



Concours d'idées

Grand boulevard de la métropole lilloise

Volet 1 du diagnostic

IDENTITE ET PATRIMOINE

LE BOULEVARD DU XXème SIECLE

Association Axe Culture
263 bis Avenue de la République
59110 La Madeleine
03 28 36 91 42 – axeculture@axeculture.com
www.axeculture.com

Contact : **Yoan Miot – Thomas Werquin**

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 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 habitent 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 rendent 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 refasse du boulevard 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) la vie des habitants ; (3) l'activité économique ; (4) l'insertion métropolitaine du boulevard dans la métropole.

Ce document présente le premier volet du diagnostic.

Sommaire du volet 1

Introduction.....	5
1 Une urbanisation au long cours.....	6
1.1 Un acte d'urbanisme visionnaire	6
1.1.1 Le réseau comme fondement de la métropole	6
1.1.2 Un lieu témoignant de différentes théories urbaines	10
1.2 Une forme urbaine relativement homogène.....	14
2 Une richesse patrimoniale formant un panorama du XXème siècle.....	20
2.1 Une grande diversité de styles architecturaux	20
2.2 De l'Art Nouveau à l'Art Déco.....	25
2.3 La constitution d'un panorama architectural du XXème siècle.....	33
3 Une ressource patrimoniale à mettre en valeur	36
3.1 Un patrimoine parfois dégradé	36
3.2 Un environnement urbain peu qualitatif dans le cadre d'une valorisation patrimoniale.	42
Conclusion	47

Introduction au volet

Le fonctionnement quasi-autoroutier du Grand Boulevard, et les aménagements urbains qui ont été réalisés au fil des décennies suscitent de nombreuses critiques qui se cristallisent autour d'une insuffisante mise en valeur du patrimoine architectural du Grand Boulevard.

Alors que le concours d'idées lancé par Axe Culture a pour objectif de proposer de nouveaux aménagements permettant la mise en valeur de ce patrimoine, il apparaît nécessaire d'en faire au préalable un état des lieux. Ce dernier présente deux grands objectifs.

Dans un premier temps, il s'agira de dresser un portrait du boulevard, d'un point de vue aussi bien urbain qu'architectural pour souligner sa richesse et l'importance de le mettre en valeur. Plus que pour ses habitants, il apparaît que ce boulevard pourrait être un outil de rayonnement pour toute la métropole lilloise.

Dans un second temps, nous montrerons en quoi les aménagements et le fonctionnement actuel du boulevard sont susceptibles de nuire au patrimoine urbain et architectural. Ce point est important car il constituera un élément clef du cahier des charges qui sera adressé aux candidats du concours.

En diffusant ce premier diagnostic, nous souhaitons l'enrichir par les apports de ceux qui souhaitent voir le grand boulevard redevenir un territoire de qualité.

1 Une urbanisation au long cours

1.1 Un acte d'urbanisme visionnaire

1.1.1 Le réseau comme fondement de la métropole

Le Grand Boulevard est un axe public qui devait être le porteur de nouvelles valeurs : le témoin de l'entrée dans le XXème siècle

Le Grand Boulevard est, à bien des égards, visionnaire. L'infrastructure est née de la volonté de quelques hommes parmi lesquels le Dr. Bécour, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Arthur Stoclet et Antoine Guillain, ministre des Colonies sous le gouvernement Charles Dupuy (1898-1899) et enfin, Alfred Mongy, de la Compagnie de l'Électricité Lille-Roubaix-Tourcoing, qui participa à la fois au financement et à la construction du projet avec en particulier le tramway moderne interubrain qui portera son nom. L'idée, en germe à la fin du XIXème siècle, se trouve concrétisée en 1909.

Le Grand Boulevard est choisi pour représenter la France au second Congrès International de la Route en 1912

Cet axe de transport n'est pas une simple réponse aux problèmes que posait l'urbanisation en tâche d'huile autour des villes textiles de Lille, Roubaix et Tourcoing, c'est une composition à grande échelle, un axe public qui devait être le porteur de nouvelles valeurs : le témoin de l'entrée dans le XXème siècle, siècle qui devait être celui des innovations technologiques, des découvertes scientifiques, du triomphe du positivisme. Sa composition (une emprise de 50 mètres de largeur et plus de 14 km de longueur), ses multiples réseaux de transports (piétons, tramways, vélos, automobiles dès le départ) expliquent pourquoi ce projet est choisi pour représenter la France au second Congrès International de la Route en 1912. Si son caractère utopique est resté limité, il inaugure cependant l'émergence progressive de la notion de réseau dans la formation des territoires.

*L'infrastructure de transport, reflet de
la puissance d'une ville*

Si l'infrastructure de transport devient le reflet de la puissance d'une ville ou d'une région industrielle, comme le sont aujourd'hui de manière exacerbée les réseaux de trains à grande vitesse, le Grand Boulevard est, comme dans la définition saint-simonienne du réseau, un élément de structuration de l'espace qui permet de renforcer des liens entre différents pôles et de hiérarchiser les circulations. Cette idée transparaît à la fois à l'échelle globale puisqu'il a été construit dans le but de relier Lille aux deux grands pôles industriels de Roubaix et de Tourcoing mais aussi dans sa structure avec des grands carrefours entre des axes 'majeurs' comme au niveau de Romarin, de Botanique, de l'Avenue Saint Maur, de la rue du Buisson, de Brossolette, du Boulevard Clémenceau, ou encore du Croisé Laroche qui sont les rares endroits où la traversée complète du Grand Boulevard est possible. Les autres voies se connectant sur le Grand Boulevard ne sont pas organisées autour de ces carrefours, lieux stratégiques porteurs de constructions de prestige. Elles se reconnectent seulement aux différentes voies latérales.

*Le Grand Boulevard est le fondement de
la conurbation de Lille-Roubaix-
Tourcoing*

Comme le montre Claude Raffestin¹ dans sa théorie des réseaux, le Grand Boulevard est clairement une infrastructure qui est produite par la civilisation contemporaine, marquée selon lui par l'intégration des systèmes urbains. Ce qui compte, c'est le réseau, la connexité entre les villes et la constitution d'un système. Dans cette perspective, le Grand Boulevard est le fondement de la conurbation de Lille-Roubaix-Tourcoing et de la métropole lilloise puisque des années 1900 aux années 1980-1990, il va être le porteur de l'urbanisation progressive entre les différents pôles urbains. Le territoire

¹ Géographe français, théoricien des réseaux et du territoire, voir notamment l'ouvrage RAFFESTIN, C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, LITEC, Paris.



*Le long du Grand Boulevard, une
urbanisation très dense
Source : Google Maps*

*Poursuivant la tradition inaugurée par le
Grand Boulevard, la métropole continue
de se construire*

métropolitain, que nous connaissons actuellement sis sur 1,1 million d'habitants émerge lentement mais sûrement au fur et à mesure que les liens et les interdépendances tant politiques que fonctionnelles vont s'approfondir. Poursuivant la tradition inaugurée par le Grand Boulevard, la métropole continue de se construire et de se renforcer via les réseaux de transports comme pour mieux lier les destins des trois villes qui au cours du XIXème siècle ont été plus souvent concurrentes que partenaires, comme ce sera encore le cas lors des débats concernant la ligne 2 du VAL au cours des années 1980.

Témoin de cette unification métropolitaine, au tournant du XXIème siècle, le Grand Boulevard reste un des lieux privilégiés d'implantation des activités de services, et ce malgré le développement d'Euralille². Ce sont majoritairement des établissements financiers et bancaires, des services rendus aux entreprises et des antennes commerciales rattachées à une activité industrielle. Plus de 220 entreprises de tous types y étaient localisées entre Romarin et le Croisé Laroche en 1999³. La majeure partie des activités tertiaires sur le tronçon Romarin-Croisé Laroche se localisent au Romarin, avec le développement d'Euralille et au carrefour Buisson avec le siège de la Banque Populaire du Nord et le Parc d'activités République, alors que des programmes de bureaux sont récemment sortis de terres ces vingt dernières années tel le centre République et Château Rouge.

² Le volet 3 du diagnostic traitera spécifiquement des caractéristiques économiques du boulevard.

³ Données issues du dossier de cadrage du cabinet Chemin Faisant : ADULM, CHEMIN FAISANT, 1996, *Le Grand boulevard : passé, présent, futur. Requalification du Grand boulevard et stratégies de mise en valeur*. Lille, 37 p.



Le croisé Laroche
Source : Google Maps

Le Grand Boulevard n'a pas répondu à l'ensemble des objectifs que ses pères projetaient sur lui

Si le Grand Boulevard est un lieu privilégié d'implantation des entreprises, il n'est cependant en aucun cas une centralité, comme peuvent le former des grandes avenues dont les exemples les plus connus sont les Champs Elysées à Paris ou encore la Vème Avenue à New-York. A la décharge du Grand Boulevard, les Champs Elysées ont mis trois siècles pour devenir une véritable centralité puisque cet espace a mis plus d'un siècle pour devenir une promenade à la mode, puis un autre siècle pour y voir la ville s'y développer et c'est seulement au cours du dernier siècle qu'il est devenu une centralité identifiée et identifiante pour Paris. D'autre part, les communes, notamment celle de Marcq-en-Baroeul et de La Madeleine, ont été réticentes quant à la formation d'une véritable centralité le long du Grand Boulevard⁴. Ces réticences étaient motivées par la peur de l'annexion à Lille ou aux deux autres communes ou de la fusion dans la LIRT (acronyme de Lille-Roubaix-Tourcoing), ville-nouvelle voulue par l'architecte Gabriel Pasnière dont le cœur aurait été le Croisé Laroche. La volonté, reprise après la Première Guerre Mondiale, de développement du Croisé Laroche a là aussi été un échec comme en témoignent les plans jamais réalisés de l'architecte Jacques Greber concernant l'aménagement de ce carrefour.

En définitive, si le Grand Boulevard n'a certes pas répondu à l'ensemble des objectifs que ses pères projetaient sur lui, il n'en reste pas moins le fondement du territoire métropolitain que nous connaissons actuellement, le premier jalon. De son ambition, de son rôle précurseur, nous devons retenir l'appui de l'urbanisation sur les réseaux et les infrastructures de transports qui sont à la fois là pour organiser le

⁴ ENSAPL, ADULM, 1993, *Lille métropole : un siècle d'architecture et d'urbanisme*, Le Moniteur, Paris.

*Le projet de Grand Boulevard se situe
clairement du côté de l'anticipation
urbaine*

développement de l'urbanisation et pour fonder de nouveaux rapports entre les espaces de proximité et métropolitains. Sa traversée du siècle sans grand bouleversement dans sa structure, mais au prix de transformations parfois problématiques en terme de qualité de vie, révèle son adaptabilité et la vision que portaient les hommes à l'origine de ce projet. Dès lors, le projet de Grand Boulevard se situe clairement du côté de l'anticipation urbaine.

1.1.2 Un lieu témoignant de différentes théories urbaines

Renforçant son caractère précurseur, le Grand Boulevard, est le lieu de cristallisation et d'expression de l'émergence de l'urbanisme et de ses courants de pensées.

