



**Concours d'idées**

**Grand boulevard de la métropole lilloise**

---

**Volet 3 du diagnostic**

**La vie des habitants**

Association Axe Culture  
263 bis Avenue de la République  
59110 La Madeleine  
03 28 36 91 42 – [axeculture@axeculture.com](mailto:axeculture@axeculture.com)  
[www.axeculture.com](http://www.axeculture.com)

Le grand boulevard qui relie Lille à Roubaix et Tourcoing dispose d'un patrimoine architectural unique sur la métropole lilloise.

Ses fondateurs n'ont pas voulu faire de ce boulevard un simple lieu de passage pour les hommes et les marchandises, ils ont ambitionné d'en faire une artère de grande qualité architecturale et moderne avec son tramway. Ils l'ont également aménagé pour qu'il devienne un lieu de vie et de promenade avec ses larges voies piétonnes, ses lampadaires et ses arbres.

Pourtant, au fil des décennies, les aménagements réalisés ont eu pour principal objectif d'améliorer sa fonction routière. Ainsi, le boulevard n'est plus un lieu de promenade tant les routes ont empiété sur les trottoirs ; le patrimoine architectural est peu mis en valeur par un éclairage peu adapté et une pollution qui nuit gravement aux édifices ; les habitants résident dans des logements, mais ne vivent plus sur le boulevard bruyant, pollué et dangereux, tant la vitesse des voitures y est excessive.

Né d'un dessein moderne et ambitieux, bordé des plus beaux immeubles de la métropole lilloise, le grand boulevard n'est plus qu'un espace de liaison, un lieu de passage, presque une autoroute.

Malgré l'intérêt que lui portent de nombreux élus, le contexte institutionnel local et l'importance stratégique des voies de circulation à l'échelle de l'agglomération ont longtemps rendu très difficiles l'émergence d'un débat à son sujet.

Convaincu de l'importance de ce boulevard pour la métropole lilloise, Axe Culture lance un concours d'idées auprès d'architectes, urbanistes et paysagistes. Ils auront pour mission de faire naître des propositions d'aménagement qui garantissent le passage des flux, la mise en valeur du patrimoine architectural, et qui recréent un espace de vie et de promenade. Ces propositions seront remises aux élus compétents qui pourront, s'ils le souhaitent, s'approprier ce travail.

Un diagnostic du grand boulevard est actuellement réalisé. Il permettra de mettre en évidence les forces et faiblesses du boulevard et de faire émerger une vision d'avenir pour le boulevard. Ce diagnostic, réalisé grâce au concours de plusieurs universitaires, économistes, sociologues et urbanistes, constituera le socle du cahier des charges du concours d'idées. Ce diagnostic comprend quatre volets : (1) l'identité et le patrimoine ; (2) l'activité économique ; (3) la vie des habitants ; (4) l'insertion métropolitaine du boulevard dans la métropole<sup>1</sup>.

Ce document présente le troisième volet du diagnostic.

---

<sup>1</sup> Le volet 4 ne fera pas l'objet de document spécifique.

## Sommaire du volet 3

<b>Sommaire du volet 3</b> .....	<b>4</b>
<b>Introduction au volet</b> .....	<b>5</b>
<b>1 A sa création, le boulevard et ses habitants</b> .....	<b>6</b>
1.1 Un « nouveau boulevard » magnifique .....	6
1.2 Un lieu de promenade .....	7
1.3 Un mongy.....	7
<b>2 Aujourd’hui, les cinq plaies du grand boulevard</b> .....	<b>9</b>
2.1 Un boulevard créé pour relier la ville mais qui la sépare.....	9
2.2 La (trop) longue traversée du boulevard à pied .....	10
2.3 Des espaces de déplacement peu adaptés : la piste cyclable et les trottoirs .....	10
2.4 La pollution atmosphérique et sonore.....	12
2.5 Le manque de commerces .....	14
<b>Conclusion</b> .....	<b>15</b>

