



LE GRAND BOULEVARD

En long, en large et en travers...

SOMMAIRE

HIER

LA NAISSANCE DU GRAND BOULEVARD..... 3
Didier JOSEPH-FRANCOIS

LES ANNÉES 70..... 8
Photographies Archives MEL

AUJOURD'HUI

FLÂNERIES CRITIQUES..... 13
Pierre CHABARD

PAROLES D'USAGERS..... 31
Extraits et photos

DEMAIN

LE GRAND BOULEVARD EN 2030..... 34

EXPLORER LE GRAND BOULEVARD..... 42

Directeur de publication : **Didier DECOUPIGNY**
Responsable de publication : **Eric GAGNAIRE**
Impression : **AD Concept**

**Document réalisé par l'Agence de développement et d'urbanisme
de Lille Métropole**

LE GRAND BOULEVARD

En long, en large et en travers...

PRÉAMBULE

La démarche « Territoires de projets » initiée par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole est issue des travaux du Schéma de cohérence territoriale (SCOT). Engagée depuis 2016, elle a pour objectif de construire une stratégie spatialisée sur des territoires identifiés comme porteurs d'enjeux métropolitains.

Afin d'articuler « à la bonne échelle » les initiatives déjà en cours et les enjeux de développement déterminants pour le rayonnement de la métropole, cette démarche dépasse les limites administratives et les cadres plus resserrés des grands projets urbains et observe ces territoires à une échelle intermédiaire.

Les « Territoires de projets » sont identifiés à partir de leurs caractéristiques propres, qu'elles soient géographiques et/ou fonctionnelles, et des dynamiques et enjeux et métropolitains qu'ils concentrent. Ces derniers croisent donc des problématiques qui sont à la fois spécifiques à la métropole lilloise et en phase avec les enjeux des métropoles contemporaines. Véritable colonne vertébrale du territoire métropolitain, sujet de nombreux projets, le territoire du grand Boulevard a ainsi été identifié comme l'un des territoires de projets conditionnant l'avenir de la métropole à l'horizon du SCOT et au-delà.

La démarche Territoire de projets est un processus de travail innovant basée sur la mise en œuvre collective. Elle permet de proposer un récit partagé pour chacun de ces territoires et de poser les bases d'une stratégie commune et échelonnée dans le temps. Afin de bien saisir le contexte, elle s'appuie sur une connaissance partagée des dynamiques et projets portés par les différents acteurs, qu'ils soient publics ou privés.

Au sein de la métropole lilloise, le terme « **Grand Boulevard** » désigne généralement l'espace public structurant à l'échelle métropolitaine, long de 14 kilomètres, reliant Lille, Roubaix et Tourcoing. Acte fondateur de la métropole, il constitue un lieu identitaire et un repère pour l'ensemble des métropolitains.

Principalement regardé en tant que tel, focalisant les regards et animant les débats, il est proposé de l'observer dans son épaisseur pour l'appréhender comme un territoire à part entière. Ces deux approches du Grand Boulevard correspondent à des échelles de réflexion différentes et sont néanmoins interdépendantes : leur définition et leur devenir sont intrinsèquement liés.

Héritage spécifique de la conurbation, le territoire du Grand Boulevard s'est développé au gré du temps et des opportunités et constitue une partie des 9 communes traversées par cet axe. Initialement conçu comme une « œuvre d'hygiène sociale » destiné à offrir des meilleures conditions de vie aux ouvriers, au sein de cités-jardins, le territoire du Grand boulevard est devenu le lieu de villégiature puis d'habitation des classes aisées du début du XX^e siècle. Bien qu'étant également un lieu d'innovation en terme de logement social, ce territoire reste aujourd'hui un des territoires ayant des revenus médians parmi les plus élevés de la métropole.

Il constitue également un ensemble urbain très particulier dans la métropole, caractérisé par son tissu hétérogène, quasi péri-urbain dans sa forme et dans sa densité, traversé par les grandes infrastructures de transport métropolitaines et supra-métropolitaines, dont certaines sont aujourd'hui sous-exploitées. Il recèle des qualités paysagères indéniables issues à la fois des formes urbaines qui s'y sont développées mais également de la géographie qui s'exprime timidement aujourd'hui encore.

Attractif par son accessibilité, sa forte mixité fonctionnelle, sa proximité immédiate des villes-centres et son caractère patrimonial, ce territoire présente un important potentiel d'intensification urbaine dont les modalités restent à définir collectivement.

Afin d'identifier les enjeux de développement du Grand Boulevard, il convient au préalable d'en dresser un « **portrait de territoire** ».

Ce premier temps a pour objectif de définir son ADN et pour ce faire, le parti-pris a été de juxtaposer et de confronter les visions et représentations de ce territoire à travers le temps.

Tout d'abord, il examine son passé : sa naissance dans un contexte historique particulier, ses évolutions et transformations notamment dans les années 70.

Il interroge le présent pour mieux le comprendre au travers d'une analyse architecturale et urbaine « en flânant », mais également en captant, par un micro-trottoir, la perception de ce lieu par les usagers.

Il s'ouvre enfin sur des perspectives à long terme, en s'appuyant notamment sur les scénarios prospectifs de la consultation internationale Lille Métropole 2030 et esquisse les actions à mener à court terme, en vue de l'événement Lille Métropole 2020, Capitale Mondiale du Design.

Ce kaléidoscope s'appuie sur les éléments présentés lors du Séminaire Territoire de projets Grand boulevard qui s'est tenu le 12 octobre 2018 à l'ADULM.

Cette matière permettra, dans un second temps, d'envisager son devenir et d'alimenter la production d'une stratégie de développement pour ce territoire de projets. Celle-ci reposera sur une mise en cohérence des divers développements qui le composent et par une recherche d'amélioration de la qualité de son cadre de vie et de son attractivité. ■

Emile Vandenberg, projet d'aménagement, entre Lille et La Madeleine, de la ferme Salembier, vers 1858. On reconnaît en haut l'actuelle rue de Saint-Maur, à droite la rue de la Louvière et le carrefour du Dieu de Marcq, en bas la rue du Ballon. ADN 6Fi 3.

LA NAISSANCE DU GRAND BOULEVARD



Didier JOSEPH-FRANÇOIS

Architecte honoraire
& Ancien enseignant
à l'École Nationale Supérieure d'Architecture
et de Paysage de Lille

Comprendre le grand boulevard nécessite l'examen des nombreux projets d'aménagement, réalisés ou non, concernant Lille et la Métropole et qui ont précédé la réalisation du Grand boulevard. Puis, sur la période postérieure à sa création, il convient de regarder comment on s'est saisi de sa présence pour envisager d'autres avenir pour l'ensemble du territoire métropolitain. Ces questionnements et réflexions s'appuient et complètent les travaux engagés dans les années 80 par Alain Demangeon et Ann-Caroll Werquin qui ont étudié, avec le sou-

tien du Ministère, ce sujet du Grand boulevard.

Dès 1860, Emile Vandenberg, l'architecte qui est également l'auteur du plan d'agrandissement de Lille de 1858, élabore un grand projet d'urbanisme qui se préoccupe de l'aménagement de la banlieue lilloise sur les terrains de la ferme Salembier situés à La Madeleine. Sur cette vaste étendue qui commence à La Madeleine et qui va jusqu'à Saint-Maurice Pellevoisin, il propose aux propriétaires qui sont des agriculteurs, un projet d'aménagement inspiré du

Vésinet qui est, à cette époque, la référence en France en matière d'aménagement des banlieues, avec ses tracés d'allées ombragées et plantées et ses constructions pittoresques composant un paysage à l'anglaise. La proposition de Vandenberg se cale sur l'ensemble du territoire de la Ferme avec le souci de construire à la fois un paysage arboré et un paysage d'architectures organisées à partir de perspectives, de points de vues, de ronds-points, tous éléments de paysages que l'on retrouve abondamment dans les dessins des cités jardins. De ce projet, ne subsiste qu'un petit fragment réalisé en 1861 : l'avenue du parc Monceau et l'avenue Salomon qui constituent un élément de référence dans le patrimoine urbain et architectural de la métropole.

D'autres projets de même nature sont dessinés à la même époque. En 1884, à Lambersart, Monsieur Faelens, géomètre, propose de réaliser un cours Faidherbe qui est l'ancêtre de l'Avenue de l'Hippodrome. Ce cours arboré dissocie les circulations rapides et lourdes, produisant une forme d'urbanisation raisonnée des routes sortant de Lille pour irriguer la banlieue. A ce projet non réalisé succédera, plus tard, la mise en œuvre, par d'autres, de l'Avenue de l'Hippodrome.

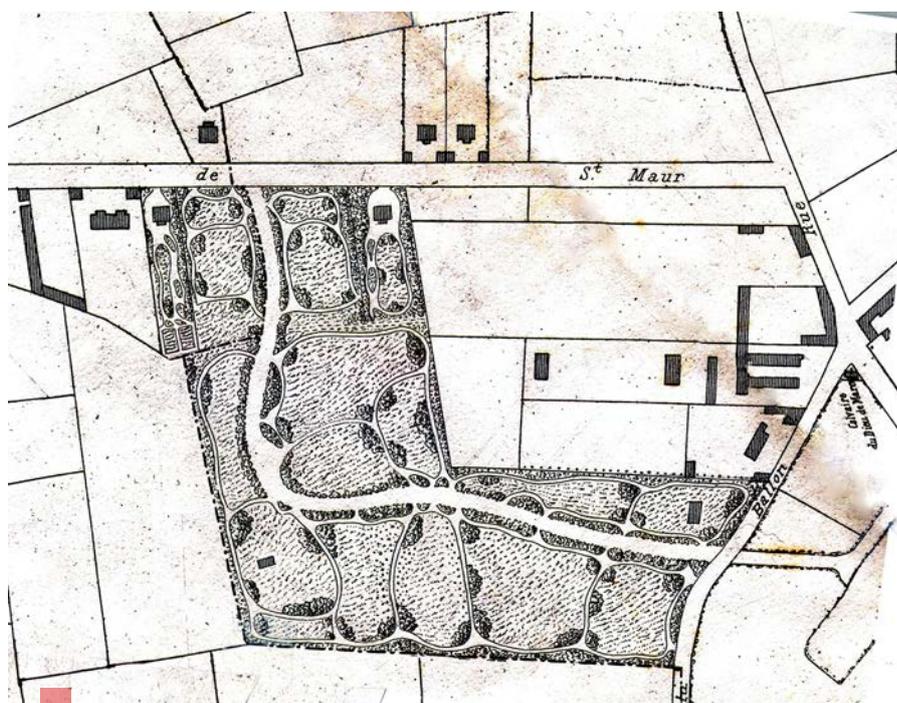
Le projet du Grand boulevard naît, quant à lui, en 1896, à partir d'un vœu du Docteur Théophile Bécour, conseiller général de Fives, et qui est, en tant que médecin, l'auteur de plusieurs ouvrages sur la protection de l'enfance et sur la maternité (sa fille sera également propriétaire d'une grande maternité œuvrant à Saint-Maurice Pellevoisin). Dès 1896, il appelle à la création d'un « boulevard du XX^e siècle » partant de Lille pour aller jusqu'à Roubaix, puis à Tourcoing.

C'est au cours d'une séance du Conseil général qu'il émet ce vœu sur un petit bout de papier chiffonné aujourd'hui conservé aux Archives départementales : « La voie ferrée de Lille à Roubaix et Tourcoing est rectiligne depuis Fives Saint-Maurice jusqu'au Pont des Arts. A côté de la ligne et, sur cette longueur

Ce serait une œuvre d'hygiène sociale...

d'environ 8 km, à gauche de la voie, il serait facile et peu coûteux de créer un boulevard ayant : premièrement, le chemin de fer à droite avec points d'arrêts nombreux ; deuxièmement, une route carrossable ; troisièmement, une voie de piétons ; et quatrièmement, un terre-plein ombragé. Relier les trois villes ayant 400 000 habitants est une œuvre à tenter et qui aurait autant et plus de succès que celle qui a joint la ville de Lille à Lambersart. Ce serait une œuvre d'hygiène sociale qui offrirait aux ouvriers, aux employés et petits rentiers, un cottage sain avec jardin, à l'instar des Peabody's Cottages à Londres. Le Comité de patronage des

maisons ouvrières pourrait édifier et louer ces maisons au taux normal, avec faculté d'acquisition pour les locataires. Ce serait un élément puissant d'assainissement pour ces trois villes où les ouvriers habitent une cité ouvrière malsaine et encombrée, et rapportant 12 à 15%. Nous émettons ce vœu à l'adresse des trois villes précitées. » Ce petit bout de papier d'avril 1896 n'est alors qu'une bouteille à la mer, le pouvoir du Conseil général étant soumis à l'autorité du Préfet. Ce dernier va se saisir de ce projet, via le Sous-Préfet de l'arrondissement de Lille et le sujet sera ainsi porté à l'ordre du jour de l'Assemblée plénière d'août 1896. L'avancement du projet restera cependant relativement délicat à mener entre les trois



Le lotissement du Parc Monceau, d'après le plan de Lille de 1872



Projet du géomètre E. de Favreuil d'un cours Faidherbe à Lambersart, avec une chaussée centrale, deux latérales et 4 rangés d'arbres pour 42 mètres de large, daté du 15 septembre 1884.

villes, les villes de Roubaix et Tourcoing souhaitant que les coûts soient entièrement pris sur les financements du Conseil général du Nord. Par ailleurs, la Ville de Tourcoing n'entend pas que le boulevard qui doit relier Lille-Roubaix-Tourcoing puisse passer par Roubaix avant d'arriver à Tourcoing. C'est de cette opposition nette, franche et massive du Conseil municipal de Tourcoing que naît le principe du tracé en Y du Grand boulevard.

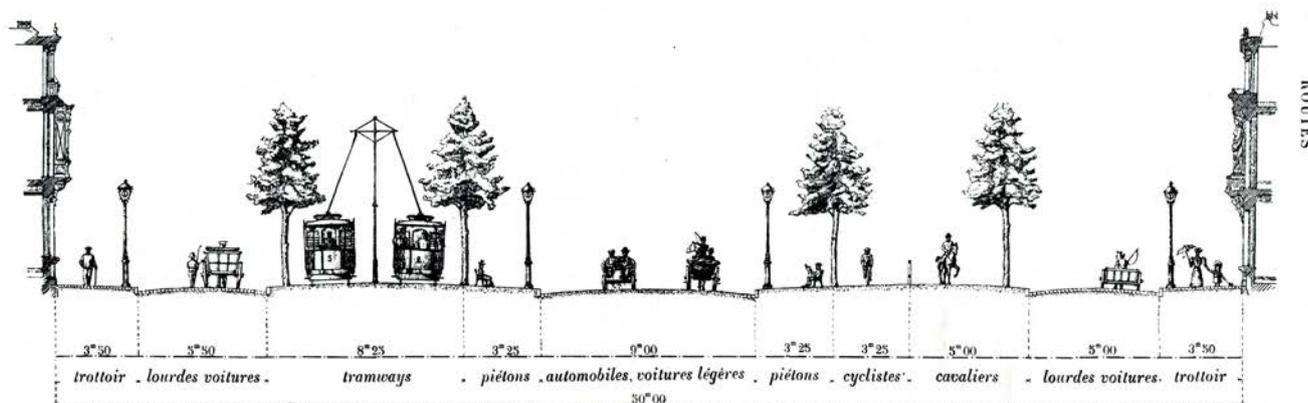
Deux ingénieurs, Florent Antoine Guillaïn, ingénieur des Ponts & chaussées, Député, Conseiller général et Rapporteur dédié aux Routes & chemins du Conseil général du Nord, et Arthur Stoclet, ingénieur des Ponts & Chaussées, qui est à ce moment-là en charge des services, vont alors se saisir du projet et vont en être les vrais maîtres d'œuvre. Ils vont, avec une relative discrétion, négocier les cessions de terrains avec les agriculteurs durant plusieurs années et sans que personne ne soit vraiment au courant. Ils promettent aux agriculteurs la réalisation d'une belle route, d'une belle avenue, avec des droits de lotir de part d'autre de ce beau boulevard, droits qui laissent entrevoir la possibilité d'énormes plus-values pour ces terrains agricoles qui deviendront des terrains à bâtir. C'est comme cela, qu'entre 1896 et 1900, ils réussissent à proposer un tracé qui sera finalement le tracé actuel du Grand boulevard.

Alfred Mongy n'intervient que postérieurement à Florent Antoine Guillaïn et Arthur Stoclet. Après une affectation aux Travaux municipaux de la Ville de Lille, il est, suite à un changement de majorité municipale, affecté auprès du Préfet. Ceci va lui permettre de prendre connaissance du projet de tramway en site propre, projet dont il va en devenir le promoteur, le tramway prenant alors le nom de Mongy. Le projet sera réalisé, après bien des difficultés économiques, entre 1905 et 1909, les investisseurs anglais initialement proposés étant finalement remplacés par des investisseurs belges.

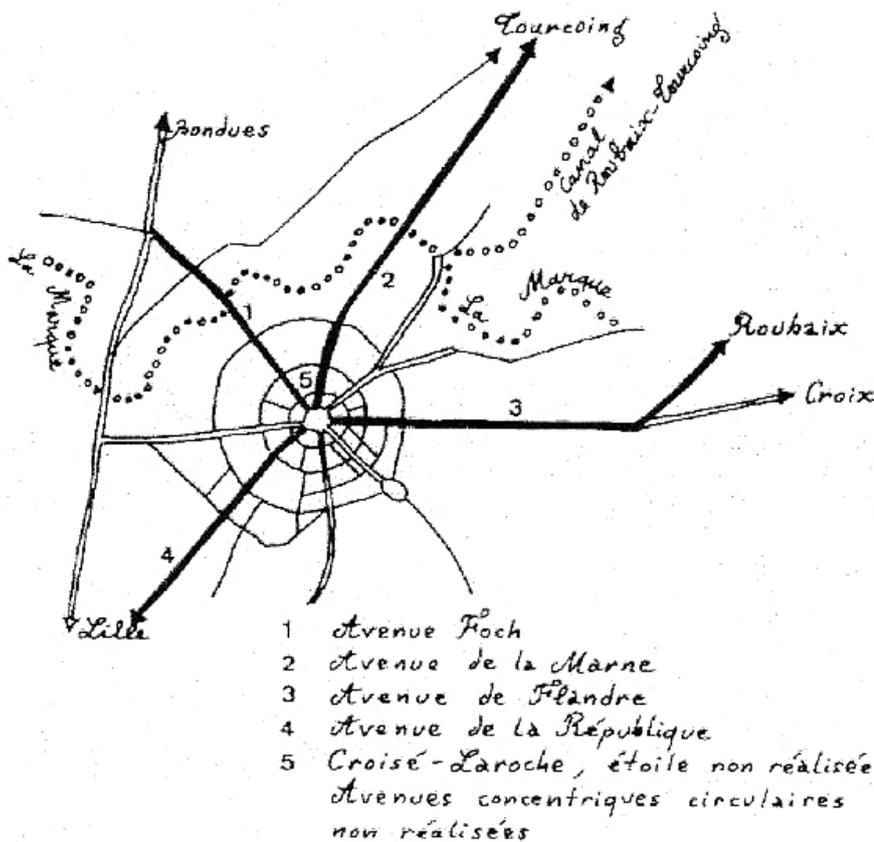
La coupe initiale d'Arthur Stoclet définissant le profil du grand boulevard accorde 30% de la surface à la circulation. Le reste est destiné à des trottoirs, allées cavalières, voies cyclistes, aux allées piétonnes et à la mise en site propre du tramway. Cette coupe en travers offre donc une large place aux plantations et à la promenade. C'est une œuvre d'hygiène sociale, un espace de promenade, un lieu de villégiature. Le long de ce nouveau boulevard, des maisons sont prévues mais sans aucune obligation, le Conseil général ne réalisant que la voirie sans intervenir sur les règlements d'urbanisme alors que, à la même époque, dans les opérations d'urbanisme similaires conduites en Europe, la voirie est réalisée mais en récupérant la plus-value par le contrôle de la propriété des sols situé le long

Profil en travers type du Grand Boulevard, route départementale N° 27 allant de Lille à Roubaix et Tourcoing, publié dans Lille et la région du Nord en 1909, page 673.

