

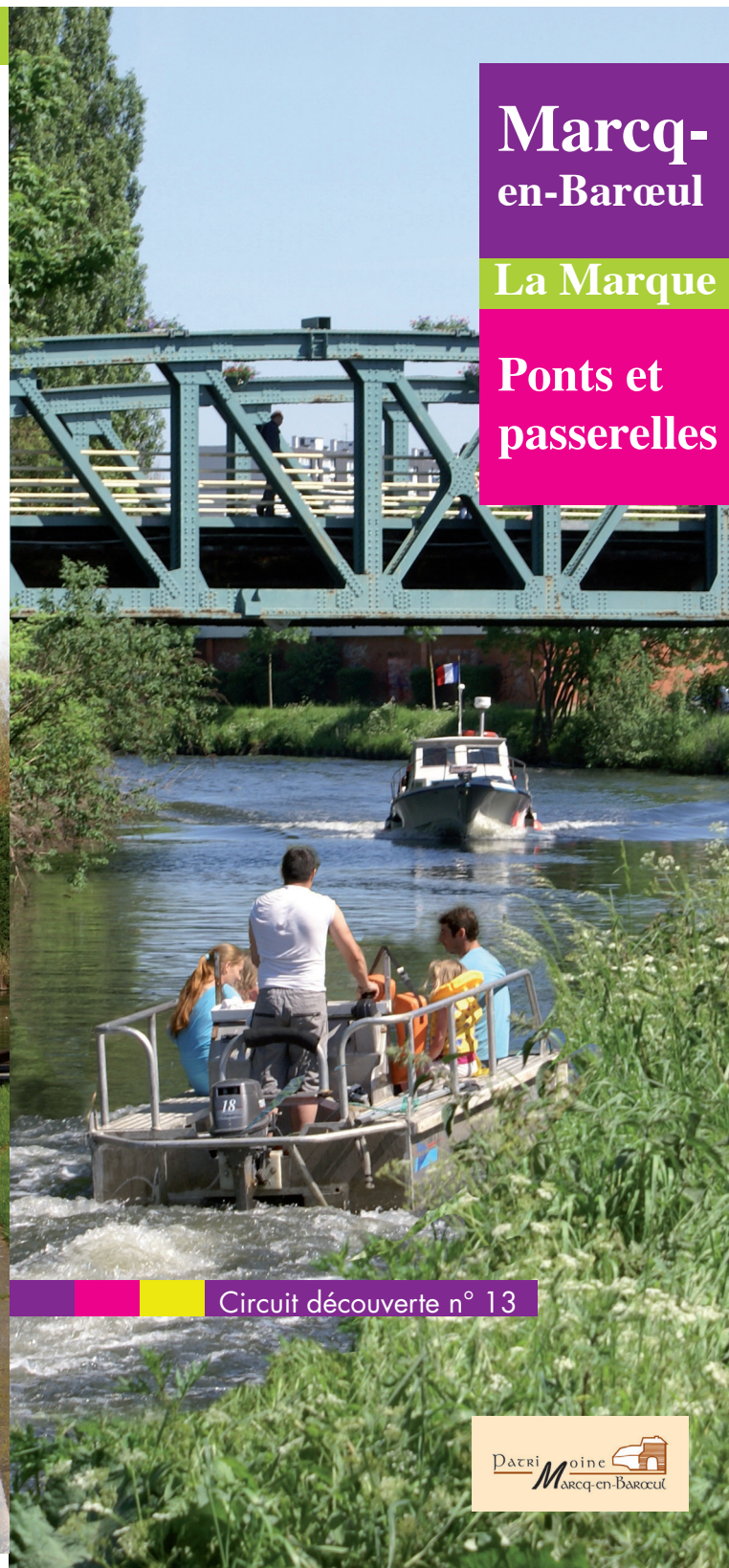


Cette reproduction d'un tableau de l'album de Croÿ représente le village de Marcq-en-Barœul en 1610. On y voit la Marque sinueuse telle qu'elle était avant sa canalisation. La présence de l'eau dicte les constructions et activités qui s'y rattachent. Le moulin à eau remonte au XIII^e siècle et la présence de fermes témoigne de cette ruralité.

