



Grand Boulevard

WE LIEPEN OP DE GRAND BOULEVARD

Didier Joseph-François

In 2009 wilde men met veel pracht en praal de honderdste verjaardag vieren van de inhuldiging van de Grand Boulevard Rijsel-Roubaix-Tourcoing. De verkozenen van de metropool waren het tien jaar voordien niet eens geworden over een rehabilitatieproject van deze emblematische stadsboulevard. Ze slaagden er evenmin in om naar aanleiding van deze herdenking hun krachten te bundelen. Zo kwamen grondige meningsverschillen aan het licht over de historische interpretatie en de toekomstvisie van dit voor de moderne metropool symbolische dossier.

De plechtigheden hadden op twee verschillende ogenblikken plaats. De gemeenten La Madeleine, Marcq-en-Barœul, Mouvaux, Croix en Wasquehal, stuk voor stuk voormalige landelijke dorpen waarvan de comfortabele woonwijken zich nu al een eeuw aan weerskanten van de Grand Boulevard uitstrekken, herdachten de gebeurtenis met een feest op een zondag in september. 's Ochtends werd de laan afgesloten voor

11

ON A MARCHÉ SUR LE GRAND BOULEVARD

Didier Joseph-François

L'année 2009 a voulu célébrer, en grande pompe, le centenaire de l'inauguration du Grand Boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing. Les élus de la métropole n'étaient pas parvenus, il y a une dizaine d'années, à se mettre d'accord sur un projet de réhabilitation de ce boulevard urbain emblématique; ils ne réussirent pas non plus à unir leurs efforts à l'occasion de cette commémoration. Cette aventure met au grand jour de profondes divergences sur la compréhension de l'histoire et le partage de vues d'avenir pour cette forme urbaine emblématique de la métropole moderne.

Les cérémonies se scindèrent en deux temps. Les communes de La Madeleine, Marcq-en-Barœul, Mouvaux, Croix et Wasquehal, toutes issues d'anciennes communes rurales aujourd'hui bien installées sur de confortables lotissements irrigués depuis un siècle par le Grand Boulevard, ont proposé une animation culminant un dimanche ensoleillé de

een wandeling of fietstocht en een openluchtmis op het parkeerterrein van het gemeentehuis van Mouvaux. 's Middags was er een optocht van duizend oldtimers te zien. De gemeenten Rijsel, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq en Mons-en-Barœul, die alle deel uitmaken van de Communauté urbaine, kozen voor een zaterdag in november, opgeluisterd door tal van feestelijke en culturele activiteiten en bekroond met een vuurwerk aan het strategische kruispunt Croisé-Laroche.

Deze toestand, met alle verborgen tegenstellingen en rancunes, doet denken aan het rampzalige inhuldigingsbanket van het tramverkeer op de Grand Boulevard. De maaltijd was gepland voor zaterdag 4 december 1909, onder het voorzitterschap van Joseph Ruaut, minister voor Landbouw, Handel en Openbare Werken. De radicale en antiklerikale minister was bevriend met Justin-Louis-Émile Combes, die in 1905 de wetten over de scheiding van Kerk en Staat had afgekondigd. Hij liet het op het laatste nippertje afweten, omdat hij niet aan tafel wenste te zitten met een groot aantal leden van de oppositie. In zijn kielzog zeiden ook zijn politieke vrienden en de prefect van het departement Nord af.

De gebeurtenissen uit het verleden vormen de verklaring voor de huidige spanningen. Ze verdoezelen de oorspronkelijke geschiedenis en

septembre par une fermeture au trafic automobile pour une matinale promenade à pied ou à bicyclette accompagnée par une messe en plein air sur le parking de la mairie de Mouvaux, et l'après-midi la chaussée réservée à une parade automobile de 1000 voitures de collection. Les communes de Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Mons-en-Barœul, rassemblées sous la bannière de la Communauté urbaine, ont choisi un samedi de novembre une pléiade de parcours culturels et d'animations festives s'achevant par un populaire feu d'artifice tiré depuis le carrefour stratégique du Croisé-Laroche.

Cette situation d'antagonismes latents et de revendications sectaires permet de rappeler le désastreux banquet d'inauguration des tramways du Grand Boulevard, prévu le samedi 4 décembre 1909 sous la présidence de Joseph Ruaut, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics. C'était un ministre radical et anticlérical, ami de Combes qui venait de promulguer en 1905 les lois de séparation de l'Église et de l'État. Il se décommanda au dernier instant pour ne pas partager son repas avec un trop grand nombre d'élus de l'opposition, emportant dans son sillage la vacance de ses amis politiques et celle du préfet du Nord.

La relation de ces péripéties partisans d'hier et d'aujourd'hui, qui sont

werpen ook een schaduw op het werk van de ingenieurs die tussen 1896 en 1909 zorgden voor de aanleg van de Grand Boulevard, van diegenen die hem tijdens het interbellum aanpasten aan de eisen van de moderne tijd en van diegenen die nu al twintig jaar lang hopen de metro-pool te betrekken bij een rationeel transformatieproject. Ik moet hier Ann Caroll Werquin en Alain Demangeon vermelden, die als eersten het verhaal van het project hebben gereconstrueerd. In opdracht van het ministerie voor Openbare Werken hebben ze twee sterk gedocumenteerde studies¹ uitgevoerd. Zonder hun bijdrage zou elke toekomstvisie onmogelijk zijn gebleken en had dit artikel niet eens geschreven kunnen worden. Voorts dien ik Francis Ampe te vermelden, die tussen 1990 en 1999 aan het hoofd stond van het Agence de développement et d'urbanisme de Lille-Métropole. Op basis van beide studies kwam er een eerste rehabilitatieproject, dat meteen met de grond gelijk werd gemaakt door de raadsleden uit de door de Grand Boulevard doorkruiste gemeenten. Vervolgens werd het plan door Pierre Mauroy geofferd op het altaar van een artificiële communautaire eensgezindheid.

Maar misschien is het ogenblik gekomen om het project nieuw leven in te blazen, en dit ondanks de tegenwerking van de velen die hebben

13

le sel de l'actualité et le chloroforme de l'histoire, continue de masquer l'action de ceux qui furent, entre 1896 et 1909, les ingénieurs de la construction du Grand Boulevard, de ceux qui essayèrent d'être, depuis l'entre-deux-guerres, les architectes de sa modernité et de ceux qui espèrent depuis plus de vingt ans engager les formes métropolitaines de sa mutation raisonnée. Il est juste de citer parmi eux les premiers à reconstruire l'histoire épique de ce projet, Ann Caroll Werquin et Alain Demangeon, qui réalisèrent sous les auspices du ministère de l'Équipement deux études très documentées¹, sans lesquelles aucune pensée d'avenir n'aurait pu être menée, y compris cet article. Il faut également signaler l'intérêt à cette cause de Francis Ampe, directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille-Métropole de 1990 à 1999, qui engagea à la suite de leurs travaux un premier projet de réhabilitation, aussitôt vilipendé par les élus des communes traversées et immolé par Pierre Mauroy sur l'autel d'une artificielle entente communautaire.

Mais on peut croire que sa renaissance pourrait commencer aujourd'hui, même si beaucoup s'évertuent avec succès à le maintenir englouti dans les flots d'une circulation automobile débordante et à vouloir

geprobeerd het plan te verdrinken in de golven van het oververzadigde autoverkeer, of die het willen bevriezen door middel van het behoudende reglement van een Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (beschermingsgebied van het architecturale, stedelijke en landschappelijke patrimonium.)

De ingénieurs van de aanleg (1896-1909)

In april 1896 werd het project gelanceerd gehouden door dokter Bécour, vertegenwoordiger van de wijk Fives. Het kreeg de trotse en ambitieuze benaming: “Boulevard van de 20^e eeuw.” Het doet je iets als je het originele document, dat tegenwoordig bewaard wordt in het archief van het departement Nord, in handen krijgt en kennisneemt van de wensen die erin worden geuit. Het simpele blaadje werd in afwachting van de vergadering wellicht nog snel aan de hoek van een tafel neergepend – een papiertje met veel doorhalingen en in een aarzelend handschrift opgesteld. De tekst getuigt van het aanvankelijke streven naar “sociale hygiëne”. In éénzelfde toekomstvisie laat het zowel de verbetering van de infrastructuur als de bouw van woningen voor arbeiders, bedienden en kleine renteniers aan bod komen:

14

l’anesthésier dans le règlement conservatoire d’une Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (Z.P.P.A.U.P.).