*Le Grand Boulevard est marqué par
les utopies du XIXème siècle*

En effet, il est marqué en premier lieu par les utopies du XIXème siècle comme premièrement la pensée saint-simonienne du réseau, dont on a vu que le Grand Boulevard était une émanation directe. Cette pensée, reprise par les élèves de Saint-Simon, va imprégner l'ensemble du corps social à travers la réunion de deux grands courants de pensées :

- 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
- de l'autre, l'utopie du lien universel qui apparaît comme une philosophie de la communication généralisée, du bien collectif.

Au fur et à mesure du XIXème siècle, ces différentes conceptions vont imprégner l'ensemble du corps des ingénieurs, aussi bien ceux de l'Ecole Polytechnique que ceux de l'Ecole des Ponts et Chaussées, dont Arthur

Stoclet, ingénieur à l'origine du projet qui a consacré 22 ans de sa carrière au Grand Boulevard.

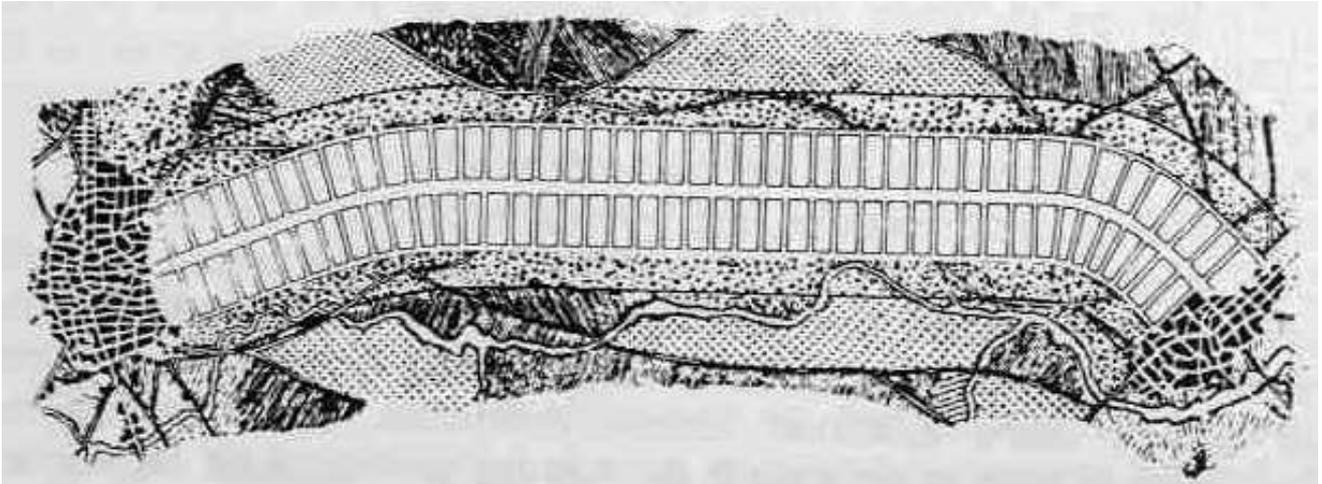
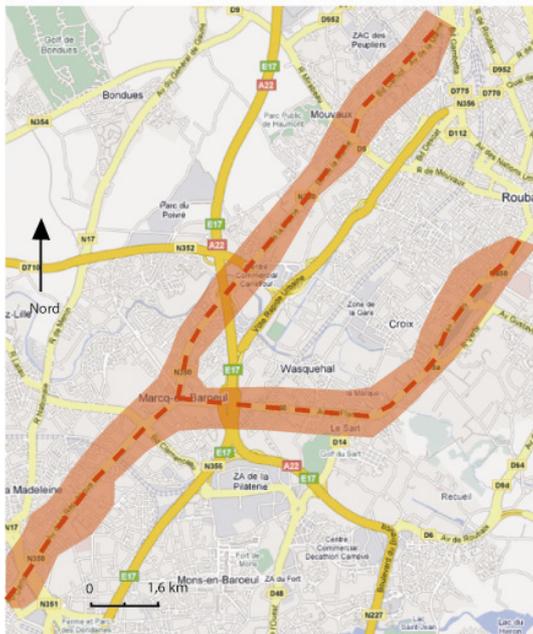


Illustration du projet de Ciudad Lineal d'Arturo Soria, source SORIA A., 1882, El Progreso

Le Grand Boulevard est aussi un des rares exemples de l'utopie urbaine et technique d'Arturo Soria, la Ciudad Lineal

Au-delà de ce fond culturel qui émerge et imprègne la société au XIXème siècle, le Grand Boulevard est aussi un des rares exemples de l'utopie urbaine et technique d'Arturo Soria, la Ciudad Lineal, même si la filiation n'a jamais été explicite. Arturo Soria formalise son concept en 1882 pour encadrer le développement urbain, décongestionner les centres-villes et pour répondre aux nouvelles exigences de l'hygiénisme tout en tenant compte des avancées techniques de la révolution des transports, notamment les tramways. L'urbanisation doit se porter le long de ces axes entre les différents pôles urbains pour préserver au cœur des agglomérations de larges espaces ruraux et verts et pour développer une véritable qualité de vie pour des citoyens toujours plus nombreux. Arturo Soria commence à développer son idée en 1892 à Madrid. Il obtient une concession de tramway pour desservir la banlieue madrilène. Comme support à cette infrastructure, il achète dans les années qui suivent près de 8 millions de mètres carrés pour donner corps à cette conception.

LE GRAND BOULEVARD : UN EXEMPLE INSPIRE DE LA CIUDAD LINEAL



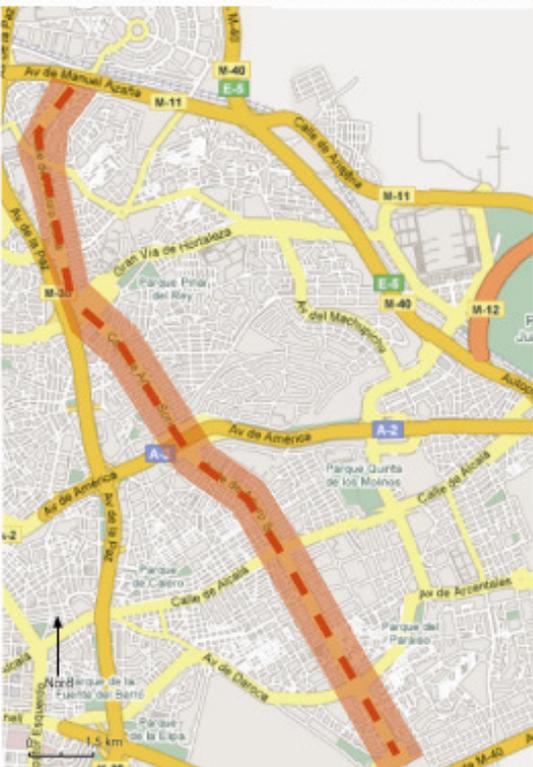
Périmètre d'urbanisation du Grand Boulevard
 Le Grand Boulevard

Source : Google Maps, 2008.
Date et réalisation : Y. Miot, 2008.

Le Grand Boulevard possède de nombreuses similitudes avec la Calle Arturo Soria, seul exemple de concrétisation directe de la Ciudad Lineal, puisque réalisée par son concepteur. A Madrid tout comme à Lille, il s'agit de construire une infrastructure principalement routière, porteuse d'un tramway. En effet, Arturo Soria développe son urbanisation à partir de la concession de tramway qu'il a obtenu en 1892. Le parallèle est aisé avec la concession de tramway qui est donné à Alfred Mongy pour la réalisation d'un tramway sur le Grand Boulevard. L'objectif du Conseil Général de l'époque était de faire porter l'investissement de la construction de cette nouvelle voirie à la fois par le public mais aussi en partie par le privé avec le système des concessions de tramways.

Au-delà, de ces similitudes, il faut noter des différences importantes qui se cristallisent autour des préceptes de l'urbanisation du secteur. Alors qu'à Madrid, Arturo Soria construit un plan régulier constitué de blocs symétriques de part et d'autre de la voie principale, à Lille, l'urbanisation est plus anarchique, sans réelle vision d'ensemble. Même si on remarque des caractères communs d'urbanisation, au niveau du plan en lui-même, il reste très difficile de percevoir une quelconque organisation. En effet, sur le territoire métropolitain, l'urbanisation du Grand Boulevard s'est faite dans le cadre des prés carrés des communes sans prendre en compte le dessin général du boulevard. L'accent est mis avant tout sur l'infrastructure plutôt que sur le développement de l'urbanisation, malgré les tentatives avortées de Gabriel Pasnière (projet de création d'une ville-nouvelle : la LIRT) ou de Jacques Greber (plan de développement du Croisé Laroche). On doit aussi noter les filiations très fortes qui existent entre le Grand Boulevard, défini par les promoteurs du projet comme une

La Calle Arturo Soria : une concrétisation de la Ciudad Lineal



Périmètre de la Ciudad Lineal
 Calle Arturo Soria

Source : Google Maps, 2008.
Date et réalisation : Y. Miot, 2008.



*L'Ocean Drive à New-York au début du
XXème siècle
Source : ville de New-York*

route paysagère, et les travaux réalisés par Frederic Law Olmsted sur le développement des *parkways*.

S'inspirant des Grands Boulevard parisiens et de la cité du Vésinet, Olmsted repart aux Etats-Unis avec la conviction que l'avenir se situe dans la création d'espace vert linéaire portant des infrastructures de transports parallèles. Ayant réalisé le plan de Central Park à New-York, il réalise une trame de parkways, notamment le long de l'Hudson River : la Riverside Parkway. Il a aussi travaillé à la réalisation de plan d'infrastructures de transports et de parcs à Chicago (avec la Lake Drive) et à Buffalo. Les caractères communs du Grand Boulevard et des réalisations d'Olmsted se trouvent dans la spécialisation des voiries, dans les rangées d'arbres pour encadrer chaque voie de circulation.

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 le précède.

1.2 Une forme urbaine relativement homogène

Si, l'urbanisation du Grand Boulevard n'est pas réellement encadrée par un plan d'ensemble, comme c'est le cas de la Ciudad Lineal d'Arturo Soria, on peut tout de même noter une certaine homogénéité dans sa forme urbaine qui tient à plusieurs raisons.



Carrefour Romarin, direction Marcq-en-Baroeul, dans les années 1920
Source : LECLERCQ, 2004

Tout d'abord, il existe depuis la naissance du Grand Boulevard des règles contraignantes qui ont encadré l'urbanisation du Grand Boulevard comme la mise en place d'une règle de hauteur pour les constructions le longeant (20 mètres à la corniche). Ceci lui donne une apparence relativement homogène, tout du moins au niveau des points de repères visuels. Il existe cependant en façade une alternance de pleins et de vides puisque la hauteur de 20 mètres était un maximum à ne pas dépasser. Il n'y avait aucune règle concernant un minimum à respecter dans les constructions. Cette alternance 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. En effet, au regard des cartes postales anciennes, on remarque que l'urbanisation se fait principalement à partir des angles à proximité des stations de tramways. Ces implantations sont très prisées pour construire des immeubles de rapports, tandis qu'entre les carrefours, les parcelles restent encore vides. Cette alternance et la présence assez constante d'immeubles d'angles donnent du rythme aux perspectives visuelles, du caractère au Grand Boulevard et le singularisent dans le territoire métropolitain.

