

LE GRAND BOULEVARD DE LILLE, ROUBAIX, TOURCOING, 1896-1992

DE L'ŒUVRE OUVERTE EN URBANISME

Alain Demangeon

Que peut nous apprendre, aujourd'hui, le Grand Boulevard de Lille, Roubaix, Tourcoing? Quelle place accorder à cette avenue, fourmillante d'habitations et de circulation automobile, scandée par six mille arbres et cernée par la ville? Quel rôle joue le boulevard dans l'histoire de la modernité et dans la formation actuelle de la métropole?

Disons d'abord que l'œuvre représente le plus bel hommage qu'une région industrielle pouvait entreprendre pour célébrer le xx^e siècle. Il y a dans ce tracé, établi en 1905, quelque chose de plus fondamental qu'une simple échappatoire aux embarras urbains : il faut y voir une avancée, un geste d'anticipation et d'imagination critique en faveur de la ville. Là où la cité n'aurait fait que « manger » la campagne, ses promoteurs inventaient une composition à grande échelle, un paysage. Non pas un plan mais une trame, un axe public magnifiquement structuré, qui devait être le point de départ de nouvelles formes et valeurs. Un paradigme dont ils faisaient la forme moderne de la ville.

Entre le doute et la vitesse

Le Grand Boulevard est né d'un vœu, « Le Boulevard du xx^e siècle », émis en 1896 par un membre du corps médical lillois, le docteur Bécour, conclusion d'une réflexion de quinze années sur la salubrité des villes; ce vœu fut appuyé par l'action de membres du corps des Ponts-et-Chaussées et de conseillers appartenant à l'Assemblée départementale. L'étonnante proximité des trois agglomérations desservies : Lille, Roubaix, Tourcoing, villes « malsaines », où la croissance économique y est plus forte que nulle part ailleurs, la présence de fortes personnalités¹, expliquent que ce projet ait vu le jour.

Il règne en ces années des débats passionnés sur les chemins de fer, les canaux, les routes, leurs mérites comparés, distillant une sorte d'ivresse de

la vitesse, avec ces trains, ces automobiles (le pilote Jenatzy atteint le cent kilomètres/heure en 1899), ces tramways électriques, mais aussi avec la vogue de la bicyclette. Dorénavant, la puissance de la cité se mesure dans le mouvement et la circulation, dans le réseau plutôt que dans la forme. Cette idée de réseau est relancée par les saints-simoniens de la Restauration qui préparent conceptuellement les grandes mutations des voiries parisiennes et les tracés d'Hausmann. S'inscrivent dans cette filiation l'ensanche d'A. Cerdà à Barcelone et les systèmes de parcs de l'urbaniste américain F. L. Olmsted. Il est naturel que s'affirme alors la thèse de ces voies très largement dimensionnées et que se répande le savoir technique nécessaire à leur élaboration.

Une voie souveraine

Un tracé en Y, long de quatorze kilomètres, traversant huit communes. Cette distance peut apparaître *a posteriori* comme ambitieuse, car elle dépasse les prolongements « ordinaires » des communes et situe le projet sur le niveau des réalisations hors du commun : il aura fallu un premier siècle (1662) pour que les Champs-Élysées deviennent une promenade à la mode, un second pour qu'ils forment un germe de ville, avant de trouver, au cours d'un troisième siècle, des éléments de centralité et constituer, vers 1930, l'une des images identifiantes de Paris. Mais, contrairement au prototype d'Arturo Soria pour la *Ciudad lineal* (1892), le Grand Boulevard n'est plus une utopie mais un projet situé.

De ce seul fait, il va s'insérer dans un processus de stabilité et, sans que cela soit contradictoire, se montrer largement disponible pour une évolution. Sur une emprise large de cinquante mètres, prennent place, côte à côte, les voies de circulation :

Le Grand Boulevard à Mouvaux
Mai 1993
(page de gauche).

1. Il s'agit de :

F. Guillaumin, X Ponts-et-Chaussées, directeur des Routes (1886-1892), ministre des Colonies (1899) dans le gouvernement Freyssinet, dont il est l'ami proche, député et Conseiller général de Dunkerque. Il domine de son autorité l'Assemblée départementale, bien qu'il n'en soit pas le président.

A. Stoclet, de douze ans son cadet, X Ponts-et-Chaussées, ingénieur en chef du département du Nord. Il dresse le projet du Grand Boulevard et y consacrera vingt-deux ans de sa carrière. C'est avec celui-ci qu'il représente la France à Londres, en 1912, au second Congrès international de la Route. Propose d'appeler « Lirt » la nouvelle ville autour du boulevard.