Les ingénieurs de la construction (1896-1909)

En avril 1896, le projet fut porté sur les fonts baptismaux du Conseil d’arrondissement de Lille par le docteur Bécour, représentant du quartier de Fives, sous l’appellation ambitieuse et triomphante: « Le boulevard du XX^e siècle ». Il est émouvant de retrouver le document original de ce vœu, actuellement conservé aux archives départementales du Nord, simple feuillet que l’on imagine griffonné au coin d’une table dans l’urgence de la réunion, avec force ratures et ponctuation hésitante. Le texte témoigne de l’ambition initiale « d’hygiène sociale », rassemblant dans une même vision d’avenir le progrès des infrastructures et la réalisation de logements pour les ouvriers, employés et petits rentiers:

« La voie ferrée de Lille à Roubaix et Tourcoing est rectiligne depuis Fives Saint-Maurice jusqu’au pont des Arts. À côté de la ligne et sur cette longueur d’environ 8 km à gauche de la voie, il serait facile et peu coûteux de créer un boulevard ayant 1^o le chemin de fer à droite avec

“De spoorweg van Rijsel naar Roubaix en Tourcoing loopt in een rechte lijn van Fives Saint-Maurice tot aan de pont des Arts. Naast de spoorlijn en links ervan, over een lengte van ongeveer 8 km, kan gemakkelijk en voor een lage kostprijs een boulevard worden aangelegd die 1° rechts van de spoorlijn ligt en over talrijke haltes beschikt, 2° over een ventweg, 3° een voetgangerspad, 4° een lommerrijke middenberm.

De verbinding tussen de drie steden en hun 400.000 inwoners is een onderneming die minstens evenveel succes kan hebben als de verbinding tussen Rijsel en Lambersart. Het gaat om een werk van sociale hygiëne, waarbij arbeiders, bedienden en kleine renteniers naar het voorbeeld van de Peabody's Cottage in Londen over een gezonde woning en een tuintje kunnen beschikken. De bestuursraad van de arbeidershuizen zou deze woningen kunnen oprichten en verhuren tegen het normale tarief, waarbij de huurders de kans krijgen om ze aan te kopen. Dit zou in hoge mate bijdragen tot de gezondmaking van de drie steden, waar de arbeiders thans wonen in een ongezonde en overbevolkte wijk die slechts 12 tot 15% opbrengt.

We wensen voor de drie betrokken steden dat dit plan werkelijkheid wordt.”

Ondertekend Dokter Bécour.

15

points d'arrêt nombreux 2° une route carrossable 3° une voie de piétons et 4° un terre-plein ombragé.

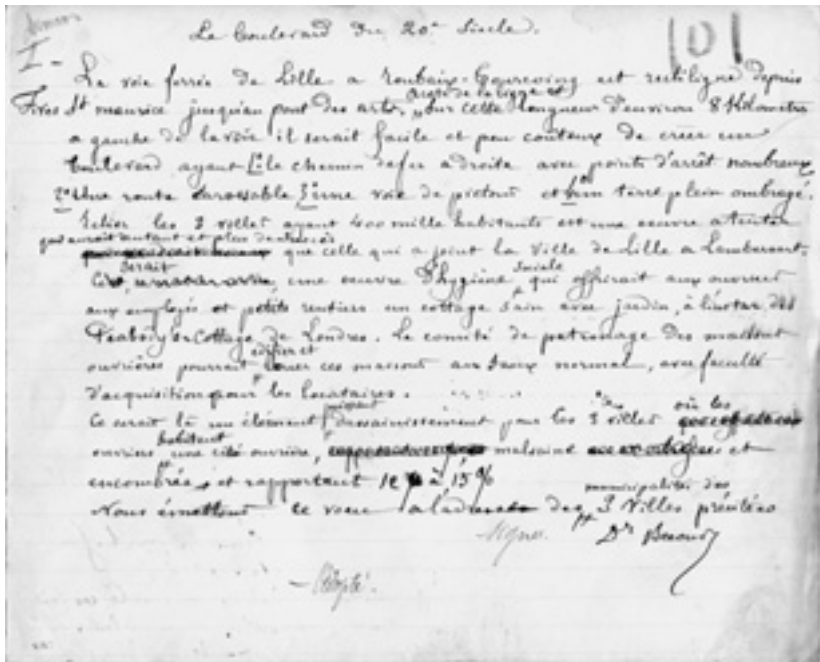
Relier les trois villes ayant 400 000 habitants est une œuvre à tenter qui aurait autant et plus de succès que celle qui a joint la ville de Lille à Lambersart. Ce serait une œuvre d'hygiène sociale qui offrirait aux ouvriers, aux employés et petits rentiers un cottage sain avec jardin, à l'instar des Peabody's Cottage de Londres. Le comité de patronage des maisons ouvrières pourrait édifier et louer ces maisons au taux normal, avec faculté d'acquisition pour les locataires. Ce serait là un élément puissant d'assainissement pour ces trois villes où les ouvriers habitent une cité ouvrière malsaine et encombrée et rapportant 12 à 15 %.

Nous émettons ce vœu à l'adresse des trois villes précitées. »

Signé docteur Bécour

Mais un vœu émis par un conseil d'arrondissement n'était finalement en ce temps-là qu'une suggestion émise auprès du sous-préfet, à l'attention du Conseil général et du préfet. Un vœu était comme une bouteille à la mer ou une carte postale expédiée grâce à un ballon, à charge des courants ou des vents favorables de le porter vers les administrations de l'État et des communes concernées. Mais le miracle se produisit. En juillet 1896, le préfet du Nord demanda aux trois munic-

Een verlangen geuit door een arrondissementsraad was in die tijd slechts een suggestie aan het adres van de onderprefect, bestemd voor de Algemene Raad en de prefect. Het was niet meer dan een boodschap in een fles of een ansichtkaart verstuurd met een ballon, die meedreef met de stromingen of de wind en in het beste geval het bestuur van de staat en de betrokken gemeenten bereikte. Maar het wonder geschiedde. Hoewel er nog geen nationale weg bestond die Rijsel, Roubaix en Tourcoing met elkaar verbond, vroeg de prefect van het departement Nord in juli 1896 aan het gemeentebestuur van de drie steden hoe ze tegenover het idee van een nieuwe boulevard stonden. Rijsel



Handschrift van dokter Bécour (Archives départementales du Nord (2N8/88))

Manuscrit autographe du docteur Bécour (Archives départementales du Nord (2N8/88))

palités de Lille, Roubaix et Tourcoing leur sentiment sur cette ambition d'un nouveau boulevard, alors qu'aucune route nationale ne les relie encore. Lille et Tourcoing font rapidement connaître leur intérêt, sauf à y consacrer une part de financement. La commune de Tourcoing est plus explicite dans sa délibération du 21 août:

« La ville a suffisamment de projets à étudier sans s'embarrasser encore du projet de boulevard... (mais) il ne faut pas se désintéresser de la question. Ce qu'il faut, c'est qu'après avoir suivi, à partir de Lille, une seule direction, le boulevard puisse, à un point donné, se diviser en deux branches, l'une se dirigeant sur Roubaix, l'autre sur Tourcoing...

en Tourcoing lieten meteen weten dat ze geïnteresseerd waren, maar dat ze niet voor de financiering wilden zorgen. De gemeente Tourcoing verduidelijkte haar standpunt tijdens de vergadering van 21 augustus: “De stad heeft al meer dan voldoende projecten ter studie voorliggen, zonder dat daar het project van de boulevard nog bij hoeft te komen... (maar) de kwestie is niet zonder betekenis. In feite moet de boulevard, die vanaf Rijsel eerst één richting heeft gevolgd, zich op een bepaalde plaats in twee aftakkingen splitsen, de ene naar Roubaix en de andere naar Tourcoing. We moeten dus openstaan voor een studie, die ons overigens nergens toe verplicht. Vervolgens zal de Gemeenteraad zijn advies geven. De zaak kan daarna worden voorgesteld aan het hogere gezag, zodat we zonder veel geld op tafel te leggen een prachtige boulevard tussen Rijsel en Tourcoing kunnen verkrijgen.”