D'autre part, bien que l'urbanisation du Grand Boulevard se soit faite sur le temps long (presqu'un siècle si l'on inclut les aménagements du Carrefour Romarin dans le cadre de l'opération Euralille), il n'en reste pas moins



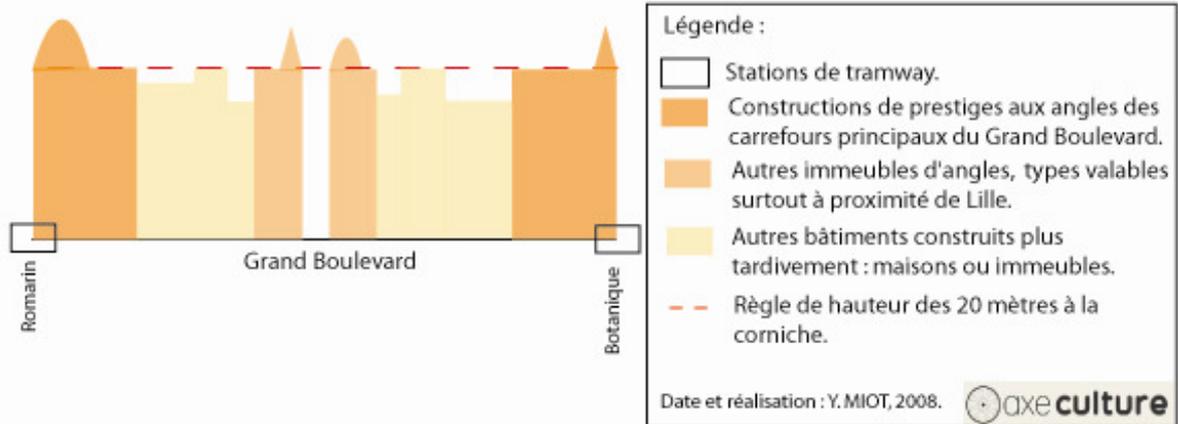
Immeuble d'angle sur le Croisé Laroche
Source : Yoan Miot

*Présence dans les rues perpendiculaires
d'un important tissu urbain de maisons
de villes, de villas et de manoirs du
premier XXème siècle*

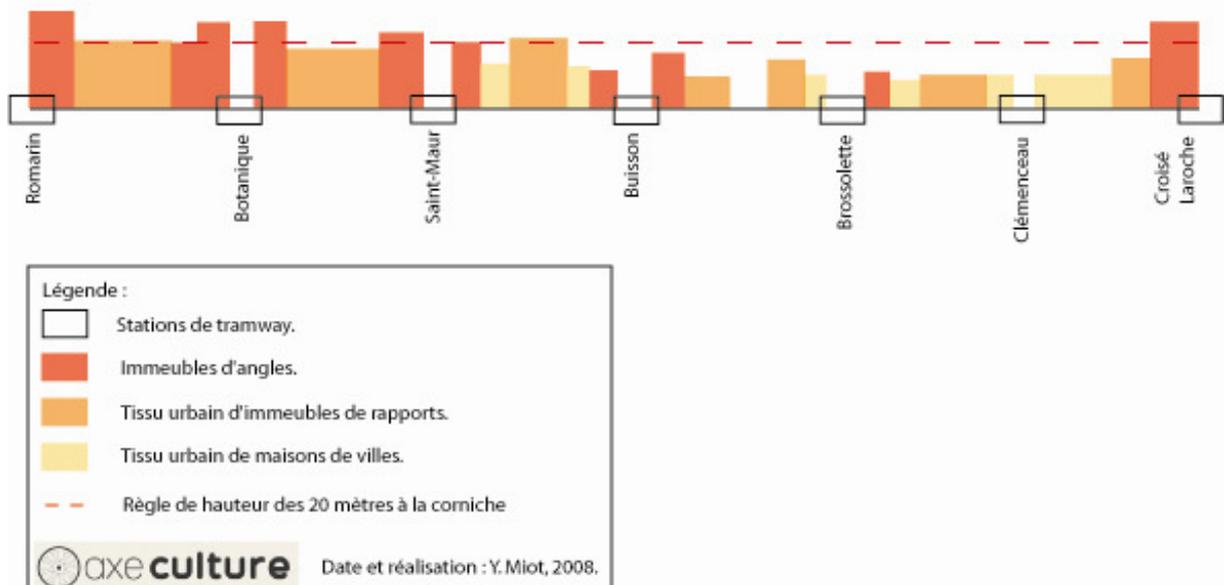
que l'on remarque dans sa forme urbaine des similarités et des constances à travers les époques qui lui donnent une homogénéité. A petite échelle géographique, on remarque une décroissance progressive de la hauteur du bâti, notamment après Botanique jusque Clémenceau. Le Croisé Laroche est une exception dans ce parcours en raison du projet de créer une nouvelle centralité urbaine à la jonction des branches roubaisiennes et tourquennoises. On retrouve cette atténuation progressive aussi dans la typologie de bâti qui le longe. En effet, dans sa partie basse (Lille – La Madeleine), il existe une prédominance d'immeubles de rapports 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 villes et même en certains endroits de manoirs non mitoyens ou semi-mitoyens (notamment entre Brossolette et le Croisé Laroche).

Un autre élément vient renforcer le caractère homogène du Grand Boulevard : la présence dans les rues perpendiculaires d'un important tissu urbain de maisons de villes, de villas, de manoirs du premier XXème siècle (1900-1940). En effet, l'urbanisation le long du Grand Boulevard ne s'est pas faite uniquement en façade du Grand Boulevard. De nombreuses rues adjacentes ont connu de manière parallèle un développement de leur tissu urbain. Cela s'est fait tantôt selon des règles d'urbanisme strictes comme c'est le cas le long des avenues entre Lille et La Madeleine dont l'exemple le plus frappant reste l'Avenue du Maréchal Leclerc.

SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION EN FACADE DU GRAND BOULEVARD A GRANDE ECHELLE



SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION EN FACADE DU GRAND BOULEVARD A PETITE ECHELLE



L'Avenue du Maréchal Leclerc est un programme d'ensemble d'architecture privée montrant la capacité des professionnels à saisir de nouvelles contraintes techniques et réglementaires comme le 4 mètres par rapport à la rue, la limitation des hauteurs à la corniche, les saillies ou encore la présence d'un jardinet en front-à-rue. Cette rue a été construite à partir de 1912 dans le but de réaliser une percée à travers le Jardin Botanique et rejoindre plus facilement la rue du Faubourg de Roubaix.



Vue de l'avenue du Maréchal Leclerc du côté impair vers le centre le Grand Boulevard

Source : Y. Miot, 2008

La jonction ne sera effective qu'en 1964 après le déplacement du Jardin Botanique à Lille-Sud. Après ces différentes tentatives, peu à peu, ces ensembles sont devenus la nouvelle structure d'appui à la maison familiale. Ces rues adjacentes au Grand Boulevard étant une implantation privilégiée pour les familles aisées de la métropole lilloise, le tissu urbain est de grande qualité architecturale, chaque villa possédant la plupart du temps une originalité propre, que ce soit dans leur nom (villas Fauvette, Antoinette, Rubens, Chopin) ou dans leur signature architecturale (Pouillet avenue Verdi, Duprez avenue Foch, Stevens avenue Germaine...). Ainsi, avec leurs règles communes d'urbanisme et leur développement par des privés, ces différentes avenues ou rues forment un tissu urbain riche à la fois de sa diversité et de son homogénéité puisque l'ensemble des maisons possèdent des caractéristiques communes qu'il s'agit alors de faire varier élégamment. Au-delà, de ces alignements de villas ou de manoirs, il est nécessaire de noter la présence de maisons de villes mitoyennes de grande qualité architecturale. Dans de nombreuses rues, on constate des alignements de belles maisons de villes qui jouent le plus souvent là aussi sur une gamme de similitudes et de variations. On peut penser par exemple aux alignements de la rue de Paris, de l'avenue Foch à La Madeleine ou encore des maisons de villes de la rue des Eaux à Marcq-en-Baroeul. On peut prendre l'exemple de maisons de l'Avenue Saint Valbert à Marcq-en-Baroeul où un ensemble de neuf maisons de villes sont alignées présentant un jeu de variations les unes par rapport aux autres selon les codes du style Art Déco. En effet, chacune des maisons reprend des éléments des voisines sans pour autant les copier complètement, et aucune des maisons n'est similaire à l'autre puisque comme nous pouvons le voir sur les photographies qui suivent, le jeu



*Maisons de l'avenue Saint Valbert à
Marcq-en-Baroeul : un jeu de
répétitions-variations architecturales
selon les codes de l'Art Déco
Source : Y. Miot, 2008*

architectural se construit sur le décalage de bow-window, des rentrants et des saillies.

Cette impression de répétitions-variations est renforcée par le fait que l'urbanisation, dans le tronçon qui nous intéresse, suit un axe chronologique général. En effet, dans sa partie sud-ouest, on constate une architecture et un tissu urbain marqué par l'Art Nouveau et ses variations régionalistes ou ses re-visitations des courants anciens (néo-classiques, néo-haussmanniennes, etc.) alors que plus on s'éloigne de Lille, c'est peu à peu l'Art Déco qui domine dans l'architecture. Enfin, le Grand Boulevard possède une unité par la composition générale de son paysage. Le couvert végétal forme un lien sur l'ensemble du trajet même si depuis les aménagements routiers, avec les creusements des trémies, l'impression de promenade boisée a tendance à être de plus en plus limitée. Le tramway est aussi un autre élément unifiant du boulevard.

Dès lors, si le Grand Boulevard possède de grandes marques communes qui le rendent homogène, il existe cependant des éléments qui viennent rompre le rythme, le caractère d'ensemble. En effet, tout comme dans l'ensemble de la France, la période de l'après Seconde Guerre Mondiale marque une rupture dans la pensée de la ville et de l'urbanisation, la seconde période de forte urbanisation française est marquée par les théories corbuséennes dans l'architecture mais aussi dans le développement urbain. Cette emprise de la ville sectorisée, inspirée directement de la Charte d'Athènes concernant l'architecture, forme une rupture à plusieurs égards le long du Grand Boulevard : les grandes barres à partir de Saint-Maur sont en retrait par rapport au boulevard ou ne sont plus en front-à-rue. C'est le cas notamment des résidences côté lillois, comme les bâtiments Orsay ou Longchamp.



Résidence Orsay : un immeuble en profondeur et non en front-à-rue.