Au milieu du XIX^e siècle, lors de la grande période de l'industrialisation marcquoise, les usines vont s'implanter à proximité de l'eau, tout d'abord pour s'y approvisionner (blanchisserie Delobelle, teinturerie, briqueterie, usine textile La Grande Fabrique) puis pour bénéficier du transport de marchandises (corderie Delos-Forge et Bury, usine de levure Janssens). En 1950, on comptait encore jusque 3 850 passages de péniches par an. Aujourd'hui, les bateaux sont essentiellement liés au tourisme.



La totalité du parcours de la Marque urbaine et du canal de Roubaix fait 28 km, traverse 11 communes dont 2 en Belgique. Il faut compter deux jours pour la traversée. Le projet « Blue Links », consistant en la réhabilitation de cette voie d'eau, s'est achevé par la réouverture à la navigation en 2011. Élément déterminant du paysage marcquois, dédiée longtemps au commerce, la Marque donne aujourd'hui toute sa place au tourisme fluvial. De plus, ses berges sont réputées comme lieu de promenade et l'ensemble est soutenu par une politique active de protection de l'environnement.



Marcq-en-Barœul

La Marque

Ponts et passerelles

Circuit découverte n° 13

Patri Moine
Marcq-en-Barœul

Cette plaquette débute une série consacrée à la façon dont les transports et moyens de communication ont modelé le paysage marcquois. Le premier d'entre eux fait partie du patrimoine naturel : la Marque.

Cette rivière n'était pas, à l'origine, navigable du fait de ses méandres. Elle servait néanmoins aux nombreuses cultures maraîchères de Marcq-en-Barœul. Au fil des siècles, dans de nombreuses villes, la voie d'eau devient l'un des premiers modes de transport de marchandises et contribue ainsi à leur développement économique.



Ce rôle important a nécessité qu'on fasse appel à des ingénieurs pour aménager les cours d'eau et construire des ouvrages. Dans notre commune, les travaux de canalisation de la Marque s'étaleront de 1826 à 1831, favorisant l'industrialisation du quartier du Pont et du Bourg et donneront naissance à huit ponts.

Si aujourd'hui, des péniches transportent toujours des marchandises jusqu'à l'usine de levure marcquoise, la réhabilitation de la Marque finalisée en 2011 permet aussi de donner aux riverains un espace naturel aux charmes bucoliques et propices aux loisirs : balades sur l'eau et randonnées.





1 Pont Monplaisir

Ce pont assure la liaison entre les rives de Marcq-en-Barœul et Marquette, à hauteur du nouveau centre d'Incendie et de Secours de la ville. Il remplace l'ancienne passerelle Denis (nommée aussi pont blanc). Construite en béton armé, elle était présente depuis 1920. Dans le cadre de la réhabilitation de la Marque, elle disparut en 2005 à la faveur de ce nouveau pont fait d'une charpente métallique et d'un tablier au platelage de bois. Par sa structure, il rappelle le pont du Risban. Jadis emprunté par le tracteur qui tirait les péniches, aujourd'hui il ne peut-être utilisé que par les piétons et les vélos.



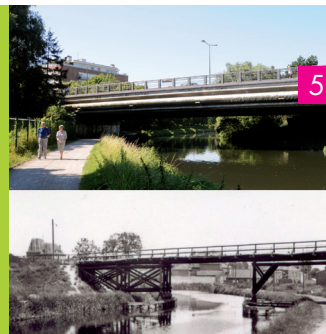
2 Pont (route Nationale)

Il est emprunté par la route de Menin vers la Belgique. Cette voie dont la création date du IX^e siècle, a vu se succéder les ponts au fil des événements qui ont touché la ville de Lille, dont c'était une approche par le nord. Le pont étant nécessaire à la voie de communication, il est donc souvent pris pour cible, défendu ou détruit. Simples planches au départ, pont tournant au XIX^e siècle, pont levis après guerre, puis métallique. L'actuel date de 1945 mais a été plusieurs fois modifié. La ligne J du tramway l'a emprunté jusqu'en 1963, laissant place, aux autobus et aux automobiles depuis.