In zijn zitting van 26 augustus 1896 nam de Algemene raad van het departement Nord de eis van dokter Bécour over: “Een soortgelijk project kan ontegensprekelijk van het grootste nut zijn voor de bevolking van onze steden, maar dan dienen we meteen met de verwezenlijking ervan te beginnen. Het staat buiten kijf dat de uitvoering ervan elementen en voordelen met zich meebrengt voor de bouw van vele ruimere en beter verluchte woningen dan de huizen die men nu in de grote ag-

17

L'on ne peut donc se refuser à une étude, qui d'ailleurs n'engage à rien... Le Conseil municipal donnera ensuite son avis; la chose pourrait être présentée à l'autorité supérieure, de façon à avoir un magnifique boulevard reliant Lille et Tourcoing presque sans bourse délier... ». Le Conseil général du Nord reprendra le vœu du docteur Bécour dans sa séance du 26 août 1896 « un projet de ce genre est appelé, sans conteste, à rendre les plus grands services aux populations de nos villes, mais sa réalisation, pour être possible, doit être immédiate... nul doute que son exécution n'offre des éléments et des facilités pour la construction de nombreuses maisons plus vastes et mieux aérées que celles des grandes agglomérations et que, par là, elle ne soit une œuvre d'hygiène de tout premier ordre... » (citations par A.C.W. & A.D., *Le Boulevard et la Ville* – tome 1 - page 39). Cette première série de délibérations de l'été 1896 permet aux trois municipalités de faire connaître au préfet leur position financièrement mesurée et pour Tourcoing de bien manifester son opposition radicale à un tracé qui la relierait à Lille via Roubaix. Ainsi, le tracé virtuel et raisonnable du docteur Bécour le long de la voie ferrée existante de Lille à Roubaix et Tourcoing se déplace vers d'autres territoires selon un tracé en Y qui reste à inventer. Ce qui fut finalement « bouclé » trois ans plus tard, en août 1899, grâce à la complicité ac-

glomeraties aantreft. Daarom gaat het hier om een uiterst belangrijk saneringswerk.” (geciteerd door A.C.W. & A.D., *Le Boulevard et la Ville* – deel 1, p. 39). Na de eerste beraadslagingen in de zomer van 1896 konden de drie gemeentebesturen de prefect op de hoogte brengen van hun financiële stellingname. Bovendien was meteen ook duidelijk dat Tourcoing zich radicaal verzette tegen een tracé dat de stad via Roubaix met Rijsel verbond. Zo kreeg het virtuele en logische tracé van dokter Bécour, dat langs de bestaande spoorweg van Rijsel naar Roubaix en Tourcoing liep, een nieuwe bedding volgens een Y-vormig tracé dat nog bepaald diende te worden.

Uiteindelijk werden de plannen drie jaar later, in augustus 1899, “afgerond”. Dat was te danken aan het overleg tussen Florent Antoine

18



De hydraulische brug op de Grand Boulevard

Le pont hydraulique sur le Grand Boulevard

guise entre Florent Antoine Guillaïn (né en 1844), ingénieur des Ponts et Chaussées, directeur honoraire des Routes, député du Nord, conseiller général et rapporteur du quatrième bureau dédié aux « routes et chemins de toutes catégories », Arthur Stoclet (né en 1856), ingénieur des Ponts et Chaussées et agent voyer en chef du département du Nord depuis 1897 et Alfred Mongy (1840-1914), simple dessinateur entré en 1859 au service des Travaux municipaux de Lille, qui en devint en 1879 le directeur, succédant à ce poste à un autre ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. La place était considérable; la ville de Lille réalisait dans ces années-là les infrastructures et les équipements nécessaires à son septième et plus vaste agrandissement décidé en 1858, qui voit la ville tripler en l’espace de 40 ans sa superficie et sa population. En 1896, un changement de majorité municipale oblige Alfred Mongy à demander

Guillain (geboren in 1844), ingenieur van Bruggen en Wegen, ere-directeur van de Wegen, vertegenwoordiger bij het departement Nord, algemeen raadgever en rapporteur van het vierde bureau gewijd aan “straten en wegen, alle categorieën”, Arthur Stoclet (geboren in 1856), ingenieur van Bruggen en Wegen en sinds 1897 hoofdwegopzichter van het departement Nord, en Alfred Mongy (1840-1914), een tekenaar die in 1859 in dienst trad bij de dienst gemeentewerken van Rijsel en in

Plan voor de ruimtelijke ordening, verfraaiing en uitbreiding van Rijsel. Jacques Gréber en Louis-Stanilas Cordonnier, architecten-urbanisten. Het plan haalde de eerste prijs in een wedstrijd georganiseerd door de stad Rijsel in 1919-1920. Men merkt het algemene principe van de grote ringwegen en de grote lanen die vorm geven aan de voorsteden en de landbouwzones die plaats moeten maken voor stadstuinen.



Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Lille. Jacques Gréber et Louis-Stanilas Cordonnier, architectes-urbanistes. Lille cœur des Flandres 1ère prime au concours organisé par la ville de Lille en 1919-1920. On remarquera le principe général de grands boulevards circulaires et avenues concentriques structurant la banlieue et les espaces agricoles conquis par la ville étendue sous la forme privilégiée de cités-jardins.

sa retraite anticipée. Il entre alors dans l'administration préfectorale et en 1900, à l'âge de 60 ans, il s'ouvre une nouvelle vie en se consacrant à la réalisation du projet de tramway sur le Grand Boulevard.

C'est à Arthur Stoclet que l'on doit le gabarit de 50 m et l'ingénieuse disposition du profil en travers initialement composé d'une voie centrale de 9 m pour les automobiles et les voitures légères bordée par deux terre-pleins de 11,50 m, plantés de deux rangées d'arbres, des ormes et des platanes alternés. Ces deux terre-pleins sont les espaces publics majeurs du Grand Boulevard: ils sont dédiés d'un côté aux tramways et

1879 tot directeur van de dienst werd benoemd. Het ging om een belangrijke aanstelling. De stad Rijsel realiseerde in die periode de infrastructuur- en uitrustingswerken, nodig voor haar zevende en grootste uitbreiding. De beslissing hiertoe werd in 1858 genomen en had tot gevolg dat de oppervlakte en het bevolkingsaantal van de stad in veertig jaar tijd zouden verdrievoudigen. In 1896 werd Alfred Mongy door een verandering in de gemeentelijke meerderheid gedwongen om vroeged pensioen aan te vragen. Hij kon vervolgens aan de slag bij het bestuur van het prefectoraat. In 1900 begon hij op zestigjarige leeftijd aan een nieuwe loopbaan, waarbij hij zich aan de aanleg van een tramverbinding op de Grand Boulevard zou wijden.

Arthur Stoclet was verantwoordelijk voor de breedte van 50 m en de vernuftige indeling van het dwarsprofiel. Oorspronkelijk bestond het uit een centrale rijweg van 9 m voor licht autoverkeer, met aan weerskanten een middenberm van 11,50 m. Op de bermen werden telkens twee rijen bomen geplant, waarbij iepen en platanen elkaar afwisselden. De twee middenbermen vormden de belangrijkste open ruimtes van de Grand Boulevard. De ene berm was voorbestemd voor trams en voetgangers, de andere voor ruiters, fietsers en voetgangers. Ver-

aux piétons et de l'autre côté aux cavaliers, aux cyclistes et aux piétons. Puis deux chaussées latérales pavées, de 5,50 m d'emprise, sont réservées aux voitures lourdes et de larges trottoirs de 3,50 m bordent et desservent les propriétés privées appelées à venir s'édifier le long de la voie. Ainsi, sur 50 m de largeur, 30 sont réservés à des circulations que l'on se plaît aujourd'hui à appeler douces. Toute la modernité du boulevard se résume dans ce rapport favorable aux espaces publics. Dans la pensée de ses concepteurs, il est d'abord un lieu de promenade avant d'être un axe de circulation; il est une destination et une villégiature, un endroit de rencontre et de partage d'un espace commun entre tous ceux qui prendront plaisir à se retrouver dans ses allées ombragées. Le docteur Bécour l'avait bien signifié dans son premier vœu en faisant référence à l'avenue de l'Hippodrome, ouverte en 1886 par Edmond Ory, riche propriétaire foncier qui entreprit avec le soutien d'Alfred Mongy la réalisation par la ville de Lille d'une avenue nouvelle avec tramway, desservant depuis la porte de Dunkerque un nouveau quartier résidentiel contigu au Bois de la Deûle, composé de belles villas avec équipements sportifs: champ de courses, terrains de sport et base nautique. Dans cette lignée, le Grand Boulevard est par essence une allée d'embellissement qui reprend et poursuit une logique d'allées plantées