Source : Y. Miot, 2008

Si ces bâtiments forment une rupture morphologique avec le tissu urbain environnant, ils n'en demeurent pas moins de bonne qualité architecturale. Certains ensembles sont même remarquables comme le Couvent des Dominicains de Lille au niveau de Saint-Maur ou encore la Résidence Saint-Maur le long de la rue du Buisson. En effet, cette dernière résidence reprend l'ensemble des codes architecturaux défendu par Le Corbusier, que ce soit au niveau des retraits des fenêtres orientés au Sud, le rez-de-chaussée avec pilotis et un cœur d'îlot boisé.

L'homogénéité générale est aussi complexifiée par le plan général du Grand Boulevard puisqu'au niveau de la jonction entre Lille et Marcq-en-Barœul, il reste des zones d'aménagements problématiques. Ainsi, l'avenue Duray, qui se raccorde sur la rue du Buisson et devait rejoindre le Grand Boulevard, se termine en impasse. La voirie n'est pas goudronnée et les quelques belles maisons de styles balnéaires qu'elle comporte, sont au cœur d'un espace composé de baraquements. On remarque la même chose au niveau de la rue des Eaux qui n'est pas prolongée au niveau de la limite administrative entre Lille et Marcq-en-Barœul.

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 XXème siècle et à son urbanisation au long cours permettant la constitution comme nous allons le voir d'un véritable panorama chronologique de l'architecture du XXème siècle.

Le grand boulevard, témoin direct de l'architecture et de l'urbanisme du XXème siècle

2 Une richesse patrimoniale formant un panorama du XXème siècle

Le Grand Boulevard est le témoin direct de l'architecture et du patrimoine du XXème siècle. En effet, la phase la plus importante d'urbanisation pour le Grand Boulevard reste la période la Belle-Epoque et de l'Entre-Deux Guerres. L'urbanisation le long du boulevard commence en 1907, peu avant son inauguration sur le territoire de La Madeleine ; les premiers immeubles de rapports apparaissent en 1910 suivant une onde de propagation partant de Lille vers Marcq-en-Baroeul. Promenade de prestige pour les familles aisées, voire bourgeoises de la métropole, le Grand Boulevard accueille des constructions de très grande qualité qui sont le reflet des tendances architecturales du siècle.

2.1 Une grande diversité de styles architecturaux

La période du Premier XXème siècle, entre 1900 et 1940, se caractérise par un foisonnement artistique tout à fait singulier dans l'architecture. Si l'on peut parler d'éclectisme, on remarque cependant plusieurs lignes de tensions et de fractures dans les différents styles qui s'expriment sous la forme d'une importante diversité architecturale.

D'abord, cette diversité architecturale se trouve dans la reprise de styles architecturaux anciens contre lesquels les avant-gardes vont s'inscrire en faux. Cependant, si les avant-gardes rejettent plus ou moins en bloc cet éclectisme, il existe de très beaux exemples de ces différents styles comme cette maison néo-gothique rue de l'Abbé Lemire à Marcq-en-Barœul. La façade entièrement en briques jaunes et le pignon « à pas de moineaux » font explicitement référence à l'architecture brugeoise. Cette



Maison néo-gothique : rue de l'Abbé Lemire, Marcq-en-Baroeul, 1932

Source : Y. Miot, 2008

maison, d'inspiration médiévale flamande, présente une reprise très pure et soignée des grandes marques de l'architecture gothique comme en témoigne la présence dans les linteaux d'arc trilobé, ou encore d'arcs brisés.

Une autre maison de la rue de Paris à La Madeleine se distingue également des maisons néo-gothiques traditionnelles par l'originalité de ses motifs architecturaux et de l'originalité de ses ouvertures en front-à-rue, notamment au niveau de l'escalier central.

Il est intéressant de noter, à travers ces deux exemples, que la reprise des thèmes architecturaux anciens traverse l'ensemble de ce Premier XXème siècle puisque la première demeure date des années 1930 tandis que la seconde a été construite au cœur de la Belle Epoque. Ainsi, les tensions entre avant-gardes et les tenants d'une architecture plus traditionnelle perdurent tout au long de la période sans pour autant se résoudre.

Ces tensions s'expriment d'ailleurs de plusieurs manières au cours de cette période. Ainsi, face à l'architecture haussmannienne et post-haussmannienne, un fort courant d'architecture régionaliste se développe dans la région lilloise dont le chef de file n'est autre que Louis-Marie Cordonnier, l'architecte en charge de très nombreux hôtels de ville dans la région ou encore de la Chambre de Commerce et d'Industries de Lille.

L'immeuble de rapport, construit par l'architecte Duray en 1910, à l'angle de la rue du Maréchal Foch et du Grand Boulevard, est un exemple de ce style, avec certains éléments typiques du style post-haussmannien comme la grande poivrière d'angle surmonté d'un bulbe, la façade blanche et les ferronneries. Cet édifice est par ailleurs important dans l'histoire du Boulevard puisqu'il constitue une des toutes premières opérations de promotion privée avec de grands appartements de confort.



Immeuble de rapport : angle rue Foch-avenue de la République, La Madeleine, 1910

Source : Y. Miot, 2008



Ensemble de quatre villas : rue du Docteur Legay, La Madeleine, vers 1930

Source : Y. Miot, 2008



Ensemble de sept villas : rue de la Rianderie, Marcq-en-Baroeul, de 1923 à 1930.

Source : Y. Miot, 2008



Ensemble de maisons de ville de style balnéaire, rue de l'Abbé Bonpain, 1933-1935

Source : Y. Miot, 2008

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 comme en témoignent deux opérations rue de la Rianderie à Marcq en Baroeul et rue du Docteur Legay à La Madeleine. L'architecture des quatre maisons de ville rue du Docteur Legay joue sur une répétition de corps de bâti de même facture tandis que les pointes en façades d'inspirations régionalistes sont différentes tout en étant harmonisées. Les sept maisons individuelles rue de la Rianderie s'articulent autour d'un pavillon central qui se démarque par le haut de son fronton. Les trois autres pavillons se placent symétriquement de part et d'autre. Cette choqué bourgeoise forme un mélange réussi entre l'Art Déco et le style régionaliste comme en témoignent les frontons et la modénature en brique pour les marques régionalistes tandis que l'arc plein cintre, les oculi ou les bow-windows sont les marques de la vigueur de l'Art Déco.

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 maisons imposantes construites à la fois dans les stations de la Côte d'Opale comme le Touquet-Paris-Plage ou normandes comme Deauville. Cet alignement de maison rue de l'Abbé Bonpain reprend à la fois des codes architecturaux du style Art Déco, notamment les fenêtres octogonales ou encore le bow-window irrégulier sur la première des trois maisons, mais aussi l'ensemble des marques du style balnéaire avec le pignon à pans cassés, le bardage en bois et la forme des carreaux. Cet ensemble date de 1933-1935 et offre, malgré une parenté de styles entre les différentes demeures, d'élégantes variations au niveau des ouvertures et dans la forme des pignons.



*Villa de style balnéaire, avenue
Germaine, années 1910
Source : Y. Miot, 2008*



*Maison de ville, rue de la Reine Astrid,
1938, Marcq-en-Baroeul
Source : Y. Miot, 2008*

Au-delà d'ensemble de maisons de villes, on remarque aussi d'imposantes demeures s'inspirant du style balnéaire comme sur l'avenue Germaine à La Madeleine. Entre cette dernière demeure et l'ensemble précédent de style similaire, on peut remarquer des variations au niveau des décorations. Cette demeure, plus ancienne que le rang de maisons de ville, est marquée par certaines inflexions prenant leur source dans l'Art Nouveau. Cela se remarque notamment au niveau des toits et des pignons, notamment dans l'accumulation de lucarnes et dans le prolongement de la toiture au-dessus des murs extérieurs.

Dès lors, nous pouvons dire que le style balnéaire est un tant soit peu influencé par les styles dominants de l'époque que ce soit l'Art Nouveau dans la première partie de cette période ou l'Art Déco dans la seconde partie.

Nous devons aussi insister sur la présence d'édifices qui annoncent la modernité architecturale qui prendra son essor au cours de la seconde partie du XXème siècle. On peut citer comme exemple emblématique une maison rue de la Reine Astrid datant de 1938. Cette demeure construite en béton est entièrement recouverte de briques. Le rez-de-chaussée est composé d'une porte et d'un garage en bois sombre sans encadrement particulier, ce qui est une originalité notable par rapport à l'Art Déco, courant dominant de l'époque. Seul élément à but décoratif : les ouvertures en forme de hublot qui portent une grille ouvragée en forme de cercle. Les étages sont l'objet d'une mise en scène géométrique avec un parement de bois sombre, qui, tel un volet qui se couliserait sur la fenêtre, est attenant aux grandes baies vitrées laissant deviner l'emplacement de l'escalier de distribution. Cette maison de composition originale annonce l'architecture moderne en privilégiant les formes et la verticalité.



Hôtel de maître inspiré du classicisme français, avenue de la République, Marcq-en-Baroeul, 1929
Source : Y. Miot, 2008



Hôtel de maître inspiré de la Renaissance, avenue de la République, La Madeleine, 1914
Source : Y. Miot, 2008.

Pour achever cette section sur la diversité architecturale du Grand Boulevard, il faut enfin remarquer qu'il existe des édifices qui sont tout à fait singuliers le long de cette artère. En effet, en rupture avec les grands courants dominants de l'architecture, on remarque que certains édifices sont le fruit de l'imagination et de la volonté de grands industriels. C'est le cas par exemple de l'hôtel de maître 'Renaissance' sur le Grand Boulevard entre Botanique et Saint-Maur ou de l'hôtel particulier à l'angle du boulevard Clémenceau et du Grand Boulevard. Le premier hôtel, construit en 1914, s'insère dans un rang de résidences luxueuses mais il tranche par l'originalité de son style voulue par des hommes d'affaires franco-suisses. La façade est étroite et gonflée par un corps central sculpté en avancée dans la tradition des châteaux de la Renaissance comme celui de Blois ou d'Amboise. La deuxième demeure, bâtie en 1929 à la demande d'un homme d'affaire parisien, est singulière à plusieurs égards. La façade rappelle explicitement les châteaux classiques français, notamment au point de vue de l'alternance entre pierre de taille et brique ou encore la reprise des formes de la mansarde à la française.

Le long et autour du Grand Boulevard, la très grande diversité architecturale s'explique par un foisonnement stylistique important. 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

L'Art Nouveau apparaît au tournant du siècle (1890-1914) de manière simultanée dans différents pays d'Europe. Les foyers sont multiples : le Jugendstil regroupé autour du Palais de la Sécession à Vienne autour d'artistes comme Gustav Klimt, Egon Schiele dont le travail annonce d'une part l'abstraction (les figures géométriques dans les tableaux de Klimt) et l'expressionnisme ; l'Ecole de Nancy en France avec René Lalique et Hector Guimard qui s'expriment très fortement dans les Arts Décoratifs mais peu dans l'architecture ; Bruxelles avec Victor Horta dont les travaux principaux ont été réalisés dans l'architecture. L'Art Nouveau fait souffler un vent de liberté et d'audace artistique dans toutes les capitales d'Europe alors que la période précédente était marquée en un certain sens par un retour de l'académisme et une audace plus limitée. Il s'affirme par un goût pour les courbes, les asymétries, les couleurs, une forme privilégiant les impressions et les sensations. On peut le considérer comme sensuel au vu des tableaux de cette époque dont *Le Baiser* de Klimt forme le manifeste le plus parfait.