## Introduction au volet

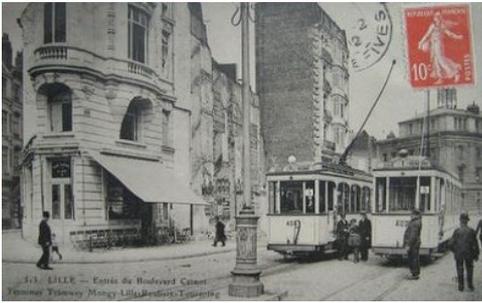
En prenant une place considérable dans nos sociétés, la voiture a obligé la ville à se transformer afin de faciliter sa circulation. C'est ainsi que des places publiques ont été modifiées en aire de stationnement, que des maisons et immeubles ont été détruits pour faire passer des autoroutes urbaines, que des boulevards autrefois charmants lieux de promenade sont devenus des territoires hostiles, ou encore que des quartiers ont été coupés d'autres quartiers par des rues transformées en voie rapide.



*Cette photo prise en début de soirée montre que ce sont les voies de dégagement qui souffrent de l'encombrement. Le trafic sur la voie centrale est fluide.*

Le grand boulevard est l'un de ces territoires. Conçu au début du XIX<sup>e</sup> siècle pour créer du lien et pour devenir un espace de qualité que s'approprieraient les habitants, au fil des décennies, il a été transformé par des aménagements routiers, notamment la réalisation de mini-tunnels qui lui ont fait perdre toute urbanité. Au cœur d'une métropole de plus d'un million d'habitants et 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 par des résidents qui semblent lui tourner le dos. 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 sur le boulevard pour faire des achats dans des magasins de proximité, chercher leur voiture ou conduire les enfants à l'école.

Le promeneur est presque toujours un habitant. Ce boulevard bruyant n'attire pas le promeneur étranger et n'invite pas à la flânerie.



## 1 A sa création, le boulevard et ses habitants

Construit à partir d'octobre 1905 et inauguré le 4 décembre 1909, le grand boulevard fait figure d'œuvre unique à l'époque, tant il est novateur dans sa conception.

### 1.1 Un « nouveau boulevard » magnifique

A sa création le boulevard traverse en grande partie la campagne. Rapidement, le long de cet axe sont bâties d'importantes propriétés de grande qualité architecturale, dont certaines n'existent plus (Château Rouge, Château Franchomme). Les personnes qui ont connu ce boulevard dans les années 1920 et 1930, le décrivent comme un territoire magnifique. Certains pensionnaires de la maison de retraite des Marronniers à Marcq-en-Barœul se souviennent être allées admirer les cavaliers qui se promenaient fièrement sur la piste réservée à cet usage. D'autres se rappellent des promenades familiales, chaque dimanche, entre l'Avenue Saint Maur et le Croisée Laroche.

Le grand boulevard est alors un lieu d'exception. Moderne avec son tramway, mais aussi attrayant avec ses maisons et ses rangées d'arbres<sup>2</sup>. Nos aînés se souviennent que les commerces étaient rares, comme de nos jours (cf. diagnostic 2). Ils se montrent nostalgiques et parfois expriment une certaine colère en évoquant la destruction des maisons, décrite comme un véritable « massacre ».

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

« Le Château Rouge et le Château Franchomme étaient des résidences exceptionnelles, malheureusement détruites comme beaucoup d'autres »

---

<sup>2</sup> En 1907, les premiers arbres, de différentes essences (ormes, platanes, peupliers) –, sont régulièrement plantés tous les 400 m. Gérard Blondeau, *Le Mongy Tramway du Nord : Lille, Roubaix, Tourcoing*, Chanac, La Régordane, 1995, p. 10 et 11.



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

« 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 obligé »

« ce tram est un pur bonheur, grâce à lui, je peut vivre sur le boulevard sans voiture ! »

« J'habite sur le boulevard et le Mongy est tellement bruyant qu'il me réveille tous les matin à 5h30. Le double vitrage serait certainement la solution, mais je n'en ai pas les moyens ».