4 Pont du Risban

Principal pont du bourg de Marcq, il est visible sur l'album de Croÿ de 1610. Il permettait le passage des chariots et des troupeaux. Puis, avec la canalisation, il devient pont tournant pour faciliter la navigation et le passage des péniches. Il sera détruit durant la guerre ; reconstruit en pont levis, devenu inutile avec la création de l'avenue Foch il est remplacé par une passerelle uniquement à destination des piétons puis des vélos grâce à un ingénieux procédé de gouttière.



5 Pont avenue Foch

Cet ouvrage a été construit en 1929 en prévision du déplacement de l'hôtel de ville (1937) depuis la place du Bourg vers l'avenue Foch, alors nouvellement percée. Il permettait le passage des automobiles et du tramway et assurait la liaison vers le Croisé, cœur de la ville alors. Ce pont sera détruit en 1940 puis reconstruit. Le tramway s'arrête définitivement en 1972.



Pont Bailey

Près du Collège de Marcq, il donne accès au Grand Boulevard vers Tourcoing. Autrefois appelé pont du Château rouge (ancien siège de la seigneurie du Petit Wasquehal et détruit en 1958), il existait déjà au XVIII^e siècle. Bailey est le nom de l'ingénieur britannique qui a conçu ce type de pont : un assemblage de pièces dont les plus lourdes peuvent être portées par seulement 6 hommes, pour relier les voies de communication interrompues pendant la guerre 1939-45.



Pont au dessus de l'A22

Ce pont, ouvert à la circulation en 1972, reflète la modernisation des transports liée à l'apparition, à Marcq-en-Barœul, de cette autoroute. Il renoue avec le but premier du pont de la route de Menin qui était d'être l'axe de communication principal menant de Lille à la Belgique. Cette infrastructure offre aujourd'hui un contraste entre la partie haute du pont (voies de circulation) et la partie basse, avec le calme de l'eau et ses abords fleuris.



Pont du Grand Boulevard

Un petit pont existait au château du Petit Wasquehal. Après la création du Grand Boulevard (1909) et notamment sa branche vers Tourcoing, ce nouveau pont a été créé et reprend le nom de Château Rouge.



Pont sur Voie Rapide

Sur les 9 ponts qui enjambent la rivière marcquoise, celui de l'écluse inclus, cet ouvrage est l'un des plus récents. Il permet le passage de la voie rapide désengorgeant ainsi le Grand Boulevard. Il se trouve à l'extrémité Est de la partie marcquoise de cette voie d'eau.



3 L'écluse



L'écluse est ouverte lors de la canalisation de la Marque en 1827. Elle se situe juste à côté de l'emplacement du moulin à eau visible sur l'album de Croÿ dont il reste d'ailleurs un petit îlot. Toutes les embarcations passent par cette étape obligatoire.

En 2001, une revalorisation des berges de la Marque est entamée. Les pourtours de l'écluse se sont agrémentés d'arbres tels bouleaux et érables et d'autres fruitiers. L'aménagement a été confié à un architecte paysagiste : Philippe Thomas. Il plante un pont de bois piétonnier depuis la route et réaménage le chemin de promenade qui bénéficie d'un éclairage. Entre les deux, prend place un espace de pique-nique.



Marcq-en-Barœul
un art de vivre

Direction des Affaires Culturelles
Service Patrimoine
56 rue Albert Bailly
Marcq-en-Barœul
www.marcq-en-baroeul.org