



Place aux idées neuves. RCS Lille. 490 753 209 00033 www.marcq-en-baroeul.org
Direction de la Communication - Ville de Marcq-en-Barœul - Novembre 2009

Marcq-en-Barœul à ¹⁹⁰⁹ ²⁰⁰⁹
LA CROISÉE
des 3 Boulevards


Marcq-en-Barœul
un art de vivre



Le Grand Boulevard a cent ans ! Comme le montre le livret que nous préfaçons, cet anniversaire n'est pas uniquement commémoration, il a vocation à relancer la réflexion sur l'avenir de cet axe urbain et inviter tous les habitants de la Métropole à vivre le boulevard dans sa réalité d'aujourd'hui, son urbanisme et son environnement au travers des fêtes et autres manifestations qui ont été proposées pendant toute l'année 2009.

Centenaire, le boulevard est toujours d'actualité par sa modernité dès sa conception ; s'il ne faut pas négliger l'idéal hygiéniste d'ouverture de la ville, voulu par un de ses fondateurs, le docteur Bécour, il faut se rappeler qu'une de ses fonctions premières a été de relier les villes de Lille, Roubaix et Tourcoing par un axe de communication adapté à plusieurs moyens de transports, voitures attelées, vélos, automobiles et tramways. C'est toujours une des fonctions qu'il accomplit parfaitement, malgré son âge.

Quelques changements notables cependant : la circulation automobile est passée de 326 véhicules par jour à près de 70 000 après un pic, dans les années 1970, à 90 000. Le boulevard n'a pas eu besoin de modifications fortes, la plus importante étant la création des mini-tunnels.

En 1909, l'essentiel du parcours du boulevard se faisait à travers champs entre les trois villes ; maintenant il est urbain sur tout son linéaire. Cet urbanisme est le fruit d'un siècle d'architecture, bien souvent de qualité, depuis l'éclectisme des débuts, le style anglo-normand à la mode pendant l'entre-deux-guerres, l'architecture contemporaine des grands sièges sociaux de notre époque. Son centenaire a été l'occasion de regarder à nouveau cette architecture qu'on ne peut réduire à un décor de chaque côté de la voie de circulation.

Mais par delà ces changements, le boulevard témoigne d'une grande continuité ; depuis un siècle, il abrite l'innovation d'entreprises, les concessionnaires automobiles jadis, la première «grande surface» de la métropole au début des années 1960, les sièges sociaux du tertiaires à la fin du XX^{ème} siècle. Le Boulevard, même centenaire, reste une adresse de prestige sur la Métropole.

Continuité aussi dans la fête et les loisirs; il accueillait jadis des équipements tels les vélodromes, les piscines au Croisé, des parcs de détente, «Robinson et Luna Park», il fut parcouru par de nombreuses courses tout au long de son histoire ; en 2009, pour son centenaire, il a vécu un magnifique défilé retraçant un siècle d'automobiles avant de connaître l'apothéose d'un feu d'artifice tiré au Croisé-Laroche. Mais n'oublions pas, surtout, cette journée piétonne où un nombreux public a pu reprendre, à pied ou à vélo, possession de son Boulevard.

C'est toute l'Histoire de la Métropole qui s'appuie sur la passé pour mieux s'élancer vers l'avenir.

Bernard GERARD

Maire de Marcq-en-Baroeul
Député du Nord

Sophie ROCHER

Adjointe au Maire
Culture - Patrimoine



HISTOIRE

Marcq-en-Barœul à ^{1909 2009}
LA CROISÉE
des 3 Boulevards



En 2009, le Grand Boulevard, cette artère qui relie Lille à Roubaix et Tourcoing, fête son centenaire. Expositions, défilé, feux d'artifices, publications, journée «sans voiture» et concerts se sont multipliés, prouvant par leur nombre et leur variété que le Boulevard est multiple, par son histoire, par ses facettes, par ses enjeux. On a le Boulevard de l'Histoire, celui des hommes, celui des transports, du tramway à l'automobile, celui des commerces et celui des loisirs.

Le Boulevard est relativement unique dans l'histoire des voies de communications ; ouvert en 1909, il relie Lille à Roubaix et Tourcoing, à travers champs, passant sur le territoire de neuf villes, La Madeleine et Marcq en Baroeul, puis à partir du Croisé Laroche, Wasquehal et Mouvaux, vers Tourcoing, Wasquehal, Flers (Villeneuve d'Ascq) et Croix vers Roubaix. Il a été conçu pour ignorer les centres anciens des villages de jadis, il en ignore les territoires même, ce qui fait que quittant Lille, on passe par La Madeleine, on arrive à Marcq, on revient sur la commune de Lille pour rester ensuite à Marcq jusqu'au Croisé ; vers Tourcoing, on quitte Marcq après le pont du Château Rouge pour arriver à Wasquehal, pour revenir sur Marcq avant d'entrer à Mouvaux. La voie vers Roubaix est plus classique, Marcq, Wasquehal, Flers, Croix et Roubaix, encore qu'il ait fallu une «expropriation» du territoire de Croix en 1914... pour permettre une entrée roubaisienne sur le Parc Barbieux. La ville a dû céder une partie de son territoire à sa voisine, créant des problèmes de liaisons internes entre deux quartiers.

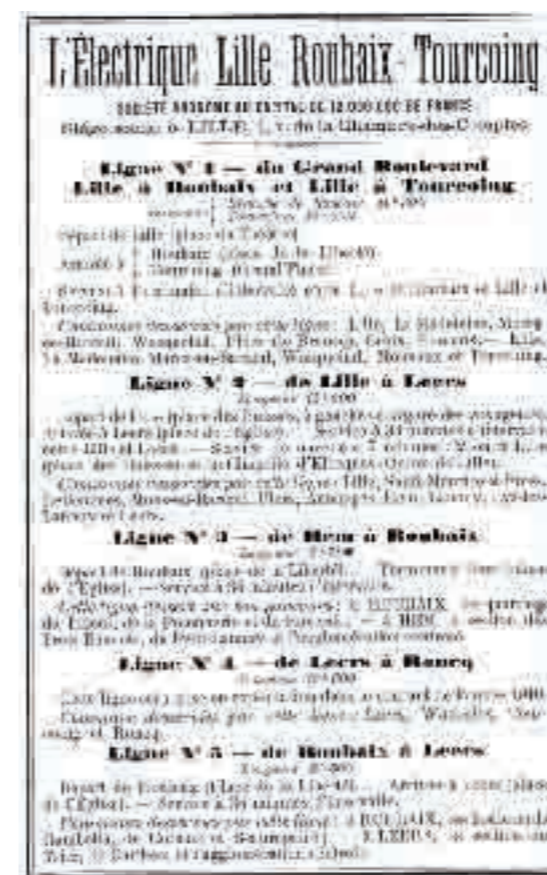
Cette apparente discontinuité du Boulevard est le témoignage de sa modernité à la fin du XIX^{ème} siècle ; son objectif premier est bien de relier trois villes, en évitant au maximum ce qui pouvait freiner la circulation et le transport de marchandises. Autre particularité du Boulevard, il n'a accueilli, au moins dans son projet primitif, aucun équipement collectif, aucune église (celles du Croisé Laroche à Marcq et Notre Dame de Lourdes à La Madeleine sont en retrait), aucune administration (la mairie de Mouvaux ne s'est installée dans le «château Sion» qu'en 1939), quasiment aucune usine, à part celle de l'ELRT de Mongy prévue dès la construction et une autre à Mouvaux. Un seul lieu d'enseignement apparaîtra au lendemain de la première guerre mondiale, avenue de Flandres près du Croisé, un centre de formation pour jeunes filles qui deviendra ensuite l'école Saint Aignan.

Par contre, le boulevard accueillera très vite des lieux de loisirs, les nombreux cafés aux angles de rue, des guinguettes, par la suite des parcs de loisirs ou de dégustations de lait et deux équipements sportifs, les vélodromes de Croix et de Marcq, dit des Trois Villes.

Les «Pères» du Boulevard

Au cours du XIX^{ème} siècle, les cités industrielles se développèrent de façon intense, autour d'usines et de manufactures ; il devenait essentiel d'envisager de nouvelles liaisons entre elles en dehors des vieilles routes historiques passant par Marcq pour Tourcoing et par Mons pour Lille ; le percement du canal de Roubaix au milieu du XIX^{ème} s. avait déjà amélioré le transport de marchandises comme la voie ferrée de Lille à Tourcoing, il était indispensable d'envisager celui des personnes, c'est pourquoi les élus de la fin du siècle se penchèrent plus particulièrement sur le dossier du tramway qui permettait les déplacements des personnes dans des voitures, d'abord tirées par des chevaux puis par des machines à vapeurs puis par l'utilisation de l'énergie électrique ; une toile d'araignée se développa sur toute la métropole en suivant dans un premier temps les anciennes routes.