Malgré ces destructions, le diagnostic 1 montre que ce territoire dispose encore d'une richesse patrimoniale unique sur la métropole lilloise et qu'il reste, pour celui qui veut prendre le temps de s'y arrêter, un lieu original.

## 1.2 Un lieu de promenade

Le boulevard a pour vocation la facilitation des déplacements. Ainsi plusieurs voies sont dédiées à cinq catégories de transport : véhicules lourds, voitures, cycles, chevaux et piétons. Une large place est accordée à la promenade puisqu'une voie est réservée aux piétons de chaque côté de la voie centrale, l'une à proximité de la ligne de tramway, l'autre à proximité de la voie cycliste, en plus des trottoirs jouxtant les habitations, larges de 3,50 m. Les personnes âgées interrogées évoquent des souvenirs de jeunesse, dans la première moitié du <sup>xx</sup>e siècle, liés à des balades dominicales le long du grand boulevard ou à l'image des cavaliers se déplaçant sur un côté du boulevard en direction du parc Barbieux.

## 1.3 Un mongy

Lié intimement au boulevard, le tramway fait partie dès le début du paysage local. Dès le projet de mise en œuvre de cet axe, Alfred Mongy envisage la mise en place d'une liaison de tramways qui relierait le triangle des villes de Lille, Roubaix et Tourcoing<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> « Très modernes, les cars "Mongy" offraient des caractéristiques techniques et un confort qui contrastaient singulièrement avec les véhicules de tramways classiques : grande capacité (28 places assises, 52 debout) ; 2 bogies, de comportement beaucoup plus souple que les essieux ; larges baies vitrées ; chauffage ; pratique aisée et courante de la vitesse à 60 km/h ; temps de parcours de 25 minutes pour Roubaix ; temps de parcours de 28 minutes pour Tourcoing ; banquettes réversibles disposées différemment dans le sens de la marche ou en vis-à-vis » - D'après G. Blondeau, 1995, p. 23-24.

« Ce boulevard est peuplé et il est au cœur de la métropole lilloise. Pourtant, regardez bien, les piétons sont très peu nombreux et lorsqu'une personne est dehors, on a toujours l'impression qu'elle court, comme si elle voulait fuir le boulevard ».

« Il faudra qu'on m'explique comment avons-nous fait pour construire un tram aussi bruyant dans un espace aussi peu mis en valeur ! Regardez le tram de Valenciennes, j'ai l'impression qu'il glisse sur un tapis vert »

La concession des lignes d'une partie du réseau départemental ferroviaire, en échange d'une participation financière à la construction du grand boulevard, permet à Alfred Mongy de prévoir cinq lignes de tramways, qui seront gérées par la compagnie de l'Electricité de Lille-Roubaix-Tourcoing (ELRT). Les tramways de l'ELRT entrent alors en concurrence avec ceux du réseau de la compagnie des Tramways de Lille et de sa Banlieue (TELB). La double ligne 1 longe le « nouveau boulevard », la première, partant de la place Saint-Martin à Lille, dessert Tourcoing jusqu'à la Place Charles Roussel, tandis que la seconde, partant de la Place des Buissonnes, va jusqu'à la Place de la Liberté à Roubaix. A Roubaix, le mongy n'atteint pas le cœur de la ville, comme il le fait à Tourcoing, en contournant l'église Saint-Christophe. A Lille, le premier terminus en tiroir, sans voie de retournement, est situé au milieu du boulevard Carnot. Après l'acceptation par la municipalité, en 1911, de la construction d'un triangle de retournement sur la place du théâtre, les travaux sont entamés autour de ce monument. Ce n'est qu'en 1983 que le terminus est transféré au deuxième sous-sol de la gare SNCF. Onze ans, plus tard, la station Lille-Gares est installée à l'entresol de cette même gare ; ce terminus est, comme à l'origine, en tiroir<sup>4</sup>.