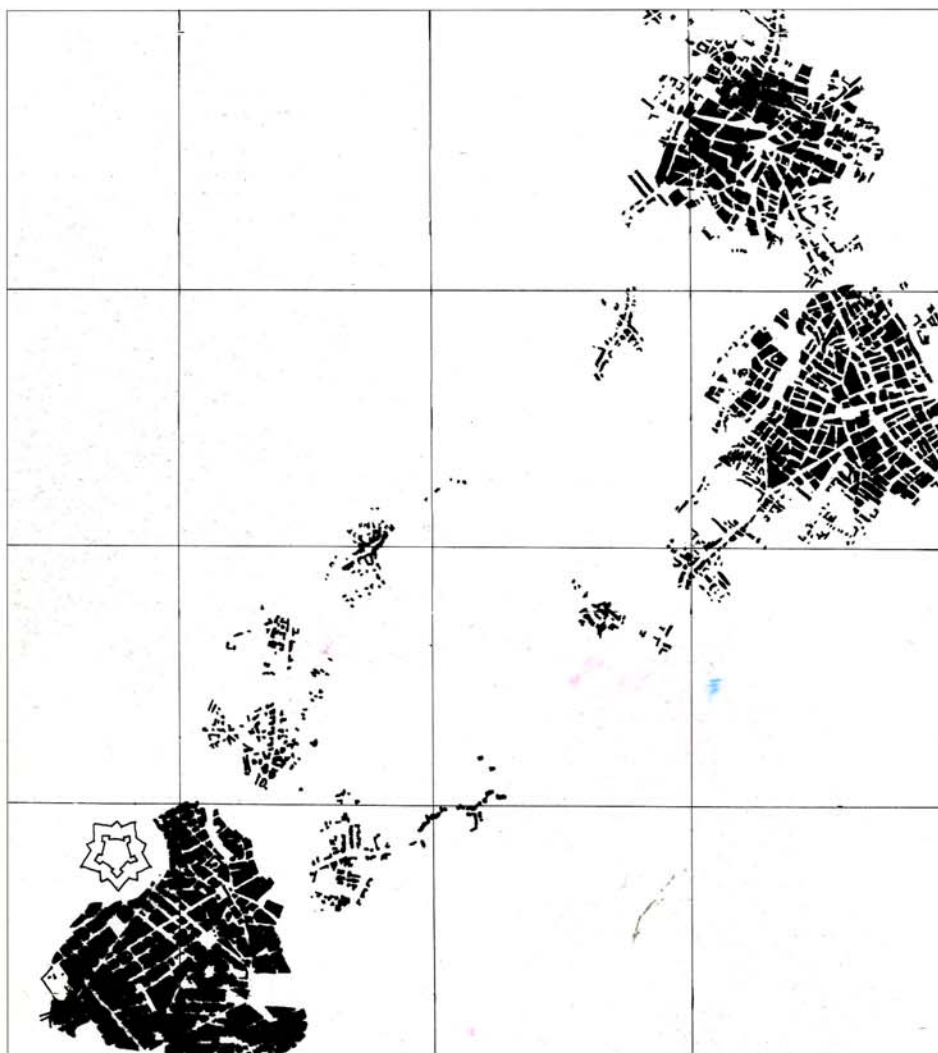
A. Mongy, ancien directeur des Travaux de la ville de Lille. Il fonde la société concessionnaire du Tramway du Grand Boulevard.

Le Préfet Vincent, habile négociateur, compose un duo parfait avec Guillaumin pour faire « avaler » le projet à l'Assemblée.

E. Motte, patron de l'industrie, député-maire de Roubaix, Conseiller général, relance le vœu du docteur Bécour, défenseur acharné du projet.







La métropole Lille-Roubaix-Tourcoing en 1900
et, page de droite, en 1983 (dessin Alain Demangeon).

chaussée macadamisée pour les voitures légères, tandis que les véhicules lourds emprunteront les latérales pavées, lignes du tramway « à l'américaine » sur l'un des terre-pleins, l'autre accueillant pistes cavalières et cyclistes. Enfin, les trottoirs, pour les déplacements à pied et la promenade (loisir urbain fort apprécié) et l'assise de quatre lignes d'arbres : ormes, platanes et peupliers d'Italie. Les troncs élevés et la lumière tamisée lui donnent une unité d'ensemble. Plus qu'ailleurs, les arbres sont ici importants : en même temps qu'ils constituent le lieu, ils l'imprègnent et le dépayser.