volgens werd aan weerskanten van de bermen een geplaveide weg van 5,50 m breed aangelegd voor het zware vervoer. Brede trottoirs van 3,50 m vormden een stoep en boden toegang tot de privéwoningen die langs de weg dienden te worden opgetrokken. Over een breedte van 50 meter was dus 30 meter voorbestemd voor diegenen die men tegenwoordig de “zwakke weggebruikers” noemt. De moderniteit van de boulevard blijkt uit zijn gunstige aanpak van de openbare ruimte. In de opvatting van zijn bedenkers was hij in de eerste plaats een wandelgebied, en pas daarna een verkeersas. Hij vormde een bestemming en een ontspanningsoord, een ontmoetingsplaats waar de openbare ruimte werd gedeeld met allen die graag in de schaduwrijke lanen ver-



21

commencée trois siècles plus tôt à Versailles, illustrée à Paris par les Grands Boulevards et à Lille par les allées de l’Esplanade. Et ce n’est pas un simple hasard que de dénommer ainsi à Lille Grand Boulevard ce qui est en vérité une large avenue !

Il y a également dans ce boulevard une similitude avec le projet de Ciudad Lineal d’Arturo Soria y Mata, ouvert dans la banlieue de Madrid en 1886. Il se caractérise par une rue principale de 40 m de large, bien évidemment constituée dans sa partie centrale par un paseo de 14 m augmenté d’allées latérales pour les piétons, les cyclistes et un transport en commun en site propre, soit 28 m sur 40 dédiés aux circulations douces à l’espagnole, c’est-à-dire de modernes ramblas. Le cousinage entre les deux projets est évident; il s’agit bien ici d’une communauté intellectuelle qui cherche à urbaniser la campagne et ruraliser la ville pour proposer les formes d’une ville moderne capable

toefden. Dokter Bécour had dit al duidelijk aangegeven met zijn verwijzing naar de avenue de l’Hippodrome die in 1886 werd opengesteld door Edmond Ory, een rijke grootgrondbezitter. Met de hulp van Alfred Mongy was hij erin geslaagd in de stad Rijsel een nieuwe laan met een tramlijn aan te leggen, die vanaf de porte de Dunkerque naar een nieuwe residentiële wijk naast het Bois de la Deûle (Deulebos) liep. Deze mooie villawijk beschikte eveneens over sportieve voorzieningen: renbanen, sportterreinen, watersportfaciliteiten. De Grand Boulevard zou dezelfde geest uitademen. Het ging in wezen om een verfraaiende laan, naar het voorbeeld van de dreven die drie eeuwen voordien werden aangelegd in Versailles – een traditie die in Parijs een voortzetting kreeg met de Grands Boulevards en in Rijsel met de Esplanade. Het is dus geen toeval dat men er in Rijsel voor koos een weg, die in feite een brede laan is, een Grand Boulevard te noemen. Er zijn trouwens ook gelijkenissen met het project van de Ciudad Lineal van Arturo Soria y Mata, die in 1886 in de banlieue van Madrid werd geopend. Daar ging het om een hoofdweg van 40 m breed, met in het midden een *paseo* van 14 m en aan weerskanten voet- en fietspaden en een aparte bedding voor het openbaar vervoer, zodat 28 m van de 40 bestemd waren voor de zwakke weggebruikers – een soort moderne *rambla* dus. De twee

d’assurer le confort et l’agrément pour toutes les classes de la société. Si ces deux projets présentent des similitudes éclairantes, ils ont également des différences notables. Le projet madrilène est un projet immobilier d’initiative privée, de 460 m de large dégageant des îlots de 100 m x 200 m redécoupés en parcelles de 20 m x 20 m, avec voirie principale et secondaire; le projet lillois n’est qu’un projet d’une voie de 50 m porté par l’initiative publique. Le projet madrilène se réserve la concession du tramway et des constructions, le projet lillois recherche des investisseurs pour la concession du tramway et ne se préoccupe pas de la plus-value apportée sur les terrains à bâtir, ni des formes architecturales à venir. Le projet madrilène se veut une forme urbaine complète et achevée, le projet lillois ne s’inquiète pas plus des diverses architectures et activités qui viendront s’installer sur les bords de sa voie triomphale que de spécifier à travers les règlements de voirie municipale une hauteur de 20 mètres à la corniche, rôle architectonique généralement tenu par le chéneau. Le projet madrilène est un dessin achevé en termes d’architecture, de paysages et d’infrastructures; le projet lillois est un dessin qui attend les évolutions possibles. Ainsi, les trottoirs de 2 m qui bordent la chaussée centrale sont dès l’origine prévus par Stoclet pour être accaparés par la voie centrale si le trafic

projecten zijn onmiskenbaar met elkaar verwant. Het ging in beide gevallen duidelijk om een initiatief van een intellectuele gemeenschap die enerzijds probeerde het platteland te verstedelijken en anderzijds de stad een landelijker karakter wilde geven. Daarbij had men een moderne stad voor ogen, waarin alle maatschappelijke klassen qua comfort en ontspanning aan hun trekken konden komen.

Hoewel beide projecten opvallende gelijkenissen vertoonden, waren er ook belangrijke verschillen. Het Madrileense project was een privé-vastgoedproject verspreid over een totale breedte van 400 m. Het was onderverdeeld in eilandjes van 100 m x 200 m, die op hun buurt bestonden uit percelen van 20 m x 20 m. Bovendien werd het doorkruist door een hoofdweg en verschillende zijwegen. In Rijsel ging het om een overheidsproject dat slechts uit één weg van 50 m breed bestond. In het Madrileense project besliste de ondernemer zelf over de tram- en bouwconcessies, terwijl men in Rijsel op zoek ging naar investeerders voor de tramconcessie. Men was er ook niet begaan met de meerwaarde van de bouwgronden of de toekomstige bouwwerken. Het Madrileense project ging uit van een volledige en voltooide stadsvorm, terwijl men zich in Rijsel nauwelijks bekommerde om de diverse gebouwen en activiteiten die aan de rand van de prestigieuze laan geves-

23

automobile devait s'intensifier. Cette possibilité devint une réalité dans la deuxième moitié du XX^e siècle. En octobre 1954, on entreprit les travaux d'élargissement de la chaussée centrale en passant de trois à quatre voies; la voirie initiale de 9 m de large fut augmentée d'un mètre du côté du tramway et 3 m de l'autre côté. Puis les chaussées latérales furent élargies à 7,50 m, afin de permettre un stationnement, réduisant les trottoirs à la portion congrue de 1,50 m. L'appétit de circulation et de vitesse s'engouffra sur la voie du Grand Boulevard, bousculant la composition arborée et déportant vers d'autres paysages les pratiques de la promenade.

C'est à Antoine Guillain que l'on doit une maîtrise d'ouvrage assumée le 25 août 1902 par le Conseil général du Nord sous la dénomination de route départementale N° 27 de Lille à Roubaix et Tourcoing, dont le total des dépenses prévues en acquisition de terrains et travaux de voirie s'élève initialement à la somme de 4 400 000 F, dont on espère déduire 2 millions de francs attendus par la concession du tramway. C'est sans doute également lui qui engagea l'administration départementale à réaliser des promesses de vente sur les terrains agricoles traversés par le tracé de la nouvelle route. Plus de 80 % de la surface concernée

tigd zouden worden. Men bepaalde alleen, op basis van de reglementen voor het gemeentelijke wegennet, dat de hoogte van de gebouwen beperkt moest blijven tot 20 m aan de daklijst, een architecturale rol die in de meeste gevallen voor de dakgoot was weggelegd. Het Madrileense project bood een volledig plaatje op het vlak van architectuur, landschap en infrastructuur. Het project van Rijsel was een ontwerp in afwachting van andere mogelijke evoluties. Zo voorzag Stoclet vanaf het begin dat de 2 m brede trottoirs aan weerskanten van de hoofdweg door de centrale as konden worden ingenomen indien het autoverkeer



Dwarsdoorsnede van de hoofdstraat van het project van de Ciudad Lineal van Arturo Soria y Mata (1886) (breedte 40 m.) en van de Grand Boulevard door Arthur Stocklet (breedte 50 m.).

