

Au-delà du centenaire

Un concours d'idées pour le Grand Boulevard
Lille Métropole



Thomas Werquin

Yoan Miot

Charles Werquin

Dépôt légal : Février 2010
Imprimé à La Madeleine (Nord)

Au-delà du centenaire,
Un concours d'idées pour le Grand Boulevard du 21^e siècle

Une publication de l'association *Axe Culture*

Thomas Werquin, Yoan Miot, Charles Werquin

Février 2010

Editions Axe Culture

Remerciements

Nous remercions les membres du Jury, pour leur disponibilité et leur discernement :

Francis Ampe, Urbaniste, ancien directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Bruno Bonduelle, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille

Xavier Bouffart, Président de la Maison de l'Architecture et de la Ville

Alain Demangeon, Architecte urbaniste, ancien enseignant à l'école d'architecture de Lille

Frank Moulaert, Professeur d'urbanisme à l'Université Catholique de Louvain, Belgique

Elsa Vivant, Urbaniste, maître de conférences à l'Institut français d'Urbanisme, Paris

Bertrand Zuindeau, Economiste, maître de conférences à la Faculté d'économie de l'Université de Lille 1

Nous félicitons les lauréats du concours :

Premier prix : l'équipe 9, composée de Pierre Cloarec, étudiant en création industrielle, Paris / Vincent Dubroca, étudiant en urbanisme, IFU, Paris / Mathieu Dron, étudiant en urbanisme, IFU, Paris / Laurent Lo Monaco, architecte, Paris

Second prix : l'équipe 11, composée de Morgan Le Calvé, architecte, Paris / Léa Corba, architecte, Paris / Adrien De Dieuleveult, architecte, Paris

Troisième prix : l'équipe 8, composée de Jean-Benoît Vetillard, architecte, Paris / Olivier Tabard, étudiant en architecture, Paris / Jules Barrès, étudiant en architecture, Paris / Valentin Poulet, étudiant en architecture, Paris / Camille Bokhobza, étudiant en architecture, Paris

Nous remercions l'ensemble des autres candidats, pour leur travail de grande qualité :

Équipe 1 : Yasmina Aboumajd, architecte, Lille / Perrine Dubreux, architecte, Lille

Équipe 2 : Eugène Bals, architecte, Anvers, Belgique / Marijn van de Weijer, architecte, Gemert - Pays-Bas

Équipe 3 : Florence Beaurepaire, architecte, Bruxelles, Belgique / Benjamin Boré, architecte, Bruxelles, Belgique

Équipe 5 : Alexandre Bertrand, architecte urbaniste, Lille / Charles Fillias, architecte, Paris / Jennifer Buyck, architecte paysagiste, Paris / Xavier Dousson, architecte, Paris

Équipe 7 : Adeline Brichard, architecte, Paris / Camille François, architecte, Paris

Équipe 10 : Rémi Chateau, ancien étudiant en architecture, Lille / Antonio Gonzalez, architecte, Lille

Équipe 14 : Smoothcore Architects, Paris / Grégoire Diehl, architecte, Paris / KIM Yi Kyoung, architecte, Paris

Équipe 15 : Julie Dubois, Design d'espace, Lille / Caroline Olek, Design d'espace, Lille

Équipe 17 : Agence Jean Louis Hornez Architecture & urbanisme, Lille / Jean Louis Hornez, architecte, Lille / Stéphane Buret, architecte, Lille / Raphaël Coulon, architecte, Lille / Pauline Malras, étudiante en architecture, Lille

Équipe 26 : Vincent Bignon, architecte, Metz / Pierre Vanderpotte, graphiste, Lille / Edouard Robic, architecte, Lille / Matthieu Leu, architecte, Hem

Équipe 27 : Audrey Rzentkowski, paysagiste, Villeneuve d'Ascq / Jérôme Scorielle, architecte, Villeneuve d'Ascq

Équipe 30 : Emmanuelle Stalla-Bourdillon, architecte, Paris

Équipe 31 : Clément Dussart, urbaniste, paysagiste, Hautmont / Aurélien Phisel, architecte, Lille / Florian Valeri, architecte, Valenciennes / Camille van Dongen, urbaniste, paysagiste, Hautmont

Équipe 33 : Henri Consolo, architecte, Marcq-en-Barœul

Nous remercions également tous ceux qui ont apporté leur contribution au concours et en particulier :

Les habitants du boulevard, pour leurs témoignages

Les pensionnaires de la maison de retraite des Marronniers, à Marcq-en-Barœul

Tous ceux, élus, techniciens, habitants, amis et parents, qui nous ont encouragés dans cette démarche

Préface

Diagonal, Castellana ou Prado, au tournant de l'autre siècle, partout en Europe, on perce avec pelles et brouettes de larges avenues. Qu'en reste-t-il cent ans plus tard à Barcelone, à Madrid ou à Marseille ? Des espaces d'urbanité intacts où se côtoient élégantes et messieurs en cravate, où se croisent piétons et voitures, où cohabitent tramways et cyclistes, où grands magasins alternent avec boutiques.

Partout en Europe... sauf à Lille où, dans les années 50, on a tout sacrifié au dieu Automobile. On a commencé par abattre une rangée d'arbres, puis on a construit les mini-tunnels pour finir par une autoroute au rabais qui ne laisse même plus le temps de contempler les admirables façades art nouveau et art déco. Dans le désordre le plus total, chacune des neuf villes traversées s'accommode de cette trouée dans son territoire, en aménageant à sa façon éclairage, trottoirs, mobilier urbain, panneaux publicitaires, massifs d'arbustes... Un désastre dû à l'absence de gouvernance, c'est-à-dire à la non-ville. Tour à tour, Etat, département, communauté urbaine, communes, détenteurs d'une part de pouvoir, s'en sont donnés à cœur joie.

Dans leur discours inaugural de décembre 1909, les ingénieurs Stoclet et Mongy avaient lancé l'idée d'une seule "immense ville". S'ils avaient été entendus, nous aurions aujourd'hui nos Champs Elysées. Ne désespérons pas car il n'est jamais trop tard pour faire une ville. La Communauté Urbaine s'en charge désormais. On supprime les portiques, on plante des platanes.

Pour le 200^{ème} anniversaire en 2109, jeunes et vieux de "l'immense ville" se promèneront sous les frondaisons d'un vrai boulevard urbain...

Le jury

Francis Ampe
Bruno Bonduelle
Xavier Bouffart
Alain Demangeon

Franck Moulaert
Elsa Vivant
Bertrand Zuideau

Le concours d'idées, une démarche citoyenne

En lançant un concours d'idées pour le Grand Boulevard en 2006, l'association Axe Culture a voulu combler le vide créé par l'absence de débat concernant le devenir de cette artère au patrimoine architectural unique dans la métropole lilloise. Ce territoire, voulu par ses promoteurs comme un espace de liaison et de promenade, était devenu au fil des décennies un territoire de ruptures. Abîmé par un urbanisme dépassé, il ne laisse de place qu'à la voiture, au détriment de tout le reste.

La décennie 1990 a vu la publication du travail d'Alain Demangeon et d'Anne-Caroll Werquin par l'Institut Français d'Architecture, puis le travail d'analyse et de propositions du bureau d'études "Chemin faisant", piloté par l'Agence de développement et d'urbanisme. L'ouverture de la Voie rapide urbaine de Lille à Roubaix et Tourcoing, en 1991, offrait en effet une alternative concrète à la circulation automobile sur le Grand Boulevard et permettait la réalisation d'une réelle requalification. Malheureusement, l'occasion fut ratée et ce travail n'a pas abouti.

Au début des années 2000, des négociations se sont déroulées à la Communauté Urbaine concernant le réaménagement du Romarin. Elles ont abouti à un projet se situant dans la continuité de la politique menée dans les

années 1960 et 1970, à savoir la création d'un nouveau tunnel, même s'il faut souligner que les aménagements en surface ont fait l'objet d'un traitement de qualité.

Mais la réflexion autour du carrefour du Romarin fut surtout une occasion ratée. Alors que ce nécessaire réaménagement était le moment de lancer un vrai débat quant à l'avenir du boulevard dans sa totalité, elle n'a finalement porté que sur ce carrefour, dans une logique de quartier, alors que ce boulevard traverse 9 communes.



Ensemble de quatre villas : rue du Docteur Legay, La Madeleine, vers 1930
Source : Y. Miot, 2008

Par ailleurs, le coût exorbitant du tunnel (environ 10 millions d'euros) avait largement compromis leur suppression à court terme. D'ailleurs, l'appel d'offre lancé par Lille Métropole début 2009, pour la requalification du boulevard, indique que « le comblement des trémies ne sera pas envisagé ».

Depuis, si les pouvoirs publics locaux ont, dans un ordre dispersé, effectué quelques améliorations (éclairage public, revêtement, etc.), les travaux réalisés n'ont été menés que dans des logiques de pansements, plutôt que dans le cadre d'une véritable stratégie durable et coordonnée.