Route départementale N° 27 de Lille à Roubaix et à Tourcoing



Profil en travers type.



■ Schéma restitué par Patrick Ansar, ancien directeur des Archives de Marcq-en-Barœul, du projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension autour de l'étoile du Croisé-Laroche de Jacques Gréber, vers 1930.

de la voirie. Dans le cas du Grand boulevard, les agriculteurs ont cédé les emprises de leurs terrains permettant la seule réalisation de la voirie contre le droit de bâtir le long du boulevard, en bénéficiant d'un droit qui est assez peu contraignant dans ces communes. La banlieue est elle aussi largement ouverte à l'urbanisation et les lotissements se font au fur et à mesure de l'avancée des tramways. Il y a eu plusieurs tramways, d'abord hippomobiles puis à traction électrique, comme le Mongy, et les lotissements se développent au fur et à mesure de l'avancée de ces tramways tout autour de la ville, avec pléthore de capacités foncières entre 1900 et les années 30.

Le grand boulevard est finalement inauguré en 1909, non sans dissension, puisque le Ministre du Commerce chargé de l'inauguration refusa de participer au banquet et de partager sa table avec des maires anticléricaux. Cette inauguration sera donc un relatif échec. Néanmoins, le boulevard est réalisé, avec des masses végétales importantes : le parc Monceau, le Jardin botanique

et le Cimetière de l'Est. C'est donc un grand axe d'urbanisation qui parcourt une campagne à la fois agricole et avec déjà des éléments de paysage fortement caractérisés. Une partie des plantations initiales va être malade et sera rapidement remplacée par des peupliers qui offrent l'avantage de pousser vite mais qui, après un siècle, sont tous dans un état de grande fragilité.

L'urbanisation du grand boulevard progresse sur la côte de la Madeleine, car proche de Lille. Plus loin, en allant vers le Croisé-Laroche, de grandes propriétés, comme le château Franchomme par exemple, sont réalisées par des maîtres d'ouvrages qui ont la capacité d'acquérir et d'occuper ce territoire. Le boulevard s'urbanise ainsi conformément à sa vocation, pas vraiment ouvrière comme initialement envisagé, mais plutôt destiné à des classes sociales aisées qui souhaitent sortir de la ville réputée nauséabonde et sources de maladies.

La postérité du Grand boulevard aurait sans doute été plus importante encore si le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Jacques Gréber pour Lille avait été suivi. Ce ne sera pas le cas puisque c'est l'architecte Emile Dubuisson qui finalement remportera la commande auprès de la Mairie de Lille. Le projet de Jacques Gréber tentait de multiplier la figure du grand boulevard autour de la cité et notamment par la réalisation d'un grand boulevard circulaire placé à distance raisonnable de la ville ancienne, de manière à urbaniser, à partir de cités jardins, cette

banlieue autour de la ville centre qu'est Lille. Dans son projet d'aménagement pour Marcq-en-Barœul, Gréber proposait au Croisé-Laroche, en

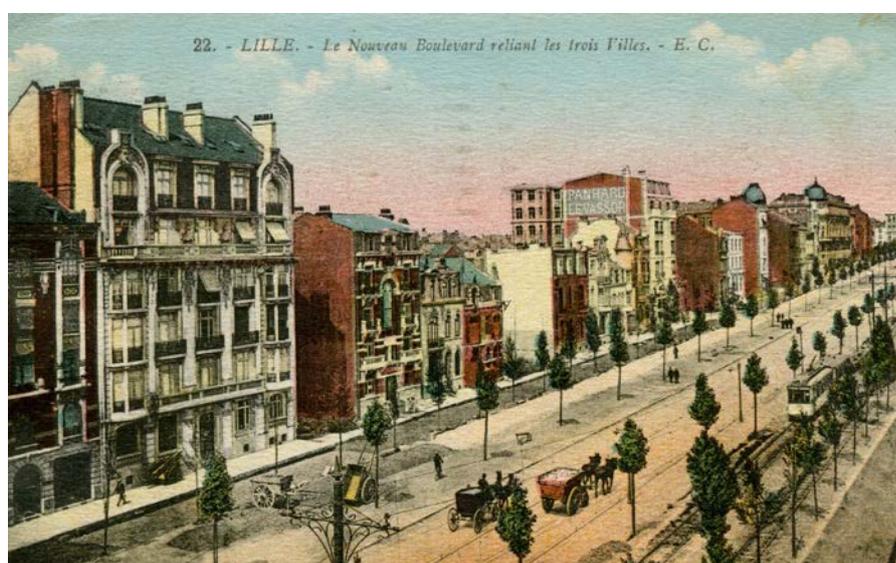
Cette imprécision de choix due au laisser-faire initial

lieu et place de ce carrefour initialement en Y, un grand giratoire du type de la Place de l'Étoile, prenant exemple sur les grandes avenues forestières qui peuplent l'imaginaire des urbanistes et paysagistes français depuis le XVII^e siècle, avec ces allées de chasse

qui dessinent des formes radiales et concentriques permettant d'irriguer des lotissements paysagers et la banlieue.

Les vues des cartes postales des années vingt montrent bien ce doublon assez caractéristique, cette hésitation entre la maison de ville et l'immeuble collectif, cette imprécision de choix due au laisser-faire initial de la spéculation : des maisons se construisent, se démolissent, des immeubles sont rebâti avec des différences de gabarits importantes, des différences de retraits, tout cela étant géré par les villes. Le grand boulevard reste, quant à lui, identique concernant sa coupe d'origine, avant d'être envahi et impacté, plusieurs décennies plus tard, par le trafic automobile. Les photographies du Croisé-Laroche, prises vers 1925, montrent un grand boulevard qui ne fait pas vraiment recette, avec des vacances, des béances importantes et, par endroits, quelques parcelles qui se lotissent avec des maisons mitoyennes... C'est comme cela que le Grand boulevard, pendant l'entre-deux guerres, mais aussi après la deuxième guerre mondiale, va finalement se constituer dans la forme caractéristique que nous lui connaissons et qui pose question aujourd'hui. ■

Propos recueillis le vendredi 12 octobre 2018, à l'ADULM, Séminaire Territoire de projet



Cartes postales du Grand Boulevard : vers 1910, devant la passerelle du chemin de fer réalisée à partir d'un surplus de colonnes en fonte du métro parisien ; vers 1925, dans la cote de La Madeleine et au Croisé-Laroche.



FIN DU XX^e Archives photographiques de la MEL

Branche commune : le Grand Boulevard
en travaux, 1975, Archives MEL



Branche commune :
le Grand Boulevard
en travaux, 1975, Archives MEL



Branche commune :
Avenue de la République
à Lille, 1976, Archives MEL



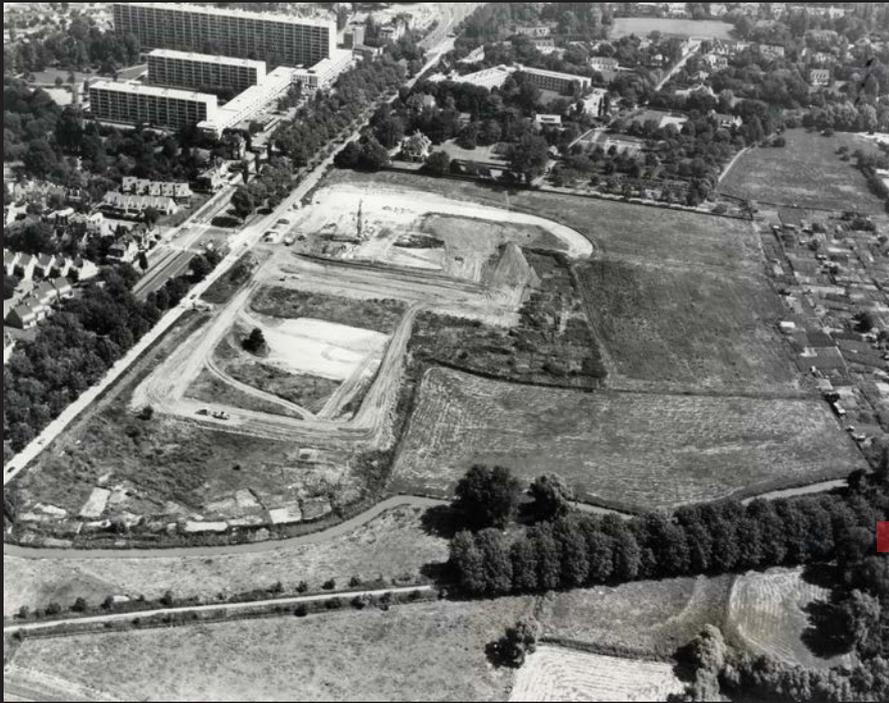
Branche commune :
Le Buisson, Avenue de la République
à Marcq-en-Baroeul,
1976, Archives MEL

Branche commune :
Le Croisé-Laroche,
Avenue de la République
à Marcq-en-Baroeul, 1996,
Archives MEL © Altimage



Branche de Roubaix : Le Pavé de Lille,
Avenue de Flandre à Wasquehal, 1975,
Archives MEL © Altimage





Branche de Roubaix : la Marque,
Avenue de Flandres à Croix, 1982,
Archives MEL © Altimage

Branche de Roubaix :
La Marque à Croix, 1988,
Archives MEL © Altimage



Branche de Roubaix :
le Parc Barbieux à Roubaix, 1975,
Archives MEL © Altimage



Branche de Tourcoing :
Avenue de la Marne à Marcq-en-Baroeul,
Archives MEL © Altimage





FLÂNERIES CRITIQUES À TRAVERS LE GRAND BOULEVARD



Pierre CHABARD

Architecte,
critique et historien de l'architecture
Enseignant à l'École Nationale Supérieure
d'Architecture et de Paysage de Paris La Villette

Sur la carte, le « Grand Boulevard » s'impose graphiquement comme une figure centrale et structurante de la métropole lilloise. Avec son reconnaissable tracé en Y, il semble enfourcher l'aire la plus densément urbanisée de la métropole. Épine dorsale d'une quinzaine de kilomètres de long, il fait légitimement partie des « territoires de projets » que le nouveau SCOT a identifié et dont « l'évolution conditionne l'avenir de l'ensemble de la métropole »¹.

Pris sur l'avenir au tournant du XX^e siècle, ce pari urbanistique d'une

ambition considérable a-t-il pour autant atteint ses buts ? Connaît-on véritablement cet objet, hérité d'une grande idée et d'un siècle de développement urbain ? De quoi ce « Grand Boulevard », qui s'est appelé successivement le « Boulevard du XX^e siècle »², la « route départementale n°27 »³ ou encore le « Boulevard des trois villes sœurs »⁴ est-il le nom ? Quels sont aujourd'hui ses forces et ses fragilités, ses dynamiques et ses enjeux, ses formes et ses modes de fonctionnement ?

A l'heure où la loi Mapam⁵ modifie la gouvernance de cette artère - passant, au 1^{er} janvier 2017, sous l'autorité de la MEL - il est opportun de la redécouvrir, d'en éprouver le paysage, de la voir en nouveauté. Pour cela, rien de tel que de prendre le temps d'y flâner, sans but précis mais avec insistance et esprit critique. Quittant la position surplombante du planificateur, rien de tel que de se mettre dans la peau de n'importe quel citoyen de la Métropole et d'emprunter ses pistes cyclables ou ses mini-tunnels, d'arpenter ses trottoirs ou ses contre-allées, de fréquenter ses boutiques ou son tramway, et cela à diverses saisons, à différentes heures du jour. Rien de tel, non plus, que de scruter la manière dont le Grand Boulevard est communément représenté, photographié, cartographié, raconté dans les guides touristiques, figuré dans les documents de planification. Comme toute forme urbaine, il est à la fois un fait physique et matériel et un fait social et culturel, un palimpseste où coexistent des traces de toutes les époques qu'il a traversées, des bribes de projets

Il est à la fois un fait physique et matériel et un fait social et culturel

rarement complets ; bref, un espace qui concentre du temps, en l'occurrence plus d'un siècle de transformations.

Pour aller pas à pas à travers le Grand Boulevard, les considérations qui suivent adopteront une logique scalaire et appréhenderont ce « territoire de projet » selon ses échelles successives, du proche au lointain, du particulier au général, de l'échelle architecturale à l'échelle territoriale.

UNE COLLECTION D'ARCHITECTURES

Le Grand Boulevard se présente avant tout au promeneur comme une formidable collection de bâtiments remarquables, un musée d'architecture à ciel ouvert où sont représentés les principaux courants du XX^e siècle : l'éclectisme, le régionalisme, l'art nouveau, l'art déco, les différentes formes du modernisme voire du postmodernisme. Du *Portrait de ville* consacré à Lille⁶ à l'ouvrage *Lille Métropole : un siècle d'architecture et d'urbanisme*⁷ en passant par le *Guide d'architecture de la métropole lilloise*⁸, plusieurs publications ont recensé ce patrimoine, essentiellement résidentiel, distinguant notamment les grands hôtels de maître construits à partir de 1907 sur la Côte de La Madeleine, les nombreuses maisons du prolifique architecte Gabriel Pagnerre, l'immeuble « La Coupole », d'inspiration balnéaire, de René Gobillon au Croisé-Laroche (1931) ou encore la tour résidentielle moderniste de Guillaume Gillet sur le tronçon de Roubaix (1959). Publiée à l'occasion du centenaire en 2009, la brochure touristique *Laissez-vous conter le Grand Boulevard* insiste à son tour sur le « kaléidoscope de styles »⁹ qui caractérise le paysage de cette artère où l'on trouve néanmoins très peu de monuments ou d'équipements publics.

Il est essentiel de poursuivre les travaux historiques inestimables menés par des chercheurs comme Ann-Caroll

Siège de la Banque Populaire du Nord



Werquin, Alain Demangeon, Philippe Louguet, Didier Joseph-François, Jacques Desbarbieux, Richard Klein et bien d'autres pour étendre la connaissance sur ce patrimoine architectural, celui qui a disparu comme celui qui est encore debout. Produire ce savoir systématique, le transmettre, l'exposer, le diffuser c'est construire la valeur culturelle, symbolique et touristique du Grand Boulevard en même temps que sa valeur patrimoniale et immobilière ; c'est donc capitaliser sur un « déjà-là » dont parfois les qualités ne sont pas partagées par tous les acteurs.

**Considérer
sans exception
et sans a priori
toutes les architectures
du Grand Boulevard**

Cet élargissement de la connaissance implique bien sûr un approfondissement thématique mais surtout une extension radicale de la période considérée. Jusqu'à présent, les historiens ont privilégié la première moitié du XX^e siècle, des beaux hôtels particuliers néo-rennaissance jusqu'aux grands ensembles de l'après-guerre. Il est important d'adopter aujourd'hui un regard inclusif et de considérer sans exception et sans a priori toutes les architectures du Grand Boulevard, jusqu'à la période la plus actuelle. En effet, tout au long de son histoire, celui-ci a toujours suscité des constructions dignes d'intérêt.

Certains méritent d'être revisités. C'est le cas, par exemple, du siège de la Banque Populaire du Nord, construit à la fin des années 1970, sur le tronçon commun du Grand Boulevard, au droit du magnifique pont ferroviaire que l'ingénieur Arthur-Ghislain Stoclet fit construire en 1907. Typique de l'optimisme architectural de la fin des Trente Glorieuses, l'immeuble a été conçu par l'architecte d'origine roubaisienne Jean Willerval (1924-1996) à qui l'on doit plusieurs bâtiments importants dans la métropole lilloise – notamment le Palais de Justice (1963-1969), la Résidence du Beffroi à Lille (1960-63), la Tour Mercure à Tourcoing (1972-1978) – mais aussi en région parisienne – la caserne de pompiers Masséna (1962-1973), le Siège de Pernod à Créteil (1967-73), les « Parapluies » du Forum

des Halles (1977-1983) – pour n'en citer que quelques-uns. Le bâtiment tertiaire qu'il signe sur le Grand Boulevard, illustre son inventivité et sa virtuosité formelle, son approche très plastique de l'architecture. Séparé de la voie par un espace planté, l'édifice joue de la tension entre un socle horizontal et un cube qui le surplombe. La composition hardie de l'édifice s'accorde tout à fait avec le Grand Boulevard, dont il respecte l'alignement. Son registre spectaculaire répond à la vocation théâtrale de cette voie d'embellissement et de représentation. Ayant fait l'objet d'une extension à l'arrière, conçue en 2006 dans le même style par le fils de l'architecte, Frédéric Willerval, ce bâtiment assume une architecture très typée tout en répondant avec justesse au contexte urbain voire métropolitain du Grand Boulevard.