Un homme s'en est largement préoccupé, Alfred Mongy.



C'est un ingénieur des Arts et Métiers, qui travailla longtemps au service de la ville de Lille, où il réalisa des institutions dans le nouveau quartier des universités, puis passa ensuite au service de département du Nord. En 1900, il fonde une société privée, la Compagnie des Voies Ferrées et Tramways du Nord, faisant la promotion de l'utilisation de tramways à voie métrique. Et dans la ligne de ce projet, il proposa d'en doter le futur grand Boulevard, proposé par d'autres.



Les hommes politiques jouèrent un rôle important dans la réalisation de ce projet ; si les maires de villes traversées (Marcq, Mouvaux, etc) se contentèrent d'être vigilants pour qu'aucun coût ne soit à la charge de leur commune, il n'en fut pas de même pour les maires des trois grandes villes, ce qui confirme que le Boulevard a été conçu comme un lien entre elles, Eugène Motte, maire de Roubaix et conseiller général, Charles Delesalle, maire de Lille, et Gustave Dron, maire de Tourcoing, Florent Antoine Guillaïn, député, et Louis Vincent, préfet du Nord.

Un nom est aussi attaché à ce boulevard, celui du Docteur Bécour ; médecin hygiéniste, il s'élève contre les conditions d'habitats dans la ville de Lille et préconise l'ouverture de la ville, au-delà des remparts, vers l'extérieur, par un «Boulevard du XX^{ème} siècle» qui relierait Lille à Roubaix et doté d'un tramway. En fait, si on ne peut nier le rôle du Boulevard comme but de promenade, il fut avant tout un axe de communication reliant les trois grandes villes de la Métropole. Jamais il n'accueillit sur ses côtés des cités-jardins Au contraire, le boulevard dans un premier temps fut bordé d'hôtels particuliers (sur le beau côté, ensoleillé) et d'immeubles de rapport, principalement sur la Madeleine.

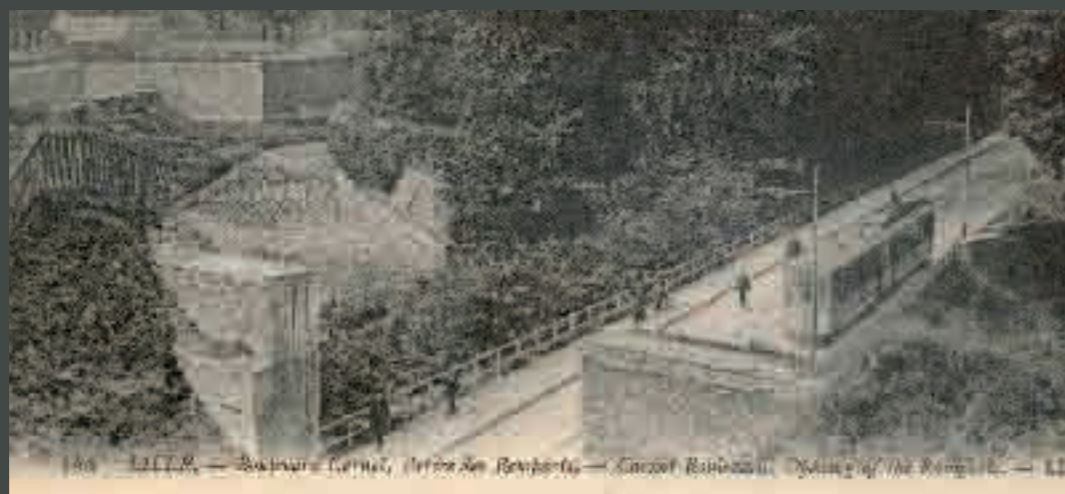
Les projets de boulevards et le problème de l'enceinte lilloise

En 1899, trois projets de boulevards furent présentés ; l'un longe la voie ferrée avec comme désavantage de nécessiter de nombreuses destructions d'immeubles dans le faubourg Saint Maurice ; autre défaut de taille, il privilégie Roubaix par rapport à Tourcoing. Le deuxième, de Bécour, est une légère variante du premier ; quant au troisième, celui des Ponts et Chaussées, il propose un tracé en Y se séparant au niveau de Marcq, près d'un lieu-dit peu connu, au bout du pavé de Baroeul, le Croisé- Laroche ; depuis 1897, les époux Grulois y tiennent un café.



C'est ce tracé qui sera retenu après l'enquête publique conduite en mars 1900 ; il présentait l'inconvénient d'être plus long que les deux autres mais avait l'avantage de passer essentiellement dans des zones rurales, laissant de côté les bourgs de La Madeleine, Marcq et Mouvaux sur la gauche, de Wasquehal et Croix sur la droite. Les expropriations n'en furent que plus faciles et seront terminées en 1905, près de 70 hectares furent ainsi acquis, soit 220 parcelles, pour une emprise de 50 mètres ; seules 22 maisons ou commerces, deux cabarets, deux fermes et une partie de ferme ont été détruits.

Parallèlement il fallait régler la sortie du Boulevard de Lille ; au début du XX^{ème} s. la ville est encore entourée de ses remparts, hérités de Vauban et du XIX^{ème} siècle ; c'est encore une place forte mais les progrès de l'artillerie et des obus rendaient toute défense très illusoire ; mais il fallait obtenir le déclassement de la ville fortifiée ; Mongy entreprend des démarches dès 1905, d'autant plus que l'incendie du théâtre de Lille en 1903 permet d'envisager une arrivée du boulevard jusque dans le centre. En 1907, un accord est passé entre la ville de Lille et le Génie pour ouvrir une brèche dans le bastion pour laisser passer une chaussée de 25 mètres de large. En 1909, le Grand Boulevard, à son entrée à Lille, possède une chaussée de 10 mètres de large et un trottoir de 75 centimètres ; on est loin de la largeur du boulevard en zone rurale. La place de Lille ne sera déclassée qu'en 1919, les fortifications seront détruites bien plus tard.



L'arrivée du Boulevard sur Roubaix souleva un problème entre cette ville et Croix. Par la volonté du Maire de Roubaix, Eugène Motte, un des promoteurs du Grand Boulevard, celui-ci arrive au Parc Barbieux dont une partie est sur Croix. Roubaix se propose donc d'annexer une partie du territoire de cette ville, la coupant en deux, soit 170 hectares ; l'accord se fera sur 32 hectares, approuvé par décret présidentiel le 28 février 1914.

La Modernité du Grand Boulevard

Même si Stoclet souhaitait une largeur de 70 mètres, il se contenta des 50 mètres retenus pour ne pas ruiner son projet ; il croyait aussi à l'expansion de l'automobile, ce qui n'était pas le cas de beaucoup dont le président du Conseil Jules Méline qui, en 1905, prévoyait la fin du marché du véhicule alors florissant : «la clientèle automobile est servie pour quelques années et il est évident que la période de grande fabrication ne tardera pas à être close» !



La modernité du Boulevard se retrouve dans sa conception et la réalisation simultanée de six modes de circulation : deux circulations de véhicules (automobiles et voitures attelées légères, voitures attelées lourdes), une ligne de tramway ; les trottoirs pour les piétons, que ce soit pour leur travail ou pour les promenades du dimanche, de part et d'autres de ce que l'on appellera plus tard la «centrale», une piste pour les cyclistes et une pour les cavaliers, pour le travail ou les loisirs. À cette description, on sent bien, surtout avec le recul du temps, à quel point le boulevard est à la croisée d'une révolution des transports. S'il conserve les modes de transports traditionnels, le cheval ou la marche, il s'ouvre à des moyens plus modernes mais déjà bien développés au début du XX^{ème} siècle que sont le vélo et le tramway et anticipe l'essor d'un transport relativement nouveau, la voiture, s'il n'envisage pas encore le camion qui va se développer avec la première guerre mondiale.

Le tramway surnommé «Mongy»



Pour tous les utilisateurs du Grand Boulevard au cours du XX^{ème} s., on prenait le «Mongy» quand on empruntait le tramway qui reliait Lille à Roubaix et Tourcoing. Et pourtant Alfred Mongy n'est pas l'inventeur du tramway ; celui-ci est apparu à New-York dès 1832, tiré par des chevaux, mais sera amélioré par l'ingénieur français Loubat qui eut la première concession à Paris en 1854 ; plusieurs projets furent présentés à Lille sous le Second Empire, mais ce n'est qu'à partir de 1873 que les lignes se développèrent intra-muros. La compagnie des Tramways du Nord est fondée en 1874 ; les voitures sont tirées par des chevaux ; en septembre 1879 une ligne sortant des fortifications va jusqu'au Pont de Marcq ; des essais sont faits avec la traction à vapeur remplaçant les chevaux dès 1881, cela sera définitif en 1887, malgré certaines hostilités dont celle des habitants de Marcq en Baroeul qui lors de la première arrivée du tramway devant l'église Saint-Vincent le 15 septembre 1888 avaient érigé une barricade avec des chariots pour l'empêcher d'aller plus loin.