Ce statu quo est en fait largement le fruit d'un débat stérile entre, d'une part, ceux qui craignent la suppression des tunnels et, d'autre part, ceux qui ne veulent pas entendre de débat tant que les tunnels ne seront pas remis en cause.

Dans ce cadre, la vision de l'association Axe Culture est très claire. Le temps où l'espace public était sacrifié à la toute puissance de la voiture est révolu. La conférence de Copenhague, les débats autour du Grenelle de l'environnement, les émissions de gaz à effet de serre et leurs effets sur le changement climatique, enfin, les statistiques concernant l'explosion des cas d'asthme chez les enfants comme chez les adultes font aujourd'hui consensus et personne ne les conteste.

Les tunnels du boulevard et le nombre de voies dédiées aux flux automobiles entrent dans une vision dépassée de l'urbanisme et de très nombreuses villes européennes l'ont compris depuis longtemps. D'ailleurs, nombreux sont les élus de la métropole qui montrent, sur de nombreux autres dossiers, leur capacité à aller dans le sens d'un développement durable du territoire, notamment en matière de transport (Métro, Liane), de constructions HQE, d'éco-quartiers, etc.

Les festivités liées au centenaire du Grand Boulevard ont largement contribué à créer un grand débat autour de ce dernier, réunissant Lille Métropole et les Maires des villes concernées. Dans ces conditions, notre concours d'idées avait-il encore un sens, alors que ce moment tant espéré était enfin arrivé ? Bien entendu, oui.

La métropole lilloise est constituée d'élus de grande qualité, de droite comme de gauche, du centre comme de l'écologie. Tous ceux que nous avons rencontrés croient en un urbanisme moderne et respectueux de l'environnement. La plupart nous montre aussi combien leur ville ont fait des efforts considérables et innovants pour améliorer les transports en commun, accélérer la dépollution des sites industriels, multiplier les espaces verts et préserver les sites naturels.

Il est logique qu'ils poursuivent leur avancée et proposent un projet pour le Grand Boulevard qui aille dans le sens de ce à quoi ils croient, à savoir le développement durable du territoire.

Dans le cadre de ce concours, plus de 200 personnalités locales, architectes, urbanistes, habitants et élus ont été rencontrés. Nous les remercions pour le temps précieux qu'ils nous ont consacré.

Cette publication présente les principaux éléments du diagnostic réalisé par Axe Culture concernant le patrimoine et l'identité, le développement économique et la vie des habitants. Cette présentation sera ponctuée d'éléments graphiques dessinés par les candidats au concours.

Thomas Werquin

Président de l'association Axe Culture



Un juste partage de l'espace public au bénéfice des promeneurs – Equipe 11

A l'origine, une autre idée de l'urbanisme

Le Grand Boulevard était un axe public qui devait être le porteur de nouvelles valeurs, un acte d'urbanisme visionnaire et le témoin de l'entrée dans le XX^e siècle.

L'infrastructure est née de la volonté de quelques hommes, parmi lesquels le Dr. Bécour, Arthur Stoclet, ingénieur des Ponts et Chaussées, Antoine Guillain, ministre des Colonies sous le gouvernement Charles Dupuy (1898-1899) et enfin, Alfred Mongy, de la Compagnie de l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing, qui participa à la fois au financement et à la construction du projet avec en particulier le tramway moderne interurbain qui portera son nom.

Ce projet, concrétisé en 1909, est marqué par les utopies du XIX^e siècle qui ont imprégné l'ensemble du corps social à travers la réunion de deux grands courants de pensée :

- 1) D'un côté, l'économie de la circulation qui affirme la prééminence des flux sur les stocks et la division du travail pour mettre en place une société du mouvement
- 2) De l'autre, l'utopie du lien universel qui apparaît comme une philosophie de la communication généralisée, du bien collectif.



Vue panoramique sur le Nouveau Boulevard (carte postale)

C'est donc l'idée du « réseau » comme fondement de la métropole qui se généralise, ce qui explique pourquoi ce projet est choisi pour représenter la France au second Congrès International de la Route en 1912.

Cette infrastructure de transport devient alors un élément de structuration de l'espace qui permet le développement d'une véritable agglomération, en renforçant les liens entre les trois pôles Lille, Roubaix et Tourcoing.

Bien qu'au prix de transformations parfois problématiques en termes de qualité de vie, le Grand Boulevard a traversé le siècle sans grands bouleversements dans sa structure. Cela révèle son adaptabilité et la vision qu'avaient les fondateurs de ce projet.

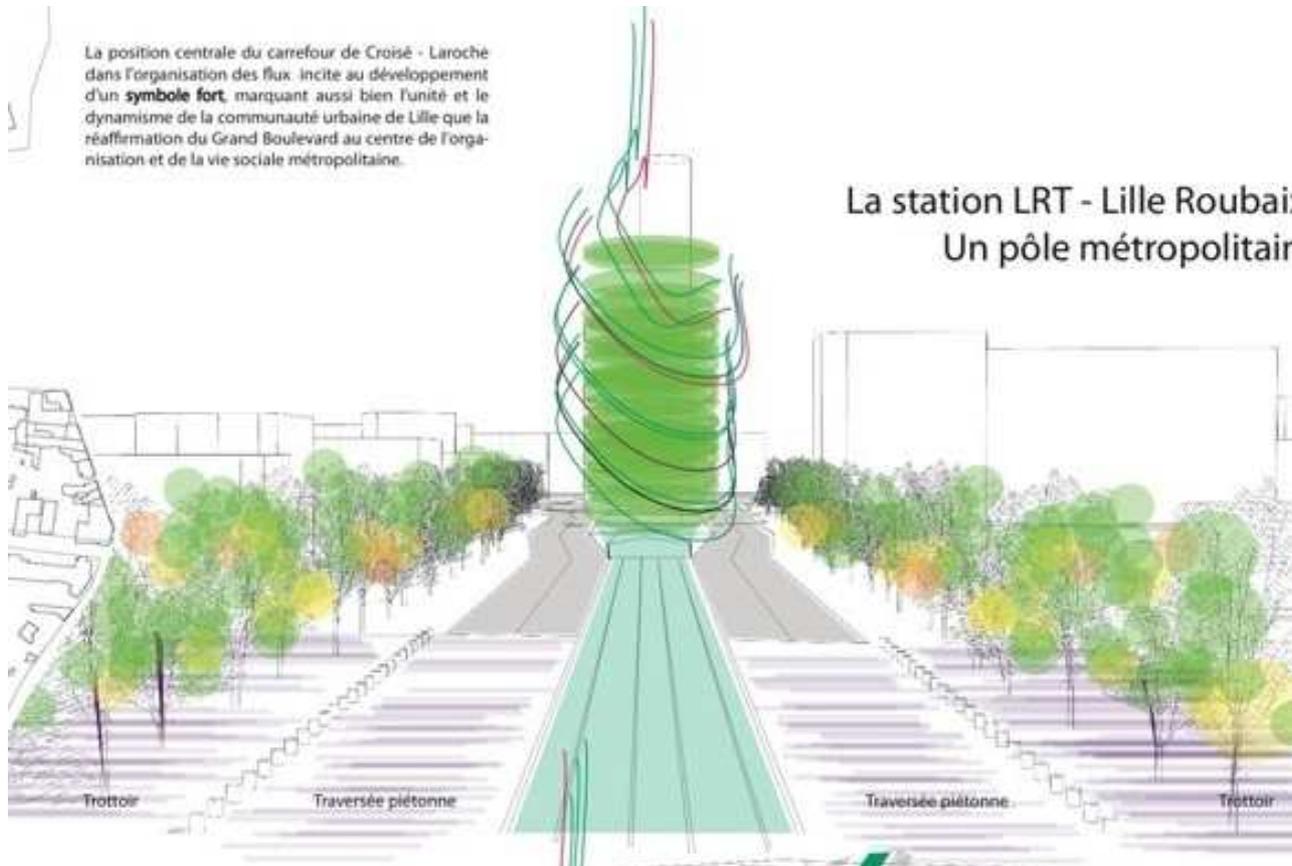
Dès lors, le Grand Boulevard se situait bel et bien du côté de l'anticipation urbaine.

Premier acte d'urbanisme à l'échelle de la métropole, le Grand Boulevard l'est aussi au regard de l'histoire puisque le mot apparaît en 1909, mais aussi parce que c'est une des premières grandes interventions publiques sur la ville.

Une composition à grande échelle, une mise en pratique de principes dont la force et les justifications se sont forgées progressivement au cours du siècle qui précède sa construction.



La position centrale du carrefour de Croisé - Laroché dans l'organisation des flux incite au développement d'un **symbole fort**, marquant aussi bien l'unité et le dynamisme de la communauté urbaine de Lille que la réaffirmation du Grand Boulevard au centre de l'organisation et de la vie sociale métropolitaine.