Cet équilibre caractérise également un autre immeuble de la même époque : la résidence Métropolys, construite au Croisé-Laroche en 1980, par un architecte moins connu, d'origine polonaise mais formé à Lille, Waclaw Jacek Sawicki (1919-2002), auteur de plusieurs réalisations dans la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq, dans les années

Résidence Métropolys au Croisé-Laroche





Enclaves tertiaires

1970. Mitoyen de l'immeuble de rapport de René Gobillon, dont il respecte le gabarit et la blancheur, celui de Sawicki arbore une apparence très graphique avec ses longs balcons-loggias en quinconce qui se détachent du fond sombre constitué par des vitres fumées. Cette façade profonde, à double-fond, assure la nécessaire transition entre l'espace domestique des logements et une situation urbaine particulièrement exposée, au bout de la perspective du tronc commun. Typiques de l'euphorie des années de croissance, ces architectures sont aujourd'hui quelque peu passées de mode et n'ont pas encore été pleinement redécouvertes ni même patrimonialisées. Cependant,

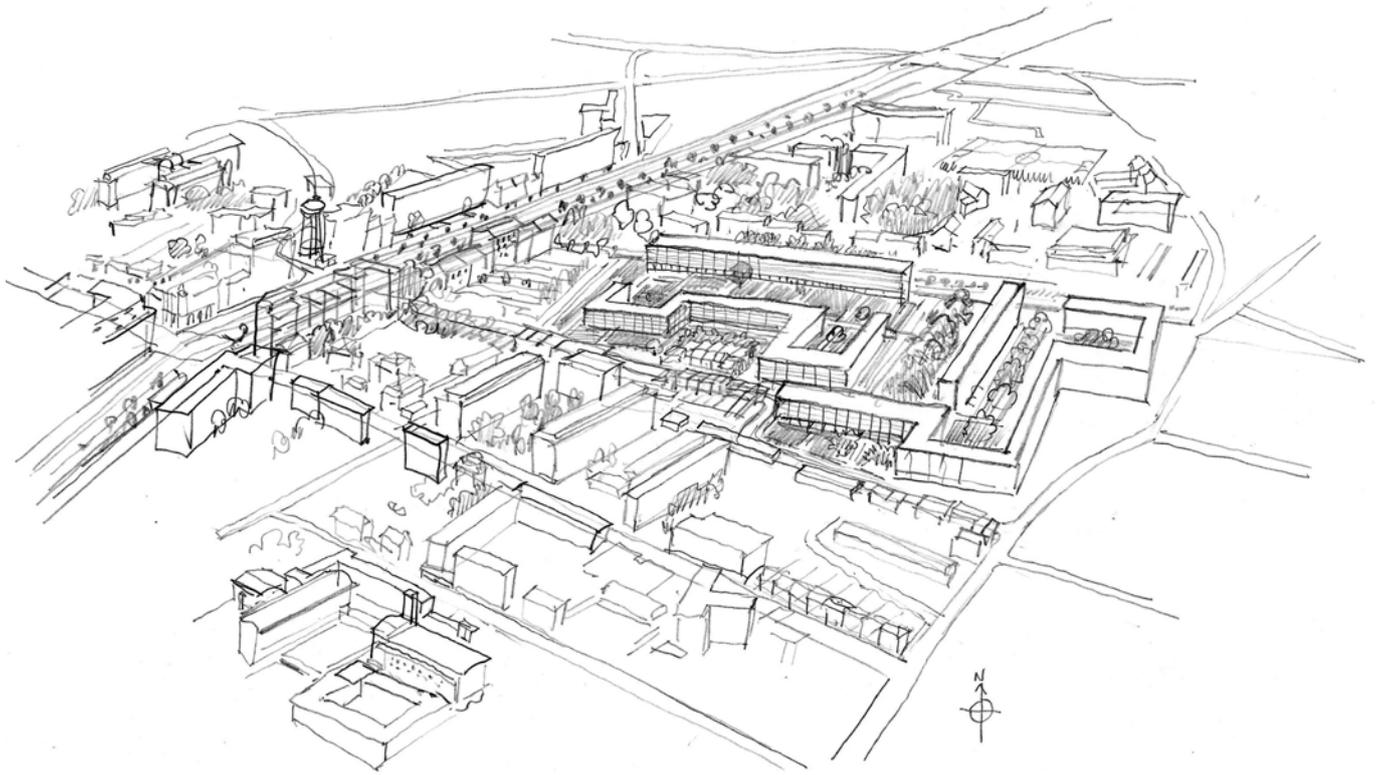
la distance historique et culturelle qui nous en sépare ne doit pas nous empêcher d'apprécier leurs qualités architecturales et urbaines.

UN ÉCHANGE DE BONS PROCÉDÉS

Porter un regard inclusif sur le paysage du Grand Boulevard ne signifie pas pour autant sacraliser tous les bâtiments qui le longent. Tous méritent d'être examinés mais tous ne se valent pas. Un regard critique s'impose pour les départager. Mais quel(s) critère(s) adopter ? A la lumière des deux exemples précédents, un premier critère s'impose : la capacité d'une architecture à s'inscrire dans le paysage du Grand Boulevard, à dialoguer avec lui, à prendre en compte sa forme urbaine spécifique, c'est-à-dire non seulement à la conforter mais aussi à l'enrichir.

Cette qualité est loin d'être partagée par tous les bâtiments riverains de cette voie métropolitaine. Dans les dernières décennies, plusieurs programmes tertiaires ont été bâtis à ses abords, signe de son attractivité. Ceintées de murs ou de grillages, contrôlées par des postes de sécurité, noyées dans une mer de parkings, ces enclaves sont organisées de manière centripète et génèrent souvent des espaces délaissés sur leur pourtour. Tirant du Grand Boulevard un bénéfice d'image voire de prestige, elles ne lui apportent rien en échange. Au contraire, s'y branchant comme sur une voie de desserte, elles lui tournent le dos, le dévalorisent, le déclassent au rang de banale infrastructure de transport. Le flâneur qui, sur certains tronçons, pourrait se laisser gagner par le plaisir de la promenade, éprouve, en longeant les interminables haies de ces zones monofonctionnelles, l'ennui typique des paysages de bord de route dominés par l'automobile, les panneaux publicitaires et le morcellement domanial.

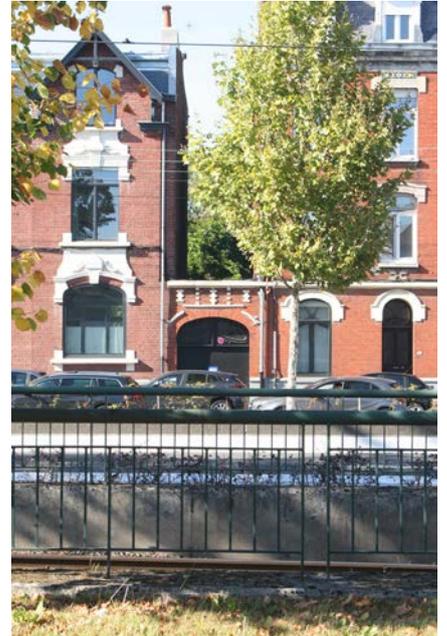
Il serait facile de tirer de cet exemple des conclusions hâtives sur la supériorité des tissus constitués de la ville ancienne sur l'espace suburbain générique de ses périphéries ; et de transformer le



RÉSIDENCE SAINT MAUR

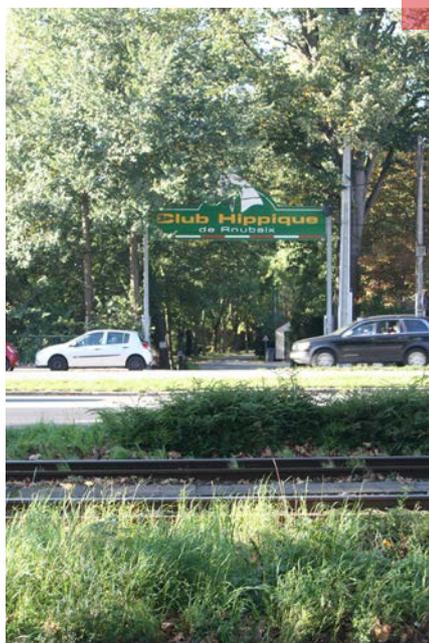
Résidence du Parc Saint-Maur
à Pellevoisin © Luc Guinguet/ADULM

Diversité des types de connections au Grand boulevard





Accès en retrait :
enseignes et allées arborées



second en l'assimilant aux premiers. L'avenir du Grand Boulevard est-il dans la reproduction d'un front homogène et continu d'immeubles à l'alignement ? L'observation approfondie des architectures existantes montre que celles qui qualifient son paysage ne sont pas forcément conçues sur ce modèle. Les deux ensembles résidentiels de l'architecte Jean Dubuisson - la résidence du Parc à Croix (1952-1956) et celle du Parc Saint-Maur à Pellevoisin (1961-1967) - en sont la preuve. Ni l'un ni l'autre ne sont alignés sur le boulevard ; ils lui sont quasiment perpendiculaires et ne s'y connectent que ponctuellement, par le petit côté. Mais, en dépit de leur relative autonomie morphologique, ils ouvrent, tous les deux, sur sa trajectoire de généreuses échappées visuelles, dévoilant un espace profond et arboré et faisant participer ce dernier à son paysage.

Au fil de son histoire et de son tracé, les meilleurs architectes du Grand Boulevard semblent avoir toujours cherché à relativiser la frontalité et l'opacité de son alignement en y ménageant des respirations, des interruptions, des perspectives transversales. Dès les années 1910, le premier rang d'hôtels de maître de La Madeleine - comprenant notamment l'hôtel néo-

renaissance des frères Devallée (1914) - est lui-même entrecoupé de passages munis de portails ouvragés. Permettant un accès direct vers les jardins, ces ouvertures cochères laissent deviner au passant un arrière luxuriant qui s'invite au paysage du Grand Boulevard. L'observation de ces cas laisse penser qu'une des richesses architecturales de cette artère tient à la manière dont les bâtiments qui le bordent se rendent poreux aux territoires avoisinants.

Cette question de l'adressage est essentielle et, on le voit, une partie des réponses se trouve déjà sur le terrain : la variété architecturale des bâtiments du Grand Boulevard mais aussi la diversité de leurs dispositifs d'implantation par rapport à lui, offrent des pistes pour orienter les réalisations futures. Premièrement, il semble clair que la logique immobilière qui prévaut aujourd'hui et qui consiste à systématiquement remplir les vides, à colmater les dents creuses, à densifier les parcelles libres, n'est pas la plus appropriée. Bien au contraire. Conçu en une seule fois, comme un tout autonome, le Grand Boulevard s'est imposé dans le territoire comme une réalité urbaine relativement étrangère aux paysages encore ruraux de l'hinterland métropolitain. Densifier son front bâti au point de le rendre étanche ne peut que renforcer ce caractère exclusif, de la même manière que les rangs ininterrompus d'immeubles balnéaires de la Côte Belge instaurent une coupure nette entre un « avant » qui jouit d'une vue imprenable sur un paysage désirable et un « arrière » qui en est privé. N'enfermons pas le Grand Boulevard entre des façades continues et uniformes, un peu comme les « villages Potemkine »¹⁰, ces décors factices qu'on érigeait pour laisser croire la tsarine à l'opulence de ses provinces. Intensifions au contraire le dialogue que les meilleurs bâtiments qui le longent ont toujours cherché à nouer avec ses abords.

De fait, les bâtiments qui participent aujourd'hui au paysage de cet axe urbain ne sont pas tous alignés à lui. Ils sont parfois construits en retrait de plusieurs mètres voire de plusieurs dizaines

de mètres mais sont connectés à lui par des dispositifs spatiaux divers : le plus souvent, une simple allée plantée rattache l'édifice au boulevard, où il est signalé éventuellement par un portail plus ou moins monumental, fonctionnant comme une sorte de métonymie. Le restaurant « le Petit Boulevard », qui occupe un pavillon néo-classique en recul de cinquante mètres du trottoir, s'y manifeste sous la forme d'une modeste arcade portant son explicite enseigne et s'ouvrant sur une engageante allée. Une école privée, un club hippique tout comme certaines opérations tertiaires ont adopté ce dispositif. A une autre échelle, c'est même parfois une rue transversale qui endosse ce rôle, telle la rue Saint-Christophe à Marcq qui va chercher l'église du Sacré-Cœur (architecte : Maurice Salembier, 1986) au bout de sa perspective.

Un célèbre bâtiment du Grand Boulevard, le Château Franchomme, malheureusement démoli en 1962 cédant à la pression immobilière après avoir subi les déprédations de la guerre, illustrait à lui seul tous ces dispositifs : construit en 1908 pour un riche industriel du chocolat selon les plans de l'architecte Armand Lemay, il n'était ni mitoyen ni aligné ; en recul d'une cinquantaine de mètres, il offrait son hec-

tare de jardin à la jouissance visuelle des passants et déléguait sa présence sur le boulevard à un porche d'entrée monumental. Dans l'axe de ce petit arc de triomphe, une allée transversale permettait de rejoindre la demeure elle-même.

Aucun modèle architectural ne s'impose comme solution unique pour le Grand Boulevard...

front bâti n'est pas forcément souhaitable mais selon ses tronçons, certaines morphologies, certains gabarits seront préférables à d'autres. Ce constat implique de soumettre les bâtiments à venir à une véritable casuistique, à une réflexion critique où il faudra estimer non pas tant ce qu'ils prennent du Grand Boulevard que ce qu'ils lui donnent, ce qu'ils apportent à son paysage propre et à ceux qui l'avoisinent.

A la lumière de tous ces exemples, il est certain qu'aucun modèle architectural ne s'impose comme solution unique pour le Grand Boulevard. Non seulement une uniformisation de son

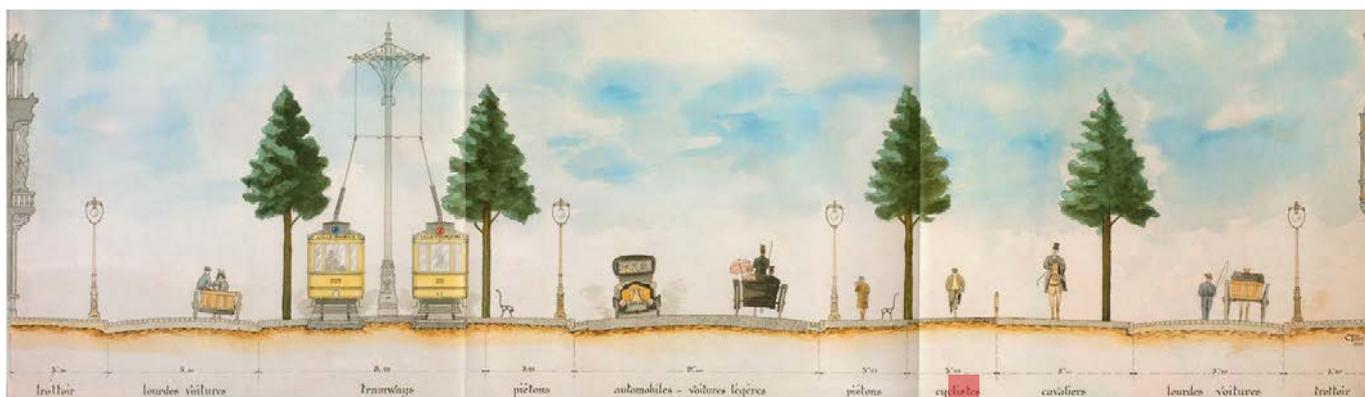
UN « PROFIL-TYPE »

Si le paysage de cet axe métropolitain centenaire jouit d'une certaine unité sur sa longue et double trajectoire, cela n'est certainement pas grâce aux bâtiments qui le bordent et dont on vient de montrer la grande diversité historique, stylistique et typologique. C'est



93. - LILLE. - Nouveau Boulevard (Château Franchomme) - E. C.

Château Franchomme



Profil en travers d'origine
(Arthur Stoclet)



Carte postale :
le tramway « Mongy »

promeneurs et les cavaliers, les voitures légères et les automobiles, les cyclistes et le « Mongy ».

Comme en témoignent les premières cartes postales du Grand Boulevard au milieu des champs, le paysage « intérieur » constitué par toutes ses composantes propres - les ormes, les platanes et les peupliers, les pylônes et les bancs publics, les bordures de trottoir et les rails du tramway - s'est déployé dans le territoire entre 1905 et 1909, avant (et indépendamment) qu'on n'érige

les immeubles limitrophes. Cette autonomie mutuelle entre ingénierie et architecture, entre infrastructure et développement immobilier est

presque une donnée du projet d'origine. En juillet 1913, au 3ème congrès international de la route qui a lieu à Londres, Arthur Stoclet vantait le boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing lors d'une session sur les « Projets de rues et de routes nouvelles ». Il regrettait néanmoins que la loi française ne permette « d'acquérir que la partie nécessaire à la voie publique » et estimait « que les administrations expropriantes devraient pouvoir s'assurer une bande de terrain de 25 mètres au minimum de chaque côté de la voie future »¹¹, pour la développer en cohérence avec les futurs lotissements. Si ce n'est de respecter une règle de 20 mètres maximum de hauteur de corniche, les bâtiments, majoritairement construits

comme si le Grand Boulevard avait la faculté de transcender ces différences architecturales ; comme si le tout urbain qu'il constitue était supérieur à la somme de ses parties architecturales. Son unité et sa totalité proviennent en effet de son paysage propre, relativement continu sur 14 km, et qui est tout entier contenu dans son véritable document fondateur : le « profil en travers type » qu'Arthur Stoclet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussée et agent voyer du département du Nord en a tracé au début des années 1900. Ni un plan, ni une élévation, ce document capital a la faculté de décrire ponctuellement le tout. Il se suffit à lui-même, déterminant à lui tout seul la répartition des voies et des flux, le traitement des sols, les alignements des arbres et des réverbères, l'écoulement de l'eau et l'adduction de l'électricité, bref la physionomie générale de cette voie nouvelle de 50 mètres de large que se partageront les

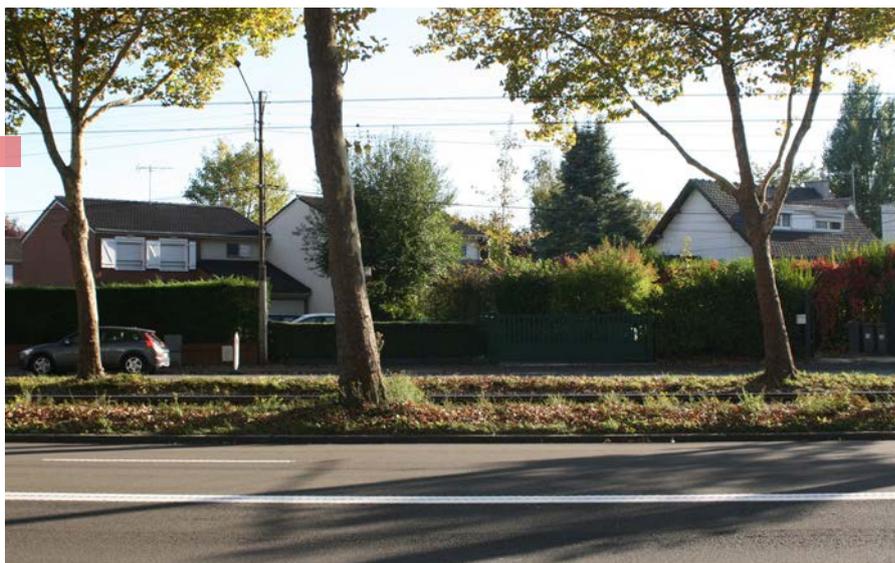
Son unité et sa totalité proviennent en effet de son paysage propre

Diversité des paysages traversés

par des opérateurs privés à partir des années 1920, se sont, de fait, érigés avec une certaine liberté par rapport au boulevard.