24



Profil en travers de la rue principale de 40 m de la Cité Linéaire d'Arturo Soria Y Mata (1886) et du Grand Boulevard de 50 m d'Arthur Stocklet (1905)

fut acquise à l'amiable, évitant ainsi au projet une part des procédures d'expropriation suite à la déclaration d'utilité publique tardivement intervenue le 21 juillet 1903. Le désir de vendre était évidemment bien présent, chaque propriétaire ayant perçu l'avantage et la plus-value représentés par un site traversé par une voie magistrale. La ressource générée par la spéculation foncière puis immobilière sera le principal moteur de la construction urbaine du Grand Boulevard.

C'est à Alfred Mongy que l'on doit la recherche incessante d'investisseurs

zou toenemen. Dat geschiedde in de tweede helft van de 20^e eeuw. In oktober 1954 werd de middenweg breder gemaakt en werd van drie naar vier rijvakken overgegaan. De oorspronkelijke 9 m brede middenweg werd aan de kant van de tram met 1 m uitgebreid en met 3 m aan de andere kant. Vervolgens werden de zijwegen verbreed tot 7,50 m, waardoor er weliswaar parkeerplaatsen ontstonden, maar de trottoirs tot een breedte van amper 1,50 m werden versmald. De Grand Boulevard werd het slachtoffer van verkeer en snelheid. De indeling met de bomenrijen werd verstoord en de dagelijkse wandeling diende voortaan elders plaats te vinden.

Antoine Guillaïn zorgde ervoor dat de Conseil Général van het departement Nord op 25 augustus 1902 de bouwopdracht goedkeurde onder de benaming “departementale weg n° 27 van Rijsel naar Roubaix en Tourcoing”. Het totale bedrag van de uitgaven voor de aankoop van de grond en de wegenwerken bedroeg aanvankelijk 4.400.000 francs. Men hoopte dit bedrag te kunnen verminderen met 2 miljoen francs, die de tramconcessie diende op te leveren. Wellicht zorgde ook Guillaïn ervoor dat het departementsbestuur zich ertoe verbond de verkoop te regelen van de landbouwgronden die door de nieuwe weg werden

25

pour apporter au département du Nord la contribution tant attendue de 2 000 000 F. Ils furent d’abord anglais en 1902, mais ils se lassèrent des délais et procédures de l’administration française qui refusa tout net leur premier versement, en décembre; ils furent ensuite belges en janvier 1905 sous la conduite de l’Union des tramways de Bruxelles qui créa la société anonyme de l’Électricité Lille-Roubaix-Tourcoing pour réaliser de 1905 à 1909 un tramway à voie étroite de 1 m dont la dénomination commune et populaire reconnu à Mongy la paternité, lui assurant par là même une notoriété imprescriptible.

Pendant les neuf années de gestation du projet, sans la connivence éclairée de ces trois hommes, techniciens chevronnés et négociateurs avertis des rouages de l’administration et des pratiques politiques, rien ne serait sorti des cartons à dessin. Car pendant toutes ces années, les villes attendent, leurs élus tergiversent sur le bien-fondé, bataillent entre partisans et détracteurs, mais jamais n’avancent un sou, laissant au Conseil général et à l’État le soin de la maîtrise d’œuvre et de la maîtrise d’ouvrage. Un siècle plus tard, elles en revendiquent toutes une propriété, oubliées de leur absence à la maternité et de leurs trahisons répétées à l’esprit initial du projet depuis l’avènement des auto-

doorkruist. Meer dan 80% van de oppervlakte werd bij minnelijke schikking verworven. Zo kon het project, na de laattijdige publicatie op 21 juli 1903 van de verklaring van openbaar nut, een deel van de onteigeningsprocessen vermijden. De meeste eigenaars hadden geen bezwaar tegen de verkoop. Ze zagen het voordeel en de meerwaarde in van een stuk grond dat door een belangrijke weg werd doorkruist. De inkomsten voortvloeiend uit de grond- en later de vastgoedspeculatie zouden de belangrijkste motor worden voor de stedelijke aanleg van de Grand Boulevard.

Alfred Mongy ging dan weer onvermoeibaar op zoek naar investeerders die het departement Nord de zo lang verwachte bijdrage van 2.000.000 francs zouden schenken. In 1902 waren er aanvankelijk Engelse investeerders, maar ze werden het eeuwige uitstel en de manoeuvres van de Franse administratie beu, die een eerste storting in december droogweg weigerde. In januari 1905 kwamen er vervolgens Belgische investeerders opdagen. Onder leiding van de Brusselse Union des Tramways, die de naamloze vennootschap Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing oprichtte, werd tussen 1905 en 1909 een tramlijn van 1 m breed aange-

mobilités comme groupe dominant de pression électorale pendant un demi-siècle, des années 1960 jusqu'à nos jours. Qui entendra de nouveau cette part d'un discours d'Alfred Mongy datant de 1901²: « C'est cet idéal de progrès qui est le soutien de ceux qui coopèrent à la création, peut-être éphémère, des grandes villes, parce qu'elles sont des centres de civilisation et de lumière dont les foyers peuvent s'éteindre, mais dont les ondes cheminent dans l'infini » ?

Les architectes de la modernité

Le Grand Boulevard est une matrice ouverte. Dans l'esprit de ses auteurs ingénieurs, il appartenait ensuite à chaque opérateur public ou privé de réaliser sur ses bords et ses abords les formes de remplissage qui sauront convenir aux usages et à l'esprit de leur temps. L'artère nouvelle est un trait d'union entre les trois villes, à travers six modes de circulation bien différenciés: circulation légère automobile et circulation lourde des véhicules de transport, tramway en site propre, allée de promenade pour les piétons, pistes cyclables et pistes pour les chevaux. Elle est également par destination une adresse nouvelle significative d'une moderne urbanité, conjuguant résidences, activités commerciales et loisirs.

legd. In de volksmond stond deze bekend als de “tramway Mongy”, wat de man een ongeziene faam bezorgde.

Zonder de eensgezinde aanpak en de technische ervaring van Stoclet, Guillain en Mongy, die bovendien vertrouwd waren met de handel en wandel van het bestuur en de politiek, zou het project nooit uit de startblokken zijn gekomen. Tijdens de negen jaar durende studiefase bleven de steden enkel afwachtend toezien. Ondertussen raakten hun verkozenen het maar niet eens over de rechtmatigheid van het project. Voor- en tegenstanders bleven kissebissen zonder een millimeter op



27

Le premier architecte à bien comprendre le principe du Grand Boulevard comme matrice d'un projet de renouvellement de la forme urbaine fut Jacques Gréber (1882-1962), architecte urbaniste qui s'illustra tout d'abord aux États-Unis dans la deuxième décennie du XX^e siècle en réalisant de nombreux aménagements paysagers, dont le fameux Fairmount Parkway de Philadelphie en 1917, puis réalisera à partir de 1937 le plan d'aménagement de la capitale et de la région d'Ottawa pour le gouvernement canadien. Son entrée sur la scène lilloise se réalise dé-

te schieten en lieten de verantwoordelijkheid over de bouwopdracht en de bouwmeester over aan de Conseil Général en de Staat. Nu, een eeuw later echter eisen ze allemaal hun aandeel op. Hierbij vergeten ze wel hoe ze aanvankelijk schitterden door afwezigheid en hoe ze de voorbije vijftig jaar, van 1960 tot heden, ettelijke keren de oorspronkelijke geest van het project hebben verraden, en dit door de opkomst van de autobestuurders als bepalende pressiegroep bij de verkiezingen. Wie heeft er nu nog oren naar de woorden die Alfred Mongy in 1901 uitsprak: “Want door dit ideaal van vooruitgang voelen diegenen zich gesterkt, die hun krachten bundelen voor de, misschien kortstondige, oprichting van de grote steden. Zij vormen immers de centra van beschaving en licht, waarvan de vlam misschien kan uitdoven, maar de golven zich in de oneindige ruimte verspreiden.”? ²