Un site vierge pour une ville expérimentale

La voie n'est pas qu'un simple décor dans ce site, elle doit faire fonctionner la ville sur un autre mode. Grâce à la concession du tramway à la société Mongy, la voie s'auto-finance pour partie (deux millions pour le foncier), mais le département supporte les trois-quarts de l'investissement. Les conditions de la réussite sont réunies dans le plus long des tracés proposés, qui casse peu et bifurque, offrant de plus grandes possibilités de création de valeurs. Et dans ces lieux si bien traversés, l'effet de la distance aux centres s'annihile. La ville démarre dès 1907. La première urbanisation est essentiellement résidentielle : sept cents mètres dans la côte de La Madeleine, suivis d'autres longueurs vers Roubaix et Tourcoing. « Châteaux », hôtels particuliers, maisons bourgeoises ou rangs modestes, à l'alignement ou non, s'édifient, avec pour seule règle une cote de vingt mètres à la corniche, créant des jeux de pleins et de vides, d'ombres et de lumières.

Les chaussées latérales permettent de trouver un second rythme, un tempo différent. Les vieux chemins souvent biais s'y connectent, comme les affluents d'un bassin ; ils rendent fertile le système. Par petites ou grandes phases, l'accroche urbanistique se renforce, le réseau perpendiculaire de « villas » ou rues en impasse se précise. Le modeste pavillon trouve là un terrain favorable. L'immeuble de rapport apparaît aussi, vers 1912. Des opérations se montent. En 1928, l'hippodrome des Flandres vient à point relancer un processus au ralenti et des investisseurs se groupent pour créer des lotissements (les Rouges Barres).

Le boulevard toutefois n'a pas dans les trois villes l'arrivée méritée. Si, à Roubaix, il se raccorde sans

dommage au parc Barbieux, à Tourcoing, la liaison est plus brutale. Quant à Lille, il avait bien été envisagé, lors du démantèlement des remparts, une vaste place distribuant les circulations, mais elle reste à l'état de projet. Au Croisé, l'idée du Grand Lille resurgit dans un spectaculaire plan annulaire projeté en 1928 par l'urbaniste Greber, mais demeure également un rêve. Par peur de la fusion, les villes n'ont pas participé à la dépense et résistent à l'innovation. L'utopie créatrice reste en campagne.

Les traits généraux d'évolution

le long de l'axe

L'axe porte la marque de cette longue inscription dans le temps : après l'euphorie d'avant-guerre viennent les temps du désengagement du Conseil général et du non-achèvement des latérales (1933) ; puis celui de la « modernisation » par élargissement de la voie centrale à partir de 1954 ; celui, plus heureux, de la création de la communauté urbaine (1966) et de la fusion des chambres consulaires. La création de Villeneuve d'Ascq en 1970, la reprise de la croissance depuis 1986 rythment à leur tour les cycles de valorisation de la voie. Si le boulevard en tant que lieu de résidence s'affirme et se renouvelle, depuis 1975 l'adresse devient déterminante et les sièges de sociétés s'y montrent ; le commerce et la grande distribution poussent, en second front.

Des cafés et des restaurants, des cliniques, des radios, des cabinets de professions libérales, bref, une multitude d'activités diurnes et nocturnes, immergées comme autant de micro-centralités actives, viennent remplir des fonctions essentielles dont la ville a besoin.