Avec plus de cent ans de recul, il faut considérer la diversité qui en découle moins comme un problème que comme une richesse, et accueillir les futures architectures avec une certaine ouverture, compte tenu des réserves et des précautions énoncées plus haut.

En revanche, toute charte d'aménagement du Grand Boulevard devrait se focaliser par-dessus tout sur l'unité de son espace public, sur la continuité de son paysage intrinsèque sur toute sa longueur, quelque soit la commune traversée, et donc sur la répétition d'un nouveau « profil type » réformé dans la répartition des flux. Le 30 décembre 1966, à la veille de l'examen par les députés de la loi créant la Communauté urbaine de Lille, l'ORTF diffusait un documentaire pointant les conséquences néfastes du morcellement municipal dans la gestion d'une agglomération de cette taille. Le tout premier exemple évoqué était justement le Grand Boulevard sur lequel on reprochait aux différentes communes de tracer des « frontières arbitraires » et de prendre « des initiatives concurrentielles et non complémentaires »¹². Un demi-siècle plus tard, le flâneur ne peut que constater le même problème et ses conséquences sur le temps long : en franchissant ces abstraites limites administratives, sa promenade sur le même boulevard se confronte à des changements concrets dans le choix du mobilier urbain, dans le choix de l'éclairage public, dans l'entretien des plantations ou des alignements d'arbres. A l'heure où la responsabilité de cette voirie échoit à la MEL, quel meilleur symbole métropolitain, quelle meilleure preuve



de sa capacité d'agir que de prodiguer à l'espace public du Grand Boulevard un traitement unitaire, de bout en bout ?

Au fil de son tracé, endossant tour à tour le statut de rue et de route, cet axe présente en outre la particularité de traverser presque tous les types de paysage qui constituent la Métropole : de la ville dense, sur le tronc commun, aux paysages suburbains dits « de bord de route » dans certains tronçons, comme Château-rouge par exemple, en passant par des zones pavillonnaires ou même des ambiances agricoles, encore rurales, comme au lieu-dit du Laurier, à Wasquehal. Face à cette variété, qu'il faut préserver, le nouveau « profil-type » pourrait fonctionner comme un jalon, un référentiel, traversant des paysages toujours différents. Autrement dit, il faut unifier le Grand Boulevard mais sans l'uniformiser.

UN ESPACE DE REPRÉSENTATION

Un aspect important du paysage du boulevard réside dans sa dimension théâtrale. Dès son inauguration en décembre 1909, son espace public devient une scène où se déploie la vie bourgeoise. On s'y promène à pied, à cheval, en voiture. Les façades spectaculaires des luxueuses demeures de l'élite forme le décor de cet espace de représentation où l'on voit autant que

l'on est vu. Les cartes postales d'époque montrent le ballet des promeneurs : messieurs à canotiers sur leurs bicyclettes, dames aux élégantes capelines patientant sous leurs ombrelles aux arrêts du tram. On y constate également l'omniprésence de la publicité, autre indice de l'usage du boulevard comme dispositif visuel. De grands panneaux, semblables à nos actuels 4x3, bordaient l'artère, devant les parcelles en attente de construction, comme si les affiches publicitaires et façades architecturales jouissaient d'une sorte d'équivalence sémiotique. Murs mitoyens en attente, les pignons des immeubles déjà réalisés se couvraient également de réclames. Les Chocolats Delepaul-Havez, dont le directeur, Hector Franchomme, habitait lui-même une des plus belles demeures du boulevard, s'affichaient ainsi en lettres colossales sur le pignon d'une maison près de la station Romarin. Dès l'origine, le Grand Boulevard n'est pas qu'un lien mais un lieu, pas qu'une simple connexion viaire entre trois villes, mais une scène où la métropole s'invente, se mire et s'expose.

Long et large, il s'est d'ailleurs toujours prêté aux manifestations éphémères, festives ou sportives. Tous les ans, il accueille par exemple le fameux semi-marathon de la Braderie, le premier week-end de septembre ou les « quartiers libres », consistant à livrer le temps d'un dimanche le tronc commun aux citoyens, à pieds ou à roulettes. La dernière étape du Tour de France 2004 s'y est jouée au sprint au niveau de Wasquehal. Dès les années 1910, des courses cyclistes, pédestres¹³ voire automobiles se sont régulièrement disputées sur ses voies linéaires, commodes pour accueillir les coureurs comme le public. Mais c'est aussi au bout d'une de ses branches, autour du Parc Barbieux, que l'Exposition Internationale du Nord de la France s'est tenue, célébrant en grande pompe l'industrie textile roubaisienne à son apogée.

Pensé par ses ingénieurs comme une infrastructure combinant les modes de transports les plus modernes, le Grand Boulevard a toujours fonctionné également comme une vitrine

Carte postale : promeneurs sur le boulevard Carnot à Lille



de cette modernité. Mis au point sous l'autorité d'Alfred Mongy, c'est d'abord le tramway électrique, alimenté par la nouvelle centrale de Wasquehal, construite entre les deux branches du boulevard, au bord du canal, qui focalise toute l'attention. Filant à 40 kilomètres à l'heure entre Lille, Roubaix et Tourcoing, il « marque le point de départ d'un nouveau développement de ces villes, et fait espérer que dans quelques années (...), cette grande agglomération groupera un million d'âmes, et s'affirmera comme la métropole du Nord de la France », comme le prophétise la revue *Le Génie Civil* en 1910¹⁴.

A partir de l'entre-deux-guerres, c'est plutôt l'automobile qui va progressivement incarner la modernité technologique. Une carte postale des années 1910 montre déjà un superbe cabriolet à l'avant-plan du « Château » d'Hector Franchomme, lui-même pionnier des sports automobiles et premier directeur de l'Automobile Club du Nord de la France en 1900 ; comme si la voiture et l'architecture devenaient, à égalité, les deux attributs principaux de la grande bourgeoisie.

Durant toute la suite du XX^e siècle, ne se démentira pas la vocation automobile du Grand Boulevard qui concentre de nombreux garages et concessionnaires et dont les voies centrales seront progressivement transformées, sans cesse élargies, dotées de « mini-tunnels » dans les années 1970¹⁵ pour fluidifier un trafic devenu quasi autoroutier.

Réitéré à l'occasion du Centenaire, avec l'organisation d'un « défilé » de 1 000 voitures anciennes sur le tronçon commun¹⁶, le spectacle de l'automobile masque, au fond, une réalité plus critique. A mesure que ce moyen de transport s'est généralisé et massifié, il a progressivement saturé l'artère d'une hégémonie problématique. Force est de constater aujourd'hui que l'équilibre qu'incarnait le « profil-type » de Stoclet entre des mobilités de natures, de fonctions et de rythmes très différents, se trouve profondément rompu, hypothéquant au passage la dimension événementielle et spectaculaire du boulevard (qui n'est rétablie que temporairement, toujours au prix d'une interruption de la circulation).



Panneaux publicitaires sur le Grand boulevard



Affiche éditée à l'occasion du Centenaire du grand boulevard





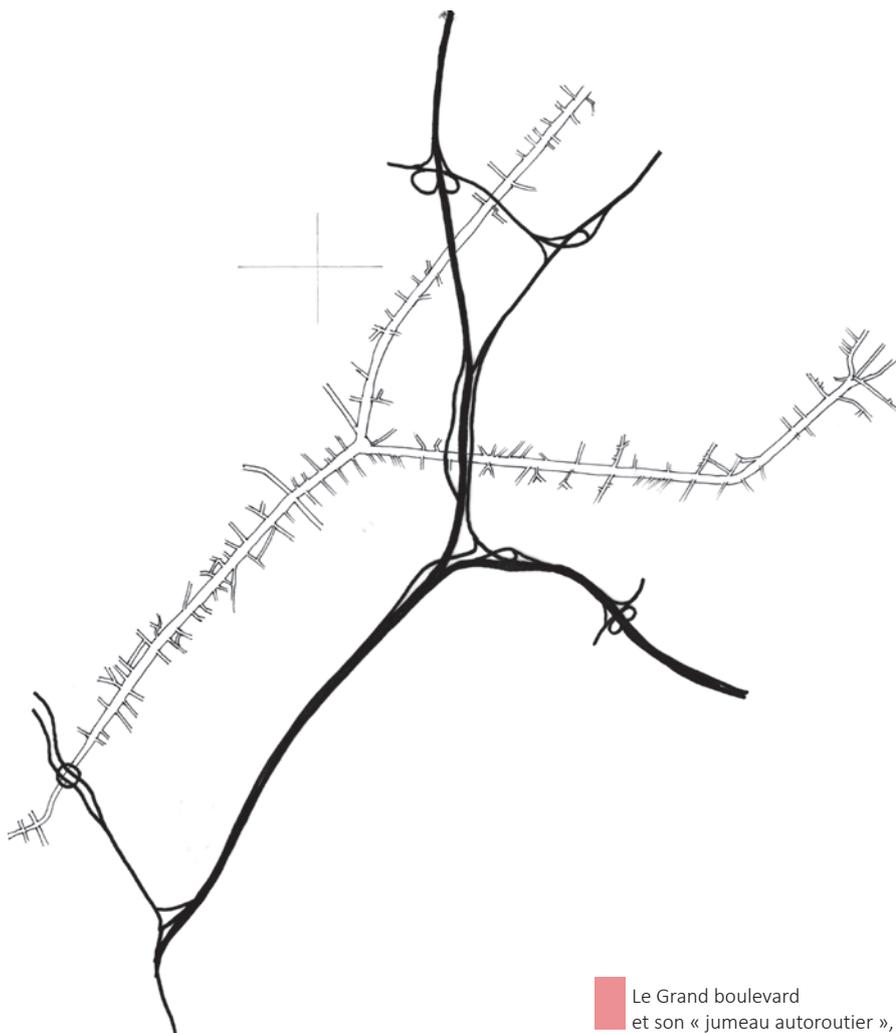
La Vie Sportive du Nord, 25 avril 1914



Marathon Braderie 2018
© Philippe Pauchet/VDN

UNE VITRINE DES MOBILITÉS À VENIR

Le trafic automobile, qui a régulièrement augmenté tout au long du XX^e siècle sur le Grand Boulevard, a amorcé une décrue significative depuis le début des années 1990 et l'ouverture de la Voie rapide urbaine et de la rocade nord-ouest. Comme le remarquait, il y a déjà 10 ans, une étude commanditée par la MEL, « avec l'ouverture des échangeurs de Château-Rouge et de la Cerisaie au niveau de la branche de Tourcoing, une partie du trafic interurbain supporté jusqu'alors par le Grand Boulevard se reporte sur le réseau magistral. »¹⁷ Le flux autoroutier, qui, dans un premier temps, l'a envahi et transformé radicalement, s'est maintenant déporté sur des voiries parallèles. Sur la carte, il est d'ailleurs frappant de remarquer que le réseau des voies rapides constitué par la N356 et l'A22 (vers la Belgique d'un côté et vers Villeneuve-d'Ascq de l'autre) reproduit la figure en Y du Grand Boulevard, mais à une échelle amplifiée - de celle de la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing à celle de l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai. Son jumeau autoroutier déleste l'artère centenaire de cette fonction qui l'étouffe et crée les



Le Grand boulevard et son « jumeau autoroutier », Pierre Chabard



L'impossible franchissement
(Google Street View)

conditions d'une réflexion ambitieuse sur les nécessaires réaménagement et redistribution de ses voies : les pistes cyclables insuffisantes et fréquentées tant par les piétons que par les scooters ; le tramway qui devra être, à terme, modernisé et dont les rails saillants forment des obstacles à la traversée ; les trottoirs des contre-allées qui n'ont cessé d'être grignotés par le stationnement, etc.

En 1909, le « profil-type » de Stoclet se situait à l'avant-garde de la conception des transports en ville. Une réflexion doit s'engager aujourd'hui pour que le Grand Boulevard redevienne à la fois le laboratoire et la vitrine des formes les plus avancées des mobilités métropolitaines, pour qu'il redevienne le modèle qu'il fut dans la résolution des problématiques urbanistiques de son temps. Les enjeux environnementaux, qui pèsent de toute leur urgence sur la gestion et l'aménagement des territoires urbanisés, conduisent les grandes métropoles à limiter l'usage des moteurs thermiques, à privilégier les mobilités dites « douces » ou « alternatives », à inventer des nouvelles modalités de coexistence dans l'espace public de flux plus

***Le « profil-type »
de Stoclet se situait
à l'avant-garde
de la conception
des transports en ville***

divers, diffus, et nombreux que jamais. Notre époque est, comme les premières décennies du XX^e siècle, pleine d'incertitude, de risque mais aussi de nouveaux horizons. A l'approche de l'année 2020, pendant laquelle Lille sera « Capitale mondiale du design », le Grand Boulevard a tout pour devenir une des scènes privilégiées de recherche et d'expérimentation en matière de design de l'espace public.

Il s'agit non seulement d'étudier le recalibrage et la redistribution des voies mais aussi, peut-être, de remettre en débat la notion même de « site propre », à l'heure où les mobilités ont tendance à se démultiplier (vélo, trottinette ou monocycle électriques, skate, hoverboard, gyro-pode, covoiturage et toutes les formes que l'on ne connaît pas encore) et à s'organiser en plateforme partagée plutôt qu'en réseau hiérarchisé. Il s'agit non seulement de planifier les flux longitudinaux entre les trois villes, comme cela a toujours été fait, mais de libérer les flux transversaux entre des territoires limitrophes qui se trouvent souvent contrariés voire interrompus par le passage du Grand Boulevard. Il s'agit

également d'élargir la réflexion à tous les types de flux (transports mais aussi l'énergie ou l'eau) et de les intégrer à une même démarche de design. Il s'agit enfin de dépasser une stricte ingénierie des réseaux et d'imaginer non seulement les formes de sociabilité mais l'esthétique urbaine qui lui sont associées, comme avaient su le faire ses premiers concepteurs.

UN JALON DU PATRIMOINE URBANISTIQUE

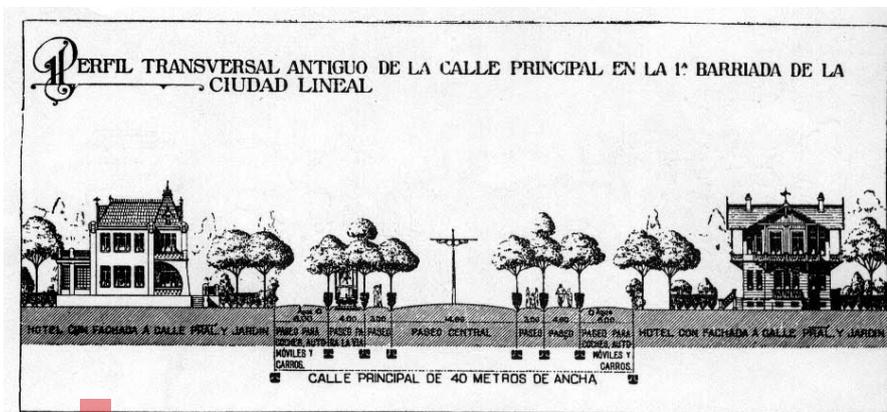
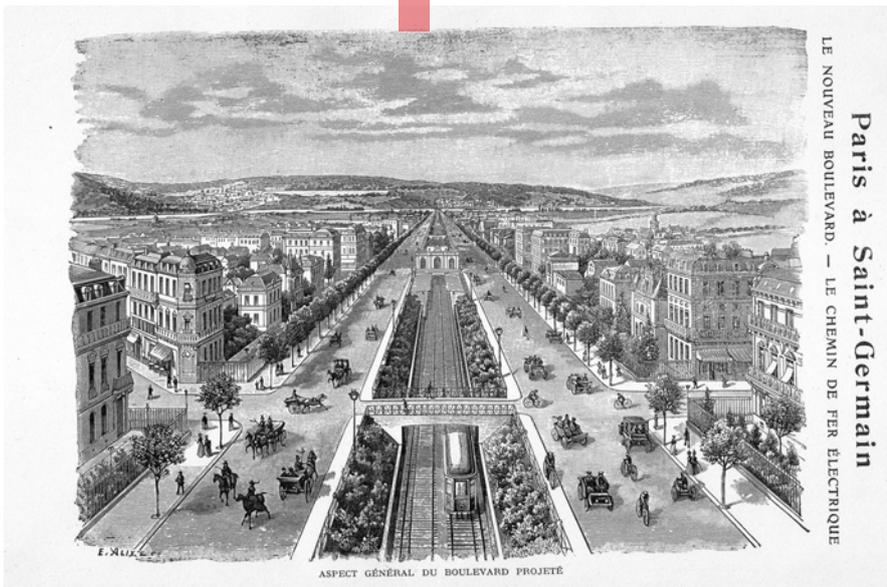
Le Grand Boulevard a d'emblée été pensé comme un acte qui façonne le grand territoire. Alain Demangeon a très bien évoqué l'audace et l'ambition qui le sous-tend : « De portée

métropolitaine, précédant de vingt ans la relance des politiques d'aménagement des villes (décidée par la loi Cornudet en 1919), cette voie ingénieuse doit être considérée non seulement comme un patrimoine mais comme un acte majeur de notre histoire moderne de l'urbanisme. »¹⁸

C'est incontestablement un geste urbanistique hors du commun, extraordinairement optimiste et ambitieux, comme un « pari » pris sur l'avenir d'une métropole. Toutes proportions gardées, il s'apparente à la grille que l'on a planifiée d'un seul coup en 1811 sur toute l'île de Manhattan et dont Rem Koolhaas parlait comme « de la prédiction la plus courageuse de l'histoire de la civilisation occidentale : le sol qu'elle divise est inoccupé ; la population qu'elle décrit est hypothétique ; les édifices qu'elle localise sont fantomatiques ; les activités qu'elle encadre sont inexistantes. »¹⁹

Le Grand Boulevard de Lille-Roubaix-Tourcoing constitue un jalon dans l'histoire de l'urbanisme mondial, qu'il faut mettre au même niveau que d'autres projets similaires d'aménagements linéaires : les park systems que Frederick Law Olmsted Jr. planifia pour plusieurs villes américaines dans les années 1910, le projet avorté de Voie Paris-Saint-Germain porté à partir de 1902 par Léon Francq, dans l'axe historique de Paris²⁰, l'aménagement linéaire de la Côte Belge à partir de 1896 par le magnat des tramways, Edouard Otlet, l'avenue de Tervueren, conçue par l'ingénieur voyer Victor Besme pour l'exposition universelle de Bruxelles en 1897²¹, mais surtout la Ciudad lineal, concept urbanistique que mis au point Arturo Soria i Matta et qu'il appliqua dans la banlieue Nord-Est de Madrid à partir de 1892. Tous ces cas présentent des similitudes en terme de principes, de formes, de méthodes. Partageant bien souvent les mêmes ingrédients (tramway, alignements d'arbres, répartition des voies), ils circulaient lors des congrès internationaux d'urbanisme ou d'ingénierie qui se sont multipliés au tournant du XX^e siècle ; ce qui laisse présumer que les concepteurs du Grand Boulevard en avaient une connaissance.