Villa Antoinette, avenue Verdi, Horace Pouillet, années 1910, La Madeleine

Source : Y. Miot, 2008

2.2 De l'Art Nouveau à l'Art Déco.

Les deux courants que nous allons désormais étudier, l'Art Nouveau et l'Art Déco, marquent très fortement la période que nous étudions. S'ils possèdent des différences notables, ces deux grands courants artistiques peuvent être traités de manière simultanée.

En effet, comme le montre la démarche rémoise entreprise lors de l'Année Art Déco en 2005, il est excessivement difficile de dissocier chronologiquement les deux périodes artistiques car elles sont étroitement imbriquées.

En architecture, l'Art Nouveau, en France et dans la métropole lilloise, est assez peu représenté. 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 représentants. Sur la métropole lilloise, le Grand Boulevard apparaît comme un lieu où s'expriment de fortes influences de l'Art Nouveau dans l'architecture. En effet, la période de la Belle Epoque, période dans laquelle s'urbanise la partie madeleinoise du Grand Boulevard, est propice au développement de beaux exemples d'Art Nouveau. S'il existe de rares bâtiments possédant toutes les caractéristiques de l'Art Nouveau, on trouve cependant de nombreux bâtiments avec des influences de ce courant que ce soit au niveau des formes du corps du bâti, des fenêtres mais aussi dans les motifs décoratifs.

Les différentes villas de La Madeleine que nous prenons en exemple sont représentatives de l'Art Nouveau dans la métropole lilloise et sur le Grand Boulevard à plusieurs égards. Le premier édifice, la Villa Antoinette, possède 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 aux tailles démesurées par rapport



Villa Fauvette, rue Legay, années 1910, La Madeleine

Source : Y. Miot, 2008



Maison de ville rue de Paris, années 1910, La Madeleine.

Source : Y. Miot, 2008



Villa Pierre, rue François de Badts, années 1910, La Madeleine.

Source : Y. Miot, 2008.

au corps central du bâti, le chien assis uni avec le reste de la maison et enfin les motifs décoratifs, notamment les mosaïques, les briques peintes et émaillées. La Villa Fauvette est moins marquée par l'Art Nouveau même si on retrouve les courbes caractéristiques de ce courant dans la fenêtre principale du premier étage. La forme de la maison est aussi commune avec la villa précédente. On peut noter aussi l'élégance et la richesse du jeu de couleur des briques soulignant les lignes de forces de la travée principale.

La maison de ville de la rue de Paris est un exemple intéressant de l'Art Nouveau : le jeu des briques de couleurs joue sur les décalages en ne soulignant ni la travée, ni les étages. Ce qui est surtout marquant sur cette maison, ce sont les formes des fenêtres et des portes reprenant les motifs des maisons typiques Guimard et Horta, représentant une stylisation très poussée des motifs floraux, ainsi que l'asymétrie entre le chien assis et la lucarne.

La dernière villa, rue François de Badts, est intéressante dans le sens où la forme est plus traditionnelle, le corps central étant symétrique, le jeu de couleurs des briques souligne les étages et les fenêtres. L'élément faisant la singularité de cette maison reste les deux portes d'entrées de la demeure. Elles sont composées d'un véritable entrelacs de courbes et de cercles, le tout composé sur un décalage entre la porte et l'encadrement de la porte créant un effet à la fois de massivité dans l'ensemble mais aussi de légèreté. Nous avons pris ici des exemples marquants pour illustrer notre propos sur la richesse patrimoniale du Grand Boulevard concernant l'Art Nouveau, cependant de nombreux autres bâtiments en sont imprégnés de manière plus ou moins importante.

L'Art Déco

Ce courant artistique, schématiquement naît après la Première Guerre Mondiale qui forme une rupture dans toutes les formes artistiques. Cependant, de nombreux éléments, formes, inspirations sont issus de la période antérieure. En effet, la Belle Epoque en architecture est marquée par des tensions croissantes entre industrialisation du bâtiment et le travail artisanal des architectes. La plupart des architectes à cette époque travaille pour des édifices uniques. La construction, par les matériaux qu'elle nécessite, reste aussi très artisanale. La rationalisation des modes de production n'est pas encore à l'œuvre. Mais dès cette époque, des courants, des ouvrages témoignent de cette volonté de bâtir selon des normes et dans des formes plus industrielles. L'ouvrage d'Adolf Loos en 1908, *Ornements et Crimes*, vient marquer une profonde rupture avec l'Art Nouveau (on peut penser aussi au courant futuriste en Italie avec Sant'Elia). Dans cet ouvrage, il part en guerre contre l'Art Nouveau qui témoigne « d'une époque sans style », parce que le style serait réduit à l'ornement alors que pour lui, la richesse de l'époque serait « de ne pas créer d'ornement ». Ces idées vont réapparaître sous des formes distinctes en France, aux Pays-Bas et en Allemagne. Dans ce dernier pays, c'est le Bauhaus qui en sera l'expression la plus radicale et la plus audacieuse qui annonce le style international porté notamment par Le Corbusier. En France, les artistes tentent de développer un art qui soit à la fois une fusion entre les techniques industrielles qu'ils sont désormais incapables de nier (les premiers édifices en béton armé sont construits en 1912 par A. Perret) et les techniques artistiques garantes de la beauté et de l'élégance. Cette fusion, cette interpénétration des techniques lancent progressivement l'Art Déco en France. Il s'exprime par une recherche des volumes simples, des surfaces planes, des arêtes vives et des ornements limités et industrialisés qui tendent vers l'abstraction. Au cours des années 1920, il va se développer jusqu'au tournant de l'Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes de 1925 à Paris (qui devait initialement se dérouler en 1915). Cette exposition, qui va rencontrer un succès d'estime, provoque une systématisation plus poussée de l'industrialisation et de la géométrisation de ces formes. Il se présente comme un art qui réussit à réaliser le croisement entre la standardisation et le bel objet. Malgré ce discours, cet Art Déco reste encore dominé par l'image de la création unique et de l'élitisme.

Cependant, au-delà, ce courant se trouve aussi traversé par les avant-gardes des années 1920 qui vont considérablement l'enrichir. Cet enrichissement progressif, ces rencontres avec d'autres courants artistiques font que l'Art Déco ne présente jamais un visage univoque et simple. En effet, lors de cette exposition de 1925, les exposants, les visiteurs sont surtout marqués par le cubisme, abstraction géométrique de la réalité qui va se retrouver très fortement dans la production architecturale de la fin des années 1920 et des années 1930.

Par rapport au domaine architectural, certains critères permettent d'identifier l'Art Déco : 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. Au cours de la période, 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. Concernant les formes architecturales à proprement parler, certains éléments sont communs : la brique, l'arc plein cintre, le bow-window, les oculi de formes octogonales, les pergolas, d'ailleurs peu présentes sur le Boulevard.

Immeubles Art Déco : Rue de la Reine Astrid, milieu des années 1930, Marcq-en-Baroeul

Source : Y. Miot, 2008



Maisons de ville Art Déco

Source : Y. Miot, 2008

Le long du Grand Boulevard, on retrouve de nombreux exemples d'Art Déco, plus facilement identifiable d'ailleurs dans les parties bâties après 1925, date de l'exposition internationale de Paris, qui agit comme une révélation et une systématisation de ces éléments caractéristiques qui étaient déjà dans l'air de temps.

En guise d'exemple, on peut prendre tout d'abord ces deux immeubles de rapport rue de la Reine Astrid (entre Brossolette et Clémenceau) qui témoignent d'un Art Déco du cœur des années 1930. Il faut noter le souci de symétrie entre les deux parties de l'immeuble malgré un jeu de variations sur seulement quelques éléments de la façade (au niveau des fenêtres surmontant la verrière de l'escalier, l'une étant rectangulaire, l'autre circulaire et au niveau de la couleur des briques). Les ferronneries des portes d'entrées reprennent des éléments floraux stylisés et tendent vers l'abstraction. La différenciation et la création d'une ornementation se font par le biais d'un travail sur la disposition des briques et sur la couleur de celles-ci pour créer et souligner les formes du bâtiment. On peut noter la présence aussi des bow-windows soit en encorbellement soit intégré à l'édifice et des verreries reprenant des motifs et des formes issus du cubisme. Le caractère plus tardif de ces bâtiments est souligné par la présence d'un toit-terrasse, d'une modénature simple et de larges baies vitrées aux formes standardisées qui annoncent la modernité du style international.

Les deux maisons de villes qui suivent sont deux exemples parfaits de l'Art Déco des années 1930. La première demeure (*photo 1*) est une haute maison à trois étages dont le dernier, sous le toit, s'inscrit dans un fronton quadrangulaire. La baie du premier étage, séparée par une colonne adossée, a une légère inflexion en avant de la façade qui se trouve accentuée au-dessus au niveau du balcon qui possède une intéressante



Maisons de ville Art Déco
Source : Y. Miot, 2008

Rang de maisons bourgeoises, rue Ducrocq, années 1920-1930, Marcq-en-Baroeul

Photos 1 à 5

Source : Y. Miot, 2008



1



2

2 balustrade en fer forgé au dessin géométrique. Cette maison joue sur le contraste entre les briques et le crépi et l'annulation de la verticalité des travées par les deux étages qui courent sur toute la surface. D'autres éléments viennent renforcer son caractère Art Déco comme la présence de l'oculus de forme hexagonale et les cannelures du fronton. La seconde demeure s'inscrit dans le prolongement d'un rang de maisons de ville Art Déco (*photo 2*). Cependant, cette maison d'architecte (Cools) possède plusieurs critères qui retiennent notre attention : le parement de briques jaunes jouant de contrastes avec le crépi et la brique rouge pour souligner les formes architecturales des fenêtres à pans cassés ou de la serlienne (fenêtre du deuxième étage dont la baie est séparée en trois par un meneau), un bel effet de relief réalisé par l'encorbellement de la jardinière, le travail du fer forgé pour l'oculus octogonal ainsi que l'oiseau sculpté et peint en agrafe au-dessus des deux baies du premier. Cette maison relève de l'Art Déco pour l'ensemble de ces éléments mais aussi par la simplicité des formes géométriques employées.