Les chevaux disparaissent en 1897, notamment suite à une épidémie. En 1900, on décide de passer de la vapeur à l'électricité, ce qui sera totalement réalisé en 1902. Mais jusque là les tramways empruntaient les anciennes routes, par Marcq vers Tourcoing, par Mons vers Roubaix.

C'est ici qu'intervient Alfred Mongy qui propose de réaliser une liaison par tramway en site propre entre les trois grandes villes. En 1900, il a fondé la Compagnie des Tramways et Voies Ferrées du Nord (il a des projets de tramways sur toute la Métropole jusqu'à Carvin, La Bassée et Armentières !), puis en 1904 le Central Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing qui deviendra en 1905 l'Electrique Lille Roubaix Tourcoing, l'ELRT qui existera jusqu'en 1968.

Le Grand Boulevard ne se comprend bien qu'avec le tramway ; le maître-mot des promoteurs, s'ils ne furent pas insensibles à l'hygiénisme de Bécour, est avant tout d'établir une communication rapide entre les trois grandes villes de la Métropole, par tous les moyens de locomotion pratiqués à l'époque. Comme il est écrit dans la plaquette de l'inauguration : «la nécessité de rendre plus faciles et plus rapides les échanges entre les trois grandes cités industrielles si rapprochées à la fois par leur situation géographique et par leurs intérêts» impose la réalisation du Boulevard «pour faire face aux besoins de la circulation dans la future grande cité du Nord de la France que (la voie) doit puissamment aider à former». Ainsi est même envisagée la fusion des villes de la métropole dans une entité appelée «Lirt» (Lille-Roubaix-Tourcoing). Des lignes de tramways secondaires sont même envisagées à partir de la ligne principale pour desservir les axes perpendiculaires au boulevard. Cela ne sera pas réalisé, en grande partie du fait du développement de la voiture, mais l'urbanisme de la Métropole se construira perpendiculairement à l'axe du Boulevard.

La construction du Boulevard



Elle fut rapide, tout au moins pour l'axe central ; en 1905, l'ELRT (donc Mongy) verse 500 000 F pour les frais d'adjudications ; en 1906 on prévoit un budget de 8 millions de francs, car des ouvrages d'art sont indispensables, trois voies de chemin de fer sur Marcq, Tourcoing et Wasquehal traversent le boulevard et on ne peut imaginer des passages à niveaux ; trois ponts seront donc construits ; il en faut un aussi sur la Marque au Château Rouge, pour lequel on envisage un temps une largeur de 16 mètres mais qui sera établi à la largeur du Boulevard grâce à Arthur Stoclet. A l'entrée de Tourcoing se trouve aussi un pont hydraulique.



La chaussée centrale est construite en pierres revêtues de macadam. Une partie est ouverte à la circulation dès 1908 ; la même année, Hector Franchomme achète les terrains au Croisé Laroche pour y faire construire par l'architecte Lemay le château «Chantecler» ; en 1905 un marché concerne 4005 arbres, des platanes, des peupliers d'Italie et des ormes est passé. En 1912, la piste cyclable est longée par une petite haie. Après la guerre, le macadam est remplacé par de l'asphalte après avoir envisagé de la paver en bois. L'éclairage de la voie centrale ne sera complètement réalisé que durant l'entre-deux guerres, notamment sur Marcq, le tronçon le plus long ; il était à la charge des communes.

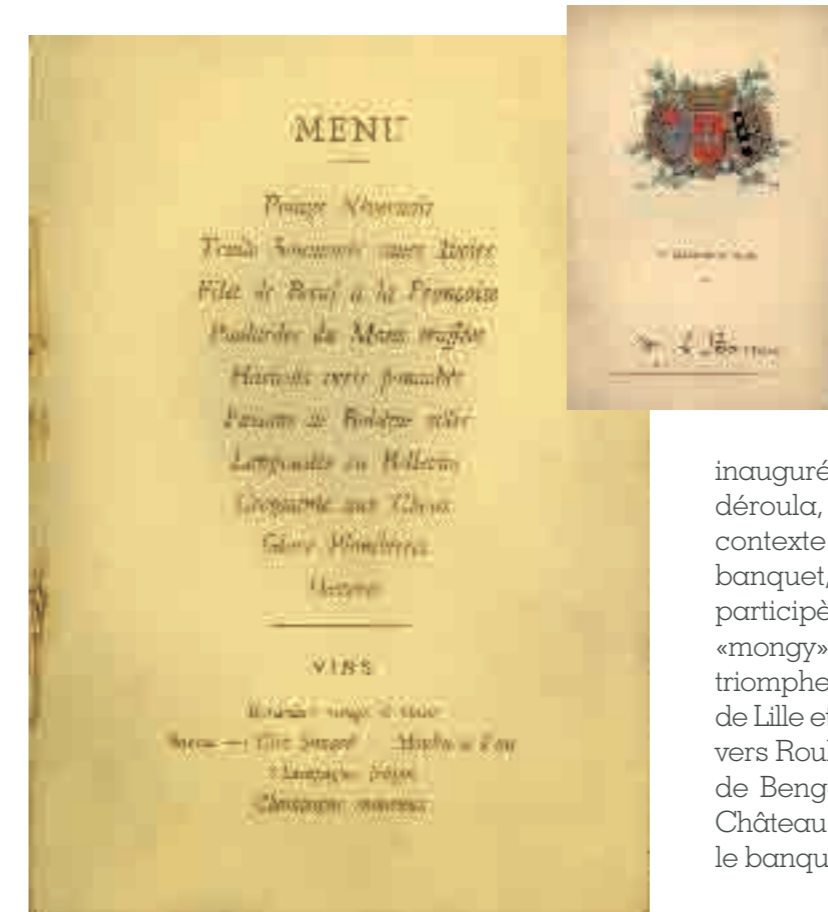
À la charge des riverains, la réalisation des chaussées latérales ; ce fut le plus long, surtout en dehors des zones construites, comme à La Madeleine. Le pavage a été interrompu par la première guerre mondiale ; ce n'est qu'en 1932, que le revêtement fut réalisé dans sa majeure partie.

La chaussée centrale sera élargie en 1956 pour la partie «avenue de la République», en supprimant les trottoirs centraux, une rangée d'arbres et la piste cavalière ; le Croisé Laroche ne sera aménagé qu'en 1963. Les chaussées centrales des boulevards vers Roubaix et Tourcoing seront à leur tour élargies pour faire face à la circulation automobile sans cesse croissante en 1969 et 1970.

Le premier mini-souterrain à Saint-Maur date de 1973, suivi par ceux du Croisé-Laroche en 1974, au Buisson et à Botanique en 1975, à Clemenceau, Brossolette et au Sart en 1976. À son tour, le Mongy passe en souterrain à Clemenceau en 1993. Le dernier mini-souterrain sera celui du Romarin en 2007.

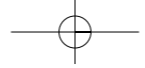
La circulation a toujours été croissante ; en 1910 : 326 véhicules par jour, 1474 en 1921, 90 000 voitures par jour en 1975, 70 000 à la fin du XX^{ème} s. avec l'ouverture de la Voie Rapide et de la Rode Nord-Ouest qui déchargent le Boulevard. Les accidents sont de plus en plus fréquents au point qu'il est surnommé «le Boulevard de la Mort». Un muret central est édifié pour réduire ces risques. La seconde moitié du XX^{ème} siècle a transformé le «boulevard-promenade» en autoroute urbaine ; que sera-t-il demain ?

L'inauguration du 4 décembre 1909



Le samedi 4 décembre 1909 devait se dérouler l'inauguration du nouveau boulevard par Joseph Ruaut, Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics ; mais celui-ci, radical démocrate, anticlérical et ami de Combes, opposé à certains maires se décommanda en dernière minute suivi par le préfet du Nord.

Le boulevard ne fut donc jamais inauguré officiellement mais la cérémonie prévue se déroula, avec une moindre participation dans ce contexte ; sur les 500 personnes prévues pour le banquet, servi dans le dépôt, moins de la moitié y participèrent ; cela commença par un parcours en «mongy» de Lille à Roubaix et Tourcoing. Trois arcs de triomphe, sorte de «portes», furent montés à la sortie de Lille et au Croisé Laroche, à l'entrée des boulevards vers Roubaix et Tourcoing. En fin de journée, des feux de Bengale éclairèrent le pont sur la Marque et le Château Rouge à proximité. Le dépôt où se déroulait le banquet fut entièrement éclairé.



Quel est le nom du Boulevard ?