L'œuvre ouverte

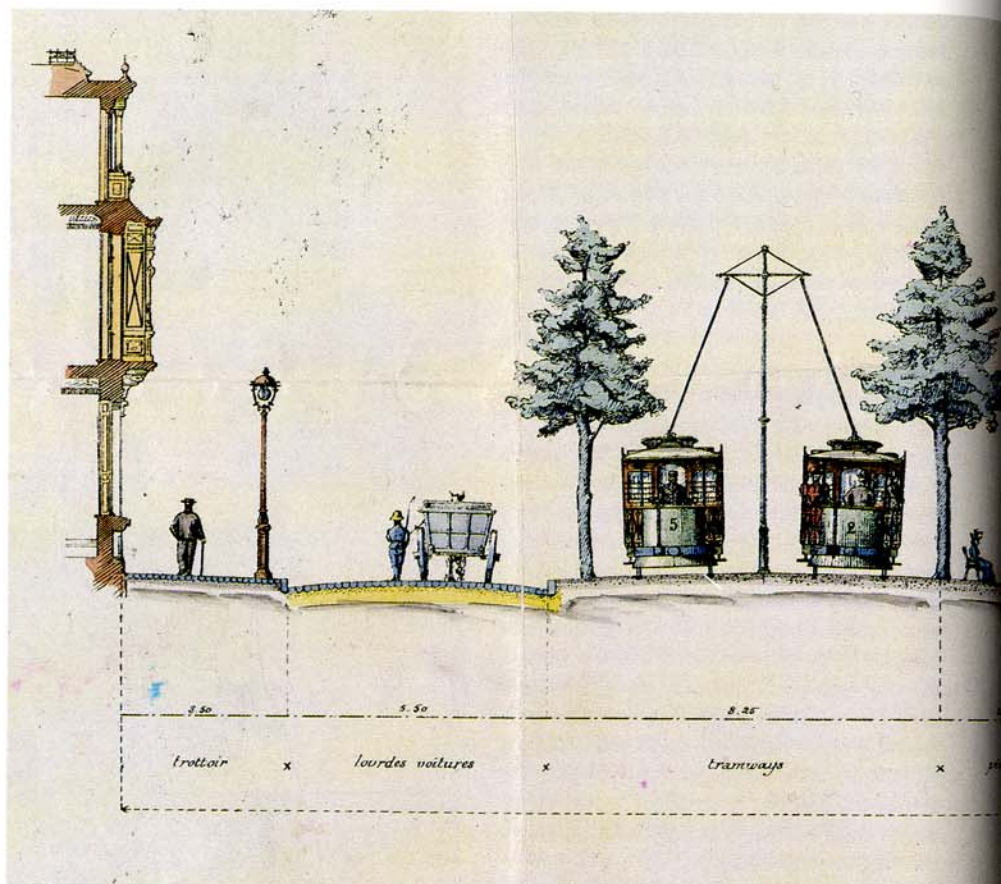
Ces transformations ou ces évolutions mettent en évidence la capacité qu'a eue depuis quatre-vingt-dix ans cette grande structure, d'absorber le mouvement et la métamorphose. Se mêlent ici parcelles en attente, petites ou grosses unités, habitations privées ou collectives, formes construites sur le modèle rural du pittoresque, à la Lutyens, immeubles à cariatides ou « riviéra » 1930, caisses vitrées *high tech* des années 1980, plans successifs dotant ces rives de nouvelles perspectives dont le caractère urbain est cependant indéniable.



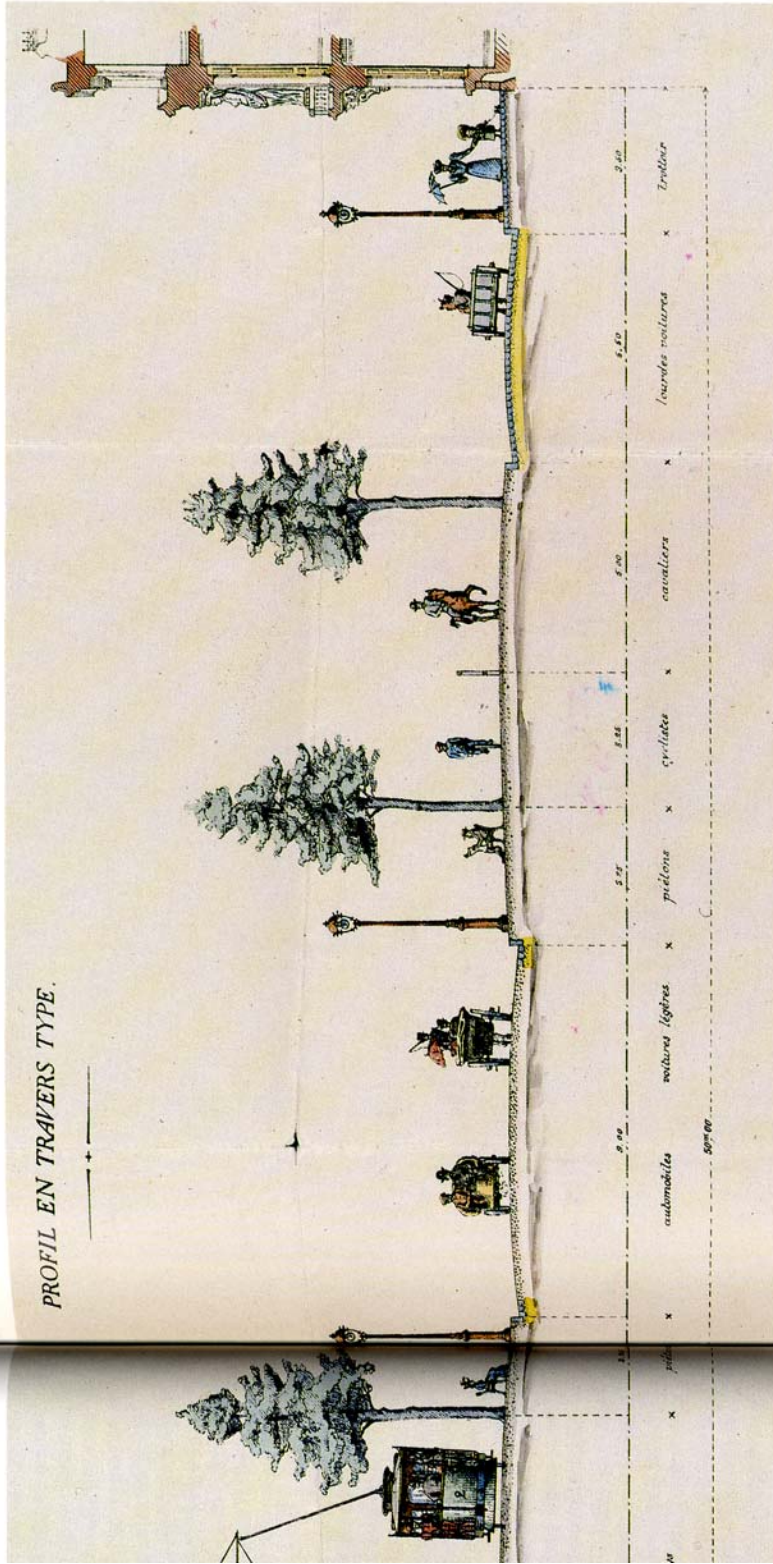
Ainsi, cet exercice sur la ville, ce travail sur les formes s'accomplissent par d'autres voies que celles ouvertes par les avant-gardes. Ce n'est pas un style qui cherche à mettre fin à tous les styles. C'est un processus, un jalon historique et urbanistique qui permet la production simultanée de formes et de combinaisons. Une des forces du projet réside dans la manière dont il lie et enchevêtre passé et modernisme. Parmi ses qualités, le boulevard concrétise un sentiment d'espace, un potentiel de liberté d'action, d'architectures ; il ébauche un tissu vernaculaire moderne, formé de discontinuité architecturale. Il contient l'idée d'ouverture (U. Eco).