Projet de Voie Paris-Saint-Germain porté par Léon Francq



Projet de Ciudad lineal à Madrid par Arturo Soria i Matta

Du reste, l'ingénieur lillois Léon Francq, concepteur avisé de la Voie Paris-Saint-Germain était aussi vice-président de l'Électricité Lille Roubaix Tourcoing, fondée par Mongy en 1905, et le père de Roger Francq, l'ingénieur qui dirigea le chantier du boulevard²². En aval, le nouvel axe métropolitain de la conurbation lilloise fut lui-même présenté à l'étranger, à l'occasion des rencontres de l'Association internationale de la route ou de l'Association internationale des villes linéaires (fondée par Georges Benoît-Lévy en 1928)²³. Événement d'ampleur territorial, le Grand Boulevard rencontre aussi un écho international.

Avec plus d'un siècle de recul, sa figure triadique et linéaire, ses quinze kilomètres de long entre les principaux pôles urbains de l'agglomération, continuent d'avoir du sens à l'échelle métropolitaine. C'est donc à cette échelle qu'il faut savoir aussi le considérer et qu'il faut examiner ses spécificités vis-à-vis de certains de ses homologues.

LE GRAND TERRITOIRE DU BOULEVARD

Par rapport à d'autres artères similaires (notamment le Grand Axe parisien), le Grand Boulevard présente deux différences notables. D'abord, il n'est pas issu d'une logique visuelle, il ne procède pas d'une perspective, comme celle que Le Nôtre a ouvert depuis le palais des Tuileries vers l'horizon occidental de la Capitale royale. Par conséquent, il n'est pas soumis à une stricte linéarité géométrique tendue vers un point de fuite unique. Son tracé plutôt conjectural bifurque au gré du relief, du foncier disponible, des stratégies de franchissement des gués et de connexion aux voiries existantes. Ces légères cassures de sa ligne accentuent l'effet qu'il donne d'une succession de séquences.

D'autre part, contrairement à la radiale parisienne, le Grand Boulevard n'est pas centrifuge. Il n'accompagne pas le développement radioconcentrique d'une ville unique vers son hinterland à conquérir. Au contraire, il est venu connecter trois villes proches déjà fortement urbanisées, trois polarités qui,

si elles ne sont pas d'égale importance, ne souffrent pas pour autant de flagrant déséquilibre dans leur pondération mutuelle. La métropole en devenir qu'il vise à structurer ne relève donc pas du modèle hiérarchique et centraliste parisien mais d'une forme éminemment polycentrique, où le centre est partout et nulle part à la fois.

En ce sens, on pourrait dire que le Grand Boulevard est un axe non orienté, presque « désorienté ». Au Croisé-Laroche, il marque une hésitation entre ses deux branches, comme s'il ne se projetait pas en direction d'une destination précise. Sa forme bifide, en Y, découle d'ailleurs de la réaction des élus de Tourcoing à voir le premier tracé linéaire desservir leur ville après Roubaix, et donc de la volonté de ne pas établir de hiérarchie entre les « villes sœurs ».

Relativement inhabituel, ce tracé à trois branches a la particularité de se focaliser sur le point de leur rencontre : le fameux « Croisé-Laroche », parfois appelé « embranchement des trois villes ». Point neutre du système car n'appartenant à aucune d'entre elles, ce lieu insignifiant, situé à l'origine en pleine campagne, est devenu le barycentre géométrique de la métropole. Dans les années 1920, l'urbaniste français Jacques Gréber, auteur, entre autres, du Fairmount Parkway de Philadelphie en 1917, a parfaitement identifié l'importance cruciale que le boulevard donne à ce point. Lauréat malheureux du concours pour le « Plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement » de Lille (1920), auteur de ceux de Roubaix (1921) puis de Tourcoing (1922), il publie en 1923 une synthèse de ses réflexions urbanistiques sur ces deux cités industrielles²⁴. Son plan transforme le Croisé-Laroche en un vaste carrefour en étoile où auraient convergé non pas trois mais huit branches, amplifiant ainsi le pouvoir de convergence et de rayonnement de ce centre qui n'en est pas un.

Les propositions restées sans suite de Gréber illustrent néanmoins une caractéristique majeure du Grand Boulevard. Contrairement à l'axe historique de

Paris, il est fondamentalement centripète. Il ne s'enfuit pas vers le lointain, vers un ailleurs potentiellement infini, mais converge en un point focal, où il ne se passe rien (pour le moment) et qui neutralise l'idée même de centralité. Lille, Roubaix et Tourcoing disposent chacune d'un centre-ville. De même que les communes traversées : La Madeleine, Marcq-en-Barœul, Croix, Wasquehal, Mouvaux et Villeneuve d'Asq. Pourtant, le tracé du Grand Boulevard, qui fait figure, sur la carte, de colonne vertébrale de la métropole, évite systématiquement ces centralités. Il semble s'être glissé entre elles, à la recherche d'un foncier disponible, moins coûteux, facilement négociable. Cette raison pragmatique a fait, dès l'origine, du Grand Boulevard un envers plus qu'un endroit, une réalité relativement périphérique par rapport à ces différentes polarités de la métropole - à l'exception notable de Mouvaux qui fit en 1938 le choix de situer son hôtel de ville sur l'artère, dans une ancienne demeure bourgeoise.

Même à ses extrémités, le boulevard n'aboutit pas véritablement aux centres des trois villes. A Roubaix, du fait de l'expo internationale, le Parc Barbioux fait une transition harmonieuse entre le boulevard et le cœur de la ville mais c'est comme s'il dissolvait son axialité dans un paysage pittoresque. A Tourcoing, son arrivée semble se faire tangentiellement, sans accéder directement au centre.

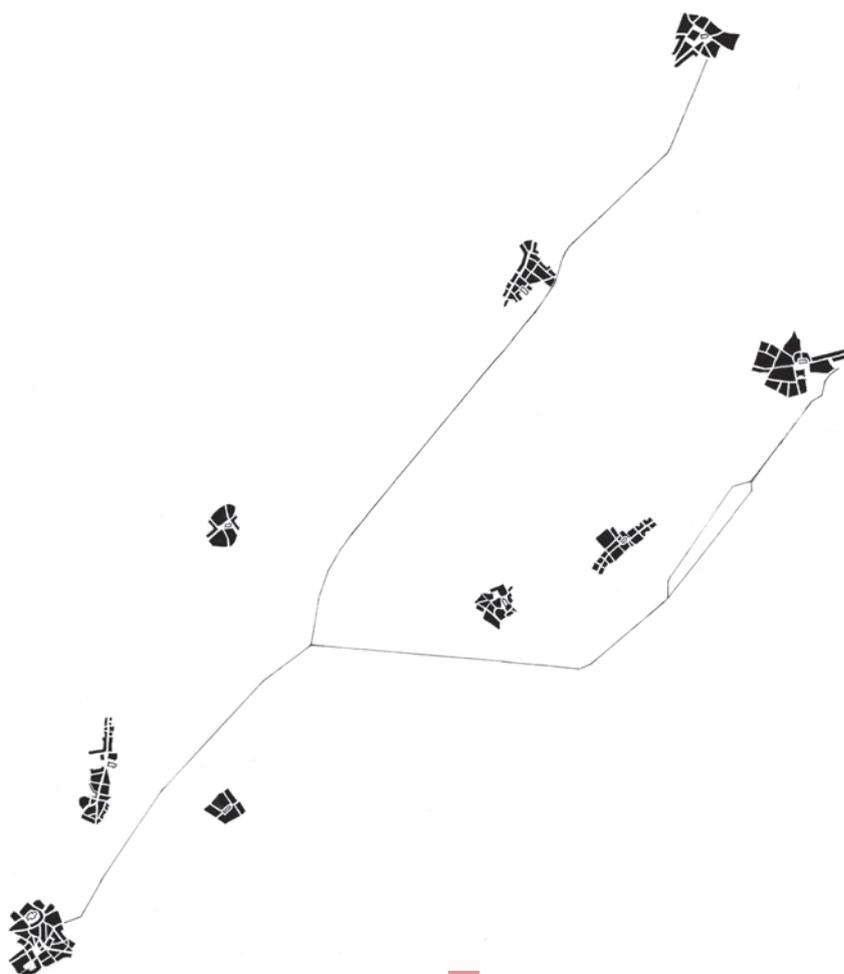
A Lille, elle fut tardive et reste malaisée, comme une entrée « dérobée » ménagée à travers les anciennes fortifications (redoublées aujourd'hui par le périphérique). Paradoxalement, le nouvel axe ne s'est pas substitué à l'enceinte militaire comme n'importe quel « boulevard » - mot dérivé de *bolevers* « ouvrage de défense » et signifiant « Promenade publique plantée d'arbres, suivant autour de la ville l'emplacement d'anciens remparts » - mais au contraire la transperce, comme le ferait une « avenue », c'est-à-dire une « voie permettant de parvenir à un but déterminé ». Si le

Ce dont manque le Grand Boulevard, (...) c'est de relations transversales avec les territoires qu'il parcourt

nom de « Grand Boulevard » s'est néanmoins imposé, c'est peut-être justement parce que non seulement il ne va nulle part - sa véritable destination, « le Croisé Laroche » n'est qu'un point neutre et arbitraire - mais qu'il évite les centres des communes traversées, restant tangent et périphérique à elles.

Ces constats confortent l'hypothèse que ce dont manque le Grand Boulevard, et dont il a toujours manqué, c'est de relations transversales avec les territoires qu'il parcourt. Son autonomie, son unité sont synonymes de son relatif isolement. Il doit maintenant tisser des liens solides non seulement avec

les quartiers limitrophes, dont certains sont en pleine mutation, mais aussi avec les faits géographiques d'ampleur métropolitaine qu'il intersecte et qu'il ignore pour le moment. Il est frappant par exemple d'observer à quel point la vallée de la Marque, dont les enjeux en terme d'usages, d'hydrographie, d'environnement ou de développement urbain sont considérables, constitue une réalité confidentielle dans le paysage de l'artère. Sinuant entre les grillages des enclaves tertiaires de Château Rouge, ou dans les herbes folles, en contrebas du Chrono Drive de Croix, la rivière passe sous les ponts du Grand Boulevard en toute indifférence. Sur son pourtour, elle égrène pourtant des sites mutables, porteurs de potentialités majeures.



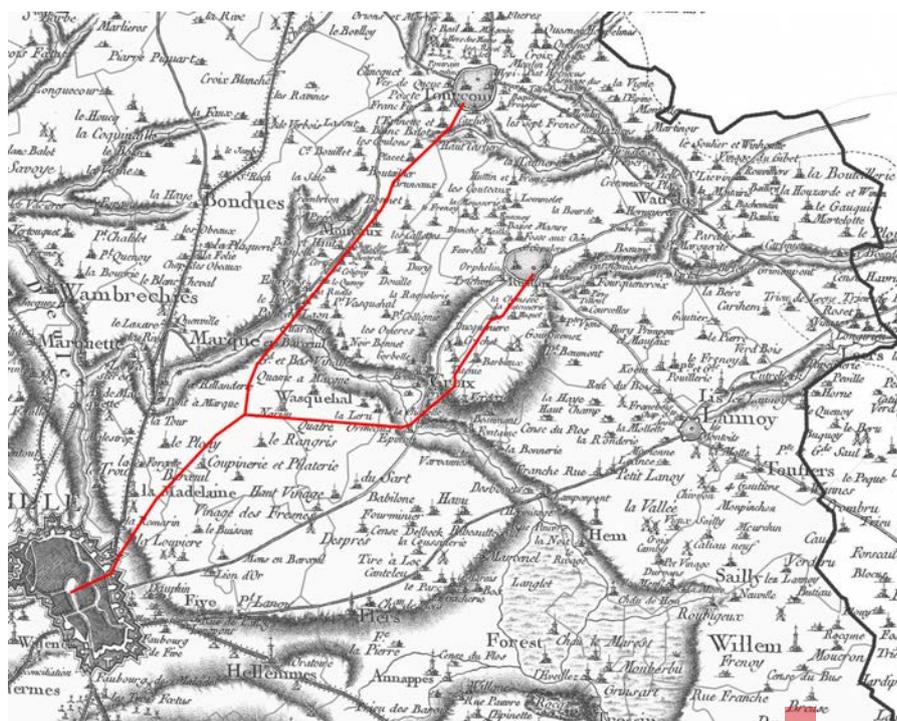
Le tracé du Grand boulevard et l'évitement des centralités, Pierre Chabard

QUELQUES CONCLUSIONS

Les conclusions de ces flâneries critiques se déclinent selon les échelles successives que nous avons abordées. Tout d'abord, reflétant plus de cent ans d'architecture moderne, le patrimoine architectural du Grand Boulevard doit être envisagé dans sa diversité et dans sa globalité, de l'éclectisme du début du siècle à l'architecture la plus contemporaine. Ce regard inclusif doit se doubler d'un regard critique : Comment chaque bâtiment s'inscrit ou non dans ce paysage ? Quelle est sa capacité à le développer, à l'enrichir ou, au contraire, à le dénaturer ou à le nier ? à cet égard, il faut porter une attention à tous les dispositifs observables aujourd'hui le long du Grand Boulevard - frontalité mais aussi retraits à l'alignement, discontinuités du front bâti, connexions transversales, perspectives vers l'arrière- afin d'imaginer ses architectures futures.

Ensuite, si le Grand Boulevard possède une forme d'unité, il ne la tire pas de son (ses) architecture(s) mais de son paysage, des éléments qui le compose (sols, rangs d'arbres, tramway, lampadaires, etc.), du traitement continu de son espace public. A l'occasion des réaménagements futurs, il faut redonner une unité à ce paysage interne, sur la quinzaine de kilomètres de sa trajectoire et quelle que soit la commune concernée. A cette occasion, la question de la révision de son « profil-type », de la répartition et de l'équilibre de flux de mobilités, de nature, de genre et vitesse différentes, doit être posée, dans le design de son espace public. Par ailleurs, il faut préserver comme une richesse la variété des types de territoires traversés qui décrivent au fond celle de la Métropole elle-même, de la ville dense au suburbain en passant par les zones encore rurales. En d'autres termes, il faut unifier le Grand Boulevard, mais sans l'uniformiser.

**Redonner une unité
à ce paysage interne,
sur la quinzaine
de kilomètres
de sa trajectoire
et quelle que soit
la commune concernée**



Le Grand boulevard reporté sur la Carte de Cassini

Enfin, si le Grand Boulevard est un élément de patrimoine, il ne l'est pas du seul point de vue de l'architecture mais aussi de l'urbanisme. Au début du XX^e siècle, il constitue un acte de planification métropolitaine, à laquelle doit se mesurer les projets contemporains. A une échelle territoriale et géographique, le Grand Boulevard apparaît comme une forme très spécifique et déjà fortement constituée. Quelques sites stratégiques de projet sont encore disponibles sur ses rives et doivent être irrigués par une réflexion globale et métropolitaine. Mais les plus grands enjeux urbanistiques que porte encore le Grand Boulevard concernent sa transversalité, sa porosité aux flux latéraux et aux réalités urbaines, paysagères et géographiques transversales. C'est une condition pour qu'il assume pleinement son statut de colonne vertébrale de l'agglomération lilloise, pour qu'il convertisse enfin son « potentiel incontournable de régénération urbaine et d'intensification qualitative pour la métropole. »²⁵ ■

NOTES ET RÉFÉRENCES

- 1- Cf. ADULM, *Territoire de projets : identifier les territoires en mutation dont l'évolution conditionne l'avenir de l'ensemble de la métropole*, synthèse, juin 2016.
- 2- C'est ainsi que le docteur Théophile Bécour intitulait son vœu inaugural au conseil d'arrondissement en avril 1896 (Archives départementales du Nord, 2N8/88).
- 3- C'est ainsi que le Conseil général, qui en fut le principal maître d'ouvrage, a baptisé la future voie en 1901.
- 4- C'est ainsi que Lille, Roubaix et Tourcoing étaient dénommée entre-deux-guerres (cf. Parenty, « l'origine des trois villes sœurs », *Almanach des trois villes sœurs*, 1918).
- 5- Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.
- 6- Alain Demangeon (dir.), *Portrait de ville : Lille métropole européenne*, Paris, IFA/DATAR, 1993
- 7- Alain Demangeon, « Le Grand Boulevard de Lille, Roubaix, Tourcoing, 1896-1992 », in *Lille Métropole : un siècle d'architecture et d'urbanisme, 1890-1993*, Paris, Le Moniteur, 1993, pp.50-67.
- 8- *Guide d'architecture de la métropole lilloise*, Paris, Le Passage, 2018.
- 9- Chantal Zamolo et Valérie Langlet (dir.), *Laissez vous conter le Grand Boulevard*, brochure du service Ville d'art et d'histoire, Direction du Patrimoine, Ville de Lille, novembre 2009, p.19.
- 10- Du nom d'un des ministres et amants de Catherine II de Russie qui construisit de faux villages en Crimée. Leurs façades luxueuses devaient accréditer l'idée d'une Nouvelle Russie prospère et heureuse
- 11- « Le IIIe Congrès International de la Route (Londres, 23-28 juin 1913) », *Le Génie Civil*, n°1622, juillet 1913, p.207.
- 12- « La future communauté urbaine Métropole Nord », documentaire ORTF, 30 décembre 1966 (Archives INA)
- 13- Voir par exemple la course pédestre de la « coupe sportive » relatée dans *La Vie sportive du Nord de la France*, 18 avril 1914, p.2.
- 14- « La traction électrique sur le nouveau boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing », *Le Génie Civil*, n°1438, 1^{er} janvier 1910, p.166.
- 15- Sept mini-tunnels équipent les carrefours du tronc commun (Romarin, Botanique, Saint-Maur, Buisson, Brossolette, Clémenceau/Hippodrome, Croisé-Laroche (avec 1 sortie vers Tourcoing et une vers Roubaix)). Les premiers ont été construits entre 1972 et 1976. Le dernier (celui de Romarin) ne date que de 2006.
- 16- Cf. « En voitures ! » supplément de 8 pages édité conjointement par Nord Eclair et La Voix du Nord, mercredi 9 septembre 2009.
- 17- CAP Paysage/OGI/Indiggo, *Le Grand Boulevard, Phase 1 : diagnostic et programme opérationnel*, étude LMCU, septembre 2009, p.81. Cette étude mentionnait un nombre journalier de voiture de 57 000, sur le tronc commun, en 2009. Ce chiffre était de l'ordre de 70 000 dans les années 1980. Il semble être aujourd'hui plus proche de 45 000.
- 18- Alain Demangeon, « Le Grand Boulevard de Lille, Roubaix, Tourcoing, 1896-1992 », *op.cit.*, p.54.
- 19- Rem Koolhaas, *New York Délire*, Marseille, Parenthèses, 2002 (1^{er} éd. Chêne, 1978), p.18.
- 20- Cf. Pierre Chabard, « Grand Axe », in *La Défense*, un dictionnaire : architecture/politique, Marseille, Parenthèses, 2012, p.
- 21- Dotée d'un tramway, elle mesure 90 m de large, 8 km de long (entre Bruxelles (palais du cinquantenaire) et le palais royal de Tervueren). Cf. Clémy Temmerman, *L'Avenue de Tervueren*, Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale/Service des Monuments et Sites, 1999.
- 22- Cf. « Inauguration des nouvelles lignes de tramways du Boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing », *le Progrès du Nord et du Pas-de-Calais*, no 339, 5 décembre 1909.
- 23- Cf. Pierre Bourdeix, « Les Villes linéaires », *Urbanisme*, n°6-7, octobre 1932, p.204.
- 24- Cf. Jacques Gréber, « La région de Roubaix-Tourcoing », *Le Monde Illustré*, tome 9, numéro hors série, 5 mars 1923, p.111.
- 25- Cf. ADULM, *Territoire de projets*, *op.cit.*, p.7



PAROLES D'USAGERS

Extraits d'un micro-trottoir

*C'est
Pratique... Bruyant... Pittoresque... Rapide...
Bruyant... Liaison... Pratique... Vivant...
Agréable... Verdoyant... Efficacité...*

LE GRAND BOULEVARD, AUJOURD'HUI ?