Pour beaucoup, il s'agit du «Grand Boulevard», seul l'adjectif suffit à montrer son caractère exceptionnel par rapport aux boulevards qui existaient jadis sur la Métropole ; c'est dès les premiers textes de «boulevard du XX^{ème} siècle», celui des temps nouveaux, un peu comme un titre de roman de Jules Verne. Sur les cartes postales de l'époque, il est appelé «Nouveau Boulevard», parfois «Boulevard des Trois Villes», soulignant une fois encore sa fonction de lien entre Lille, Roubaix et Tourcoing ; il n'empêche que sa dénomination ne fit pas l'unanimité.

A Lille, la portion entre le théâtre et la sortie de l'enceinte reçoit le nom de «boulevard Carnot», du nom du Président de la République assassiné quelques années plus tôt ; le nom est repris aussi à La Madeleine. Par contre à Marcq en Baroeul, les choses changent, comme la numérotation ; dans cette ville, tout part du Croisé- Laroche, érigé au cœur de la Métropole. Il y a le «boulevard de Lille, et ceux de Roubaix et Tourcoing» en 1926 mais la partie enclavée dans Lille entre le Buisson et Saint-Maur porte le nom «d'avenue de la République» ! Quant au Croisé, il devient la «Place des Trois Villes».

En 1935, unification des noms à la demande du Conseil Général qui a pris la compétence sur l'ensemble du territoire ou presque ; l'axe La Madeleine – Croisé devient «avenue de la République», la branche de Roubaix «avenue de Flandres» et celle de Tourcoing «avenue de la Marne», en souvenir des combats de la première guerre mondiale ; d'autres rues latérales se réfèrent aussi à cette période. Mouvaux se distingue cependant en maintenant un tronçon sous le nom de «Boulevard Carnot», intégré dans une «avenue de la Marne» !

Dernière modification à Marcq ; après la deuxième guerre mondiale, le Croisé-Laroche prend le nom de «Place Paul Lisfranc» du nom d'un résistant fusillé par les allemands à Bondues en 1943, mais les habitudes sont bien ancrées et en 1974, dernière modification, «place Paul Lisfranc - Croisé-Laroche». C'est en son centre que se trouve l'arbre de la Libération planté en 1945 et renouvelé depuis.



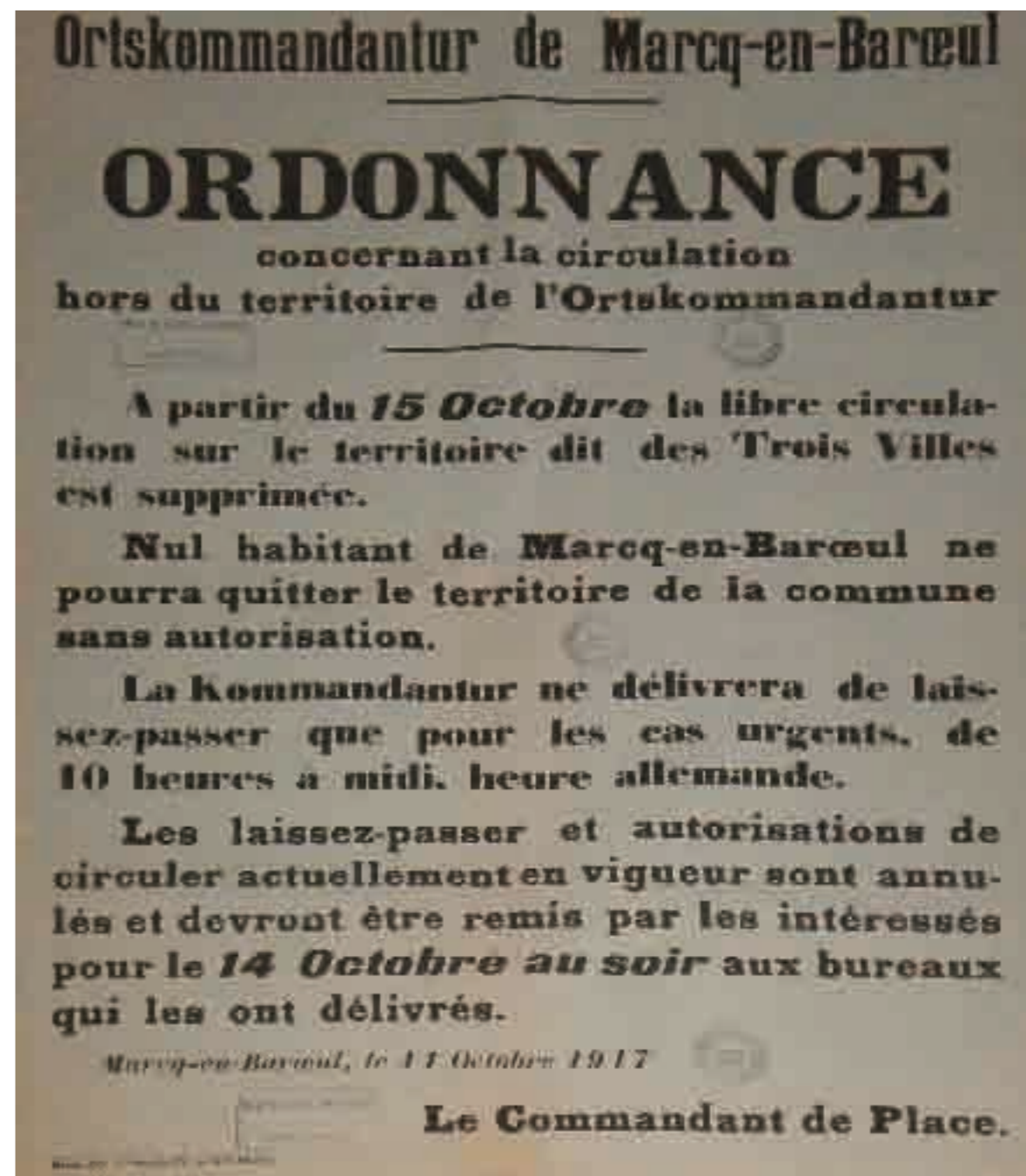
La première Guerre Mondiale

Cinq ans après l'inauguration, la France est en guerre et le Nord occupé par les allemands. Si les principaux combats pour la prise de Lille se déroulent au sud de cette ville, le 4 octobre 1914, un affrontement se déroule au Croisé-Laroche entre l'escadron français des chasseurs de Cherisey et des dragons et cyclistes allemands ; une batterie d'artillerie est établie au Croisé-Laroche et les mitrailleuses françaises installées à Saint-Maur ; parmi les morts, un cultivateur marcquois, Jules Delcenserie. L'attaque portera ensuite sur le sud et les allemands prennent Lille, le 11 octobre 1914. L'empereur Guillaume II visitera sa nouvelle conquête dès le 19 octobre puis emprunte le Grand Boulevard pour se rendre à Roubaix et à Tourcoing. Hitler en fera de même le 29 mai 1940.

Les quatre ans de conflits arrêterent les travaux du boulevard ; les pavés restèrent en pile, le long des bas-côtés ; le prince Ruprecht de Bavière s'installe à La Madeleine, son état-major de la VIème armée réquisitionne les beaux hôtels déjà construits sur le Boulevard tandis que la troupe était cantonnée au couvent Saint-Maur. Adolf Hitler, alors soldat bavarois, y séjourna.

Sur Mouvaux, plusieurs destructions furent constatées suite à des bombardements anglais contre l'aérodrome que les allemands avaient installés sur la Côte Joire, à côté du Boulevard. Les bas-côtés de celui-ci sont transformés en jardins potagers pour nourrir la population.

Le Mongy circule pendant la guerre, principalement pour les allemands qui l'utilisent parfois comme ambulance ; ils sont bien souvent conduits par des femmes, les hommes étant à la guerre. Il sera interrompu en 1918, les allemands ayant fait sauter les ponts dans leur retraite.





L'Apogée de l'Entre-deux-Guerres

Dans la majeure partie de son parcours, le Boulevard est bâti entre 1925 et 1939 ; seules les maisons sur La Madeleine, sont élevées avant le conflit, parfois même avant l'inauguration ; il s'agit des grands hôtels comme celui des frères Delvallée et des immeubles d'appartements ; vers Tourcoing et Mouvaux, quelques maisons existent, l'une d'entre elles à Mouvaux porte d'ailleurs la date de 1911, mais le Boulevard passe encore à travers champs. Ici, il ne s'agit pas comme de Lille au Buisson de prolonger une ville existante, mais bien de créer un nouvel urbanisme, bien éloigné des cités-jardins envisagées par le docteur Bécour. Venir habiter à Marcq ou à Mouvaux sur le Boulevard, c'était choisir l'inconnu, la campagne pour y vivre et non pour ses loisirs. Le Boulevard avait alors deux atouts majeurs, la facilité des transports, surtout le Mongy, et des grands espaces à lotir.

Trois images ont faussé la vision des débuts du grand Boulevard pour le grand public et même pour les historiens, plus occupés par la voie de circulation que par ses abords.