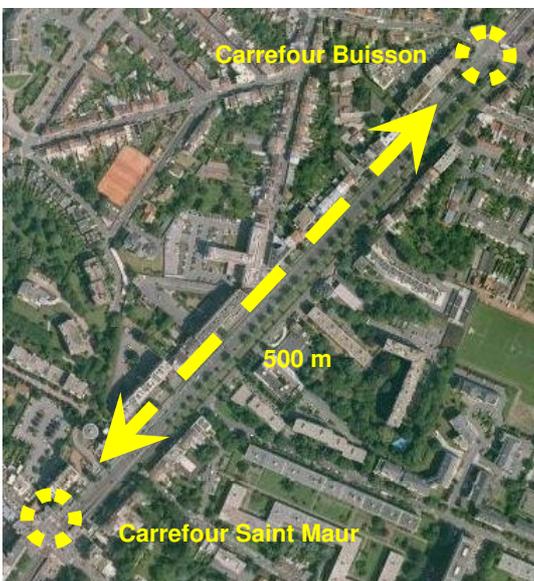
---

<sup>4</sup> L'ensemble de ces renseignements est extrait du livre de Gérard Blondeau, 1995.

## 2 Aujourd'hui, les cinq plaies du grand boulevard

### 2.1 Un boulevard créé pour relier la ville mais qui la sépare

Le grand Boulevard entre Saint Maur et Buisson : plus de 500 mètres sans possibilité de traversée



● — ● 100 mètres

La distance entre les tunnels Saint Maur et Buisson atteint plus de 500 mètres, une véritable coupure urbaine qui sépare la ville en deux. Cette distance n'est pas unique sur le boulevard car les autoroutes urbaines sont légions sur la métropole lilloise et ailleurs dans le monde. Le périphérique sud de Lille qui a rendu presque inaccessible le jardin Botanique de Lille depuis le quartier Moulin est significatif. Les coupures urbaines fonctionnent comme des antithèses de la ville qui est le fruit de la mise en relation des individus. De la même manière que la plupart des Lillois ne connaissent pas le jardin botanique, pourtant potentiellement idéalement situé, les habitants du tronçon Saint Maur – Reine Astride du grand boulevard ont peu de chance de connaître leur voisin d'en face, qui peut habiter à 50 mètres mais qui demande jusqu'à 500 mètres de marche ou de voiture.

Alors que les villes et les routes ont pour objectif de relier les individus, ce boulevard les sépare.

Le grand boulevard joue comme une rupture urbaine. Créer pour relier, ce boulevard a été transformé pour devenir un élément de cassure. De toute évidence, on ne peut envisager l'avenir du Boulevard sans prendre en compte cet aspect et donc, sans imaginer la création, ou la remise en état, des points de passage de part et d'autre des côtés du boulevard.

« Mon amie habite juste en face de chez moi, à 50 mètres, de l'autre côté du boulevard. Mais pour m'y rendre je dois faire un très long détour par le premier tunnel. J'ai 85 ans ! Alors nous nous téléphonons et nous nous voyions jamais ».

*Comme tous les carrefours, Saint Maur peut nécessiter jusqu'à 5 minutes de traversée*



*« Pour le piéton, le boulevard est une incitation à l'incivilité tant les temps d'attente aux feux sont élevés ! »*

*« Avec mes enfants, la traversées est interminables et il m'arrive de passer au rouges avec ma fille de 3 ans dans une main et la poussette dans une autre ! »*

*« C'est vrai que lorsque je quitte Lille pour aller à Roubaix, les tunnels facilitent la traversée. Mais lorsque je dois sortir à Saint Maur ou pire au Croisé aux heures de pointe, c'est l'enfer ! Le temps gagné sur la voie centrale est perdu lorsqu'on veut la quitter ! »*

## 2.2 La (trop) longue traversée du boulevard à pied

Avec ses 50 mètres de large et une synchronisation des feux très défavorable au passant, le grand boulevard se traverse le plus souvent en plusieurs étapes, surtout pour les personnes âgées et celles accompagnées d'enfants en bas âge.

Ainsi, pour traverser le boulevard au niveau de chaque tunnel et en respectant les feux de signalisation, un adulte peut mettre jusque 3 minutes 40 pour traverser. Si vous êtes plus lent car âgé ou accompagné d'un enfant, vous pourrez mettre jusque 5 minutes.