C'est pratique, puisque j'ai le tram juste à côté et les axes au bout de la rue...

Le gros intérêt, pour nous qui avons déménagé il n'y a pas très longtemps, c'est l'accès direct à Lille via le tramway, pour les enfants... l'accès aux écoles ...

Les aspects positifs, c'est qu'on est près du centre-ville, que l'accès est relativement facile avec le tramway. Par contre, on a le bruit, on a... des problèmes de stationnement...

Ce que j'apprécie, c'est l'ensemble de l'espace vert qui est plutôt bien... Le côté un peu moins pratique, c'est le manque de passages d'un côté à l'autre pour les piétons...

Il y a beaucoup de feux. C'est assez compliqué quand il y a du monde au niveau des feux... On arrive facilement à des bouchons aux heures de pointes...

On a une très bonne qualité de vie ici. C'est agréable... le Mongy, pour les enfants, pour aller en ville...

Sur la piste cyclable, il y a de plus en plus d'utilisateurs, surtout quand la météo est favorable, (...) avec une multitude de modes : les vélos électriques, des trottinettes électriques... Les plantations d'arbres sont également très appréciées.

On est près des transports en commun. J'utilise le tramway pour emmener mes enfants à l'école. L'inconvénient c'est le bruit que les voitures peuvent occasionner. Si les voitures respectent les vitesses, il n'y a pas de problème. Mais sur les contre-allées, souvent les voitures roulent trop vite.

Ce qu'on aime bien, c'est la densité de vie. On est en dehors de Lille, mais on reste dans une zone très dense avec beaucoup de commerces.

C'est bien de pas attendre le tram trop longtemps. Ils sont trop saturés. Il y a beaucoup trop de monde. On n'est pas bien, on n'arrive pas toujours à monter. La fréquence du tram, c'est quand même sympa. C'est quand même bien agréable le tram...

C'est bien, mais pas forcément pratique en voiture parce que c'est souvent bouché...

C'est super agréable pour pouvoir se balader, c'est rapide. C'est un super relais pour ceux qui habitent à Tourcoing et à Roubaix. C'est très pratique.

La plupart du temps, c'est un peu encombré. Mais ça reste un axe qui est extrêmement accessible pour différentes communes. C'est un patrimoine architectural des villes depuis Lille, jusqu'à Tourcoing et Roubaix.

... ET DANS VINGT ANS ?

Essayer de faire la piste cyclable sans feux.

Des ponts plus aménagés... Plus de verdure, comme les nouveaux tramways qu'ils font à Paris.

Si ça pouvait être couvert pour le problème du bruit, ça serait parfait.

Pourquoi ne pas faire un système ?

Quatre fois plus d'arbres... pour avoir un grand espace très arboré.

Des transports en commun... Plus aucune voiture...

Beaucoup plus de verdure... pour que le grand boulevard ne soit pas une autoroute.

Une meilleure signalisation pour la compréhension de la circulation par les usagers qui ne sont pas de la métropole lilloise...

*Extraits d'un micro-trottoir
réalisé par Fabien Hembert,
pour l'ADULM,
au mois de septembre 2018,
le long du Grand boulevard*

LE GRAND BOULEVARD EN 2030

LA CONSULTATION LILLE MÉTROPOLE 2030

Le diagnostic du SCOT de Lille Métropole met en évidence les principaux enjeux d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de l'arrondissement. Il souligne la nécessité de renforcer l'attractivité du territoire métropolitain par la poursuite du développement économique, l'extension et l'amélioration du parc d'habitation, des équipements et des transports. Il exprime également l'ambition de construire une « éco-métropole » qui associe plusieurs grands objectifs complémentaires :

- › une conception globale du développement territorial, prenant en compte à la fois les espaces urbains, les espaces ruraux et les espaces naturels ;
- › la mise en œuvre de la « ville intense » qui maîtrise son étalement urbain, qui valorise ses équipements, ses services et ses réseaux de transport ;
- › la qualité de l'environnement et du cadre de vie, en assurant la préservation des ressources, la valorisation des paysages et du patrimoine, le traitement des friches et des coupures, la limitation des risques et des pollutions, la maîtrise de l'énergie.

Pour élaborer ce projet de développement à l'horizon 2030, la consultation « Lille Métropole 2030 » a été lancée en 2012. Afin de susciter et d'alimenter un véritable débat prospectif, trois équipes internationales ont été retenues pour travailler en parallèle et sans compétition entre elles, dans un cadre de démarche collective : Studio 011 (Bernardo Secchi- Paola Viganò) ; l'AUC et Bas Smets ; XDGA-FAA-MDP (Xaveer De Geyter, Floris Alkemade et Michel Desvigne).

Pour répondre à l'objectif de renforcement de l'attractivité de la métropole lilloise, vis-à-vis de l'extérieur, comme pour ceux qui y vivent au quotidien, les équipes devaient répondre à plusieurs interrogations :

- › Quels sont les éléments clés de l'attractivité de la métropole ?
- › Quels sont les leviers, les projets, les outils pour renforcer l'attractivité de la métropole ?
- › Faut-il envisager de nouveaux « grands projets » ?
- › Quelles polarités existantes à renforcer et quelles polarités nouvelles à créer ?
- › Comment appuyer l'ambition d'excellence économique de la métropole ?
- › Comment appuyer l'ambition de la métropole dans le domaine de l'université et la recherche ?

Parallèlement, la construction d'une éco-métropole, dimension essentielle du regain d'attractivité recherché et de l'adaptation aux évolutions du XXI^e siècle, posait également plusieurs questions :

- › Quelle armature urbaine et agricole ?
- › Comment structurer le territoire et son évolution spatiale ? Comment articuler les échelles ?
- › Quelles formes urbaines pour le développement durable, mixité, économie d'espace et d'énergie ?
- › Comment favoriser une mobilité durable et articuler transports et développement urbain ?
- › Quels rapports entre nature, agriculture et urbain ? Quelle trame verte et bleue ?
- › Comment traiter la diversité des territoires métropolitains, urbains, périurbains et ruraux ?

Partant des analyses produites par les équipes, la seconde phase de la consultation a focalisé les propositions sur des territoires spécifiques porteurs d'enjeux métropolitains. Parmi ces derniers, celui du Grand boulevard a fait l'objet de « zooms » plus détaillés de la part de deux équipes : Studio 011 et XDGAA.

Réfléchis à un horizon éloigné mais atteignable, les éléments de projets de ces deux équipes portent sur les spécificités, les atouts et faiblesses de ce « territoire d'application ».

LA MÉTROPOLE VUE PAR STUDIO 011

L'équipe Studio 011, Secchi-Vigano souligne, dans son travail rendu en 2013, l'importance du cadre de vie et la nécessité d'investir en faveur de son amélioration qualitative, car il est générateur d'attractivité en termes d'activité et donc d'emplois.

Studio 011 identifie 4 grands principes structurants définissant la métropole lilloise et qui trouvent écho sur le territoire du Grand Boulevard, notamment sur le secteur de la vallée de la Marque dans sa partie urbaine :

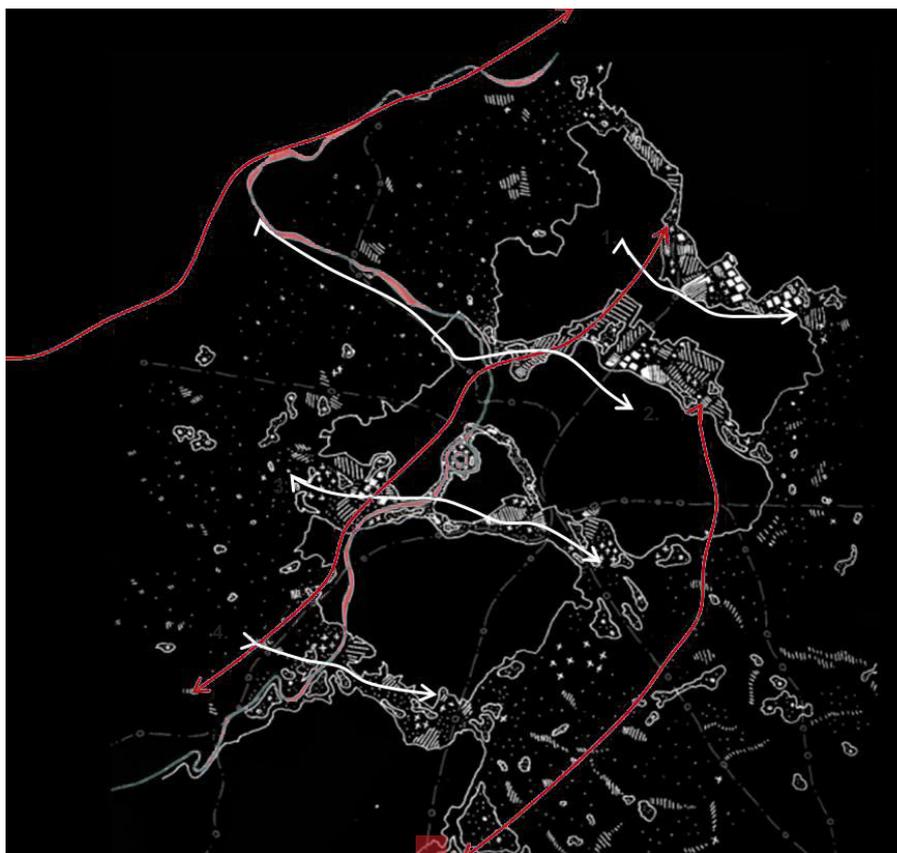
- › une métropole horizontale ;
- › les espaces de percolation ;
- › une métropole organisée par l'eau et le fer ;
- › les figures métropolitaines: potentiel d'attractivité.

La Métropole « horizontale »

La métropole lilloise fait partie intégrante d'une plus vaste aire métropolitaine, la North Western Metropolitan Area (NWMA), qui comprend le nord de la France, les Flandres, une partie de la Wallonie et Bruxelles. Cette aire métropolitaine est définie en tant que métropole horizontale, cette notion étant à la fois un outil d'analyse et un outil de projet. La métropole horizontale peut être définie « *comme une ville aux limites vagues et incertaines, une condition urbaine élargie, typologiquement variée et bien équipée, structurée par un système de vallées et par un réseau dense et ramifié de transport public. Cet ensemble est caractérisé par*

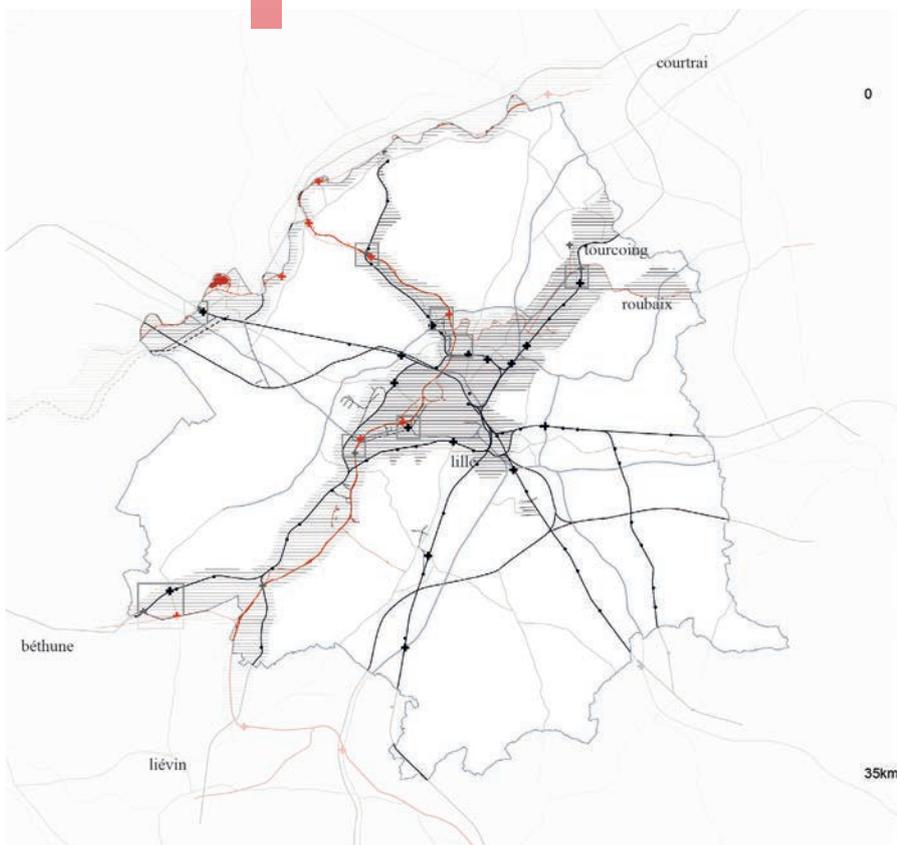
un système de mises en relations des espaces qui sont plutôt horizontales que verticales. »

La structure singulière de cette métropole horizontale se caractérise également par l'existence d'un linéaire de contact entre espace bâti et espace ouvert beaucoup plus important que dans d'autres métropoles, ce qui s'explique notamment par son organisation polycentrique. Dans la métropole lilloise, cette lisière est estimée à 3,15 m par habitant, alors qu'à Paris elle n'est que de 56 cm. Ceci constitue une proximité entre ville et paysage naturel qui est un atout potentiel, sous réserve de produire une meilleure articulation entre ces deux éléments. Plutôt que les infrastructures routières, ce sont les espaces verts qui sont donc un des éléments clés sur lesquels la métropole contemporaine doit s'appuyer.



Les espaces stratégiques de percolation transversale
©Secchi-Vigano/ADULM

Eau & rail / aires d'accessibilité
©Secchi-Vigano/ADULM



Espaces de percolation

Déjà aujourd'hui, il est possible d'identifier dans la partie la plus dense de la métropole des morceaux très verts et à faible densité qui laissent entrer la campagne ou la nature en ville. Ces espaces de percolation, dont la vallée de la Marque fait partie, sont l'occasion de donner place à des continuités transversales parcourant le territoire d'Est en Ouest (aujourd'hui fragmentées). Sur ces espaces peut se développer une stratégie d'hybridation- et non d'homogénéisation- entre la ville dense et la ville diffuse avec pour ambition de doter la ville compacte des qualités de la ville diffuse et inversement. « *La ville diffuse a besoin d'une urbanité adaptée. La ville compacte rêve de la ville diffuse... Il s'agit donc de trouver une nouvelle articulation entre ces deux espaces.* » Cette stratégie a pour objectif d'articuler et de valoriser les différentes formes territoriales.

L'eau et le fer

Les réseaux hydrauliques et ferrés constituent un système structurant à l'échelle de cette métropole horizontale et de sa région. Dans le passé, l'eau et le fer ont joué un rôle fondamental dans la construction de la ville diffuse. Ils nécessitent aujourd'hui d'être repensés dans un contexte profondément différent et qui évoluera rapidement dans un futur proche.

La métropole horizontale peut aujourd'hui saisir l'opportunité de proposer un modèle de développement durable novateur qui prenne en charge la réduction de la consommation d'énergie et des émissions, le développement de la biodiversité, du confort individuel et collectif et la construction d'un espace habitable de haute qualité environnementale.

Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de développer des projets d'atténuation des émissions de CO₂ et d'adaptation au changement climatique en explorant toute la gamme des modes de déplacement au-delà de la voiture (vers un scénario « no car »), se concentrant sur un projet de transports en commun.