Le rang de maison suivant est intéressant pour la continuité architecturale qu'il offre montrant les différences et les richesses de l'Art Déco. La première villa à gauche est une maison avec un large avant-corps au dessus du garage entresol qui forme une véritable façade pignon (*photo 1*). Le bow-window, les ferronneries ainsi que le large auvent sont des marques typiques de l'Art Déco des années 1920. Les deux maisons-jumelles qui la voient forment un croisement original entre l'Art Déco et le style balnéaire, notamment au niveau des verreries et des formes des ouvertures à pans cassés (*photo 2*). La maison qui suit forme un des exemples les plus marquants des règles architecturales de l'Art Déco tant au point de vue de l'immense verrerie centrale aux



3



4



5



*Immeuble de rapport, rue Berthelot,
La Madeleine, années 1930*

Source Y. Miot, 2008

motifs cubistes, des fenêtres et des avancées à pans cassés, que du travail de la modénature en ciment et en brique, du bow-window et des ferronneries de la porte principale et de la porte de garage reprenant des éléments floraux stylisés (*photo 3*). La villa suivante est là encore un croisement réussi entre les règles de l'Art Déco et du style balnéaire. Le pignon et le auvent couvert reprennent ces éléments symboliques tandis que l'alternance entre des fenêtres en arc plein cintre (au-dessus du garage-entresol) et les fenêtres à pans cassés (dans le pignon) ainsi que la modénature oscillant entre brique et crépi rappellent les caractéristiques de l'Art Déco (*photo 4*). Les deux dernières villas (*photo 5*) jouent là aussi des éléments de l'Art Déco que ce soit au niveau des ferronneries, de la présence des bow-windows, des jeux de modénatures entre briques et crépi (*photo 2*).

Pour des immeubles de prestige, tels que ceux de la rue Berthelot à La Madeleine et du Croisé Laroche, le style de l'Art Déco tend ici vers la modernité : la blancheur, le choix du toit terrasse, la construction d'une corniche, le choix du béton sont de mise. Pour le premier édifice, le décor Art Déco est constitué par les élégantes cannelures qui s'élancent et cisèlent l'ensemble du bâtiment le long des bow-windows en encorbellement et par les motifs floraux des ferronneries. Le second bâtiment, construit sur le Croisé Laroche, qui devait être selon les plans de l'architecte Greber une nouvelle place de l'Etoile pour la métropole lilloise, possède des caractéristiques du style Art Déco à travers des briques enduites et peintes au niveau de la galerie couverte du dernier étage. Ce bâtiment, construit par l'architecte R. Gobillon en 1931, devait être l'amorce d'un îlot pour cette place et avait une vocation première de café-restaurant pour animer cette place.



Villa, avenue du Maréchal Leclerc, années 1920, La Madeleine

Source : Y. Miot, 2008

L'édifice suivant est une villa de l'avenue du Maréchal Leclerc à La Madeleine. Il nous apparaît intéressant à plusieurs égards : tout d'abord il témoigne d'un Art Déco qui est plus ancien, celui du début des années 1920. Certaines formes rappellent l'Art Nouveau, notamment la présence d'une partie principale légèrement en avancée par rapport au reste de la maison, la non-utilisation du bow-window, les formes courbes au niveau des linteaux des fenêtres. Concernant l'ornementation, nous pouvons voir qu'elle est beaucoup plus riche, notamment au niveau des bas-relief que ce soit dans la partie haute de la demeure ou en-dessous de la fenêtre du premier étage. De plus, ces motifs floraux sont peu stylisés. Les formes des fleurs sont aisément reconnaissables, tout comme la corbeille florale l'est au niveau de la ferronnerie.

Si nous notons des différences notables dans les édifices, il faut voir cependant des critères qui unifient l'ensemble de la période : 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, de la recherche de ses éléments symboliques inscrits dans les verreries, dans les mosaïques comme en témoignent ces photographies en guise d'inventaire à la Prévert.



Mosaïque années 1920, carrefour Buisson, Lille.

Source : Y. Miot, 2008



Verrerie et ferronnerie, années 1920, carrefour Buisson, Lille

Source : Y. Miot, 2008



Bas-relief, avenue Louise années 1920, La Madeleine

Source : Y. Miot, 2008



Porte au motif floral, avenue Legay, années 1930, La Madeleine

Source : Y. Miot, 2008



Verrerie au motif floral, avenue Legay, années 1920, La Madeleine

Source : Y. Miot, 2008



Portail aux motifs floraux stylisés, rue Louis Delos années 1920, Lille

Source : Y. Miot, 2008

Ce sont l'ensemble de ces éléments qui transcrivent la présence de ce courant artistique dans le patrimoine architectural du Grand Boulevard. Ils sont à protéger car ils forment des éléments identifiants et symboliques pour une lecture du paysage urbain.

Entre les deux courants que nous venons d'étudier, il faut noter les croisements, les filiations qui existent. La rupture n'est jamais nette. Les formes évoluent lentement. De plus, l'Art Déco, au cours de sa période d'expression, témoigne à la fois d'une vitalité artistique indéniable mais aussi d'un répertoire vaste et varié qui révèle en filigrane que ce courant artistique n'a jamais réellement su définir un code architectural stricte mais qu'il a continué de s'affiner, de se chercher au gré des rencontres avec les avant-gardes artistiques de l'époque, notamment avec le cubisme qui va l'imprégner de manière durable et puissante. 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 une force et une richesse pour le Grand Boulevard qui devient alors un véritable panorama architectural du XXème siècle.

2.3 La constitution d'un panorama architectural du XXème siècle



Alignement de maisons Art Déco de part et d'autre de la rue Marcel Sembat au niveau de la station de tramway Buisson.

Source : Y. Miot, 2008

La présence de différences notables au niveau architectural au cours de la période chronologique du développement de l'urbanisation est une force et une richesse qui donne une épaisseur historique et identitaire propre à singulariser le territoire. Cependant, cette ressource apparaît comme non activée.

Dans notre propos précédent, nous nous sommes attachés à mettre en valeur et à expliciter les richesses architecturales du territoire à travers le biais d'exemples précis, mais la force du Grand Boulevard n'est pas tant dans des édifices singuliers dont aucun ne présente réellement un caractère exceptionnel mais dans les continuités, dans les perspectives architecturales qu'il développe tout au long de son parcours que ce soit sur le boulevard en lui-même ou dans les rues adjacentes. Ainsi, le tissu architectural du Grand Boulevard crée un panorama d'une richesse incroyable fait de lentes inflexions qui trahissent les évolutions d'une période, les « années folles ». L'intérêt du Grand Boulevard tient dans ces alignements d'édifices au long cours qui sont les témoins vivants d'une période extrêmement riche. Les alignements sont très nombreux comme en témoignent ces deux rangs de maisons de part et d'autre de la rue Marcel Sembat au niveau du carrefour Buisson.

Ce genre de continuités, de rangs de maisons de villes permet à la fois d'apprécier la richesse des styles architecturaux de cette époque, mais aussi d'y déceler des marques récurrentes, des signes qui permettent la compréhension du paysage urbain. En effet, comme nous avons tenté de le montrer, l'Art Déco n'est pas un courant dont les formes ont émergé clairement et directement. Il a fallu composer avec les courants existants, les tensions et les réticences face aux nouveautés, aux avancées. Il en



*Résidence Saint-Maur, rue du Buisson,
années 1960, Lille
Source : Y. Miot, 2008*

résulte un croisement, un syncrétisme constant avec d'autres courants qui fondent d'ailleurs une des forces principales de l'Art Déco, celui d'être divers, riche dans ces formes, dans ces ornements. De plus, l'urbanisation au long cours sur le Grand Boulevard a favorisé la diversité des expressions de l'Art Déco en faisant un témoignage remarquable des tensions et des affinages successifs de ce style.

Ces rangs de maisons de villes, de villas, d'hôtels particuliers sont très nombreux dans ce territoire. Ils permettent de faire une traversée historique depuis le carrefour du Romarin jusqu'au Croisé Laroche à travers l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme. En effet, le carrefour Romarin est l'espace de développement de l'architecture la plus contemporaine, invoquant le postmodernisme avec le projet urbain Euralille qui tente de réaliser une couture urbaine entre le cœur de Lille et les espaces proches autrefois séparés par le glacis militaire des remparts. Cette entrée permet d'apprécier rapidement les courants récents de l'architecture contemporaine, notamment la réduction de la modénature en béton au profit du verre et de l'acier. Dans les espaces qui sont contigus au Romarin, on peut remarquer les plus beaux exemples de l'Art Nouveau comme les villas que nous avons étudiées mais aussi la maison de l'architecte Pasnière. Dans cette même partie, on trouve de nombreux bâtiments post-haussmanniens, des hôtels particuliers aux styles divers, mais aussi les premiers ensembles de l'Art Déco. Ces derniers forment des alignements de bâtiments empreints à la fois des codes architecturaux de l'Art Nouveau (l'importance de l'ornementation, les formes courbes, les asymétries...) et de l'Art Déco (les motifs floraux, les ferronneries, les verreries, les bas-reliefs, les formes des fenêtres). Puis, remontant le Grand Boulevard et le cours de l'histoire,

nous arrivons à Saint-Maur où à partir de là s'expriment les premières marques architecturales du courant moderne, notamment avec deux ensembles marquants : la résidence Saint-Maur dont on peut voir une photographie ci-dessus et le Couvent des Dominicains de Lille. On retrouve ici l'ensemble des préceptes du style corbuséen et international montrant de manière flagrante la rupture qu'effectue dans le paysage urbanistique et architectural la Seconde Guerre Mondiale.



*Alignement de maisons Art Déco le long
du Grand Boulevard entre l'arrêt
Clémenceau et le Croisé Laroche
Source : Y. Miot, 2008*

Dans la suite du Grand Boulevard, on retrouve de beaux exemples d'Art Déco de la fin des années 1920 et des années 1930, notamment sur le Grand Boulevard et dans les rues construites selon la double impulsion urbaine de l'Hippodrome (rue de la Rianderie, rue J-B Ducrocq, rue Calmette) et du Croisé Laroche (rue Lemire, rue de la Petite Hollande). L'Art Déco qui y est construit tend vers la modernité et annonce en partie les formes modernes d'urbanisation, notamment au niveau de la rue des Eaux et de l'avenue Saint Valbert. Ainsi, du carrefour Romarin au Croisé Laroche, nous avons passé en revue les principaux courants architecturaux du XXème siècle, ce qui est à rapprocher du souhait du Docteur Bécour, initiateur du projet qui voulait faire de cette infrastructure un véritable « Boulevard du XXème siècle ».