Si la traversée du boulevard s'accompagne par la traversée d'une rue adjacente, par exemple l'avenue Saint Maur, c'est-à-dire si vous voulez aller d'angle à angle, vous pourrez ajouter 2 nouvelles minutes.

Bref, il faut jusque 4 minutes pour aller d'un angle à l'autre (en diagonal) au niveau de l'un des carrefours du grand boulevard.

Le grand boulevard est ainsi une incitation à la désobéissance.

Pourquoi autant de temps ? D'abord, parce que le grand boulevard est un casse tête pour les ingénieurs en charge de la synchronisation des feux, ensuite parce que la priorité est mise sur la régulation des flux routiers au détriment du passant qui dispose parfois de 10 secondes pour traverser la première latérale.

## 2.3 Des espaces de déplacement peu adaptés : la piste cyclable et les trottoirs

Les peupliers aux racines peu profondes sont particulièrement destructeurs pour la voirie et en particulier pour les pistes cyclables. Ainsi, plutôt que de rénover inutilement ces pistes cyclables, le Conseil

« Si vous regardez bien, il y a des promeneurs sur la piste cyclable. Ils ne sont pas seuls, mais accompagnés de leur chien. En fait, je l'avoue, j'emmène moi aussi mon chien tous les soirs sur la piste cyclable pour qu'il fasse ses besoins »



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

« L'immeuble où j'habite dispose de balcon côté boulevard. Vers 8h le matin, sur mon balcon, j'ai l'impression de faire le plein d'essence tellement les odeurs sont fortes ! »

général a décidé d'enlever ces peupliers, par ailleurs malades, avant de refaire les pistes.

Pourtant, ces pistes, très appréciées souffrent de quelques aspects négatifs. D'abord, elles sont très fréquentées par les deux roues motorisées. Ensuite, elles sont parfois directement en rapport avec les voies centrales sans protection où les voitures roulent rapidement. Enfin, elles sont devenues au fil des années le « crottoir » des environs. Le boulevard dans sa totalité est parsemé d'excréments laissés par les chiens de propriétaires peu scrupuleux.

Les trottoirs, qui bordent les habitations, n'invitent pas à la promenade. Leur irrégularité et leur inclinaison – la dénivellation de certaines portions étant la conséquence normale des entrées de garage – est assez problématique pour les fauteuils roulants et les poussettes. Par ailleurs, sur les parties de trottoirs non goudronnées, les dalles carrées qui ont été posées sont par endroit instables. C'est ainsi que le boulevard est une invitation à l'incivilité. Les personnes âgées, les poussettes et les personnes en fauteuils roulants préfèrent déambuler sur la route qu'emprunter un trottoir risquant de les faire chuter. Espaces de déambulation pédestre, les trottoirs jouxtant les habitations du grand boulevard ne peuvent être considérés comme un lieu approprié à la promenade, qui s'avèrerait nécessaire pour découvrir la richesse architecturale de beaucoup d'habitations.

Le boulevard est ainsi inhospitalier à la promenade. Qui plus est, le stress provoqué par la vitesse des voitures très proches incite la plupart des habitants à ne pas s'y attarder, certains préférant réaliser le moindre trajet en voiture, dans laquelle le niveau de sécurité semble bien supérieur. Les riverains attendent la période estivale et en particulier celle du 15 juillet au 15 août pour retrouver un peu de tranquillité.