Le Croisée Laroche, un centre plutôt qu'un nœud routier – Equipe 9, lauréate du concours

Une forme urbaine relativement homogène

Il existe depuis la naissance du Grand Boulevard des contraintes qui ont encadré l'urbanisation du Grand Boulevard, comme la mise en place d'une règle indiquant que les constructions ne devaient pas y dépasser 20m de hauteur.

Cependant, on observe actuellement une alternance de pleins et de vides, puisque qu'il n'y avait à l'époque aucune règle concernant un minimum à respecter dans les constructions. Cette situation s'explique par le fait que les carrefours principaux du Grand Boulevard, au niveau des stations de tramways, ont été les premiers points d'accroche de l'urbanisation. Ces implantations furent très prisées pour construire des immeubles de rapport, tandis qu'entre les carrefours des parcelles restaient vides.

Cette alternance et la présence assez constante d'immeubles d'angle donnent du rythme aux perspectives visuelles, du caractère au Grand Boulevard et le singularisent dans le territoire métropolitain.

Bien que l'urbanisation du Grand Boulevard se soit faite tout au long du XX^e siècle, on remarque dans sa forme urbaine des similarités et des constances à travers les époques, qui lui donnent une homogénéité.

En effet, dans sa partie basse (Lille – La Madeleine), il existe une prédominance d'immeubles de rapport en façade, tandis qu'au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Lille, on remarque l'apparition de plus en plus marquée de rangs de maisons de ville et même en certains endroits de manoirs non mitoyens ou semi-mitoyens (notamment entre Brossolette et le Croisé Laroche).



Immeuble d'angle sur le Croisé Laroche (Source : Yoan Miot, 2008)



Poursuite de l'urbanisation au centre du boulevard – Equipe 8

Enfin, l'urbanisation le long du Grand Boulevard ne s'est pas faite uniquement en façade. De nombreuses rues adjacentes ont connu de manière parallèle un développement de leur tissu urbain, notamment dans les années 1900-1940. Cela s'est également fait selon des règles strictes d'urbanisme, comme c'est le cas le long des avenues entre Lille et La Madeleine. L'exemple le plus frappant reste l'Avenue du Maréchal Leclerc.

Le Grand Boulevard constitue une forme urbaine de grande qualité qui présente des continuités architecturales intéressantes grâce à la fois aux règles d'urbanisme novatrices mises en place dès le premier XX^e siècle et à son urbanisation au long cours permettant la constitution d'un véritable panorama chronologique de l'architecture.



Vue de l'avenue du Maréchal Leclerc, côté impair (Y. Miot, 2008)



Une végétation omniprésente pour un boulevard apaisé – Equipe 2

Une richesse patrimoniale, panorama du XX^e siècle

Le Grand Boulevard est le témoin direct de l'architecture et du patrimoine du XX^e siècle. En effet, la phase la plus importante d'urbanisation pour le Grand Boulevard reste la période de la Belle-Epoque et de l'Entre-deux-guerres.



A gauche : Immeuble de rapport, angle rue Foch-avenue de la République, La Madeleine, 1910 (Source : Yoan Miot, 2008)



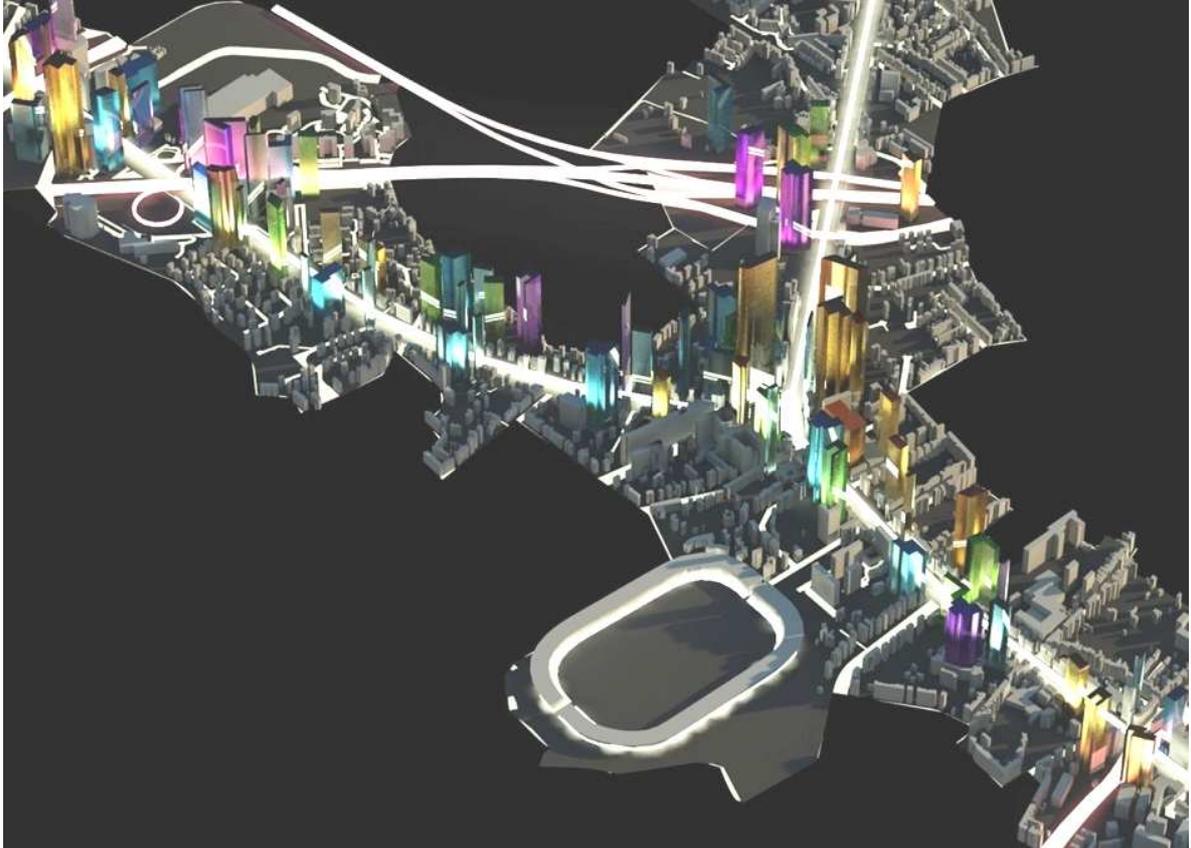
A droite : Maison néo-gothique, rue de l'Abbé Lemire, Marcq-en-Barœul, 1932 (Source : Yoan Miot, 2008)

L'urbanisation commence en 1907 et les premiers immeubles de rapport apparaissent en 1910, suivant une onde de propagation partant de Lille vers Marcq-en-Barœul.

Promenade de prestige pour les familles aisées de la métropole, le Grand Boulevard accueille des constructions de grande qualité qui reflètent les tendances architecturales du siècle dernier. On assistait alors à une forte opposition entre défenseurs des courants architecturaux anciens et artisans des styles haussmanniens et post-haussmanniens.



Hôtel de maître inspiré du classicisme français, avenue de la République, Marcq-en-Barœul, 1929 (Source : Yoan Miot, 2008)



La densification du boulevard par la construction de tours – Equipe 17

Le régionalisme, qui s'inscrit en faux par rapport aux tendances haussmanniennes, imprègne l'ensemble de la production architecturale du Boulevard, avec la reprise de pignons flamands et de moulures.

Dans cette diversité stylistique, il faut noter aussi l'importance du style balnéaire, qui s'exprime sous différentes formes au cours des époques de construction. Ce style fait référence aux demeures imposantes construites à la fois dans les stations de la Côte d'Opale comme le Touquet-Paris-Plage ou normandes comme Deauville.



Hôtel de maître inspiré de la Renaissance, avenue de la République, La Madeleine, 1914 (Source : Yoan Miot, 2008)



Ensemble de maisons de ville de style balnéaire, rue de l'Abbé Bonpain, 1933-1935 (Source : Yoan Miot, 2008)

Le long et autour du Grand Boulevard, la très grande diversité architecturale s'explique donc par un foisonnement stylistique important. Or, ce foisonnement s'inscrit dans des lignes de tensions et de ruptures entre les deux courants artistiques les plus marquants de cette période : l'Art Nouveau et l'Art Déco. Ces deux styles imprègnent durablement l'urbanisation de ce secteur.

L'Art Nouveau, en France et dans la métropole lilloise, est assez peu représenté au niveau architectural. Il s'exprime par un croisement d'influences régionalistes et de formes plus internationales dont les deux grands architectes Victor Horta et Hector Guimard sont les principaux représentants.

S'il existe de rares bâtiments possédant toutes les caractéristiques de l'Art Nouveau, on en trouve cependant de nombreux révélant les influences de ce courant, que ce soit au niveau des formes du corps du bâti, des fenêtres mais aussi dans les motifs décoratifs.