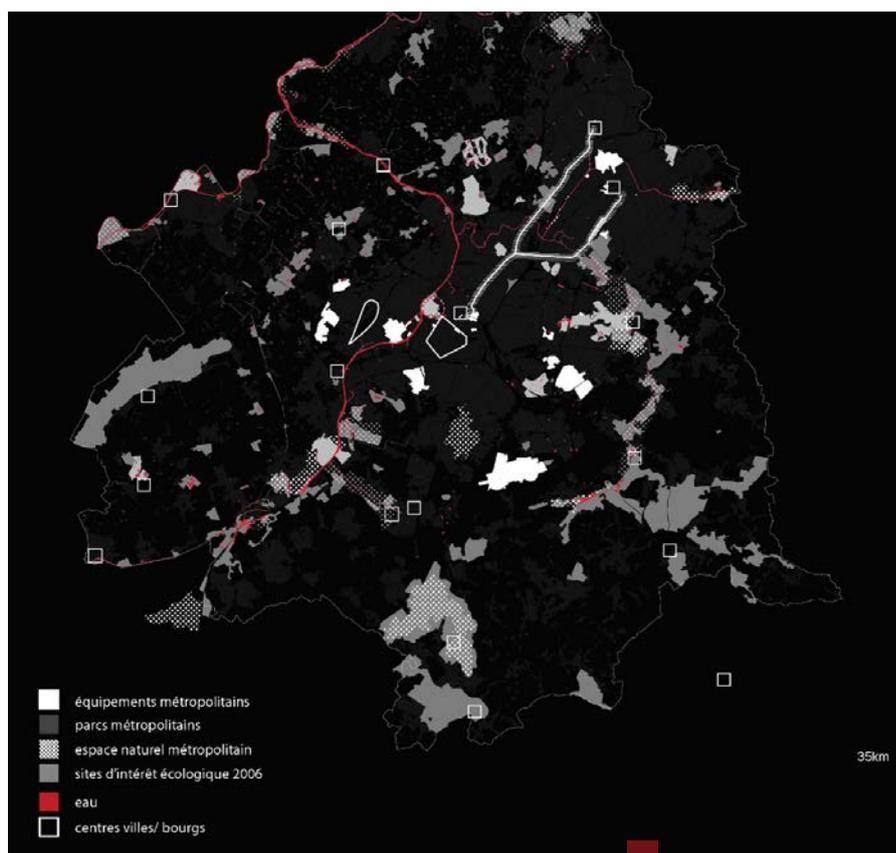
Un des atouts de l'agglomération est son réseau ferré. Dense et organisé en étoile, ses six branches principales, sensiblement parallèles aux sillons autoroutiers, relie la gare de Lille Flandres, le nœud central du réseau, aux principaux pôles de l'aire métropolitaine. L'objectif proposé est de consolider l'offre sur les lignes les plus fortes et de développer une stratégie sur d'autres axes et notamment par le développement d'une offre nouvelle de périphérie à périphérie, qui ne passe plus systématiquement par Lille Flandres mais qui utilise partiellement la boucle ferroviaire.

Il convient aussi de redonner plus d'espace à l'eau, en la plaçant au centre d'une réflexion sur la nature de l'espace public. Le système de mobilité est étroitement lié aux grandes entités topographiques et paysagères que sont les trois vallées de la Lys, de la Deûle et de la Marque, ainsi que le talus des Weppes. Accessibles par transport en commun, ces 3 vallées ont un rôle primordial dans la construction d'un réseau d'espaces publics et équipés de grande échelle, contribuant à révéler la structure spatiale de la métropole.

Si la Marque n'a pas la fonction d'accessibilité des voies d'eau qu'ont la Deûle et la Lys, elle a néanmoins, par la limite qu'elle crée entre ses deux versants lillois et nord-est, influé sur le développement et l'urbanisation de cette partie du territoire métropolitain et constitue encore un espace clé dans la requalification de la partie dense de la métropole.

Studio 011 préconise de miser sur « l'eau et le fer face au modèle routier saturé », avec une proposition qui vise avant tout à optimiser le réseau existant :

- > en augmentant la desserte existante (fréquence des trains améliorée, nouvelles dessertes de périphérie à périphérie, reconquête des lignes sous utilisées ou délaissées) ;
- > en développant l'interconnexion entre les réseaux.



Les figures métropolitaines
©Secchi-Vigano/ADULM

Cette première phase d'optimisation des réseaux existants ne sera pas suffisante, et devra être suivie d'une phase plus ambitieuse de développement des réseaux ferroviaires et fluviaux.

Les figures métropolitaines

En termes d'image et d'attractivité, comparativement à la plupart des autres métropoles françaises, la métropole lilloise manque d'une image spatiale forte, associée à un fleuve, à un réseau d'infrastructure typé, ou à une tâche urbaine identifiable. La métropole lilloise est caractérisée par une géographie discrète, sans entités physiques fortement identifiables (vallée, relief, forêt, lac, bord de mer...). Le caractère diffus de son tissu urbain en « brouille » la vision. Il est ainsi difficile de se la représenter. Pourtant une attention particulière doit y être portée dans la mesure où le paysage est aussi une valeur subjective et culturelle, qu'il faut appréhender du point de vue de l'utilisateur. Pour qu'il y ait paysage, il faut qu'il y ait appréhension d'un espace par un ou plusieurs individus et identification de cet espace comme présentant



Le territoire du Grand boulevard
©Secchi-Vigano/ADULM

une valeur esthétique ou d'usage particulière. L'équipe Studio 011 a identifié sur le territoire métropolitain des « figures métropolitaines » comme autant de marqueurs importants sur le territoire. Celles-ci peuvent prendre des formes diverses, mais il s'agit dans tous les cas de représentation(s).

Ainsi, le Grand boulevard, par sa géométrie singulière (sa forme en Y) et son étendue (son linéaire de 14 kilomètres), constitue, aux côtés des espaces boisés (parc de la Deûle, Citadelle...), des pièces urbaines (Eurallille, Grand Stade...) ou des voies d'eau, l'une de ces figures à valoriser pour renforcer l'image spatiale de la métropole.

Un territoire d'application : la Marque

Longue de plus de 30 kilomètres, la rivière de la Marque, avec sa forme particulière en croissant, sa position perpendiculaire aux branches tourquennoise et roubaisienne du Grand boulevard, sépare, dans sa

partie urbaine, le versant lillois du versant nord-est de la métropole. Elle a cependant longtemps servi d'exutoire pour les eaux usées de nombreuses industries.

Sur cette séquence spécifique, l'équipe Studio 011 énonce plusieurs scénarios possibles et n'en retiendra qu'un :

- › dans le registre monumental: affirmer le Grand Boulevard dans sa linéarité, comme un élément structurant et unifiant avec un aménagement continu ;
- › dans le registre événementiel: définir différentes polarités autour de certains carrefours du Grand Boulevard ;
- › dans le registre séquentiel: assumer la diversité des séquences traversées et valoriser les différentes ambiances qui leur sont liées ; c'est ce dernier registre que privilégie la proposition de cette équipe.

La séquence de la Marque traverse l'agglomération centrale et revêt différentes facettes. Cette portion du territoire est l'espace où l'on retrouve le véritable tissu de contact entre les deux noyaux denses, Lille et Roubaix-Tourcoing. Ce tissu de contact hétérogène, est constitué de qualités et de densités contrastées. Il est marqué par une séquence d'espaces verts de qualité et d'autres ayant un fort potentiel. L'enjeu énoncé ici est la cohabitation et la cohésion des espaces naturels, des zones pavillonnaires, des nombreuses friches le long de l'eau et du Grand boulevard.

Cette partie de territoire est l'occasion de concrétiser le croisement entre les qualités de la ville compacte et de celles de la ville diffuse, de mettre en œuvre un espace d'hybridation ville et nature, permettant à la fois densification et préservation, voire amplification des qualités paysagères de la Marque.

Sur cette partie du territoire, le Grand boulevard joue un rôle essentiel de repère géographique, bien que la ville ne se soit pas construite à partir de sa structure. Intervenir au sein des tissus traversés permet de conforter son rôle de repère: ces séquences « hybrides » en contact avec le Grand boulevard peuvent, par leur traitement, exprimer

la proximité de la campagne. La proposition formulée par l'équipe répond à plusieurs principes:

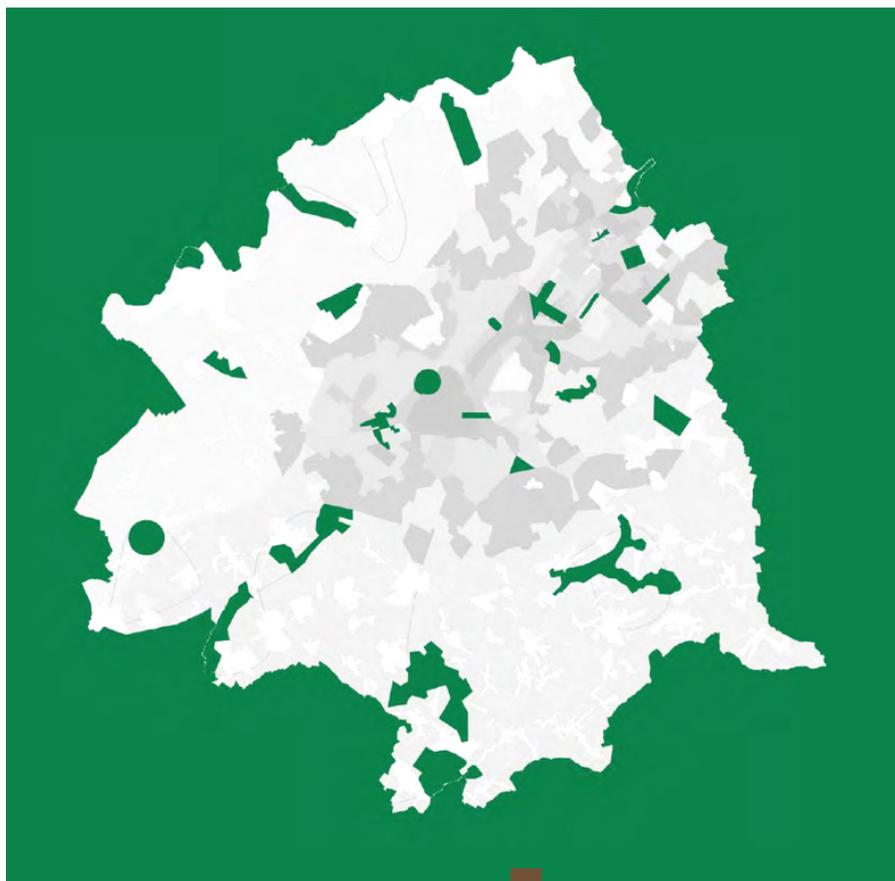
- › Rendre cette partie de la « Métropole horizontale » plus accessible et connectée grâce à l'évolution du système ferroviaire.
- › Redessiner la trame de l'espace public de ce territoire à partir du ferroviaire et par la requalification du tramway.
- › Intervenir sur la trame viaire par la création de nouvelles connexions piétonnes transversales à la Marque afin d'irriguer les tissus existants
- › S'appuyer sur la trame verte et bleue, et créer un parc linéaire le long de la Marque et du canal de Roubaix permettrait de renforcer les connexions écologiques et de relier ainsi les grands ensembles d'intérêt écologique et paysager (Lac du héron, bois de la Fontaine...) jusqu'à la Deûle.

LA MÉTROPOLÉ VUE PAR XDGAA-FAA-MDP

La proposition intitulée « Lille, Métropole laboratoire de la ville facile, aux limites lisibles » répond à l'enjeu de l'attractivité en mettant l'accent sur le dessin de son grand paysage et sur la facilitation de son accessibilité par la réduction des distances-temps.

Les grands vides

Partant du constat de l'absence de situations géographiques exceptionnelles au sein de la métropole lilloise, cette équipe propose l'identification de « grands vides » comme autant de laboratoires d'urbanités. Ces « grands vides qualifiés » (avec des superficies allant de 50 à 300 ha) déterminent la qualité des territoires urbanisés. Ils peuvent être créés à partir de situations existantes différentes : des friches existantes ou à venir, des espaces et délaissés naturels ou des tissus urbains existants qui peuvent être dé-densifiés. Dans les métropoles, de nombreux lieux publics sont nés d'inventions fondées à partir de « ruines » (comme les Buttes Chaumont à Paris ou le réseau de parcs de Washington...) et nombre d'entre eux ont structuré l'image des métropoles. Aujourd'hui, de vastes zones du territoire urbanisé de Lille

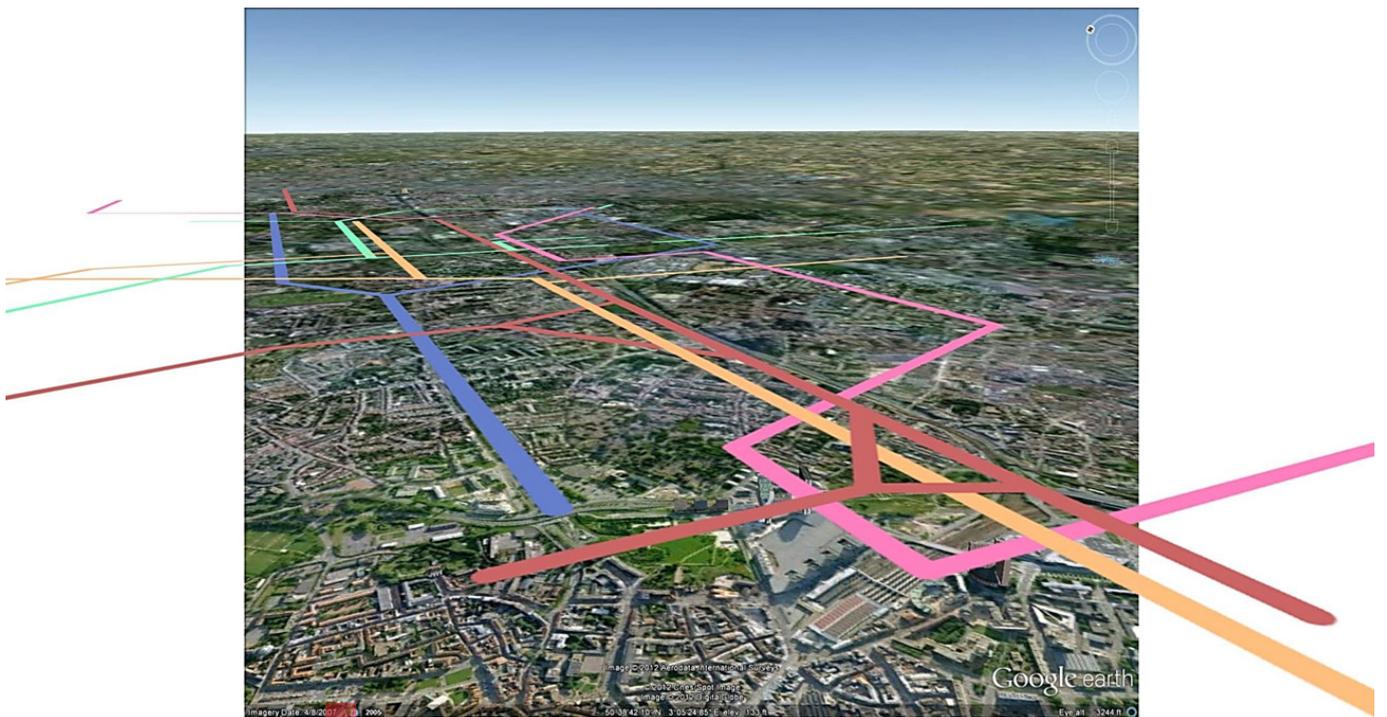


Les grands vides
©De Geyter-Alkemade-Desvigne/ADULM

métropole sont distantes de toute « nature » mémorable. De plus ces zones sont souvent celles souffrant des plus grandes difficultés sociales. Les auteurs proposent de penser ce territoire comme un projet de grands lieux publics et paysagers à construire et d'appréhender l'environnement naturel comme un artifice à inventer.

Ces grands lieux publics sont les chantiers de nouvelles urbanités créant des contextes attractifs pour les urbanisations qui les accompagnent. En maintenant constamment des vides comme ingrédients nécessaires à la ville mosaïque, Lille Métropole devient une « machine perpétuelle à potentiels ».

Le Grand boulevard est, avec ses 70 hectares de superficie, l'un de ces « grands vides » structurant que les auteurs comparent à quelques grandes avenues célèbres comme l'Avenue Tervuren à Bruxelles, la Diagonale de Barcelone ou encore Broadway à New York.



Optimiser les réseaux de transports
 ©De Geyter-Alkemade-Desvigne/ADULM

La Métropole des courtes distances

Dans un contexte où la construction de nouvelles routes n'est plus souhaitable, l'accès peu rapide par les transports en communs aux gares ainsi qu'aux centres économiques de la métropole risque de devenir discriminant entre les éléments de la ville mosaïque (ie ville définie par sa composition à partir de fragments caractérisés par des typologies urbaines, des densités, de la programmation et de la présence d'espaces verts). Ceci pose une importante question concernant quant à l'équilibre de(s) centralité(s) souhaitée(s). Euralille a placé Lille au cœur de l'Europe, mais pas l'ensemble de la ville mosaïque. On peut difficilement prétendre que Roubaix et Tourcoing soient eux aussi au cœur de l'Europe.

Dans cette ville mosaïque qu'est la métropole lilloise, le réseau de transports en commun lourds couvre convenablement tout le territoire mais les temps de trajets restent pénalisants. Ces derniers montrent qu'il faut rapprocher Roubaix et Tourcoing d'Euralille en améliorant le temps de transport.

L'ensemble de l'analyse et de la proposition de cette équipe repose donc sur la nécessaire intensification des flux de

la voie ferrée Lille-Roubaix-Tourcoing et sur le rapprochement des différentes polarités de la métropole en les mettant à 10 minutes l'une de l'autre et ce, tout au long de la journée.

Par une meilleure optimisation des infrastructures ferroviaires, aujourd'hui sous-exploitées, cette proposition amplifie et repositionne l'attractivité économique du territoire Grand Boulevard.

En effet, sans qu'il y ait nécessité d'ajouter de nouvelles infrastructures majeures, ni de nouveaux grands équipements, le Grand boulevard est une « adresse » pour l'implantation d'activités économiques, aujourd'hui localisées aussi bien dans la partie centrale que dans les zones périurbaines. Cette proposition augmente également les qualités de « vivre à la campagne » au sein même de la ville et permises par ce territoire.

Le territoire d'application de l'épine dorsale

Le territoire du Grand Boulevard est identifié comme étant l'épine dorsale de la métropole, tout d'abord parce qu'il concentre un ensemble de réseaux majeurs. L'agglomération centrale est en effet densément desservie par des

infrastructures de transport souvent sous-exploitées. Le métro et la ligne ferroviaire possèdent à ce titre un grand potentiel de croissance.