Ici, ce ne sont pas les bâtiments mais les arbres qui tiennent lieu de monuments. Ils offrent un canon de beauté perceptible par tous, provoquent ce même sentiment de joie que les Promenades du XVIII^e siècle. Ils sont en quelque sorte dépositaires de la mémoire. L'esthétique du boulevard est classique parce que ses lignes symétriques ramènent tout au centre, dans une vision univoque de l'espace ; la voie cependant baroque conserve une part de mystère, incitant le spectateur à bouger continuellement dans un espace à découvrir, lui-même en perpétuelle transformation.

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



PROFIL EN TRAVERS TYPE.



La nouvelle route départementale de Lille à Roubaix
et à Tourcoing
Profil en travers type (1901).

LA CÔTE DE LA MADELEINE

RANG D'HÔTELS,

242 À 252, AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE,

LA MADELEINE, 1907-1925.

Sur une des éminences de la métropole, culminant à trente-huit mètres, le site, aéré, est connu des Lillois comme lieu de villégiature et de dépaysement (jardins de La Louvière, folies du parc Monceau). Il fut choisi par l'architecte Emile Vandenberg pour projeter (vers 1880 ?) un étonnant lotissement, une patte d'oie entrelacée d'allées courbes comme Le Vésinet (1858), mais avec des formes construites plus précises et variées, plus adacieuses, et dont il ne reste aujourd'hui que la base, formalisée par l'avenue Saint-Maur. C'est sur ce site que s'élève, au bord du Grand Boulevard et du bon côté de celui-ci, là où les jardins ouvrent au sud, un long rang d'hôtels particuliers bâtis sur parcelles longues et étroites, 15 x 60 mètres. Le front de ces résidences permanentes hors la ville est en fait une collection d'architectures tout entière basée sur une variation mineure dans l'ordre continu de la voie (les rangées d'arbres, la cote de corniche à vingt mètres, l'alignement, une certaine unicité des couleurs ou des détails, portiques, passages latéraux pour les équipages, colonnes, gargouilles...) et une architecture de l'exploit isolé, du château au milieu de sa parcelle. En 1913, cette ébauche de ville a de l'épaisseur et possède déjà sa variété d'usages: des cafés dans les immeubles d'angle, des commerces, des garages (Renault et Panhard Levassor)... Certains de ces prestigieux programmes, signés par les architectes les plus en vue de l'époque (Pagnère, Lemay, Duclermontier, Durey,...), ont aujourd'hui disparu, surtout les plus vastes, les plus luxueux tel le palais Huet (Pouillet, architecte), mais d'autres sont encore là pour témoigner.