« Avec ma femmes nous projetons de quitter  
le boulevard qui est beaucoup trop  
bruyant ! »



« Le boulevard est bruyant et pollué, certes,  
mais c'est le cas de nos villes, qui  
fonctionnent encore largement sur le modèle  
du tout voiture. Les maux du boulevard  
seront résolus lorsque la question de la  
voiture sera résolue »

## 2.4 La pollution atmosphérique et sonore

Il est permis d'apprécier la qualité de l'air du secteur grâce à l'enquête publique réalisée pour la liaison inter quartiers du Romarin qui offre des éléments quantitatifs, à partir des mesures effectuées, entre 1997 et 2002, dans les stations installées à Lille Fives, Lille Liberté et Marcq-en-Barœul<sup>5</sup>. Les concentrations ambiantes en monoxyde et dioxyde d'azote (NO et NO<sub>2</sub>) sont particulièrement élevées eu égard à l'importance du trafic automobile et avaient tendance à augmenter dans les dernières années de l'enquête (le seuil de concentration a parfois été dépassé). Celles en monoxyde de carbone (CO) sont en revanche faibles et tendent à la baisse. Les valeurs seuils liées à la protection de la santé humaine n'ont jamais été atteintes. Les poussières en suspension présentent en revanche des taux relativement élevés, « dépassant jusqu'à quatre fois les moyennes horaires recommandées ». L'ozone franchit régulièrement les seuils de protection préconisés.

La pollution et la mauvaise qualité de l'air, conséquences directes d'un trafic routier important, sont des gênes mises en avant par les habitants du territoire. Parmi plusieurs témoignages recueillis, nous évoquerons celui d'un riverain : « lorsque je vais sur mon balcon le matin aux heures de pointe, j'ai l'impression d'être dans une station service ».

D'une manière générale, l'étude qualifie la qualité de l'air de la zone analysée comme étant moyenne. Les « polluants sont principalement générés par le trafic automobile ».

Inhérent au trafic routier, la pollution sonore est une des plaintes récurrentes exposées par les habitants du secteur, et pour cause le trafic est estimé à 50 000

---

<sup>5</sup> Ces mesures ont été réalisées à proximité du grand boulevard, l'enquête procédant par conséquent par extrapolation.

« Nous habitons au niveau de Botanique. Le bruit des voitures oblige à mettre le son de la télé assez fort, ce qui est trop fort pour nos jeunes enfants. Du coup, nous ne regardons plus la télé et c'est très bien comme ça ! »

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

véhicules par jour en moyenne. Depuis les années 1950, les voies affectées à l'automobile ont rogné les espaces de promenade par l'élargissement de la chaussée centrale et la suppression de l'allée cavalière.

A ce bruit s'ajoute celui lié à la circulation permanente du tramway, dont l'intervalle entre deux passages varie entre 2 minutes en heures de pointe et 8 minutes en heures creuses. Très bruyant, le tramway constitue le réveil pour de nombreux habitants du boulevard.

Ces derniers vivent ainsi avec le bruit et s'y habituent à peine. L'absence de double vitrage rend presque impossible l'écoute de la « musique en sourdine » tant le bruit de fond est fort. Lorsque, nous rapporte un habitant, il a voulu installer du double vitrage à ses fenêtres, l'artisan lui a proposé une norme aéroport pour être « vraiment tranquille ».

Le cas du boulevard est un exemple d'espace bruyant au même titre que les territoires bordant le périphérique de Lille ou la voie rapide urbaine reliant Lille à Roubaix et Tourcoing.

Dans les directives de l'Organisation mondiale de la santé, relatives au bruit dans l'environnement, le niveau de 70 décibels, considéré comme le point critique, correspond aux moyennes observées dans les rues à gros trafic. Les mesures réalisées sur le boulevard (cf. tableau) montrent des seuils inférieurs à 70,5 dB(A) : on est donc assez loin des zones de risque sachant que depuis ces mesures, les travaux réalisés par le Conseil général du Nord sur le revêtement ont permis de faire baisser les nuisances de manière importante.

Cependant l'enquête publique considère que l'exposition des riverains est « élevée » et qu'une réduction de la vitesse à 50 km permettrait de réduire la nuisance sonore, de jour comme de nuit.