De architecten van de moderniteit

De Grand Boulevard is een open systeem. De ingenieurs die de weg hebben ontworpen, waren van oordeel dat het de taak was van de openbare of privésector om vervolgens de zijkanten en omgeving van de boulevard uit te bouwen in overeenstemming met de eigentijdse geest en gebruiken. De nieuwe verkeersader verbond de drie steden

but 1920, lorsqu’il remporte avec Louis-Stanislas Cordonnier la première prime au concours lancé par la ville de Lille pour la réalisation de son Plan d’aménagement, d’embellissement et d’extension, sous le titre « Lille, cœur des Flandres ». Ces P.A.E.E. étaient des documents d’urbanisme rendus nécessaires par l’application de la loi Cornudet du 14 mars 1919. Mais le maire Gustave Delory préférera travailler avec l’architecte Émile Dubuisson, son frère de loge maçonnique. Cette mésaventure lilloise permettra néanmoins à Jacques Gréber d’asseoir sa notoriété; Roubaix en 1921, associé aux communes de Wattrelos et Croix, puis Tourcoing en 1922 et enfin Marcq-en-Barœul lui confieront le soin de réaliser leurs P.A.E.E.. Ainsi Jacques Gréber fut réellement pendant l’entre-deux-guerres l’acteur principal d’une image de la modernité métropolitaine.

Ses projets pour toutes les communes de la métropole se caractérisent par un dessein ambitieux fondé sur de larges avenues et boulevards de circulation, généreusement plantés et paysagers, ponctués de carrefours étoilés organisant une distribution de voies radiales partant à la conquête d’anciennes terres agricoles pour les convertir en terrains à bâtir. Le projet pour Lille montre avec éloquence cette irrigation des

met elkaar en bood de mogelijkheid om zich op zes verschillende manieren te verplaatsen. Je had het lichte autoverkeer en het zware transport, de tram die in een eigen bedding reed, de promenade voor de voetgangers, de fietspaden en de ruiterpaden. De weg diende tevens een nieuwe betekenis te geven aan de moderne stedelijkheid – een plaats waar mensen wonen, handel drijven en zich ontspannen.

De eerste architect die de Grand Boulevard beschouwde als matrix voor een stadsvernieuwingproject was Jacques Gréber (1882-1962). Hij werkte aanvankelijk in de jaren 1910 als stedenbouwkundig architect in de Verenigde Staten waar hij belangrijke landschapsprojecten realiseerde. Zo legde hij in 1917 de beroemde Fairmount Parkway van Philadelphia aan. Vanaf 1937 zou hij voor de Canadese regering het ruimtelijke ordeningsplan uitvoeren voor de hoofdstad Ottawa en het aangrenzende gebied. Omstreeks 1920 deed hij zijn intrede op het toneel van Rijsel, toen hij samen met Louis-Stanislas Cordonnier de eerste prijs behaalde op de wedstrijd “Rijsel, hart van Vlaanderen”. De stad had deze prijs ingericht om haar Plan d’aménagement, d’embellissement et d’extension of P.A.E.E (“Plan voor ruimtelijke ordening, verfraaiing en uitbreiding”) te verwezenlijken. De P.A.E.E.’s waren stedenbouw-

29

plus anciens faubourgs et de la banlieue à partir de ce réseau de voies nouvelles qui démultiplie à l’infini l’image du Grand Boulevard comme vecteur de l’urbanisme moderne. On voit explicitement dans ce projet l’idée primordiale de voies de communication radiales et concentriques permettant le lotissement de morceaux choisis de la campagne pour installer des cités-jardins bourgeoises et ouvrières venant compléter et relier le réseau des anciens villages, entre lesquels est maintenue une part importante d’activités agricoles. Cette intention fut reprise à Marcq-en-Barœul dans un projet de transformation du Croisé-Laroche en un carrefour à 12 voies, où la statue du maréchal Foch devait s’élever au centre d’un carrefour étoilé. Seul l’unique tracé de l’avenue Foch témoigne de cette ambition, démesurée en ces années-là, à vouloir donner une nouvelle structure et armature à l’interface entre les trois villes. L’avenue Foch fut réalisée en 1929 selon un profil de 30 m de large, avec terre-plein central de 9 m, deux chaussées latérales de 7 m bordées d’un trottoir de 3,50 m. Bien que le terre-plein fût d’abord pensé pour la promenade, comme une « rambla » espagnole, la compagnie de l’Électrique de Lille-Roubaix-Tourcoing le colonisa promptement pour installer une branche nouvelle du tramway allant jusqu’à l’église du

kundige documenten die sinds de wet Cornudet van 14 maart 1919 werden geëist. Burgemeester Gustave Delory verkoos echter aan de slag te gaan met zijn logebroeder architect Émile Dubuisson. Ondanks die tegenslag verwierf Jacques Gréber roem in de streek. In 1921 vroeg de stad Roubaix, samen met de gemeenten Wattrelos en Croix, hem haar P.A.E.E. uit te voeren, in 1922 volgde Tourcoing en ten slotte Marcq-en-Barœul. Tijdens het interbellum speelde Jacques Gréber dus een belangrijke rol voor het beeld van de moderniteit in de metropool.

Zijn plannen voor de gemeenten van de metropool werden stuk voor stuk gekenmerkt door een ambitieus ontwerp, gebaseerd op in het landschap geïntegreerde brede lanen en boulevards met een weelde aan groen. Op geregelde afstanden lagen stervormige kruispunten vanwaaruit de wegen zich uitstrekten over voormalig landbouwgebied dat thans tot bouwgrond werd omgevormd. Op het ontwerp voor Rijsel is duidelijk te zien hoe de oude voorsteden en de wijde banlieue werden doorkruist door dit nieuwe wegennet, dat het beeld van de Grand Boulevard als drijvende kracht voor de moderne planologie ontelbare keren vermenigvuldigde. In het ontwerp is duidelijk het oorspronkelijke idee van de stervormige en concentrische verbindingswegen te zien. Zij

Bourg de Marcq-en-Barœul, dont il faisait commodément le tour pour faire demi-tour.

Sur le bord et les abords du Grand Boulevard, de nouvelles et vivantes architectures se réalisèrent selon l'esprit du temps, étalant richesse de motifs et de composition entre éclectisme, académisme et Art nouveau pour la période avant la Première Guerre mondiale, entre arts décoratifs et esprit moderne pour l'entre-deux-guerres, avec moins de connivence pour la deuxième partie du siècle, le rapport privilégié entre le boulevard et une architecture de représentation s'effaçant devant l'écriture autarcique de l'objet moderniste. Ainsi le Grand Boulevard est devenu un catalogue ou une collection d'architectures. Le *Guide d'architecture de la métropole lilloise* y a recensé une soixantaine d'édifices mémorables³. Il représente l'histoire du patrimoine architectural de la métropole du XX^e siècle. Mais nul doute qu'un promeneur attentif saura y repérer d'autres témoignages savoureux pour goûter avec plaisir et raffinement les subtilités des variations entre architecture, paysages et formes urbaines. Les premières occupations de maisons de ville et d'hôtels particuliers du début du siècle cédèrent progressivement la place à de nouveaux types d'édifices tels l'immeuble d'habitation puis l'immeuble

maakten de verkaveling mogelijk van prachtig gelegen gronden op het platteland waar nieuwe tuinwijken voor de burgers en arbeiders konden ontstaan, die het netwerk van de oude landbouwdorpen aanvulden en met elkaar verbonden. Het ontwerp werd overgenomen in Marcq-en-Barœuil, waar de kruising Croisé-Laroche moest worden omgebouwd tot een knooppunt van twaalf wegen. Op het stervormige kruispunt zou het standbeeld van maarschalk Foch worden opgericht. Alleen het tracé van de avenue Foch getuigt van de voor die tijd mateloze ambitie om de verbinding tussen de drie steden een nieuwe structuur te geven. De avenue Foch werd in 1929 aangelegd en had een breedte van 30 m, een centrale middenberm van 9 m met aan weerskanten een weg van 7 m, afgezoomd door een trottoir van 3,50 meter. Hoewel de middenberm oorspronkelijk als promenade was bedoeld, zoals een Spaanse *rambla*, werd hij prompt in beslag genomen door de trammaatschappij Électrique de Lille-Roubaix-Tourcoing. Zij legde een nieuwe lijn aan tot aan de kerk van de Bourg in Marcq-en-Barœul, die op de terugweg makkelijkheidshalve om het gebouw heen liep.