La Villa Antoinette possède, par exemple, toutes les marques de l'Art Nouveau : l'asymétrie de l'édifice entre l'avancée du porche et le corps principal du bâtiment, les fenêtres démesurées par rapport au corps central du bâti, le chien assis uni avec le reste de la maison et enfin les motifs décoratifs comme les mosaïques, les briques peintes et émaillées.

Sur la Villa Fauvette, on retrouve les courbes caractéristiques de l'Art Nouveau dans la fenêtre principale du premier étage. La forme de la maison est aussi commune avec la villa précédente. On peut également noter l'élégance et la richesse du jeu de couleurs des briques, soulignant les lignes de forces de la travée principale.



A gauche : Villa Antoinette d'Horace Pouillet, années 1910, avenue Verdi, La Madeleine (Source : Yoan Miot, 2008)

A droite : Villa Fauvette, rue Legay, années 1910, La Madeleine (Source : Yoan Miot, 2008)

L'Art Déco se reconnaît quant à lui par certains critères : les bas-reliefs en bande au niveau des fenêtres, des linteaux, des encorbellements, les ferronneries, les verreries, les mosaïques et les émaux. Tous ces ensembles sont composés de motifs floraux qui représentent une célébration de la vie et de la paix après la Première Guerre mondiale.

Ces motifs connaîtront une évolution notable en passant de la représentation simple à la stylisation puis à l'abstraction géométrique, marquant dans ce domaine la rencontre avec le cubisme et les débuts de l'art abstrait.



Ci-dessus : Villa, avenue du Maréchal Leclerc, années 1920, La Madeleine (Source : Yoan Miot, 2008)

Concernant les formes architecturales à proprement parler, certains éléments sont communs : la brique, l'arc plein cintre, le bow-window, etc.

Le long du Grand Boulevard, on retrouve de nombreux exemples d'Art Déco. Ils sont d'ailleurs plus facilement identifiables dans les parties bâties après 1925, date de l'exposition internationale de Paris. Celle-ci a agi comme une révélation et une systématisation de ces caractéristiques qui étaient déjà dans l'air de temps.

Si on note des différences notables dans les édifices, il faut aussi voir des critères qui unifient l'ensemble de la période.



Immeubles, rue de la Reine Astrid, années 1930, Marcq-en-Barœul (Source : Yoan Miot, 2008)

Les motifs floraux des ornements qui s'expriment non plus dans la modénature ou dans le plan d'ensemble de l'édifice (qui sont rationalisés) mais dans des éléments externes.

C'est ainsi que l'on peut dire que l'Art Déco est une architecture du détail qui recherche des éléments symboliques inscrits dans les verreries et dans les mosaïques, comme en témoignent les photos qui suivent.



Éléments symboliques de l'Art Déco (Source : Yoan Miot, 2008)

Entre les deux courants que nous venons d'étudier, il faut noter des croisements, des filiations. La rupture n'est jamais nette. Les formes évoluent lentement. L'Art Déco, au cours de sa période d'expression, témoigne à la fois d'une vitalité artistique indéniable et d'un répertoire vaste et varié.



Cela révèle en filigrane que ce courant artistique n'a jamais réellement su définir un code architectural strict, mais qu'il a continué de s'affiner, au gré des rencontres avec les avant-gardes artistiques de l'époque.

Le Grand Boulevard est le témoin de cette évolution par son urbanisation au long cours.

La multiplicité des formes architecturales de l'Art Déco et de l'Art Nouveau constitue donc une force et une richesse pour le Grand Boulevard.

Aujourd'hui, un environnement dégradé

Le Grand Boulevard a connu de profondes modifications morphologiques, qui ont réduit ses caractéristiques de promenade urbaine. Le projet initial ne se remarque que très difficilement et ne se retrouve que dans la travée latérale dédiée aux cyclistes et les deux trottoirs longeant les façades, dont l'largeur a cependant été réduite.

Ces aménagements, s'ils ont réussi à fluidifier la circulation intra-métropolitaine avant l'inauguration de la voie rapide urbaine, ont considérablement réduit la qualité de l'infrastructure à la fois au regard de l'histoire mais aussi au regard de la qualité de vie.



Vue transversale du Grand Boulevard au niveau du carrefour Romarin

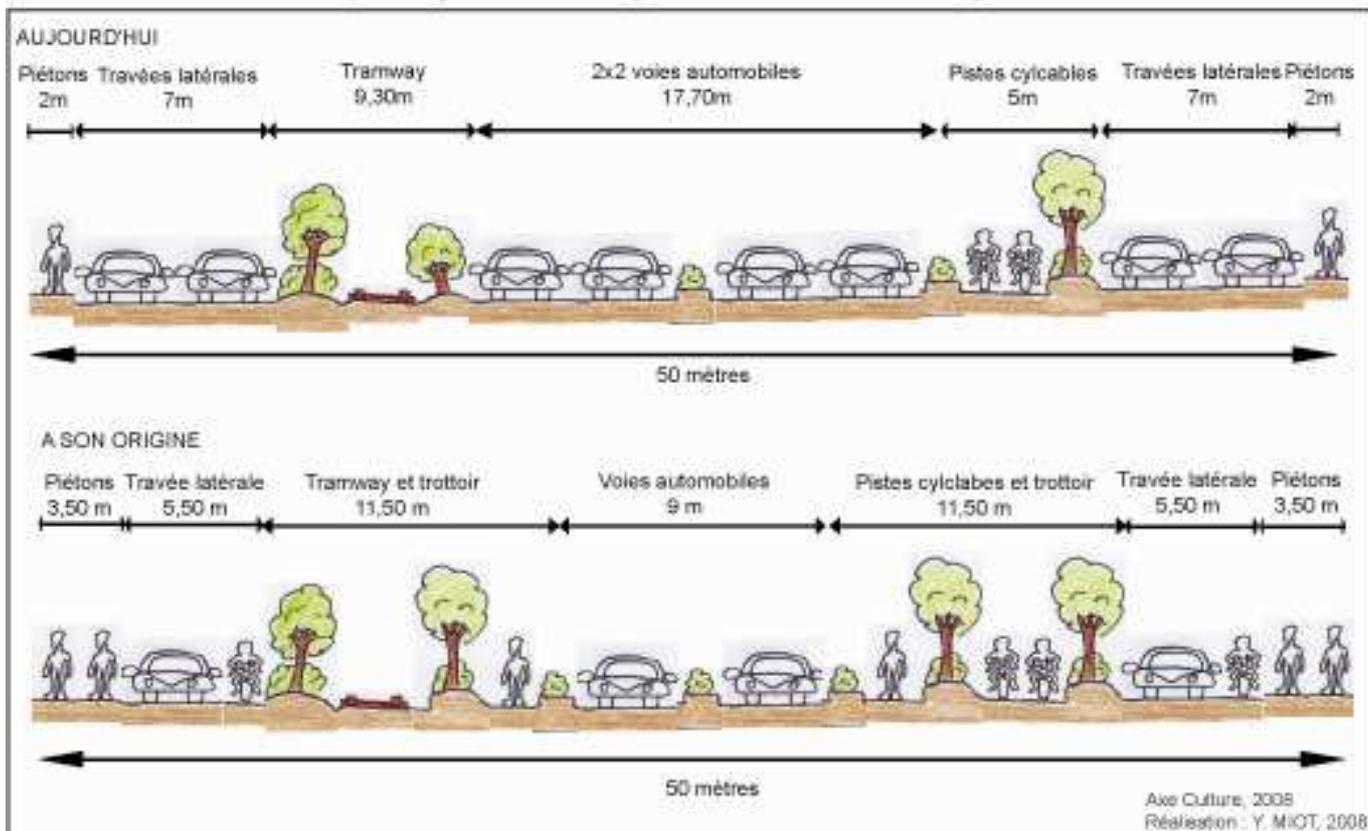
Certaines caractéristiques très modernes ont néanmoins perduré dans la forme de l'infrastructure, notamment en ce qui concerne la spécialisation des voies puisque dès le départ, six modes de circulation se partagent le Boulevard.

Cependant, c'est l'équilibre modal qui est mis à mal. La voiture prédomine largement, occupant 31,70m sur le total de 50m du Grand Boulevard.



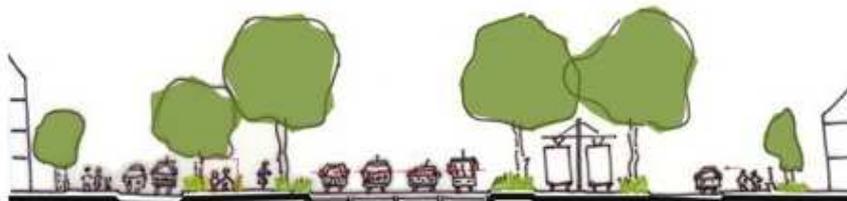
Le carrefour Buisson : une réduction progressive des espaces publics et de leur qualité

Le Grand Boulevard : coupe schématique et partage modal aujourd'hui et à son origine.