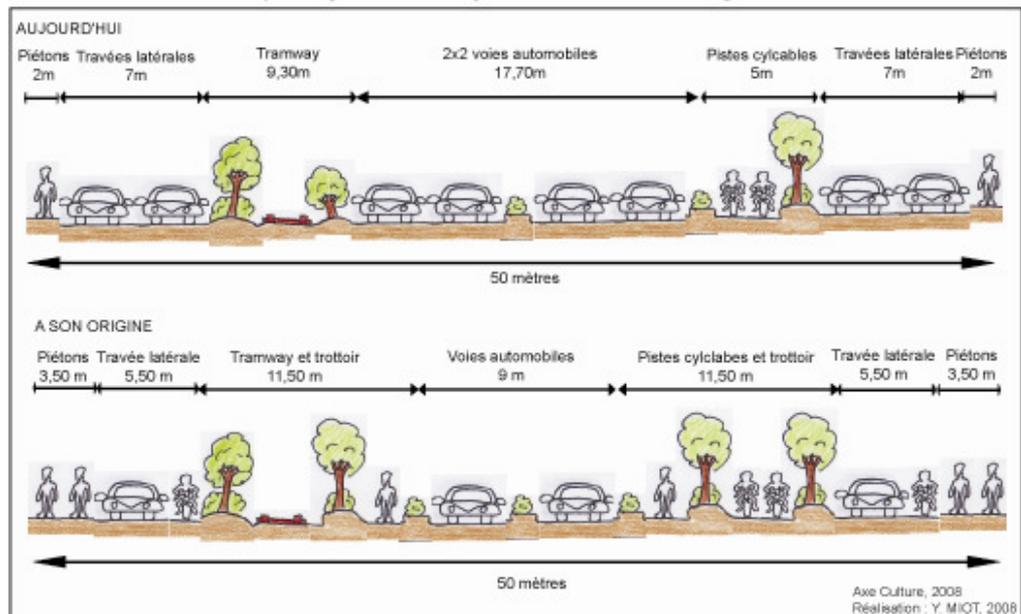
3 Une ressource patrimoniale à mettre en valeur

3.1 Un patrimoine parfois dégradé

Le Grand Boulevard a connu depuis son origine de profondes modifications morphologiques qui ont réduit ses caractéristiques de promenade urbaine. Le projet initial, inspiré comme nous l'avons vu des parkways de Frederic Law Olmsted, ne se remarque que très difficilement. Les reliques de ce projet se retrouvent dans la travée latérale dédiée aux cyclistes et les deux trottoirs longeant les façades.

Le document qui suit nous fait prendre la mesure des aménagements réalisés sur le Grand Boulevard.

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



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

Cliché : Y. Miot, 2008

Un équilibre modal rompu au profit de l'automobile.



Microcoupure végétale au niveau du carrefour Buisson : la première rangée d'arbres est coupée

Cliché : Y. Miot, 2008

Certaines caractéristiques très modernes ont perduré dans la forme de l'infrastructure, notamment en ce qui concerne la spécialisation des voiries puisque dès le départ, 6 circulations se partagent le Boulevard : les véhicules hippomobiles ou automobiles en voirie centrale, les pistes cyclable et équestre avec une première circulation piétonne à droite de la voirie principale, le tramway et une circulation piétonne à gauche des voies centrales, deux travées latérales dédiées aux véhicules de toutes sortes et deux larges trottoirs. Aujourd'hui, cette spécialisation perdure : une deux fois deux voies automobiles dédiées exclusivement aux voitures et aux poids lourds, une voirie cyclable à double sens, l'emprise du tramway, deux travées latérales automobiles et deux trottoirs pour les piétons. Si cette spécialisation des voiries perdurent aujourd'hui, c'est l'équilibre modal qui est mis à mal. La voiture prédomine largement avec 31,70 mètres de large sur les 50 mètres qui composent le Grand Boulevard alors qu'au maximum à son origine les voies dédiées aux automobiles étaient de 20 mètres. L'emprise piétonne est passée de 12 mètres à 4 mètres seulement aujourd'hui. Mis à part le tramway, dont la réduction de l'emprise est difficile, les autres modes de transports ne représentent plus que 9 mètres sur la totalité de l'axe contre 21,30 mètres à l'origine (le tramway est encore exclu dans ce calcul), soit une division de leur emprise par 2,4. Le caractère de promenade du Grand Boulevard est alors réduit à l'état de relique.

Toujours au niveau morphologique, il est nécessaire aussi de constater que le patrimoine végétal du Grand Boulevard est lui aussi dégradé. De nombreuses coupures végétales sont à noter le long de notre territoire d'étude. La partie la plus marquante se situe au niveau du carrefour Saint-Maur : la longueur de la coupure d'autant

Un équilibre végétal rompu



Rang de maisons exposées aux nuisances sonores et esthétiques de la route

Cliché : Y. Miot, 2008



Coupures végétales d'envergures au niveau des carrefours Saint-Maur et Clémenceau

Clichés : Y. Miot, 2008

Un patrimoine bâti souffrant du fonctionnement quasi-autoroutier du Grand Boulevard

plus renforcée visuellement qu'elle se situe sur le point haut du Baroeul, constituant par la même occasion le point haut de tout le Grand Boulevard. Cette coupure n'est pas la seule, bien au contraire. Elles peuvent être d'envergures comme celle de Saint-Maur, de Buisson ou entre Brossolette et Clémenceau-Hippodrome ou plus courtes comme celles qui se caractérisent par l'absence d'un arbre ou deux arbres dans l'alignement.

Ces coupures multiples altèrent l'effet d'équilibre et de continuité du Grand Boulevard alors que la forte végétalisation de cet espace est un élément unifiant primordial dans la compréhension et la lecture du paysage. Les espaces boisés donnent un caractère qualitatif au Grand Boulevard et leur absence révèle d'autant plus le fonctionnement quasi-autoroutier de la voirie centrale. Un léger effet d'amortissement du son se produit sous le couvert végétal et la vue est alors moins attirée par les éléments dynamiques que constituent les automobiles. Il produit une sorte de couvert protecteur par rapport aux nuisances automobiles. Ainsi, on peut dire que le Grand Boulevard a perdu son caractère originel, ce qui constituait en partie son originalité et sa part d'anticipation. On peut difficilement le caractériser aujourd'hui comme une promenade comme le souhaitait les promoteurs du projet : au mieux, on peut remarquer la manière dont l'infrastructure a réussi à s'adapter aux enjeux de notre époque, au pire, on peut regretter qu'elle devienne au gré des réaménagements une simple autoroute urbaine. On peut noter cependant certains efforts entrepris notamment par la mairie de La Madeleine concernant la replantation d'arbres le long du tramway.

Au niveau du patrimoine bâti, on remarque une même dégradation que celle concernant l'infrastructure en elle-même. Ces dégradations sont d'ordres multiples mais on peut les classer en deux catégories : celles liées au



Demeures dégradées par la pollution au niveau du carrefour Saint-Maur

Clichés : Y. Miot, 2008



Rang de maisons de ville pris individuellement

Clichés : Y. Miot, 2008

fonctionnement quasi-autoroutier du Grand Boulevard, celles liées aux réhabilitations successives ou à l'absence de réhabilitation du bâti. Concernant, le premier groupe, elles sont multiples. Le bâti souffre premièrement de la pollution. De nombreuses demeures, immeubles de rapports sont noircis par les rejets automobiles, ce qui est d'autant plus visible sur les maisons en pierres de taille.

Les autres dégradations concernent les nuisances liées au bruit. Alors que le Grand Boulevard possède une très grande richesse dans les formes de fenêtres (c'est une des caractéristiques de l'Art Déco mais aussi une spécificité nordiste : le traitement des fenêtres a toujours été de grande qualité), on remarque que son fonctionnement actuel provoque un amenuisement de cette richesse. Cet amenuisement est de deux ordres : d'une part, on voit se multiplier les doubles-fenêtres qui sont une solution facile pour lutter contre les nuisances sonores du Grand Boulevard et le remplacement des fenêtres anciennes par du PVC, ce qui peut aboutir au remplacement quelquefois de verrières Art-Déco alors que nous notions leur valeur patrimoniale précédemment. Ainsi, nous pouvons prendre l'exemple de ces trois maisons de ville jumelles.

La première que nous voyons à côté a fait le choix des doubles-fenêtres. On peut encore voir la richesse des fenêtres originelles, mais le choix des doubles fenêtres ne permet de plus voir les renforcements dans la modénature générale. La seconde a fait le choix du PVC, ce qui aboutit à un appauvrissement de la richesse des fenêtres. On peut noter aussi que cette dernière diffère également de la première et de la seconde par l'installation d'une porte d'entrée en bois, tandis que les deux autres ont conservé les portes à doubles battants d'origine. La porte de garage a elle été aussi remplacée par du PVC, tout comme sur la troisième demeure alors



Maison de ville classée à l'IPAP au niveau du carrefour Buisson utilisant des doubles fenêtres

Cliché : Y. Miot, 2008

que la première a conservé l'originale. La dernière maison a fait le choix de doubles-fenêtres en PVC noir mais a aussi changé les fenêtres derrières. La verrière dans l'oculus a par contre été conservée. Dès lors, l'analyse de ces trois maisons jumelles nous révèlent que la similarité et l'effet de continuité sont remis en cause par les réhabilitations nécessaires pour se prémunir contre le bruit du Grand Boulevard. D'autre part, l'absence de codes pour la réhabilitation a pu provoquer la disparition d'éléments qualitatifs du bâti, comme les verrières dans les oculi et a augmenté les effets de contrastes dans cet alignement de qualité.

Ces problèmes liés au bruit touchent aussi des demeures classées pourtant à l'Inventaire du Patrimoine Architectural et Paysager comme au niveau de cet autre alignement, au carrefour Buisson. La première maison de ville que nous voyons possède elle aussi des doubles-fenêtres.

D'autre part, on doit aussi remarquer que certaines maisons de grande qualité architecturale manquent de réhabilitation, ce qui fait que leurs éléments patrimoniaux sont peu mis en valeur, voire sont dégradés. On peut penser tout d'abord à l'hôtel particulier Renaissance qui a été vendu à la découpe pour installer des bureaux. Cet hôtel particulier dont nous notions l'originalité et la valeur, témoin des extravagances des hommes d'affaires au début du XX^{ème} siècle, est aujourd'hui délabré. Si depuis quelques temps, il fait l'objet de travaux, on doit cependant remarquer qu'ils ne se font pas globalement, mais au coup par coup. Une fenêtre de teinte bois refaite récemment côtoie encore des fenêtres closes par des planches de bois. On peut prendre aussi comme exemple cette maison-double rue Saint-Henri au niveau du carrefour Romarin. Cette maison exceptionnelle, par sa verrière, la présence de très nombreux éléments typiques de l'Art Déco (pergolas, ouvrages du sous-bassement de



Double-demeure de la rue Saint-Henri : un bel exemple d'Art Déco pourtant peu valorisé

Cliché : Y. Miot, 2008

l'édifice, porte, recyclage du style balnéaire, ferronneries...), présente néanmoins un aspect défraîchi et inquiétant tout du moins au niveau de sa façade.