Aan weerskanten van de Grand Boulevard werden nieuwe, levendige bouwwerken opgetrokken. Trouw aan de tijdsgeest spreidden ze hun

31

de bureaux, ceux-ci profitant de transformations des réglementations communales sur le gabarit et la hauteur en retrait de l'alignement. On y trouve également de plus vastes opérations de lotissement ou des mutations de grandes propriétés pour de grands ensembles, engageant de manière radicale, dans la deuxième moitié du XX^e siècle, la transformation de ses abords. Deux ouvrages d'art restent parmi les témoins les plus significatifs de l'esprit pionnier du Grand Boulevard: la passerelle du chemin de fer sur la ligne de Dunkerque franchissant à Marcq-en-Barœul le Grand Boulevard, ouvrage réalisé par Arthur Stoclet en 1907, conçu à partir de la récupération de colonnes de fonte du métro parisien, et le pont hydraulique sur le canal de Tourcoing, « porte de la ville industrielle »⁴, réalisé en 1923 par l'ingénieur A. Thuilliez et construit par les entreprises Paindavoine frères.

L'attraction du Grand Boulevard fut immense pendant tout le XX^e siècle. Il attira vers lui les entreprises et leurs sièges sociaux; il rassemble encore aujourd'hui sur ses rives 20 % des transactions de bureaux de la métropole. Une part significative de notables métropolitains y ont vécu et y vivent leur vie, entre résidence, bureau et loisirs, vie suspendue et étirée sur le fil du boulevard.

rijke motieven tentoon, die voor de Eerste Wereldoorlog varieerden tussen een eclectische, academische of art-nouveaustijl, en tijdens het interbellum tussen de art-decostijl en het modernisme. In de tweede helft van de 20^e eeuw was er minder eensgezindheid en moest de geprivilegieerde band tussen de boulevard en de eigentijdse architecturale geest wijken voor de zelfgenoegzame uitingen van het modernistische object. Zo is de Grand Boulevard een heuse architectuurverzameling of -catalogus geworden. In de architectuurgids *Guide d'architecture de la métropole lilloise* staan niet minder dan zestig bezienswaardige gebouwen van de boulevard vermeld³. Hij vormt een inventaris van de geschiedenis van Rijsels architecturale patrimonium in de 20^e eeuw. Maar het lijkt geen twijfel dat een aandachtige wandelaar er nog andere getuigenissen kan ontdekken, subtiele variaties in de bouwwerken, landschappen en stedelijke vormen.

De eerste herenwoningen en privé-hotels uit het begin van de eeuw werden geleidelijk aan verdrongen door nieuwe woningtypes als flat- en kantoorgebouwen. Deze kwamen er na wijzingen in de gemeentewetten betreffende de afmetingen en de hoogte van de gebouwen buiten de rooilijn. Er ontstonden grotere verkavelingen, op de reusachtige eigendommen werden grote woonblokken opgericht, zodat de omgeving

Le Grand Boulevard, vision de la ville du XXI^e siècle

À l'occasion du centenaire du Grand Boulevard, Lille Métropole Communauté urbaine proposa, le 25 novembre 2009, une journée d'étude et de réflexion sous le titre engageant et quelque peu énigmatique de: « Figures et paysages de la mobilité à l'échelle métropolitaine »⁵. La volonté politique de Martine Aubry fut clairement affichée dès l'introduction aux débats: « Il nous faut passer de la logique de la circulation à la promenade, remettre en scène le Grand Boulevard et l'adapter à notre vision de la ville du XXI^e siècle, plus écologique, plus humaine. » Cette ambition s'appuie sur le constat d'une figure urbaine emblématique de la métropole malmenée et défigurée, puis déshumanisée par une circulation automobile triomphante depuis les années 1955, lorsque la largeur des chaussées commença d'être augmentée pour favoriser un trafic grandissant. Puis ce fut en 1974 l'invention des minitunnels pour favoriser la fluidité du trafic ce qui assura au Grand Boulevard, avec 90 000 véhicules/jour traversant la métropole à 70 km/h, le titre de portion de route la plus meurtrière de France.

L'historique de cette dégradation met en accusation tout d'abord la multiplicité des gestionnaires en charge de l'infrastructure: État, dé-

gedurende de tweede helft van de 20^e eeuw radicaal van aanzien veranderde. Twee ware kunstwerken getuigen nog altijd van de pioniersgeest van de Grand Boulevard. Het betreft de spoorwegbrug op de lijn naar Duinkerke, die in Marcq-en-Barœul de Grand Boulevard oversteekt. De brug werd in 1907 gebouwd door Arthur Stoclet, die de gietijzeren kolommen van de Parijse metro er een nieuwe bestemming gaf. Vervolgens is er de hydraulische brug op het kanaal van Tourcoing, de “poort van de industriestad”,⁴ die in 1923 werd gerealiseerd door ingenieur A. Thuilliez en gebouwd door de onderneming Paindavoine frères.

In de loop van de hele 20^e eeuw bleef de Grand Boulevard een enorme aantrekkingskracht uitoefenen. Ondernemingen vestigden er hun sociale zetel. Ook vandaag is hij nog goed voor 20% van alle transacties van de kantoren in de metropool. Vele notabelen uit de stad hebben er gewoond of leiden er nog altijd hun leven, verdeeld tussen woning, kantoor en vrije tijd.

De Grand Boulevard, een stadsvisie voor de 21^e eeuw

Naar aanleiding van het eeuwfeest van de Grand Boulevard organiseerde Lille Métropole Communauté urbaine op 25 november 2009 een

33

partement du Nord, communauté urbaine de Lille et communes se retrouvent dans une imbrication complexe de leurs responsabilités entre la chaussée principale et les contre-allées, les pistes centrales et les trottoirs latéraux, les plantations et le tramway. Le paysage des constructions, de leur hauteur, implantation, aspect et densité relève quant à lui de volontés municipales exprimées à travers le règlement des Plans locaux d’urbanisme. Tout comme relève de leur autorité la désignation de la voie qui emprunte tout au long de son parcours une dénomination différente pour la traversée de chaque commune, avec néanmoins le particularisme unanimement partagé et étymologiquement justifié de dénommer chacune « avenue » leur portion du Grand Boulevard!

Il y a donc bien tout d’abord un problème de gouvernance puis une vision à partager avant de définir les outils et les procédures qui permettront d’engager et de construire les mutations contemporaines. Cela pourrait n’être pas plus que la remise en forme des circulations douces telles que dessinées à l’origine. Cela pourrait être aussi un remailage de l’infrastructure dans la broderie des paysages traversés. Cela pourrait être également l’affirmation volontaire d’une urbanité nouvelle par la mutation progressive de ses rives en choisissant la forme et

studiedag onder de aantrekkelijke en ietwat raadselachtige titel “Figuren en landschappen van de mobiliteit op schaal van de metropool.”⁵ Martine Aubry maakte bij aanvang van de debatten meteen duidelijk wat haar politieke streefdoel was: “We moeten de logica van het verkeer laten varen voor een promenade. De Grand Boulevard moet opnieuw op het toneel verschijnen en aangepast worden aan de milieuvriendelijkere en menselijkere eisen van een 21^e-eeuwse stad.” Dit streefdoel werd o.a. ingegeven door de vaststelling hoezeer het stadsgezicht vanaf 1955 door de triomf van koning auto en de verbreding van de rijweg was verminkt en ontmenselijkt. In 1974 kwamen daar nog de minitunnels bij, die borg moesten staan voor een vloeiend doorgaand verkeer. Voortaan diende de Grand Boulevard dagelijks 90.000 voertuigen te slikken, die de stad tegen 70 km per uur doorkruisten – wat hem meteen de titel van “dodelijkste weg in Frankrijk” opleverde. De schuld voor deze kroniek van een ontluistering ligt in de eerste plaats bij de vele instanties verantwoordelijk voor de infrastructuur van de Grand Boulevard. De Staat, het departement Nord, de Communauté urbaine van Rijsel en de gemeenten zitten verstrikt in een complex amalgaam van verantwoordelijkheden betreffende de hoofdweg en de zijwegen, de centrale lanen, de trottoirs aan de zijkanten, de aan-

les fonctions urbaines à insérer. Si le boulevard est un lien au cœur de la métropole, il doit redevenir un lieu, une destination et une adresse, un centre du territoire métropolitain. Déjà Arthur Stoclet proposait de fermer le dimanche les chaussées latérales afin qu’elles puissent être utiles à la promenade. Dans cette logique, on pourrait utilement, a minima, réinterroger les usages de chaque partie de la chaussée selon les heures et le calendrier des jours, des mois et des saisons.