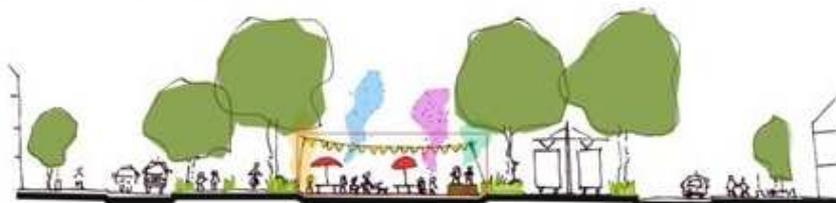


Avant, en semaine (entre le Croisé-Laroche et Roubaix-Tourcoing)



Après, en semaine

Les voies automobiles sont redimensionnées à 2m90, redonnant des espaces supplémentaires aux piétons et plantations.



Un jour de de fête

Le boulevard est support de manifestations (marché, vide-grenier, défilé de Lille 3 000...).

Un partage de l'espace différent en fonction des jours de la semaine – Equipe 5

Le patrimoine végétal du Grand Boulevard est lui aussi dégradé et de nombreuses coupures sont à noter le long de notre territoire d'étude.

Ces coupures multiples altèrent l'effet d'équilibre et de continuité du Grand Boulevard alors que la forte végétalisation de cet espace était un élément unifiant primordial dans la compréhension et la lecture du paysage.



Microcoupure végétale au niveau du carrefour Buisson : la première rangée d'arbres est coupée (Source : Yoan Miot, 2008)

Au niveau du patrimoine immobilier, on remarque des dégradations également liées au fonctionnement quasi-autoroutier du Grand Boulevard.

Ainsi, la pollution est responsable du noircissement des façades de nombreuses demeures et immeubles de rapport, tandis que les nuisances liées au bruit font se multiplier les doubles vitrages, mais surtout les remplacements de fenêtres anciennes par du PVC, ce qui peut parfois aboutir au remplacement de verrières Art-Déco.



Demeures dégradées par la pollution au niveau du carrefour Saint-Maur (Source : Yoan Miot, 2008)

Alors que le Grand Boulevard possède une très grande richesse dans les formes de fenêtres, on remarque que son fonctionnement actuel provoque un amenuisement de cette richesse.

Certaines maisons de grande qualité architecturale manquent de réhabilitation, ce qui fait que leurs éléments patrimoniaux sont peu mis en valeur, voire dégradés. Les caractères marquants du patrimoine Art-Déco ne sont pas encore reconnus et restent des ressources non activées.

Si, globalement, le bâti du Grand Boulevard reste de bonne qualité et plutôt bien entretenu, certaines réhabilitations entreprises ne révèlent pas la richesse patrimoniale et se défont des éléments symboliques et marquants des courants artistiques d'origine.

D'autre part, l'omniprésence de l'automobile ne permet en aucun cas de créer une impression de promenade. La traversée des différents carrefours est longue et comporte de véritables ruptures dans le cheminement piétonnier.



Carrefour St Maur (Source : Yoan Miot, 2008)

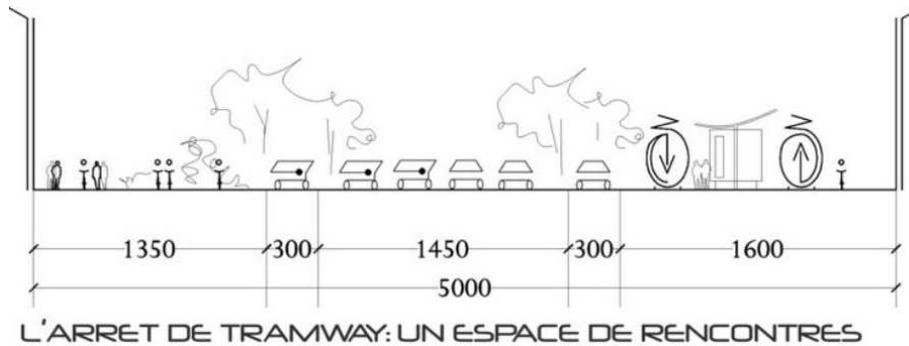
Pour traverser le Grand Boulevard, l'attente au feu et de 1min30, ce temps étant doublé lorsqu'on traverse également les voiries perpendiculaires. Ainsi, bon nombre de piétons le font sans que le feu ne le leur permette.

Enfin, l'éclairage public souffre lui aussi d'un manque d'unicité et d'homogénéité. Si on remarque certains traitements qualitatifs, la plupart du temps, l'éclairage s'effectue avec des dispositifs anciens.

Le traitement lumineux des carrefours par d'immenses pylônes amène une déperdition globale de la lumière et une sensation de froideur, voire d'insécurité. Par ailleurs, l'éclairage est par ailleurs globalement faible sur le Grand Boulevard.



Pylônes d'éclairage sur un carrefour (Source : Yoan Miot, 2008)



Un retraitement des voies latérales – Equipe 1



Une alternance entre les voies routières, cyclables et piétonnes – Equipe 10

Une activité commerciale très limitée

Malgré sa position stratégique au sein de la métropole lilloise et la densité de sa population, le Grand Boulevard possède un tissu commercial peu développé. Pourtant, sur et à proximité du boulevard, les clients sont nombreux et disposent, en moyenne, d'un pouvoir d'achat plus élevé que dans le reste de la métropole.

Le boulevard dispose d'une offre de locaux commerciaux relativement faible et peu sont libres. Le faible nombre de commerce résulte donc en partie d'un manque d'emplacements pour les accueillir.

Le succès commercial du Romarin, issu de la construction d'immeubles disposant de locaux en rez-de-chaussée, prouve qu'il existe une demande non satisfaite. Par ailleurs, ces constructions ont coïncidé avec l'aménagement de la place du Romarin, qui conférait à ce carrefour un avantage en termes de localisation.

Parallèlement, on observe une certaine stabilité des commerces présents, ce qui laisse à penser que ces derniers bénéficient d'une activité économique relativement satisfaisante, a priori suffisante pour permettre au commerce de continuer son activité.

D'un point de vue économique, il y a clairement une contradiction entre, d'une part, une activité soutenue pour les commerces présents, caractérisée par un faible turnover et, d'autre part, une faible attractivité du territoire, caractérisée par le faible nombre de commerces.

Nombre de commerce au niveau des voies de traversée	
Croisé Laroche	28
Clémenceau	2
Brossolette	5
Buisson	8
Saint Maur	18
Botanique	5
Romarin	10
Total	76 soit 67%



Les tunnels maintenus et transformés en espaces de vie – Equipe 27

Un examen rapide du boulevard offre d'emblée quelques explications à ce décalage. D'abord, l'impossibilité de traverser le boulevard entre chaque tunnel allonge les temps de parcours.

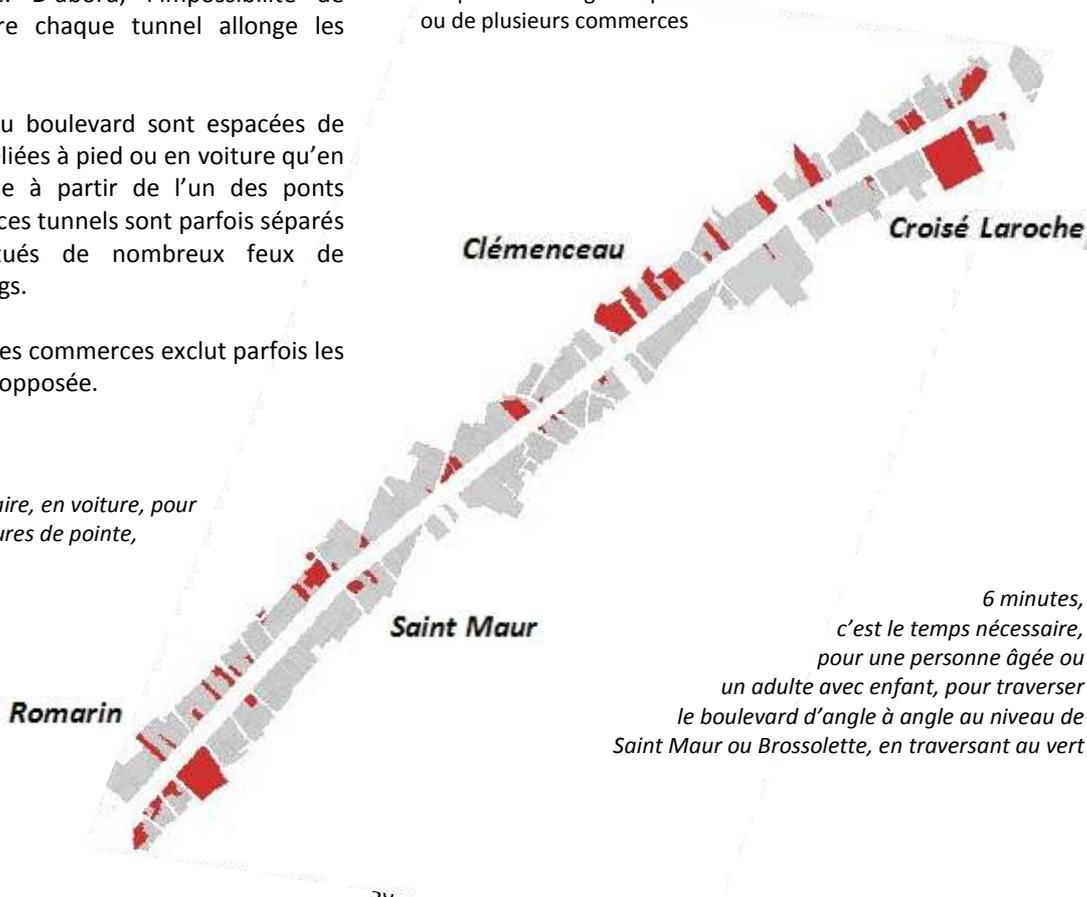
En effet, si les deux rives du boulevard sont espacées de 50m, elles ne peuvent être reliées à pied ou en voiture qu'en contournant la voie centrale à partir de l'un des ponts surplombant les tunnels. Or, ces tunnels sont parfois séparés de plus de 600m, ponctués de nombreux feux de signalisation souvent très longs.