**Mesure du bruit réalisé sur le boulevard en façade**  
(Sources : Enquête publique Romarin)

Mesure du niveau sonore	Mesure 1 : face n° 105	Mesure 2 : face n° 35
Niveaux sonores équivalents Leq (6h-22h) pour le jour	70,5 dB(A)	65 dB(A)
Niveaux sonores équivalents Leq (22h-6h) pour la nuit	63,0 dB(A)	58,5 dB(A)

Niveau critique : 70 dB

## 2.5 Le manque de commerces

« Je suis arrivé sur le boulevard en 1924. A cette époque déjà, il y avait peu de commerce »

« J'habite Saint Maur. C'est comme un village avec sa boucherie, sa boulangerie et ses autres petits commerces. Je peux tout faire à pieds »

« J'habite vers Clémenceau, et pour toutes les courses, je prends ma voiture. Sur place, à part des banques et des agences immobilières, je n'ai rien ! »

A son origine, le boulevard n'a pas été conçu pour accueillir des commerces, mais davantage pour relier les villes. C'était aussi avant tout un espace de promenade. D'ailleurs, les premières constructions concernent des maisons ou immeubles disposant rarement de locaux commerciaux en rez-de-chaussée. Le rez-de-chaussée de Saint Maur fait exception. Plus tard les immeubles de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle seront également rarement dotés de surfaces commerciales.

Aujourd'hui les commerces de proximité sont peu nombreux sur l'ensemble du grand boulevard et se concentrent essentiellement autour des carrefours importants (voir à ce sujet le volet 2 du diagnostic).

## Conclusion

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 a fait place à un axe qui pourrait être qualifié d'autoroutier.

Par contre, créé à une époque, le début 20<sup>ème</sup> où « Lille n'était rien et se trouvait hors de la vision des Roubaisiens »<sup>6</sup>, le boulevard a incontestablement participé à construire la métropole lilloise.

Ce volet a été l'occasion de donner la parole à tous ceux qui fréquentent ou qui ont fréquenté le boulevard, en y habitant, en s'y promenant ou simplement en y passant. Les propos recueillis sont illustrés des propos les plus extrêmes, tantôt décrit comme magnifique, tantôt présenté comme affreux.

L'enquête montre que les habitants ne formulent pas ou rarement des idées liées à la promenade, qui fut pratiquée par les aînés. Le territoire est tellement altéré et abîmé, qu'il semble acquis pour les habitants que le boulevard est une voie rapide et qu'ils n'imaginent ou n'envisagent aucun changement radical qui permettrait d'améliorer leur qualité de vie autour de cet axe et sa réappropriation. Par ailleurs, nous avons rencontré des habitants qui veulent améliorer la qualité du boulevard sans effectuer les moindres concessions, à savoir baisser les nuisances liées au trafic routier sans pour autant accepter la réduction du nombre de voies dédiées au trafic.

---

<sup>6</sup> Selon l'expression d'un résident de la maison de retraite des marronniers à Marcq-en-Barœul – cf. vidéos sur le site d'Axe Culture.

Le boulevard a souffert du tout voiture et de la volonté des individus d'aller plus vite au détriment de l'urbanité du territoire. En effet, pour aller plus vite au travail ou dans les grands centres de consommation, les urbanistes ont sacrifié la qualité de vie des habitants, ils ont mis à mal le patrimoine architectural constitué au fil des siècles, ils ont pris le risque de casser les territoires, là où leurs prédécesseurs avaient eu pour ambition de les relier, ils ont enfin osés mettre en péril les fondements mêmes de l'identité des territoires.

Nous savons que le Grand Boulevard est un exemple parmi de nombreux autres. Le jardin botanique de Lille a lui aussi été sacrifié et coupé des lillois pour faire passer le périphérique sud de Lille. Le quartier de Five fut lui aussi coupé de son territoire par les voies ferrées.

Il est évident que la question de la voiture ne peut être abordée ici. Restreindre les voies de circulations réservées au passage de la voiture est une question politique et non celle des techniciens. Alors que les élus n'ont pas, à ce jour, osés ou souhaités opter pour ce choix, les techniciens doivent composer avec et proposer les aménagements qui permettront d'en limiter les effets négatifs, que ce soit en matière de mise en valeur du patrimoine, du respect des pratiques humaines du territoire, ou encore de l'identité du boulevard et plus largement de la métropole lilloise.