Une première réhabilitation a été effectuée sur la première partie de la demeure, ce qui s'est soldé par l'utilisation du PVC, garante d'une uniformisation du paysage, du bâti et d'autre part, l'utilisation aussi de volet en PVC réduit la qualité architecturale de la maison avec l'apparition des coffres des volets roulants en façades. La seconde partie présente un caractère encore plus défraîchi, les pergolas sont vermoulues, la peinture écaillée, les vitres centrales en mauvais état, le sous-bassement présente des marques de pollution. Cet exemple attire notre attention sur le fait que le patrimoine de l'Art Déco n'est peut-être pas encore assez valorisé aux yeux de la population et, ce malgré ses aspects qualitatifs. Les caractères marquants du patrimoine Art-Déco ne sont pas encore reconnus, ce sont des ressources non activées. Cela provoque une lente dégradation du bâti. Si globalement, le bâti du Grand Boulevard reste de bonne qualité et plutôt bien entretenu mis à part certains exemples particulièrement flagrants, cependant, certaines réhabilitations entreprises ne révèlent pas la richesse patrimoniale du bâti. On peut citer notamment l'exemple de l'immeuble de rapport de la rue Aristide Briand qui témoigne d'une réhabilitation plutôt originale. Alors que ce type d'immeubles de rapport présente une façade blanche, pour faire en sorte que les seuls effets de reliefs ne se fondent que sur des jeux d'encorbellements, de corniches, cette réhabilitation a pris le parti de mettre en valeur l'ensemble des éléments produisant le relief : corniches, chapiteaux, encadrements de fenêtres, frises, etc., le tout dans des teintes plutôt vives. Cela produit un effet plutôt étrange qui tranche très fortement avec les rangs de maisons Art-Déco de villes



*Immeuble de rapport de la rue Aristide
Briand*

Cliché : Y. Miot, 2008



*Les carrefours Botanique, Saint Maur et Buisson : une réduction progressive des espaces publics et de leur qualité
Cliché : Y. Miot, 2008*

se situant en face. Si Cette réhabilitation nous semble emblématique des travaux parfois peu qualitatifs effectués sur le bâti du Grand Boulevard, on doit cependant noter aussi que la déperdition des richesses du Grand Boulevard se fait parfois par petites touches, comme nous l'avons vu précédemment sur le cas du rang de maisons de villes le long du Grand Boulevard, avec la disparition progressive de ferronneries, de verrières, de portes ouvragées, de fenêtres, autant d'éléments qui fondent des caractéristiques communes, des symboles dans la lecture du paysage et sa compréhension.

Pour terminer sur ce point, nous pouvons dire que le Grand Boulevard, en tant qu'infrastructure, a souffert des aménagements successifs qui tendent à lui donner un fonctionnement quasi-autoroutier par la remise en cause de l'équilibre paysager et modal. D'autre part, le patrimoine bâti souffre lui aussi de ce fonctionnement qui dégrade l'aspect qualitatif du bâti par la pollution et le bruit. Dans le même ordre d'idée, on peut dire que les ressources de l'Art Déco ne sont pas encore reconnues et valorisées, ce qui amène soit une absence de réhabilitation, soit une réhabilitation qui progressivement se défait des éléments symboliques et marquants de ce courant artistique.

3.2 Un environnement urbain peu qualitatif dans le cadre d'une valorisation patrimoniale.

Les problèmes liés à l'environnement urbain sont de deux ordres principaux. Ils concernent principalement l'espace public et l'éclairage public.

Tout d'abord, concernant l'espace public, si le Grand Boulevard est une infrastructure unique, la lecture de son unicité par les pas, par le regard n'est pas aisée. Si nous avons noté des éléments récurrents comme le tramway,



*Stationnement à cheval sur les trottoirs :
une remise en cause du partage modal
Cliché : Y. Miot, 2008*



*Requalification qualitative des espaces
publics, rue du Docteur Legay
Cliché : Y. Miot, 2008*

la présence d'arbres le long des travées latérales, la piste cyclable, des problèmes apparaissent pour autant rapidement, comme nous l'avons vu précédemment avec les coupures végétales. Concernant premièrement le tramway, les trémies mises en place lors de sa réfection brisent le caractère unificateur de son passage au carrefour Saint-Maur et Clémenceau-Hippodrome, d'autant plus que le creusement de ces trémies a provoqué la disparition de rangées d'arbres, faisant une rupture paysagère encore plus nette. Aussi bien d'un point de vue sonore que visuel, le passage du tramway, la présence de ses fils, de ses poteaux est un élément fondamental du paysage et du territoire. D'autre part, on remarque un traitement différencié des espaces publics au niveau du Grand Boulevard, et ce, notamment au niveau des grands carrefours. Ainsi, le Romarin se construit peu à peu comme une place, avec un espace dévolu à la voiture plus restreint que sur les autres carrefours. En effet, Botanique et Saint-Maur présentent une nette réduction des espaces publics destinés aux piétons. Le traitement du sol n'est plus pavé comme c'est le cas au Romarin, ce qui témoigne de la dimension qualitative donnée à ce carrefour à la fois dans le cadre de l'opération Euralille mais aussi dans la volonté de traiter cet espace comme une entrée de ville. Les espaces publics sur le carrefour Saint-Maur présentent en outre un traitement différencié, entre pavage de couleur ocre jaune et le revêtement bitumeux traditionnel de la métropole aux teintes magenta. Le carrefour Buisson témoigne d'une réduction encore plus drastique des espaces publics : ce sont manifestement des éléments secondaires dans l'organisation du carrefour. Les autres carrefours, jusqu'au Croisé Laroche, présente la même physionomie. Le Croisé Laroche, avec le square public en son cœur, devrait présenter un caractère plus qualitatif



*Traitement lumineux du Grand
Boulevard*

Cliché : Y. Miot, 2008

que les autres, mais il n'en est rien. Le square, réduit à une peau de chagrin, est enserré par les voies du tramway mais aussi par les voies automobiles. Il est ainsi difficile pour un piéton de cheminer au sein du carrefour. Globalement, la traversée de ces différents carrefours est longue et constitue de véritables ruptures dans le cheminement piétonnier. Pour traverser de long en large, le Grand Boulevard, il faut attendre une minute trente au feu (expérience réalisée au carrefour Buisson), lorsque celui passe au rouge pour les piétons. Il faut doubler ce temps lorsqu'on souhaite traverser à la fois le Grand Boulevard mais aussi les voiries perpendiculaires (expérience réalisée au carrefour Botanique). C'est pour cette raison que bon nombre de piétons traverse sans que le feu ne le leur permette. Le fonctionnement des carrefours pour les automobiles est aussi compliqué comme en témoigne cette photographie. Ainsi, si globalement au cours d'un cycle de feu, la circulation est fluide, il se produit à chaque cycle et sur chaque carrefour un moment où les entrées et les sorties de la 2x2 se déversent au milieu du carrefour, les voitures restant bloquées aux feux intermédiaires.

Toujours concernant le domaine des espaces publics, on doit noter aussi la présence d'un traitement différencié à la fois le long du parcours du Grand Boulevard avec des traitements de plus ou moins grande qualité mais aussi dans les rues de villas. Si dans certaines rues, l'espace public est de mauvaise qualité, dans d'autres, on constate un effort de requalification et de spécialisation des espaces en vue d'une meilleure répartition entre l'espace piéton et l'espace de stationnement. En effet, dans bien des endroits, les voitures empiètent sur les trottoirs. Les places ne sont pas marquées et le stationnement s'effectue à cheval sur les trottoirs, ce qui ne facilite pas



*Omniprésence des fils électriques : rue de Paris, rue Ducrocq
Cliché : Y. Miot, 2008*

le cheminement des piétons comme on peut le constater sur cette photographie.

L'omniprésence de l'automobile dans le cheminement ne permet en aucun cas de créer une impression de promenade, c'est d'ailleurs est une des raisons pour lesquelles les espaces publics, mis à part au niveau des carrefours, lieux d'implantation des stations de tramways, sont peu utilisés. Cette dégradation de l'espace public se traduit donc par une concurrence modale au profit de la voiture : dans le cadre d'une valorisation patrimoniale, cela peut se révéler problématique, notamment par rapport à l'éventualité de mettre en place, comme le fait la mairie de Marcq-en-Baroeul, des circuits de découvertes du patrimoine. D'une manière générale, on peut dire que le cheminement piétonnier se révèle uniquement utilitaire. D'autres éléments viennent poser problème quant à une valorisation du patrimoine bâti du Grand Boulevard : l'éclairage public et l'omniprésence des fils électriques. L'éclairage public souffre lui aussi d'un manque d'unicité et d'homogénéité. Si on remarque certains traitements qualitatifs, comme sur la partie de droite du carrefour Romarin, (sens Marcq) ou au niveau de la rue des Eaux, la plupart du temps, l'éclairage s'effectue par des candélabres anciens. Le traitement lumineux des carrefours par d'immenses pylônes peut amener une déperdition globale de la lumière et une sensation de froideur, voire d'insécurité. L'éclairage est par ailleurs globalement faible sur le Grand Boulevard.

Concernant le patrimoine bâti, deux problèmes entravent une valorisation patrimoniale du tissu urbain : les fils électriques et l'absence de circulation visuelle transversale du regard sur le Grand Boulevard. Les fils électriques dégradent la richesse patrimoniale : il est difficile de prendre la mesure de la richesse du bâti quand des poteaux électriques anciens et dégradés et des fils



*La difficulté de la circulation visuelle
transversale*

Cliché : Y. Miot, 2008

lacèrent les façades. Cette présence se retrouve aussi bien sur des maisons classées à l'IPAP, que sur des maisons dont nous avons souligné la richesse de l'alignement. On peut prendre ainsi comme exemple les maisons de la rue Ducrocq et de la rue de Paris.

D'autre part, la circulation visuelle transversale sur le Grand Boulevard est difficile : la présence de grands panneaux mais aussi la végétation ne permettent pas toujours de voir les alignements. En effet, si grâce à la piste cyclable, on peut prendre du recul pour voir le patrimoine bâti du côté gauche du Grand Boulevard (sens Marcq), l'absence de recul de l'autre côté fait en sorte que le regard se heurte à un mur végétal.

Conclusion

Le Grand Boulevard de Lille Métropole forme un territoire riche et important à plusieurs égards. Tout d'abord, il marque par sa singularité et son caractère précurseur qui annonce la modernité de tout le siècle passé, notamment en ce qui concerne l'émergence de l'urbanisme et de la notion réseau comme fondement aux territoires. D'autre part, son urbanisation au long cours a permis de faire émerger un panorama architectural du XXème 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 en quelque sorte un livre ouvert sur le XXème siècle qu'il faut cependant protéger. En effet, on peut dire comme nous l'avons vu que ses ressources sont aujourd'hui en friches. Au lieu de promouvoir un classement au coup par coup au Plan Local d'Urbanisme, il serait intéressant de réfléchir à une protection plus globale et intégrée de ce patrimoine en s'appuyant sur les éléments symboliques et identifiants des périodes architecturales du Premier XXème siècle comme les ferronneries, les verreries, les émaux, la mise en valeur des bas-reliefs, de l'ensemble de ces détails qui font la richesse de l'Art Nouveau et de l'Art Déco. 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 reste à bien des égards méconnues. Quant au Grand Boulevard, le

rétablissement des visibilitées transversales permettrait de mieux saisir ses perspectives et ses alignements. Pour cela, on pourrait réfléchir aux démarches entreprises par des autres villes à l'important patrimoine de l'Entre-Deux Guerres comme Reims, qui après une année consacrée à cette période des « années folles » a décidé de créer conjointement avec Saint-Quentin une association sur les villes de l'Art Déco ayant pour but de développer une meilleure connaissance de leur patrimoine et de cette période artistique et historique.