Ainsi, la zone de chalandise des commerces exclut parfois les habitants localisés sur la rive opposée.

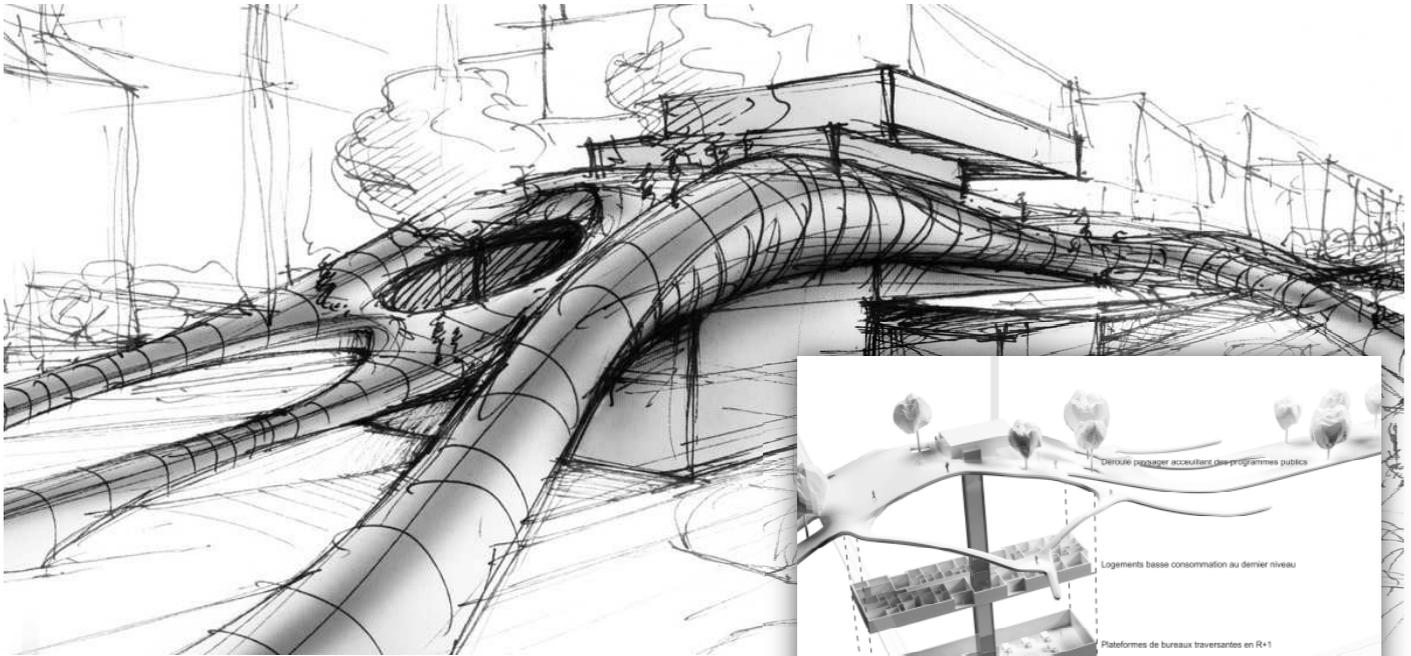
4 minutes, c'est le temps nécessaire, en voiture, pour sortir de la voie centrale, aux heures de pointe, au niveau de Saint Maur et de Buisson

Disposition des commerces sur le Grand Boulevard

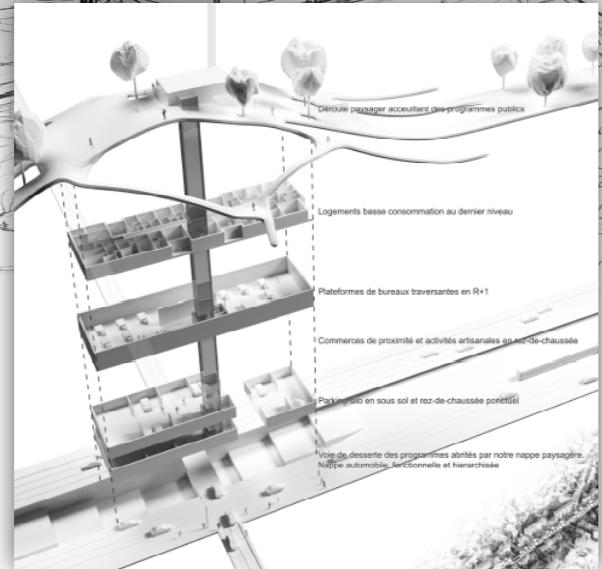
Les parcelles rouges disposent d'un ou de plusieurs commerces



6 minutes, c'est le temps nécessaire, pour une personne âgée ou un adulte avec enfant, pour traverser le boulevard d'angle à angle au niveau de Saint Maur ou Brossolette, en traversant au vert



*Une vague de promenade
au-dessus d'un boulevard reconstruit en son centre – Equipe 26*



Les aménagements du boulevard sont globalement nocifs à son activité commerciale et ceci pour plusieurs raisons : manque de stationnement, longueur des temps de parcours à pied comme en voiture, et manque de visibilité depuis la voie centrale.

Le Grand Boulevard n'est pas un lieu de promenade et ne dispose pas assez de stationnement, il dispose ainsi de deux handicaps majeurs dans le développement du commerce.

Ce diagnostic, qui ne demande qu'à être complété, révèle la complexité de ce territoire et la difficulté d'y développer le commerce dans un contexte où les surfaces disponibles sont rares.

Les conditions nécessaires à ce développement semblent insuffisantes (stationnement, manque de visibilité, accessibilité, etc.), ceci malgré la relative stabilité du commerce, lequel ne semble donc pas souffrir de sa localisation.

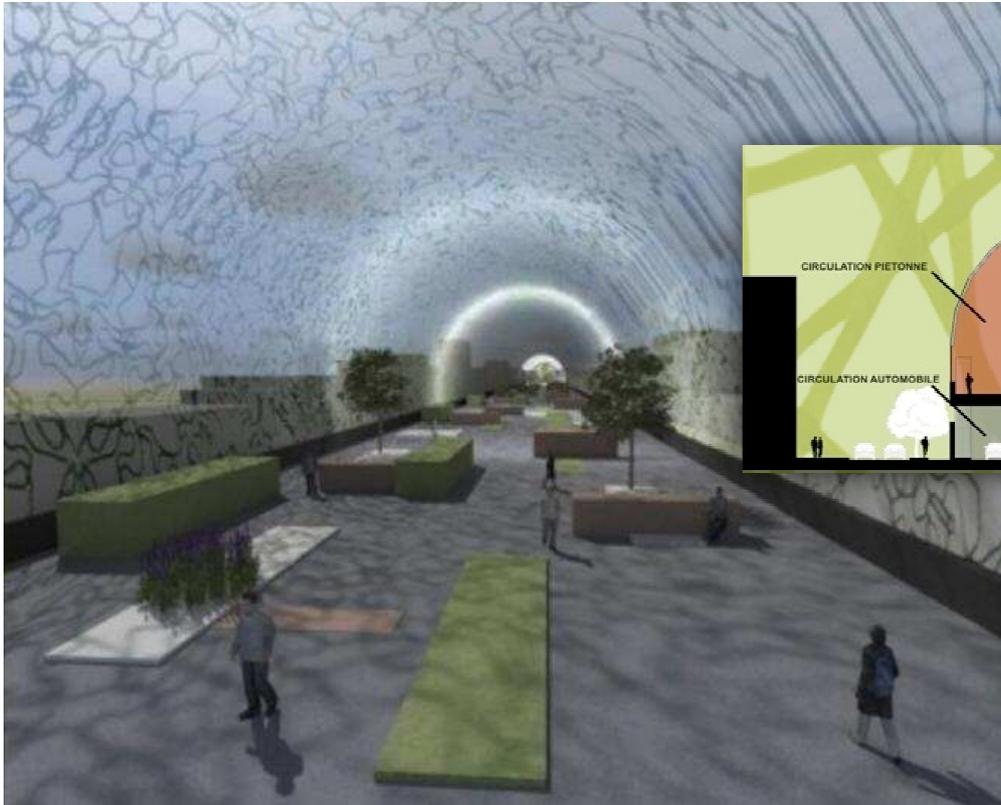
Il conviendra de donner une vision commerciale à ce territoire, en répondant à la question suivante : faut-il favoriser le développement du commerce ou le laisser en l'état, notamment parce que le boulevard serait considéré avant tout comme un espace résidentiel ?