La première est la dénomination de «Champs Elysées de la Métropole» qui renvoie à une vision de la capitale, vision fautive, car contrairement à Paris, le boulevard ne part pas vers la campagne mais la traverse pour relier trois villes. Si le Boulevard fut certainement un lieu de promenades pour les lillois, les guinguettes restèrent à l'écart, là où elles se trouvaient depuis la Belle Epoque, au Buisson, à la Funquée notamment.

D'autre part, malgré une architecture souvent intéressante, le boulevard n'est pas un projet architectural comme a pu l'être l'avenue de l'Hippodrome à Lambersart. A l'exception de contraintes de hauteur, construire sur le boulevard était à l'initiative de chacun.



Deuxième image : le café du Croisé Laroche, toujours présent ; il renvoie une image rurale qui aurait été rattrapée par le boulevard. C'est oublier que ce dernier, sur Marcq, recouvre en partie une ancienne route de Lille, au Quesne, le pavé de Baroeul.

C'est le long de cette voie que les époux Grulois, alors cabaretiers à la Pilaterie, ouvrirent le café des «Quatre chemins», le nom de Croisé Laroche, d'origine inconnue, n'apparaît qu'à la fin du XIX^{ème} s. sous le nom : «la croix Laroche».

Troisième image :
le château Chantecler ou Franchemme ; construit en même temps que le boulevard, il véhicule une image de voie triomphale, bordée d'immeubles de luxe habités par les familles industrielles textiles. Cette image est fautive ; les rares familles de l'industrie textile venant s'installer à Marcq, comme les Desurmont ou les Motte, se trouvent plus haut, vers Mouvaux, sur la côte Joire. Hector Franchemme, lui-même arrivé à Marcq, vers 1898, au château du Lazaro, alors que sa chocolaterie s'installait au Pont, n'appartenait pas au monde de l'industrie textile mais à celui de l'alimentaire. Le seul vrai château alors sur le boulevard, bien oublié depuis, était le Château Rouge.



En 1909, le Boulevard, à Marcq, traverse un monde rural de fermes qui se trouvaient près du chemin du Barœul, notamment celle de Jules Delcenserie. En 1921, soit près de 12 ans après l'inauguration, il n'y a toujours que trois constructions entre le Croisé et le Buisson, le château Franchemme, le dépôt des Mongy et la ferme Tahon, devenue cabaret, qui lui est voisine.

La première grande vague d'urbanisation du boulevard, à Marcq se déroule entre 1925 et 1938, sous deux formes très différentes ; la première est celle des appartements de grand standing, avenue Foch, rue Jean Baptiste Ducrocq ; on y retrouve quelques grands noms du textile, bien souvent des enfants qui viennent de fonder des familles et s'installent en dehors des maisons familiales de Roubaix et Tourcoing ; si le plan Greber, rêvant de faire du Croisé une place de l'Etoile a échoué, les immeubles de luxe se sont installés comme à Paris.

La seconde forme est la maison individuelle, allant parfois jusqu'à l'hôtel particulier, comme le conservatoire de musique de Marcq, et plusieurs autres construits par les familles Destailleurs, Desmazières ou Deplanck entre autres. Tous les styles s'y rencontrent avec deux préférences, le style classique français ou la référence balnéaire façon anglo-normande.



Quels sont les premiers occupants ? Essentiellement les principaux et proches collaborateurs des grands industriels textiles, leurs directeurs commerciaux, les fondés de pouvoirs, les représentants, mais aussi les ingénieurs. Autour du Croisé se trouve vers 1930 une véritable colonie anglo-saxonne, venue d'Angleterre ou des Etats-Unis et travaillant à la Cima à Croix ou chez Massey-Harris à Marquette. Ils appartiennent au XX^{ème} s. ; leurs maisons, même si elles s'inspirent de style ancien, disposent du confort moderne et on peut d'ailleurs s'interroger sur l'intervention d'architectes étrangers dans le cas des maisons de fonctions.

En 1936, le boulevard est cosmopolite ; à côté des français, des anglais et des américains, on trouve des belges, des suisses, des allemands, des norvégiens, soit comme occupants soit comme personnel de maison. Par contre et là encore, il se distingue des anciennes voies, il est peu commerçant ; sur le trajet, à part quelques cafés aux angles de rue au Buisson, rue de la reine Astrid, ou celui de la ferme Tahon, une seule épicerie et une boulangerie.

Les commerçants s'installent sur la place du Croisé, boulanger, boucher, cafés nombreux, quincailler, mais aussi pharmacien et médecin. Cette évolution commerciale, on a d'ailleurs rêvé de faire du Croisé la place centrale de Marcq, sera freinée dans la seconde moitié du XX^{ème} s. par le développement de la circulation automobile.

En 1936, le boulevard à Marcq est espace de modernité, cosmopolite, économique et même artistique. La famille Misckind s'y installera un temps. L'actuelle école Saint-Aignan abrite une école de formation pour les jeunes filles ; à l'écart mais proche, l'église du Sacré Cœur, accueille un pèlerinage à Saint Christophe pour les dangers de la route, c'est dire que déjà on avait perçu le danger d'en faire un axe routier.

La seconde Guerre Mondiale

Si le rôle du Boulevard de 1914 à 1918 semble anecdotique, d'après les documents conservés, il n'est pas de même lors du second conflit, moins du fait des événements militaires que par l'occupation. Les bombardements du 26 mai 1940 endommagent le pont du chemin de fer et les voies vers Rouges Barres, et des maisons au Croisé Laroche, dont le garage Martin, faisant des morts. Un avion anglais sera abattu le 13 janvier 1943 rue de la Rianderie ; enfin un V1 (ou un V2 selon les documents) tombera sur l'avenue de la Petite Hollande le 21 septembre 1944 entraînant un certain nombre de destructions.

Les habitants du Boulevard ont dû subir un certain nombre de réquisitions de logements pendant tout le conflit, principalement les grandes demeures et les appartements laissés vacants. Dès 1940, plusieurs hôtels particuliers sont réquisitionnés par les anglais en cantonnement sur la Métropole ;

ils seront ensuite remplacés par les allemands pour une période plus ou moins longue, à qui succéderont parfois des réfugiés, d'abord des Français évacués de la zone côtière par les allemands en prévision du débarquement qu'ils attendaient à cet endroit puis par des français sinistrés. A la fin du conflit, quelques américains semblent avoir été logés sur le Boulevard.



Vers Mouvaux et Tourcoing, c'est la majorité des immeubles qui est réquisitionnée par l'armée allemande qui y installe ses postes de commandements pour le Nord de la France ; le Musée du Message Verlaine rappelle que c'est à cet endroit que les allemands captèrent les vers du poète annonçant le débarquement en Normandie. Le Mongy qui circule toujours, il était gratuit pour les allemands, voit ses fenêtres occultées lors de la traversée de cette zone stratégique.

Plus dramatique, à La Madeleine s'installent les services de la S.D., les renseignements allemands, la police et la Gestapo, au 265 avenue de la République et de la rue François de Badts et surtout l'immeuble de la Rotonde à l'angle de l'avenue de la République et de l'avenue Saint Maur . Les fenêtres avaient été murées et le trottoir interdit aux passants. C'est là que se déroulaient les interrogatoires. Autre lieu de détention sur le Boulevard, le pensionnat Saint-Aignan à Marcq qui servait de lieu de rassemblement pour les convois vers la gare de Tourcoing puis l'Allemagne. Les déportés du train de Loos, le dernier parti vers l'Allemagne avant la Libération, passèrent par le Boulevard.



Mais les immeubles du Boulevard, surtout les appartements autour du Croisé et à La Madeleine, furent réquisitionnés par les hauts gradés, «ces beaux Messieurs du Croisé-Laroche» comme ils furent surnommés. En effet, très vite l'Occupant favorisa la réouverture des courses à l'hippodrome des Flandres et des photos montrent les tribunes décorées de croix gammées. Sur le Boulevard, un grand immeuble, le 251, occupé par les officiers, est du fait de sa taille surmonté par une batterie de DCA.

C'est du Boulevard que partit aussi la libération ; le château Franchomme abritait des armes qui furent prises par les résistants le 1er septembre 1944. C'est tout naturellement que le square de la Libération se trouve à proximité de ce lieu symbolique pour Marcq. Après les anglais et les américains remontèrent le Boulevard avec leurs camions et les porte-chars.

Une difficile après-guerre

En 1945, il faut bien reconnaître que le Boulevard a perdu de son aura ; de nombreuses maisons sont en triste état, moins du fait des actes de guerre mais par manque d'entretien, voire de pillages au cours des réquisitions. Le matériel du Mongy a été envoyé en Allemagne ; dans toute la métropole les usines ont été vidées de leurs machines et l'industrie marche au ralenti. Une partie des grandes familles a quitté leur vaste demeure, soit qu'elles soient devenues inhabitables comme le Château Franchomme, soit pour des raisons personnelles. La colonie anglo-américaine ne s'est pas reformée.