On n’a pas encore su faire la ville qui allait avec le Grand Boulevard, à défaut d’outil foncier et d’opérateurs publics porteurs d’une idée globale et mesurée de l’aménagement sur l’ensemble de son tracé. La volonté initialement affichée par ses promoteurs de réaliser une ville pour conjuguer toutes les classes de la société a été dissoute dans une mécanique libérale, favorisant sur ses abords l’émergence puis la consolidation d’une population aisée, emportée par le mouvement et le cycle des affaires.

L’espace du Grand Boulevard a l’échelle et la dimension pour être dédié à de grands événements autres que la célébration de son centenaire. Il représente également un potentiel d’urbanisation et de centralité pour la métropole depuis un siècle. Mais il se trouve aujourd’hui en concur-

plantingen en de tramlijn. De hoogte, de inplanting, het uitzicht en de dichtheid van de bouwwerken werden dan weer bepaald door het gemeentebestuur, dat zich diende te richten naar de regelgeving betreffende de lokale planologie. Elk gemeentebestuur was tevens verantwoordelijk voor de naamgeving van de Grand Boulevard, die als gevolg hiervan in elke gemeente een andere benaming kreeg, maar niettemin overall eensgezind als “avenue” – een etymologisch verantwoorde keus – werd bestempeld.

In de eerste plaats moet dus een oplossing gevonden worden voor een bestuursprobleem. Vervolgens dient men een eensgezinde visie te bereiken, en pas daarna kunnen de middelen en procedures worden vastgelegd, die de huidige aanpassingen mogelijk moeten maken. Die kunnen bestaan uit het herstel van het zachte verkeer, zoals dat op de oorspronkelijke plannen uitgetekend was. Het kan ook gaan om structurele aanpassingen in de doorkruiste landschappen. Of om een nieuw stedenbouwkundig project, waarbij de zijkanten geleidelijk aan worden aangepast en een bewuste keuze wordt gemaakt voor de stedelijke vormen en functies die hierin worden opgenomen. Als de boulevard een verbindingsweg is in het hart van de metropool, dan moet hij opnieuw

35

rence explicite avec les opérations d'Euralille qui s'enchaînent à partir de la gare T.G.V. sur les anciens sites des fortifications de la ville de Lille. Et il ne peut pas y avoir dans ce domaine de concurrence. Cette situation conflictuelle évoque un autre épisode de l'histoire de la ville, lorsque les forces économiques s'opposèrent, lors de la décision du septième agrandissement de Lille en 1858, au déplacement du centre économique de la cité de la Grand-Place vers les nouveaux espaces de la ville agrandie, du côté de la gare Saint-Sauveur premièrement destinée à être nouvelle gare terminus et centre d'affaires de la cité industrielle.

Si l'espace du Grand Boulevard demande aujourd'hui une nouvelle vision politique avec audace et imagination, il semble que les acteurs culturels et économiques n'aient d'autres projets que de lui assurer un lifting réconfortant avant de l'anesthésier dans une Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, procédure administrative qui s'occupera de la préservation de la forme inachevée en oubliant consciencieusement l'esprit d'aventure et de création urbaine qui la fit naître, il y a un siècle.

een oord en een bestemming worden, een centrale openbare ruimte op het grondgebied van de grootstad. Arthur Stoclet had al voorgesteld om de laterale wegen op zondag af te sluiten, zodat er gewandeld kon worden. Als die logica wordt doorgetrokken, kan men zich vervolgens ook vragen stellen over de bestemming van elk deel van de weg, al naar het tijdstip, de dag, de maand of het seizoen.

Er is nog altijd geen gericht beleid voor vastgoedvererving. Bovendien ontbreekt het de openbare sector aan een totaalvisie betreffende de inrichting van het hele tracé. Als gevolg hiervan is men er nog altijd niet in geslaagd de stad op te bouwen die bij de Grand Boulevard past. Het oorspronkelijke streefdoel om een stad te realiseren waar alle sociale klassen thuis waren, moest plaatsmaken voor een liberale aanpak, die de vestiging van een welgestelde klasse bevorderde en zich uiteindelijk liet meeslepen door de macht van het zakenleven.

De Grand Boulevard beschikt over afmetingen en troeven die andere evenementen mogelijk maken dan de viering van zijn eeuwfeest. Al honderd jaar heeft hij het potentieel om een centrale stedenbouwkundige rol te spelen in de metropool. Maar tegenwoordig is er de open-

Notes:

1 Ann Caroll Werquin et Alain Demangeon, *Le Boulevard et la Ville* -tome 1 - genèse d'un espace public 1896-1906 - tome 2 - genèse d'un espace public 1905-1935 - ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports, Plan urbain, 1987.
Ann Caroll Werquin et Alain Demangeon, *La Forme urbaine de la ville, le boulevard de Lille-Roubaix-Tourcoing*, École d'architecture de Lille-région Nord, Secrétariat de la recherche architecturale, MELATT, 1988.

2 Cité par A.C.W. & A.D., *Le Boulevard et la Ville* – tome 1 - page 70.
3 *Guide d'architecture de la métropole lilloise, promenade sur le Grand Boulevard*, page 36 à 42, Dominique Mons, 2^e édition revue et complétée, Le Passage éditeur, 2009.
4 Ibidem, page 36.
5 Colloque organisé par le Laboratoire conception, territoire, histoire de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille.

lijke concurrentie met de werkzaamheden van Euralille, die vanaf het T.G.V.-station op de voormalige vestingen van de stad Rijsel worden uitgevoerd. En op dat vlak wordt geen enkele concurrentie geduld. De situatie doet denken aan een ander ogenblik uit de stadsgeschiedenis, toen in 1858 de beslissing tot de zevende uitbreiding van Rijsel werd genomen en het economische zwaartepunt van de Grand-Place werd verplaatst naar de jonge buurt van het Saint-Sauveurstation, dat oorspronkelijk de nieuwe eindhalte en het zakencentrum van de industriestad diende te worden.

Eigenlijk vergt de openbare ruimte van de Grand Boulevard tegenwoordig een nieuwe en gedurfde politieke visie. Toch ziet het er naar uit dat de culturele en economische medespelers zich tot een kleine facelift zullen beperken, om het project vervolgens in slaap te wiegen in een Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager. Deze administratieve procedure zal eruit bestaan de onvoltooide vorm in stand te houden en opzettelijk voorbij te gaan aan de avontuurlijke geest die een eeuw geleden aan de basis lag van het planologische project.

Noten:

- 1 Ann Caroll Werquin en Alain Demangeon, *Le Boulevard et la Ville - tome 1 - genèse d'un espace public 1896-1906 - tome 2 - genèse d'un espace public 1905-1935* - ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports, Plan urbain, 1987. Ann Caroll Werquin en Alain Demangeon, *La Forme urbaine de la ville, le boulevard de Lille-Roubaix-Tourcoing*, École d'architecture de Lille-région Nord, Secrétariat de la recherche architecturale, MELATT, 1988.
- 2 Cité par A.C.W. & A.D., *Le Boulevard et la Ville - tome 1 - p. 70.*
- 3 *Guide d'architecture de la métropole lilloise, promenade sur le Grand Boulevard*, pp. 36-42, Dominique Mons, 2^e herziene en aangevulde uitgave, Le Passage éditeur, 2009.
- 4 Ibidem, p. 36.
- 5 "Figures et paysages de la mobilité à l'échelle métropolitaine." Colloquium georganiseerd door het Laboratoire conception, territoire, histoire de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage van Lille.

(Uit het Frans vertaald door
Katelijne De Vuyst)