Le Grand Boulevard comme lieu de vie – Equipe 14



Equipe 15



*Protection des piétons contre les nuisances grâce à la réalisation d'une plateforme couverte au-dessus de la voie centrale
Equipe 15*

La vie quotidienne le long du Grand Boulevard

En prenant une place considérable dans nos sociétés, la voiture a obligé la ville à se transformer afin de faciliter sa circulation.

C'est ainsi que des places publiques ont été modifiées en aires de stationnement, que des maisons et immeubles ont été détruits pour faire passer des autoroutes urbaines, que des boulevards, autrefois charmants lieux de promenade, sont devenus des territoires hostiles. Le Grand boulevard est l'un de ces territoires.

Conçu au début du XX^e siècle pour créer du lien et pour devenir un espace de qualité que s'approprieraient les habitants, il a été transformé au fil des décennies par des aménagements routiers, notamment la réalisation de mini-tunnels, qui lui ont fait perdre toute urbanité.

Nous avons eu l'occasion d'écouter ceux qui fréquentent ou qui ont fréquenté le boulevard, en y habitant, en s'y promenant ou simplement en y passant. Quelques extraits sont retranscrits ici.

« Quand j'étais jeune, dans les années 1930, tous les dimanches nous nous promenions à pied en famille, de Saint Maur jusqu'au Croisé. »



« Le nouveau boulevard, c'était quelque chose de magnifique. Malheureusement, avec le temps, il a été massacré »



Au cœur d'une métropole de plus d'un million d'habitants, bordé de grands immeubles, le boulevard semble avoir été déserté de ses habitants. Les allées prévues lors de sa conception sont aujourd'hui très peu fréquentées.



GoogleMaps © 2009

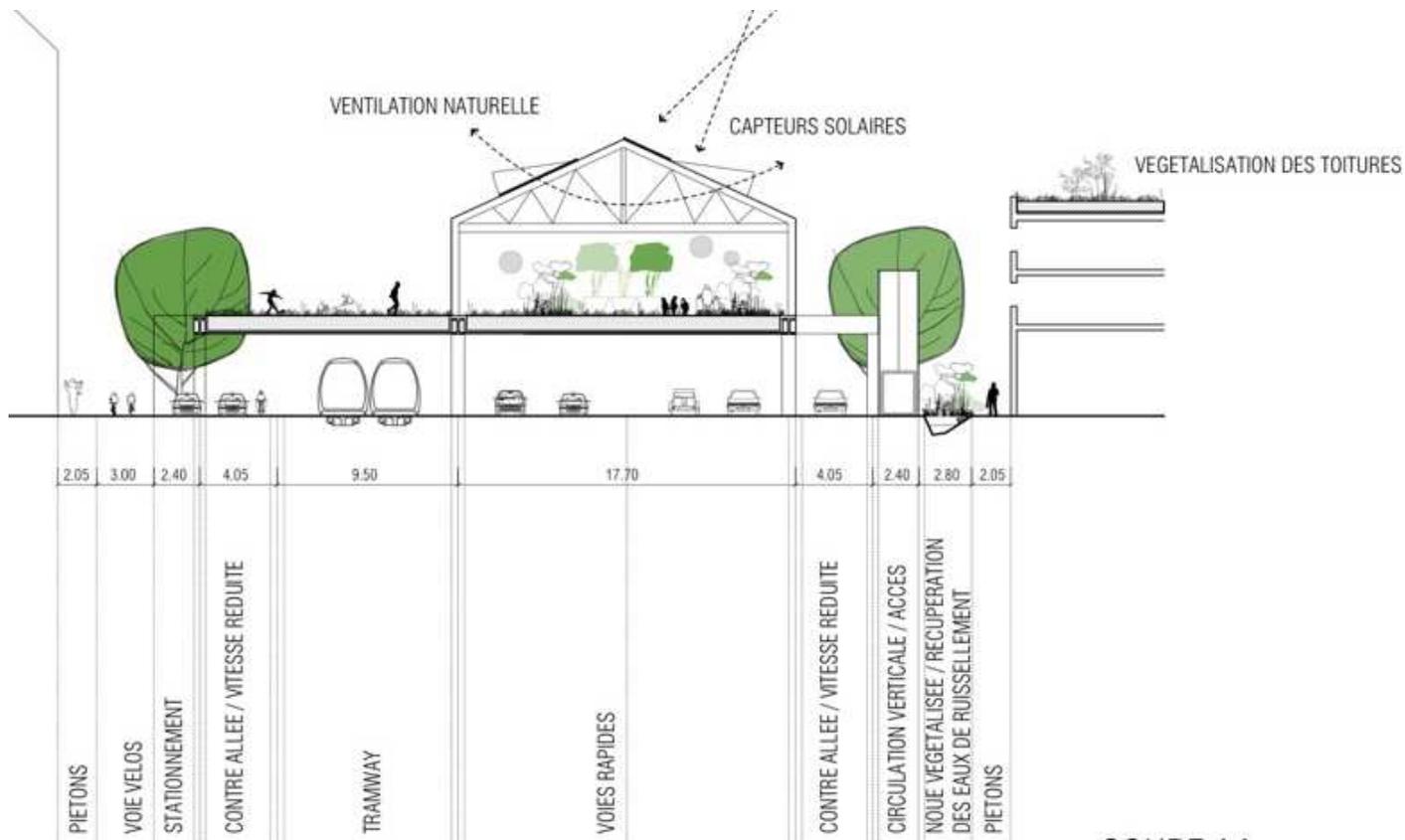
« J'ai deux enfants en bas âge et entre les trottoirs trop inclinés, les voitures trop rapides et le bruit, je n'emprunte le boulevard à pied que si j'y suis obligée. »

Le boulevard ne se contemple plus, ne s'emprunte plus à pied. Il est devenu un simple lieu de transit que l'on traverse au plus vite en voiture ou en tramway pour éviter les nuisances.

Les rares passants sont en fait des habitants qui transitent pour faire des achats dans les magasins de proximité, chercher leur voiture ou conduire les enfants à l'école. Ce boulevard bruyant n'attire pas le promeneur étranger et n'invite pas à la flânerie.

Largement transformé par les aménagements successifs, liés à l'explosion urbaine et à la présence de l'automobile, le boulevard ne garde que très peu d'éléments de sa vocation première : d'un axe dédié en grande partie à la promenade, il est devenu un axe qui pourrait être qualifié d'autoroutier.





Des lieux de vie au dessus du boulevard pour recréer des lieux de vie – Equipe 30

Pourtant, créé au début du XX^e siècle, à une époque où, d'après un habitant, « Lille n'était rien et se trouvait hors de la vision des Roubaisiens », le boulevard a incontestablement participé à construire la métropole lilloise.

Par ailleurs, l'ensemble de l'enquête a montré que les habitants ne formulent pas ou rarement des idées liées à la promenade, qui fut pratiquée par les aînés. Le boulevard est si altéré qu'il semble acquis qu'il n'est qu'une voie rapide. Certains riverains n'imaginent aucun changement qui permettrait d'améliorer leur qualité de vie.

Aussi, nous avons rencontré des habitants désirant améliorer la qualité du boulevard, mais sans effectuer la moindre concession. Ils souhaitent par exemple, baisser les nuisances liées au trafic routier, sans pour autant accepter la réduction du nombre de voies dédiées au trafic.

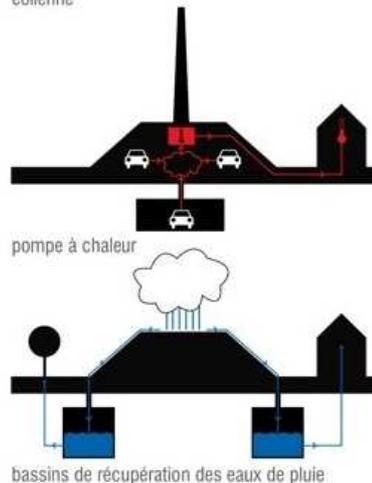
Le boulevard a souffert du « tout voiture » et de la volonté des individus d'augmenter la vitesse, au détriment de l'urbanité du territoire. Pour aller plus vite, les ingénieurs ont sacrifié la qualité de vie des habitants et ont mis à mal un patrimoine architectural constituant, au fil des siècles, l'identité d'un territoire.