A cela s'ajoute la circulation automobile de plus en plus dense ; le Mongy apparaît alors comme obsolète, gênant la voiture ; on demande même sa suppression, comme d'ailleurs celle de tous les tramways de la Métropole. Ce sera le combat de la seconde moitié du siècle. Le tramway subira ensuite la concurrence du métro lors du projet de ligne 2 mais finalement le Mongy sera maintenu et modernisé à partir de 1991.

ATELIER DE RÉPARATIONS D'AUTOMOBILES
 RÉPARATION et MISE AU POINT GARANTIES de toutes VOITURES et de tous CARBURATEURS
 ———— à ESSENCE, BENZOL, ALCOOL et PÉTROLE ————

ÉMILE FAURE *Avenue Verdi et rue du Ballon*
près le Nouveau Boulevard
A LILLE ET A LA MADELEINE
 Arrêt car Mongy (Chemin du Romarin).
 ———— « TÉLÉPHONE 14-27 LILLE » ————

*Ancien Chef des Essais, de la Mise au Point
 et de la Réparation des Automobiles et Cycles Peugeot
 de Fives-Lille.*

VOITURES NEUVES & D'OCCASION  **Expertise - Pneumatiques - Huile - Essence - Pièces
 de rechanges - Accessoires - Travaux sur Devis.**

Le commerce était relativement rare sur le boulevard, à part les cafés à l'angle des voies transversales et quelques commerces de proximité sur l'axe central. Les principales enseignes, et ce n'était pas un hasard, étaient celles des concessionnaires automobiles ; chaque marque voulait avoir sa vitrine sur le boulevard et il en reste quelques unes. C'est à partir des années Soixante que le Boulevard reprend vigueur avec des commerces comme Flash Croisé, devenu Super M puis Inno construit à l'emplacement du château Franchemme, puis des sièges régionaux d'assurances, des groupes nationaux, des boutiques, des hôtels de marque, des restaurants. Au Croisé, l'ouverture d'une clinique rue de la Rianderie va petit à petit attirer l'installation de nombreux professionnels de santé sur le secteur, y compris une clinique vétérinaire. C'est l'écho, accidentel, d'un des premiers projets autour du Croisé dans les années Trente, celui d'y installer le Centre Hospitalier Régional, qui sera construit vers Loos.

Le dernier quart du XX^{ème} siècle voit l'arrivée de grands sièges tertiaires, notamment dans les zones encore vierges, comme le Château Rouge à Marcq, à Wasquehal sur les deux branches, arrivée favorisée par le branchement sur le Boulevard de l'A. 22 permise en 1968. Le Boulevard prend une nouvelle vie avec une architecture particulière mais souvent de qualité. C'est l'entrée dans le XXI^{ème} siècle !



Les habitants du Grand Boulevard



Si l'histoire du Grand Boulevard est avant tout celle d'un axe de circulation, on ne peut oublier les habitants et leurs maisons. Cette étude architecturale, trop vaste pour être entreprise ici, doit aussi regarder les voies transversales au Boulevard, bien souvent peuplées de petits chefs d'œuvres d'architecture du XX^{ème} s. C'est le boulevard de l'Eclectisme ; tous les styles s'y retrouvent, du néo-classique au néo-régionalisme, en passant bien entendu par le contemporain. On y trouve des grandes signatures d'architectes régionaux et même parisiens. Mais comment imaginer le cadre de vie des habitants derrière ces façades ?

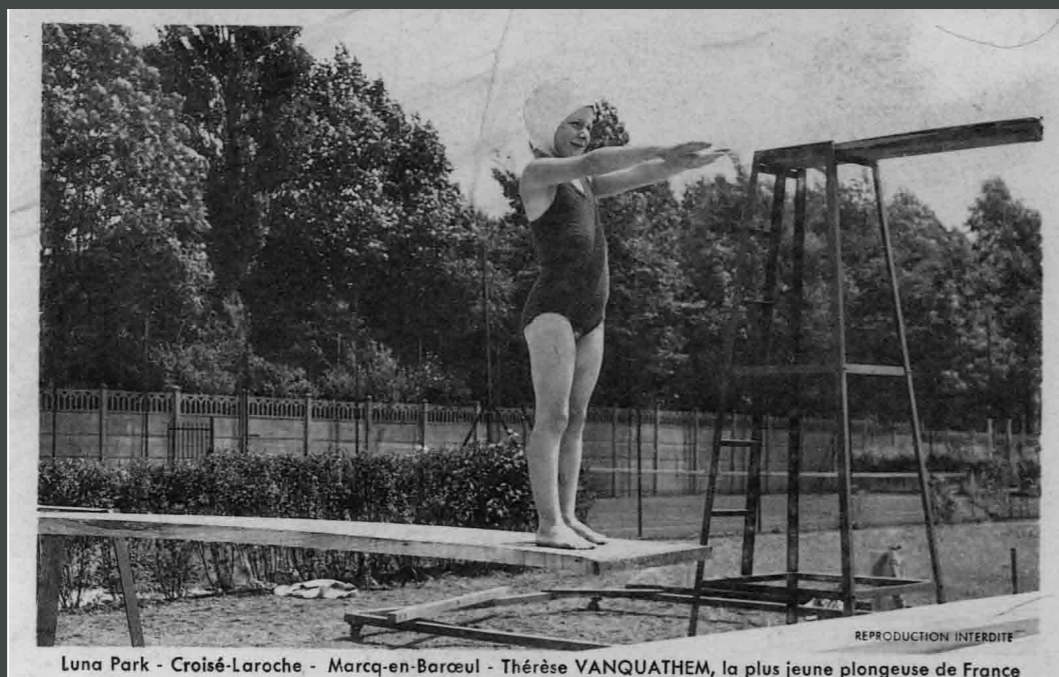


Deux ensembles de documents nous illustrent celui des grandes demeures ; d'abord un inventaire partiel de l'intérieur du château Franchemme avant les réquisitions en 1940 ; on y trouve un ameublement de luxe, des tapisseries du XVII^{ème} et XVIII^{ème} s., des bronzes, de l'argenterie, des cristaux, des tables de jeux mais aussi un «meuble radio-phono» dans la grande salle à manger ; la chambre du maître des lieux est appelée «chambre du duc» et elle est précédée par une antichambre . Cette référence au Grand Siècle Français se retrouve dans l'autre ensemble de documents, l'album de photographies intérieures de l'hôtel particulier construit en 1929 pour Ernest Desurmont, avenue de la République ; il abrite maintenant le Conservatoire de Musique.

Les réquisitions et les dommages de guerre nous donnent un certain nombre de descriptions de maisons plus petites. Toutes s'organisent au rez-de-chaussée sur un vestibule puis un couloir sur lequel s'ouvrent le bureau, le salon et la salle à manger suivie par une véranda vers le jardin ; la cuisine est dans le prolongement ; plusieurs chambres à l'étage et un vaste grenier. Si des cheminées existent encore dans les principales pièces, le chauffage central se retrouve dans toute la maison ; de même il y a des commodités à tous les niveaux. Les revêtements de faïence se retrouvent dans toutes les pièces utilitaires ; le mobilier est plus classique mais les équipements sont modernes et bien identifiés, des cuisinières à gaz, un «appareil frigidaire», un «moulin à café marque Peugeot», des extincteurs. Le modernisme se réduit parfois à un meuble ; un propriétaire de l'avenue de Flandre se plaint de la disparition «d'un bureau américain tout acier et de véritable fabrication américaine, d'une très grande valeur».

Les Fêtes du Grand Boulevard

Dès sa construction, le Grand Boulevard a eu une fonction ludique pour les habitants avec les promenades dominicales et les Guinguettes ; des parcs de loisirs existaient au Croisé Laroche avec un minigolf, avenue de Flandres, avec Robinson ; c'était l'occasion d'aller à la campagne et l'occasion pour les plus jeunes de consommer du lait ! Les équipements collectifs existent dès l'ouverture du boulevard, deux vélodromes, l'un à Croix, l'autre au Croisé Laroche ; celui-ci détruit pendant la première guerre mondiale, sera reconstruit à proximité avenue Guynemer. Ils accueillent des courses cyclistes mais aussi parfois des corridas de taureaux. Dès 1929, un hippodrome est prévu à Marcq à proximité du boulevard, sa construction condamnera d'ailleurs le projet de « place de l'Etoile » prévu par le plan Greber. S'il ne se trouve pas directement sur le boulevard, il est bien appelé « hippodrome du Croisé Laroche ». N'oublions pas enfin les piscines à ciel ouvert au Croisé dans le Luna Park.