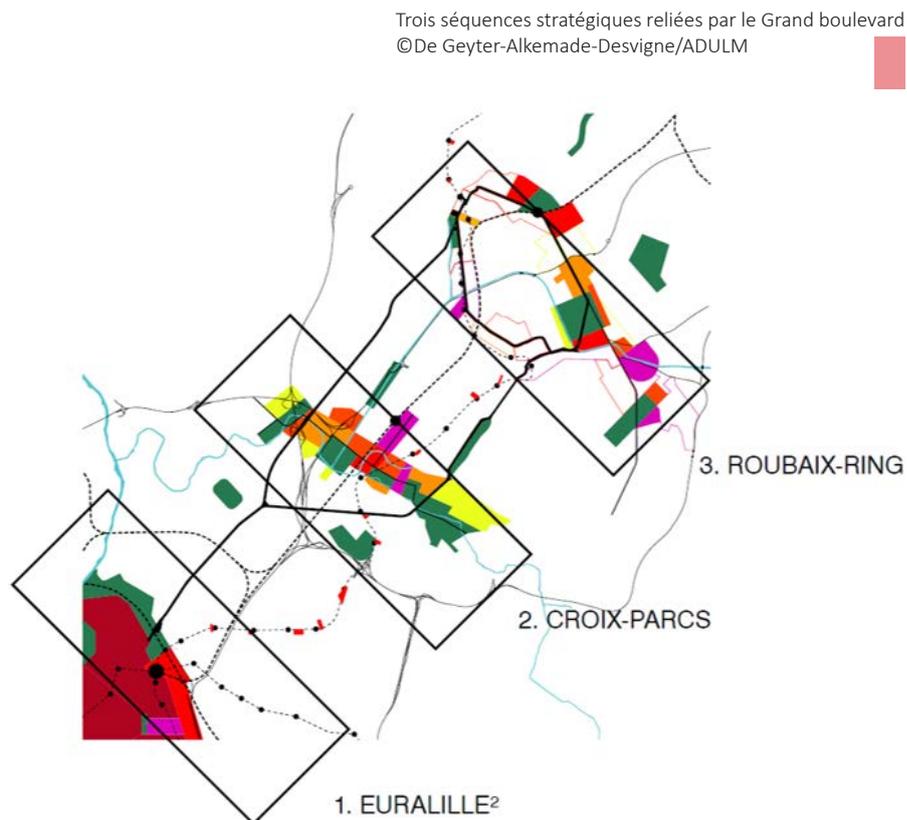
L'épine dorsale permet également d'entériner la réalité multipolaire du territoire, puisqu'elle relie les deux versants et ce, depuis son origine. Sur ses 14 kilomètres, dans la vision portée par l'équipe XDGAA-FAA-MDP, celle-ci est séquencée et devient la structure sur laquelle s'adosse le développement de polarités ou centralités, identifiées à partir des nœuds d'intermodalité que constituent les gares, jalonnant la voie ferrée Lille-Roubaix-Tourcoing. Ceci permet de rendre l'agglomération plus « ex-centrique » et son accessibilité plus égalitaire.

Trois zones de grands projets se distinguent autour de gares ferroviaires fortement structurantes : Euralille comme centre tertiaire ; Croix-Parc, le long de la Marque, comme centre de loisirs et de services et Roubaix-Ring, espace d'intensification connectant Roubaix-Tourcoing-Wattrelos, comme nouveau centre culturel et industriel. Sous cet angle, l'épine dorsale structure et étend la dynamique d'Euralille à l'ensemble de l'agglomération.

Zoom sur la séquence stratégique de Croix-Parc

Dans la proposition portée par l'équipe XDGAA-FAA-MDP, Croix-Parc, situé entre Euralille et Roubaix-Ring, est un pôle structurant de l'épine dorsale. Il organise le territoire intermédiaire entre les deux pôles historiques de Lille et de Roubaix-Tourcoing depuis lesquels la métropole s'est développée. En étant réactivée, la gare de Croix permet de relier Euralille et Tourcoing en cinq minutes et devient alors un pôle de forte attractivité et le moteur du développement du secteur. Les liaisons nord-sud sont repensées pour faire de cette gare un véritable nœud multimodal.

La grande concentration de friches dans cette séquence permet l'implantation de nouveaux quartiers hybrides de logements et d'entreprises très bien desservis par la gare et porteurs de



Croix-Parcs
©De Geyter-Alkemade-Desvigne/ADULM

mixité sociale. Des quartiers résidentiels de qualité permettent une intensification mesurée.

Les zones mutables ne sont pas considérées uniquement comme un potentiel de densification, mais permettent aussi l'implantation de grands espaces ouverts offrant un cadre de nature de qualité au sein de la métropole. Ces très grands parcs accueillent

des fonctions récréatives, mais aussi des écoles et des équipements sportifs. La mise en scène du relief et de l'eau permet de diminuer l'impact des infrastructures lourdes de transport.

Enfin, la vallée de la Marque dessine un trait d'union entre deux grands espaces naturels et joue, de fait, un rôle important dans l'articulation des paysages agricoles et urbains ■



EXPLORER LE GRAND BOULEVARD

©XDGA-FAA-MDP/ADULM

Dessiné à partir d'une observation de terrain « en arpentant les contre-allées du grand boulevard », en analysant les représentations de ce dernier, ce portrait considère son sujet comme « un fait physique et matériel et un fait social et culturel ». Il contribue à cerner les

caractéristiques principales de ce territoire, ses atouts et spécificités, à dire ce qu'il a été pour mieux comprendre ce qu'il est. A partir de ce constat partagé et présenté sous la forme d'un portrait de territoire, le devenir du Grand boulevard à moyen et long termes reste à écrire.

LE GRAND BOULEVARD EN 9 MOTS

S'appuyant sur l'« ADN » si caractéristique du grand boulevard, 9 enjeux thématiques sont identifiés, privilégiant en premier lieu un regard géographique et paysager, urbain et architectural, sans aborder à ce stade la question de la programmation.

Ils constituent le socle commun permettant de fonder la transformation de du Grand Boulevard.

Ces 9 notions ont pour vocation d'identifier les leviers de transformation de cet espace public structurant, et par extension du territoire qu'il traverse, dans une perspective à court, moyen et long terme. L'objectif est d'amplifier les qualités réelles ou potentielles de ce lieu historiquement innovant, notamment dans les domaines de la mobilité, de l'urban design et du logement social. Ces sujets sont ouverts, il s'agit là de poser et de partager des questions sans chercher à prédéterminer trop hâtivement des solutions.

ENGAGER LA TRANSFORMATION

Parallèlement et à court terme, l'objectif de Lille Métropole 2020, Capitale Mondiale du Design est de déclencher « un processus de design appliqué au territoire » au travers de la mise en œuvre de Proofs of Concept (POC).

« L'idée est la mise en œuvre d'un processus design et pas seulement la présentation d'un résultat, ainsi que la mobilisation des concitoyens autour d'une ambition commune. Le projet prévoit de faire du territoire métropolitain un laboratoire métropolitain du design des politiques publiques et le plus grand terrain d'expérimentation du design au monde. »

World Design Capital 2020 est donc une occasion unique pour modifier et expérimenter de nouveaux « modes de faire » la ville, notamment sur les espaces publics, en lien avec les usages émergents. C'est également un moment qui doit cristalliser et rendre visibles les ambitions portées sur notre territoire au travers d'actions concrètes.

Le Grand boulevard qui verra fêter cette même année le 111^e anniversaire de sa création, pourrait, en s'appuyant sur la méthode des POC(s), être le lieu de ces tests, de ces prototypes et préfigurations d'un projet-socle à plus long terme.

L'enjeu est de faire de ces interventions un premier jalon dans la construction d'une stratégie de transformation du territoire à long terme. Pour le territoire, il semble capital d'articuler les différentes temporalités pour bénéficier au mieux de ces expérimentations :

- › à court terme, pour révéler et tester les potentiels de transformation de chaque situation et effectuer un changement de regard pour un changement de pratiques à venir ;
- › à moyen terme, pour améliorer le cadre de vie par des actions sur les espaces du quotidien ;
- › à long terme, pour contribuer à l'identité du territoire.

L'articulation avec les 9 enjeux identifiés pour le Grand Boulevard apparaît comme un moyen d'ancrer ces expérimentations dans le territoire et de les inscrire dans le temps de la fabrique urbaine. ■



FLUIDITÉ(S)



©XDGA-FAA-MDP/ADULM



L'appellation « Grand Boulevard » résume une des caractéristiques principales de son territoire. Par son habile combinaison multimodale entre tramway, automobiles, cycles et piétons, **le boulevard est à l'image de son territoire**, lui-même desservi par de grandes infrastructures viaires, ferroviaires et fluviales, toutes d'échelle supra-communale.

Lieu de fluidité des déplacements, véritable colonne vertébrale de la métropole, peut-il être encore amélioré dans un objectif de commodité, à la fois spatialement par **un design adapté des espaces publics** (place accordée aux nouveaux modes de déplacements, traversées piétonnes...), et/ou fonctionnellement par **un renforcement des services** existants (intermodalité, cadencement des transports ferrés, gestion des feux tricolores...) ?

MULTIMODALITÉ



L'évolution des comportements métropolitains en termes de mobilité et de choix modaux, les objectifs affichés de santé publique (développements des modes actifs, réduction de la pollution atmosphérique), l'émergence de nouveaux moyens de déplacements (gyropodes, trottinettes électriques), les évolutions technologiques (véhicules autonomes) rendent aujourd'hui incontournable une réflexion sur **le rééquilibrage modal** sur le Grand boulevard. Il est par ailleurs **le support de nœuds d'intermodalité** (tram-métro, parkings relais, stations V'lille...) qui sont souvent des espaces potentiels pour le développement d'aménités pour les usagers.

Dans cette perspective, quelles réponses peuvent être apportées sur l'axe multimodal du Grand boulevard ? Faut-il renforcer la hiérarchisation des flux et des modes de transport ou imaginer un espace plus partagé ? Voulu et conçu initialement comme un espace d'innovation, le boulevard peut-il encore être au XXI^e siècle **un laboratoire des déplacements ?**

MARCHABILITÉ



Si le profil-type du Grand boulevard s'avère efficace dans sa linéarité, il génère néanmoins de la complexité au niveau des intersections et des difficultés en termes de franchissements : il est plus souvent **une coupure qu'une suture**. Entre ses rives séparées, des dispositifs routiers, hérités de sa nature départementale originelle, prennent place pour répondre aux injonctions sécuritaires nécessaires.

Le corollaire est que l'espace dédié aux modes doux, cycles et piétons, y est aujourd'hui relativement réduit et peu pris en compte. L'éloignement inter-carrefours limite les possibilités de se rendre d'un côté à l'autre du boulevard, les traversées étant elles-mêmes souvent longues et complexes.

Comment globalement améliorer la marchabilité de cet espace public en termes de **confort et sécurité** ? Comment réduire les difficultés de franchissement du boulevard ? Comment mieux accrocher le boulevard aux différentes communes et au cœur métropolitain (Carrefour Pasteur à Lille) ?

ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN



Un volume en creux de **70 hectares d'espace public** (14 km x 50 m) : cette superficie significative donne la mesure de l'échelle métropolitaine du Grand boulevard. A titre de comparaison, le Parc de la Citadelle mesure 110 ha. La consolidation de **cette figure métropolitaine** nécessite la préservation de son unité tout en valorisant la diversité mosaïque des séquences traversées.

Espace public support d'intensité et vecteur d'identité, il est, à son origine, avec ses 6 000 arbres (ormes, platanes et peupliers), **un véritable parc linéaire**. Le système de plantations en alignement est un des éléments constitutifs de son identité.

Comment amener **des aménités** sur le Grand Boulevard afin qu'il soit à la fois un lieu de proximité pour les habitants des 9 communes et une destination, tout en préservant les qualités pratiques et la commodité de cet axe de circulation ? Quelle place réserver aux **espaces verts** au sein de cet espace public structurant ?

UNITÉ / DIVERSITÉ



©Wikipédia



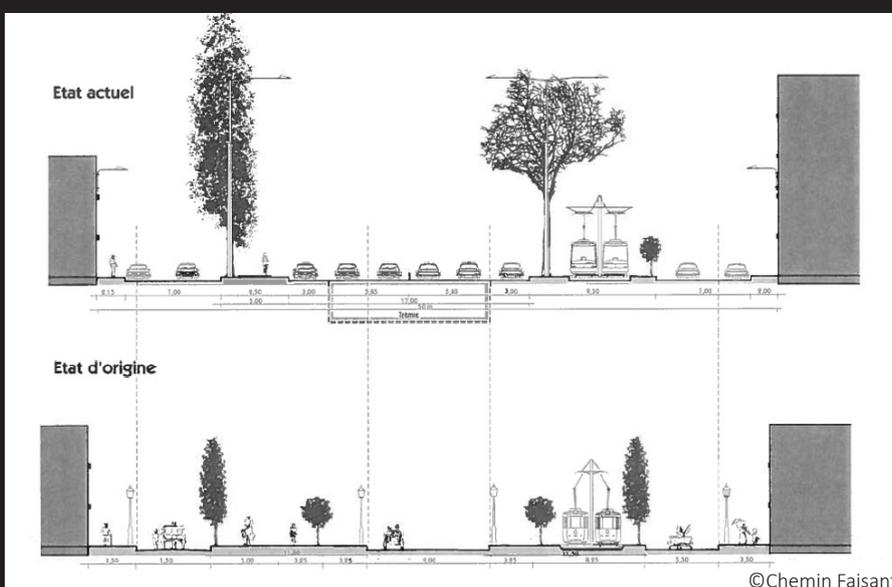
©XDGA-FAA-MDP/ADULM

Traversant neuf communes, le Grand boulevard, avec ses 14 kilomètres, est **une « épine dorsale séquencée »** par la diversité de ses paysages, de ses architectures, de ses programmes et de ses situations urbaines. Parallèlement, le « mille-feuilles » historique des compétences a généré des discontinuités très perceptibles dans l'espace public : diversité du mobilier urbain, de l'éclairage public, du mode de stationnement sur les latérales ou encore de la signalétique. Celles-ci résultent de la multiplicité des acteurs en charge de cet espace public. Aujourd'hui simplifiée grâce au transfert de compétence de cette voie départementale à la MEL en 2017, cette nouvelle gouvernance permet d'envisager une gestion et **une transformation plus homogène et unificatrice de cet espace.**

Le grand boulevard, est un espace public fédérateur dont il convient de **souligner l'unité sans uniformiser** le territoire.

Quels sont les éléments constitutifs de cette unité à convoquer ou à installer ?
Sur quels éléments s'appuyer pour faire de cette diversité une richesse pour le territoire ?

PATRIMOINE



Une infrastructure patrimoniale : le Grand boulevard, par ses caractéristiques géométriques (50 mètres d'emprise sur toute sa longueur, une répartition modale constante, un double alignement de plantations), est un lieu unique dans la métropole. Ce caractère patrimonial relève à la fois de sa matérialité, des objets qui le composent et qui le bordent mais aussi à son caractère immatériel (le dess.e.in du Grand boulevard en tant que patrimoine métropolitain).

Il est le support d'une **collection d'architectures** et de formes urbaines d'une grande variété et qui ne se limite pas aux seuls objets du début du XX^e siècle. La restauration, la préservation, la mise en valeur (événementielle, touristique...) de ces éléments constituent de réels facteurs d'attractivité de ce territoire.

Quelles sont les conditions à mettre en place à l'avenir pour renforcer la dimension patrimoniale du Grand Boulevard ? Le territoire du Grand Boulevard peut-il redevenir **un territoire d'innovation architecturale et urbaine** ?

ACCUEILLANCE



Les différents modes d'implantation (alignement sur rue, en retrait, en fond de parcelle, en drapeau...) et les relations qu'entretiennent les bâtiments avec l'espace public du boulevard sont des facteurs de sa qualité urbaine. Ici, le dessin des limites entre parcelles privées et domaine public offre de nombreuses variations : dessin des clôtures, seuils d'accès, allées plantées...

Cependant, si le Grand Boulevard constitue en soi **une adresse de référence et un lieu attractif** au sein de la métropole, un certain nombre d'opérations récentes ne crée pas les conditions nécessaires pour instaurer **un dialogue de qualité entre le bâti et son environnement** proche et nuit à la valeur de ce lieu et de ce territoire. Sur l'espace public du Grand Boulevard, la faible quantité d'espaces de pause, ouverts au public, vient renforcer l'image d'un espace plus parcouru que vécu.

Quels **programmes**, quels traitements du **frontage**, quel **adressage** des bâtiments privilégier afin d'accueillir le promeneur avec bienveillance, de conforter le caractère « habité » de l'espace public, de souligner son image de villégiature et de le rendre ainsi encore plus attractif ?

RELIEF



Le Grand Boulevard a une topographie plus complexe qu'il n'y paraît. Tout d'abord, il franchit la vallée de la Marque, lieu de rencontre des **deux versants métropolitains**. Celle-ci, malgré la largeur minimale de son cours d'eau et ses faibles dénivelés, est une composante structurante du réseau hydrologique et du grand paysage métropolitain. **Lien paysager transversal** au Grand Boulevard, ces deux lignes sont étanches l'une par rapport à l'autre. La visibilité ou l'accessibilité de cet espace paysager permettrait de donner à voir et à comprendre la géographie physique de ce territoire. Plus qu'un enrichissement et un élargissement de l'espace du grand boulevard, cette ligne transversale est une opportunité pour inventer le Grand Boulevard du XXI^{ème} siècle. Un autre relief, plus structurel, naît des grandes infrastructures routières et ferrées qui croisent et surplombent le grand boulevard, produisant sur certaines séquences de grandes dilatations et des situations propices à des marqueurs urbains et architecturaux.

Aujourd'hui aucun de ces espaces (le grand Boulevard, la Marque, les infrastructures) ne tirent profit de ces situations pourtant riches en termes de liens et de programmation.

Comment donner de l'« épaisseur » à la Marque ? Quels rapports instaurer et privilégier entre les **points hauts et points bas** en termes d'accessibilité et de visibilité ? Comment **intégrer ces grandes séquences transversales** au Grand Boulevard ?

CONTRECHAMP



©XDGA-FAA-MDP/ADULM



©Pierre Chabard

Des lieux inattendus, des espaces hybrides, mixtes de fragments urbains ruraux et périphériques, sont souvent ignorés ou masqués par l'effet de « façade » du boulevard. Cet **envers du décor**, contrechamp des vues habituelles « depuis » le Grand boulevard, sont des lieux convoités qui composent **des séquences de paysages** à réinterpréter.

Quelles sont les vocations et les évolutions souhaitables pour ces espaces naturels à la fois si loin- si proches ? Comment mieux connecter et mettre en relation ces transversalités avec le boulevard ? De quelle manière peuvent-ils participer et **améliorer la qualité de vie du territoire** du Grand Boulevard et au-delà de ses territoires voisins ?



Centre Europe Azur
323 Avenue du Président Hoover
59000 LILLE

+33 (0)3 20 63 33 50
agence@adu-lille-metropole.org
www.adu-lille-metropole.org

 [adulm59](https://www.facebook.com/adulm59)

 [ADULM59](https://twitter.com/ADULM59)

 [adulm](https://www.linkedin.com/company/adulm)