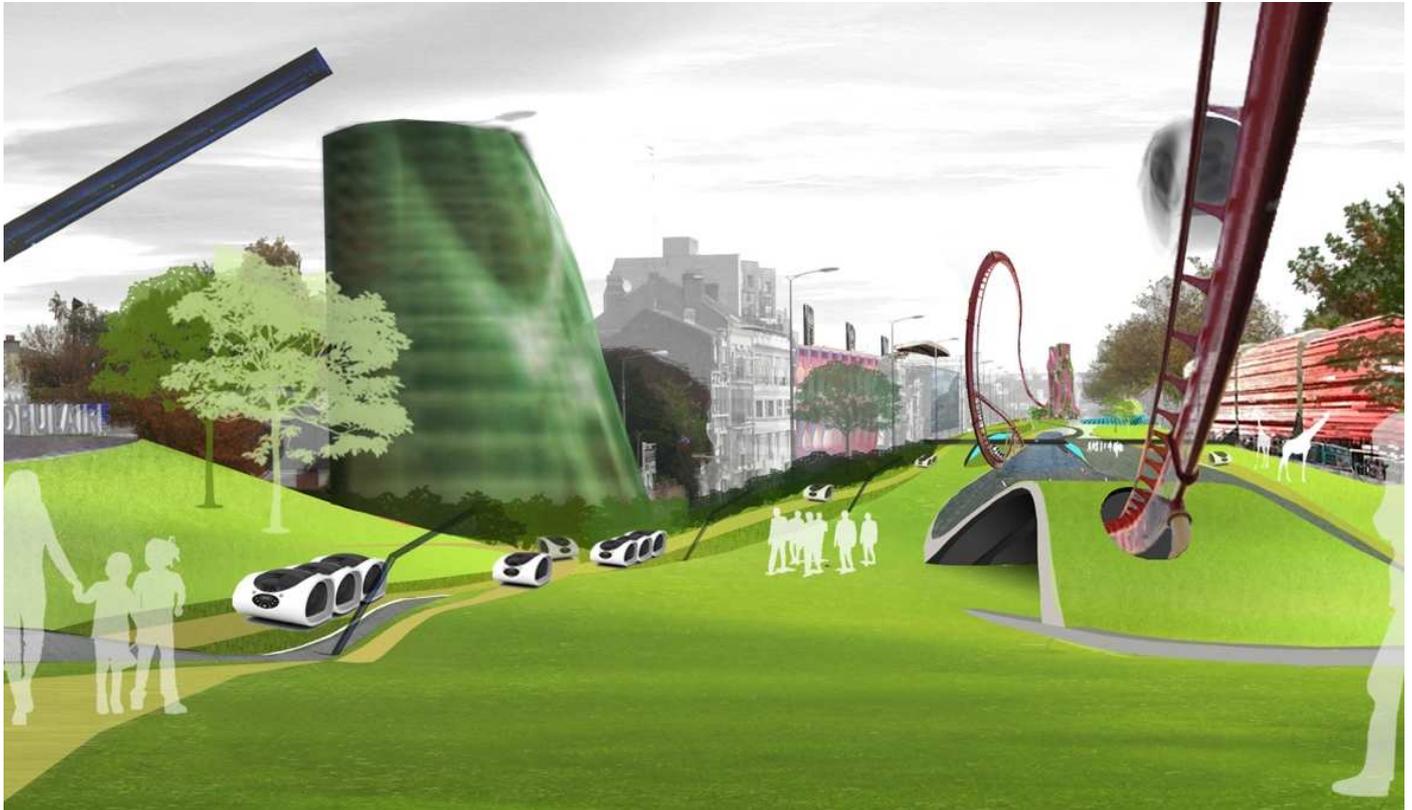
« Le double vitrage dans mon appartement coûterait 5000 euros. Vous croyez que tous les habitants du boulevard sont fortunés ? »

« J'habite au niveau d'un tunnel depuis 10 ans. Combien de fois n'ai-je pas été réveillé en pleine nuit par un accident. Ces images de personnes ne sortant pas de la voiture accidentée me terrifient. Pourquoi laisse-t-on les voitures aller si vite ? »



*Le boulevard comme source d'énergie –
Equipe 7*





Le Grand Boulevard en 2109 – Equipe 31

Une richesse patrimoniale à préserver

Le Grand Boulevard de Lille Métropole forme un territoire riche et important à plusieurs égards. Il annonce, par sa singularité et son caractère précurseur, la modernité de tout le siècle passé, notamment en ce qui concerne l'émergence de l'urbanisme et la notion de réseau comme fondement aux territoires.

D'autre part, son urbanisation au long cours a permis de faire émerger un panorama architectural du XX^e siècle : de l'Art Nouveau à l'architecture post-moderne, en passant par les foisonnements stylistiques de la Belle Epoque et de l'Art Déco. Il présente des continuités qui permettent de comprendre mieux le passé urbain qui a déterminé et détermine encore une très grande partie de nos villes.

C'est un livre ouvert sur le XX^e siècle qu'il faut protéger. Aussi, au lieu de promouvoir un classement au coup par coup au Plan Local d'Urbanisme, il serait utile de réfléchir à une protection plus globale et intégrée de ce patrimoine.

De plus, il serait intéressant de révéler la forme urbaine sous-jacente de ce territoire, notamment ce tissu urbain de qualité composé de belles rues, de villas avec jardinets en front-à-rue, en y interrogeant la place des espaces publics et en y développant des itinéraires de découverte de ces

périodes de l'histoire récente, qui restent à bien des égards méconnues.

Quant au Grand Boulevard, le rétablissement des visibilité transversales permettrait de mieux saisir ses perspectives et ses alignements. Ainsi, Reims a décidé de créer, conjointement avec Saint-Quentin, une association des « villes de l'Art Déco », ayant pour but de développer une meilleure connaissance de leur patrimoine et de cette période artistique et historique



Quel que soit le choix, des aménagements de qualité – Equipe 3

Conclusion du concours

Les candidats, qui ont mis tout leur talent et leur imagination au profit de ce concours, ont tous souhaité une réappropriation du boulevard par les habitants et un partage de l'espace qui soit plus juste et qui semble aller de soi.

En initiant ce concours, nous avons rencontré de nombreux élus, habitants et professionnels de l'urbanisme, qui ont fait état de leur fatalisme face à une problématique qui semblait insoluble. Ce fatalisme, les candidats du concours l'ont balayé et ont montré une partie des possibles, comportant parfois du rêve, parfois de l'utopie, parfois une réalité alléchante.

Les lauréats proposent une partition du grand boulevard dans laquelle les trottoirs auraient 10 mètres de large, à l'image de ceux dessinés par l'équipe 11.

Mais la conclusion de ce concours est entre les mains des élus, en particulier ceux des communes qui bordent le boulevard, ceux de Lille Métropole Communauté Urbaine – qui a lancé une réflexion concernant son devenir – et enfin ceux du Conseil Général du Nord, qui est propriétaire du boulevard et y a opéré plusieurs chantiers depuis quelques

années (nouvel enrobé, rénovation des pistes cyclables, plantation de nouveaux platanes et nouvelle signalisation).

Rares sont ceux qui contestent la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et qui ignorent les effets de ces gaz sur la santé des habitants, sur le changement climatique et sur l'environnement d'une manière générale.

Parmi les élus que nous avons rencontrés, tous étaient conscients de ces enjeux. Il nous semble aujourd'hui que les choix concernant le boulevard ne peuvent être faits sans prendre en compte ces grands enjeux.

Et puisque la ville est le seul être vivant capable de rajeunir, formons le vœu que Lille Métropole saura enfin reconnaître le trésor caché qu'elle possède et tout mettre en œuvre pour le mettre en valeur.

Pour vous procurer l'ensemble des travaux des candidats, rendez-vous sur le site d'Axe Culture

www.axeculture.com

Citez les textes ou utilisez les images en mentionnant les noms des auteurs et en inscrivant : « dans le cadre du concours d'idées organisé par Axe Culture pour le Grand Boulevard du 21^{ème} siècle »

En 2006, l'association Axe Culture s'est lancée dans un projet ambitieux, celui d'un concours d'idées pour le Grand Boulevard qui relie Lille à Roubaix et Tourcoing.

Ce concours, dont les résultats sont présentés dans ce document, a eu pour seul objectif de créer du débat concernant cet axe majeur de la métropole lilloise.

En partenariat avec :



MAISON DE L'ARCHITECTURE
ET DE LA VILLE

Axe Culture est une association dont l'objet est d'alimenter le débat public dans les domaines de l'urbanisme, de la culture, de l'économie, ainsi que de l'image de la métropole lilloise et de sa région.

Prix libre