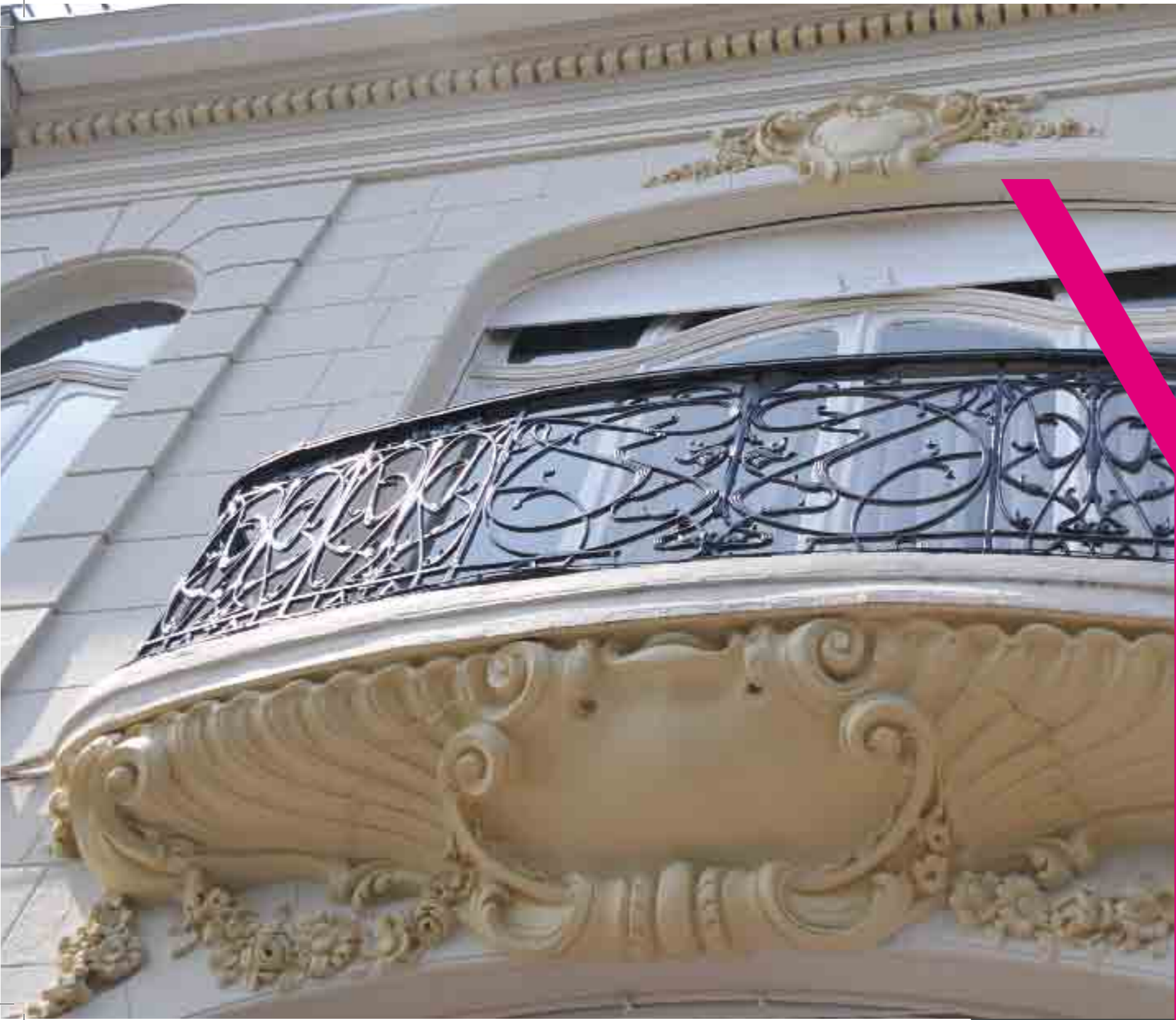
Luna Park - Croisé-Laroche - Marcq-en-Barœul - Thérèse VANQUATHEM, la plus jeune plongeuse de France



Une étude approfondie montrerait la richesse des événements sportifs sur le boulevard (courses cyclistes, courses automobiles) et d'autres fêtes comme des processions à Mouvaux. On peut donc dire que les fêtes du centenaire du Grand Boulevard s'inscrivent en 2009 dans une longue tradition historique.



Le centenaire a été l'occasion de montrer l'intérêt du Grand Boulevard, non seulement comme voie de communication, comme élément structurant de la Métropole, mais aussi au niveau urbanisme, démographique et humain ; il a montré aussi combien manquent des études sérieuses sur cet axe visionnaire imaginé dès 1895. La recherche ne fait que commencer mais déjà certaines monographies ont été publiées, soulignant combien la matière est riche et peu exploitée.



ARCHITECTURE



1909-2009 Le Grand Boulevard célèbre l'éclectisme

L'habitat le long du Grand Boulevard présente une grande variété de styles témoignant d'une certaine liberté quant au choix des constructions. La seule exigence lorsqu'on voulait faire construire sur cette artère était une cote de vingt mètres à la corniche. Cette diversité constitue un paysage urbain éclectique et en continuelle évolution, ce qui est avéré en ce qui concerne la branche marquoise.

La première réelle urbanisation résidentielle s'étale des années 1925 à 1935. Ce laps de temps, entre l'inauguration du grand boulevard en 1909 et le milieu des années 20, profite aux façades puisqu'un style s'ajoute aux autres déjà assimilés, celui Art Déco.

Ainsi, le dépaysement est parfois au rendez-vous à travers le choix d'une architecture de type balnéaire (croupes de toitures et balcons en bois) ou anglo-normande. Le style anglais est donné par une grille ou un escalier qui assure l'alignement urbain lorsque la façade de la maison n'est pas front à rue. Les angles de rue s'adaptent très bien au style « paquebot ». L'immeuble est alors à angle courbe et aux lignes plutôt horizontales faisant illusion aux coursives des bateaux. Enfin, on peut opposer la maison « Haussmannienne » à celle dite « isotherme » de style moderniste et surtout inspirée de l'œuvre de Le Corbusier.

Enfin, les éléments de décor, qu'ils soient en céramique ou en fer, qu'ils prennent l'aspect de balcon ou de frise, épousent les formes de l'Art Nouveau et de l'Art Déco mettant ainsi en valeur un savoir-faire qu'il soit artisanal ou industriel.

Ces habitations à la fois distinctes et semblables forment un véritable décor animé pour qui veut bien prendre le temps de flâner.

Plan de la façade



Les plans des constructions, appelés aussi « bleus », nous donnent les noms des commanditaires et de l'architecte et la date de création du projet. Ils sont généralement constitués des dessins de la façade sur rue et arrière, du sous-sol, du rez-de-chaussée, des étages livrant alors la distribution interne et d'une coupe transversale. Le tout est annoté de différentes mesures.

La première photo présente la façade d'une maison jumelle du Grand Boulevard dessinée par l'architecte Soëns en 1928. C'est une façade très éclectique car elle est enrichie de motifs de style égyptien cher à l'Art déco : un faucon placé sous un angle coupé, des volutes et des roses et une tête de femme.



Le dessin est une maison dessinée par l'architecte E. Croïn en 1927 à l'architecture néo-médiévale de style Tudor (fenêtres à meneaux et à petits-bois) modernisée par un toit terrasse et des ferrures en volutes.



La brique et le fer forgé comme support éclectique

Deux matériaux au bénéfice de l'art du début XX^e siècle : la brique et le fer forgé. La première joue de ses différentes couleurs et peut être vernissée ou peinte. Elle compose des dessins variés selon sa disposition (chevrons, losanges, arcs...) ornant, rythmant ou encadrant ainsi les façades.

L'Eclectisme et ensuite l'Art Nouveau vont remettre à l'honneur le fer forgé. Il se prête à toutes sortes de façonnage. En fer d'ancrage, il prend la forme des initiales des propriétaires. Il se développe sur les balcons des maisons et témoigne d'une époque où les cuisines étaient encore au sous-sol. Le rez-de-chaussée était traditionnellement réservé aux pièces de réception tandis que la cuisine-buanderie occupait le sous-sol semi enterré.



La signature d'architecte

En 1900, le dessin des plans occupe la majeure partie du temps de l'activité d'un architecte. Pour cela, il s'entourait de plusieurs personnes constituant un cabinet. Le client-commanditaire, appelé aussi maître d'ouvrage, passe commande auprès d'un architecte qui lui propose alors un projet.

Dans la métropole, durant le premier quart du XX^e siècle, c'est encore le client qui tient le crayon de l'architecte. Il n'y a pas véritablement de création architecturale totalement libérée du poids de la commande. D'où la variété des rappels stylistiques formant ce qu'on appelle l'Eclectisme. En flânant le long de cette grande artère, on peut lire le nom des architectes qui ont signé leur façade, faisant ainsi référence. Ainsi, on retrouve les noms de G. Pagnerre à plusieurs endroits mais aussi Ch. Bourgeois, Florin, L. Quesnoy, Chantegrie, A. Vandemergele, G. Besozzi, ... Ce sont majoritairement des architectes régionalistes.



