée Baggio coupé de son complément naturel par le périphérique sud. Une erreur difficilement réparable.



La Cité Administrative et son environnement urbain et ferroviaire



Extérieur et intérieur du palais de justice de Lille
(source photo Romain Gosse et Alexis Christiaen-La Voix du Nord)

Transformer la ville, c'est possible !

Cet important travail a été réalisé via un long temps de concertation, débuté il y a plusieurs années par Axe Culture avec des concours d'idées, des ateliers avec les habitants, puis poursuivi par Axe Culture et le collectif LilleC avec des réunions thématiques, des temps d'échange avec les commerçants, des entrepreneurs, des responsables institutionnels, la Chambre de Commerce et d'Industrie, gestionnaire du port de Lille, avec de nombreux professionnels, architectes, urbanistes et paysagistes, etc.

Transformer la ville de Lille est possible. Comme cela a été possible dans de nombreuses villes françaises et européennes.

Cette transformation prendra du temps, car le travail à mener est lourd, tant notre ville a perdu du temps. Il faudra donc être en capacité d'établir vite et bien les partenariats forts qui permettront de prendre les bonnes décisions.

Mais plusieurs conditions de réussite doivent être remplies :

- Une nouvelle méthode globale de concertation avec : transparence, collaboration, et participation
- Un dialogue efficace et apaisé avec la Métropole Européenne de Lille et les autres villes de la MEL
- Un travail collectif avec l'ensemble des acteurs de la ville : institutions, la SNCF, les grandes institutions publiques (département, région, Etat), les partenaires privés et le monde économique, les associations...
- Une implication des habitants, en particulier des personnes fragiles, très en amont des projets d'aménagement
- Un travail partenarial avec l'ensemble des groupes politiques du conseil municipal
- Un angle d'approche pragmatique et très simple car la transformation de la ville peut passer par des actions peu coûteuses, comme le serait la transformation du périphérique nord en boulevard urbain classique intégrant une piste cyclable.

Cette transformation est nécessaire. Il s'agit de l'attractivité de notre ville et de sa métropole, qui passe par des espaces publics de qualité, une ville reliée à sa métropole, une ville à la mobilité durable, une ville à l'air plus respirable.



Remerciements :

Ce travail a été réalisé par :

Violette Spillebout, LilleC

Philippe Menerault, Universitaire

Thomas Werquin, Axe Culture

Mathieu Mommeja, LilleC

Pascal Robert, Architecte, LilleC

Bertrand Danel, Architecte, LilleC

Hugo Tardif, Urbaniste, LilleC

Emmanuel Chatelain, LilleC

Mélanie Legrand, Juriste, LilleC

Muriel Bodin, Avocate, LilleC

Et quelques contributeurs urbanistes, experts indépendants.

C'est un premier document qui a pour but de partager avec les Lilloises et les Lillois notre vision des espaces publics, et de mobiliser les habitants pour rejoindre le groupe-projet de LilleC sur ces questions, et ainsi préparer le programme de Violette Spillebout pour la campagne des élections municipales de 2020 à Lille.