Le végétal



L'art Nouveau fait son apparition à Bruxelles et se développe entre 1895 et 1914. À Marcq-en-Baroeul, on le perçoit essentiellement dans la décoration des façades bordant le Grand Boulevard. Par exemple, sur ce balcon, la ligne dite en « coup de fouet » ou style « nouille » est reconnaissable.

Le thème végétal se prête idéalement aux courbes façonnées dans le fer, sculptée dans la pierre ou dessinée sur la céramique. Pour cette dernière, sa fabrication a été relancée grâce à ce style. En faïence fine, en terre cuite ou en grès émaillée, cet ornement prend la forme de panneaux entiers, de cabochons, de frises ou de rosaces. L'Eclectisme vient d'ailleurs de l'adoption de multiples matériaux sur une seule façade.





Le plan de distribution intérieure

La distribution intérieure dans les demeures marcquoises du Grand Boulevard reflète le caractère presque uniquement familial de la vie bourgeoise du premier quart du XX^e siècle. Le plan de cette maison jumelle de 1928 souligne l'apparition de la voiture dans les foyers avec le garage occupant l'habituel rez-de-chaussée, ce qui rejette l'entrée au niveau du rez-de-chaussée surélevé.

Le vestibule suit. Appelé aussi hall d'entrée, il permet de filtrer les visiteurs. Sur la gauche de la maison, trois pièces sont en enfilade : le salon, la salle à manger puis le fumoir. Elles accueillent ainsi les nombreux membres des familles du nord de la France ; elles peuvent se cloisonner à l'aide de panneaux en accordéon. Le gaz est arrivé dans les demeures permettant de se chauffer plus facilement ce qui rend les intérieurs plus confortables. Preuve de ce nouvel art de vivre à la maison, apparaissent des pièces dédiées aux jeux des enfants, au plaisir du tabac, des bureaux ; des salles de bains d'envergure témoignent le modernisme de l'hygiène.

Les intérieurs des maisons cossues étaient surchargés d'objets de décoration : mobilier, boiseries, tentures, vitraux, tapis et grandes cheminées. Une photo d'une des pièces de l'actuel Conservatoire de Musique construit par Jean-Baptiste Maillard en 1929 nous livre un exemple de ce foisonnement décoratif dans lequel la référence à l'art Français des XVII^e et XVIII^e siècle perdure.



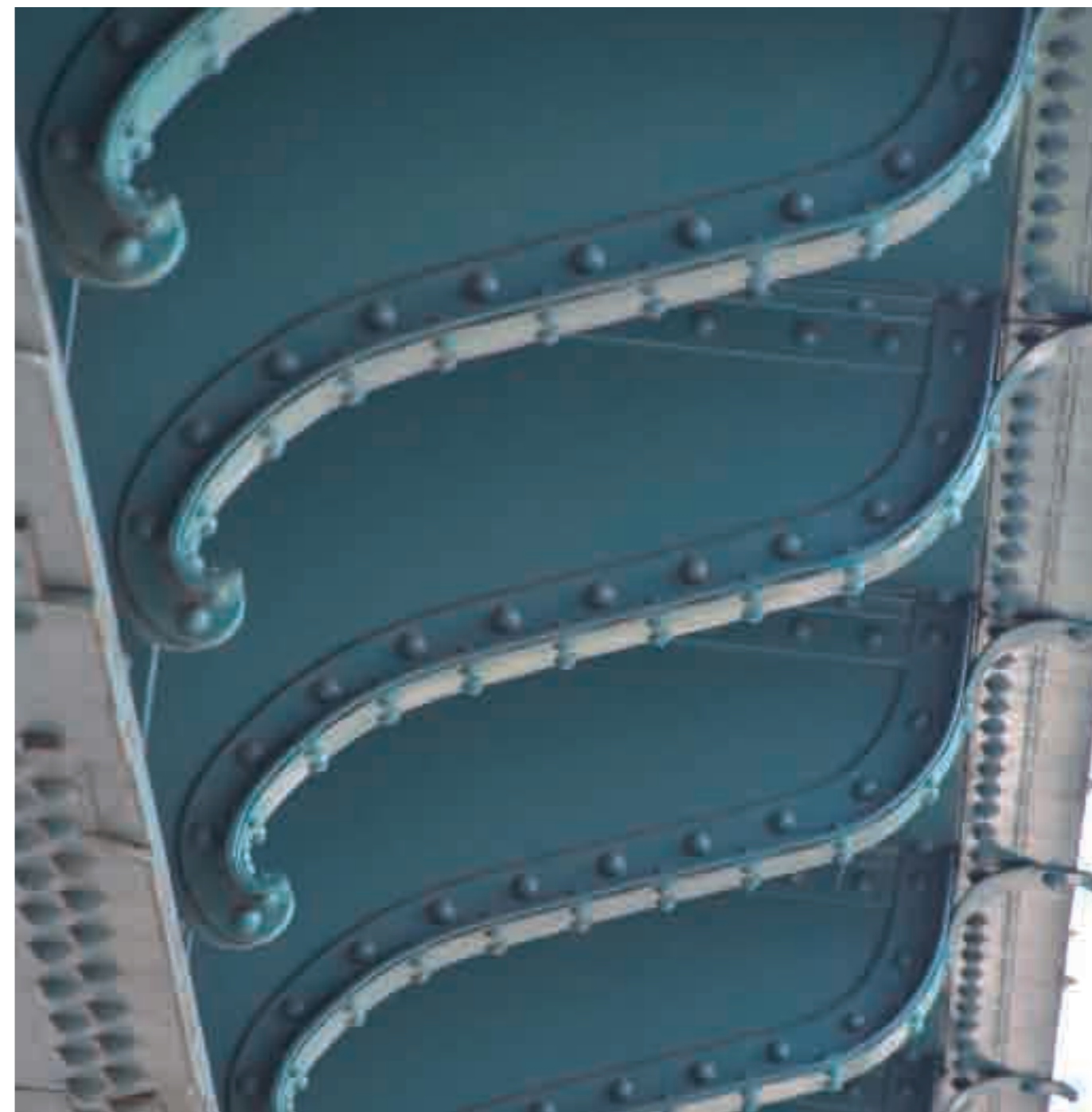


L'architecture en perpétuelle évolution

Le pont du chemin de fer a été construit pour le Grand Boulevard. D'une hauteur de 4m30, il est réalisé en fonte et métal. En 1909, il témoigne, par ses matériaux, de l'avancée industrielle qui est en marche depuis le milieu du XIX^e siècle. Les détails nous montrent toute la beauté de l'architecture industrielle.

Autre avancée architecturale plus récente, l'utilisation du verre sur les façades. La tertiarisation de l'économie des années 1986-1989 a fait surgir une nouvelle génération de bureaux le long du Grand Boulevard. De forme cubique, ils sont habillés de verre ou de glace réfléchissante.

Cela permet une certaine transparence car les façades reflètent la végétation et le ciel ou les mouvements de la rue. La structure du bâtiment photographié est réduite au maximum. On ne peut plus lire la distribution interne en façade. L'association du verre et de l'acier en font une architecture toute en légèreté.





ÉVÉNEMENTS



Le Mongy, tramway du Nord, Blondeau (Gérard), Editions la Régordane, 1995, 124 p.



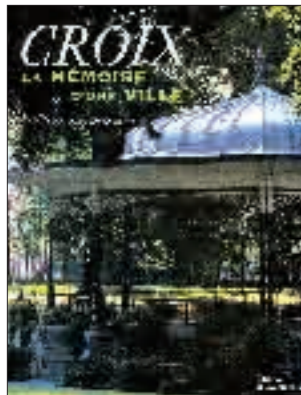
Spécial centenaire du Grand Boulevard, Lille Métropole Info, n°66, novembre 2009, 32 p.



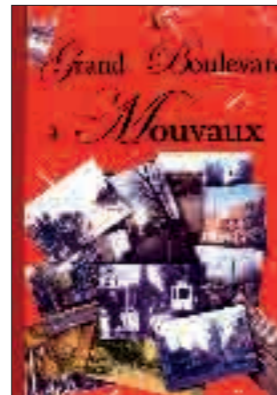
Le Grand Boulevard la constante mutation d'un paysage urbain, Archives Municipales de Marcq en Baroeul, 2000, 10 p.



Le Grand Boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing, regards croisés, Desbarbieux (Jacques), Hennart (Hubert), Editions Alain Sutton, 2009, 128 p.



Croix, la mémoire d'une ville, Editions de la Martinière, 2006, 280 p.



Le Grand Boulevard à Mouvaux, Club d'histoire locale de Mouvaux, 2009, n.p.