

Les transports en commun

Tramway et bus

Le modèle le plus ancien, à Marcq-en-Barœul, était ce tramway à vapeur, ci-dessous, tirant un à deux wagons. Il appartenait à la ligne J qui fut ouverte en 1888. Elle menait de la Porte de Gand à Lille jusqu'au centre de Tourcoing.



Rapidement électrifiée, elle passait par les rues Nationale (seconde illustration), Gabriel Péri, la place du Général de Gaulle (au pied de l'église Saint-Vincent) puis la rue Albert Bailly. Elle fut fermée définitivement en 1963.



Le tramway le plus connu porte le nom de son inventeur, Alfred MONGY. Toujours présent sur le Grand Boulevard et ce depuis 1909, il relie Lille, Roubaix et Tourcoing. Grâce à lui, le village devient une ville.



Il desservait aussi l'avenue Foch entre 1930 et 1972. A la place de ce dernier, se trouve aujourd'hui un terre-plein central en partie arboré.

Le développement des moyens de transport individuel, dans les années 1930, entraîne une diminution du nombre de voyageurs dans les tramways. C'est à ce moment-là qu'apparaît l'autobus. Ces derniers (dont le nom d'origine « omnibus » veut d'ailleurs dire « pour tous ») ont des horaires adaptables et tendent à remplacer des lignes de tramway moins rentables et moins confortables.



Depuis quelques années, afin de faciliter les déplacements des seniors, personnes isolées et famille sans voiture, des minibus offrent un service de navettes depuis le domicile jusqu'aux lieux d'animation et de commerce.

L'automobile

L'automobile est véritablement l'invention du début du XX^{ème} siècle !

Dès 1900, l'obligation d'apposer un numéro d'ordre sur la voiture, ancêtre de la plaque d'immatriculation, est initiée par la ville de Lyon. En 1904, un arrêté fixe la vitesse maximale à 12 km/h sur Marcq-en-Barœul. Le permis de conduire apparaît, lui, en 1922.

Les routes pavées sont plus adaptées aux chevaux qu'aux voitures, occasionnant casses mécaniques et crevaisons. Le goudronnage sera la solution. Les premiers propriétaires de voiture sont avant tout des passionnés de mécanique et des gens aisés.



Sur cette carte postale, l'industriel Hector Franchomme roule sur le Grand-Boulevard, voie de communication emblématique qui réunit, dès 1909, tous les modes de transports de l'époque.

Hector Franchomme inventa en 1912 un modèle à hélice et fonda l'Automobile-Club du Nord.



En 1920, les chariots sont interdits sur la chaussée centrale. Les garages fleurissent dans les rues et dès 1930 les architectes ne construisent plus de maison sans un garage au rez-de-chaussée.



En 1956, face à la croissance du trafic automobile, on élargit la chaussée centrale à 14 mètres, provoquant la disparition des trottoirs centraux, d'une rangée d'arbres et de la piste cavalière. Le croisé Laroche ne sera aménagé qu'en 1963.



Aujourd'hui, la prise de conscience croissante des problèmes de pollution et des changements climatiques engendre une remise en cause de la voiture individuelle.

L'électricité est l'une des alternatives au diesel ou à l'essence. Depuis 2013, Marcq-en-Barœul a installé des bornes de recharge et dispose de véhicules électriques. Les infrastructures de la ville s'en trouvent modifiées et la conduite est pensée différemment.



Le covoiturage fait partie des changements de comportement. Sur le site www.marcq-en-baroeul.org/covoiturage, les internautes peuvent accéder à une carte interactive qui répertorie les stations de covoiturage et les besoins et demandes des usagers.



Mobilité d'hier et d'aujourd'hui



Introduction



Les plaques de verre et cartes postales marquoises des années 1890 à 1970 constituent un témoignage très explicite de l'évolution de nos modes de déplacement.

Longtemps, le cheval s'impose comme le meilleur partenaire de l'homme pour travailler et se déplacer. Puis la force animale est remplacée par un moteur : la machine à vapeur va révolutionner le transport des personnes et des marchandises. Enfin, le moteur à explosion provoque l'essor de la voiture qui envahit les villes.

Les transports s'organisent : les voies navigables s'élargissent, les réseaux de routes et de rails se multiplient et les bourgades deviennent des villes. C'est ainsi que l'ancien village maraîcher se transforme et s'inscrit au cœur d'une métropole elle-même connectée aux grandes villes d'Europe du Nord.

Observer nos archives ne nous limite pas au passé comme en témoignent les nombreuses illustrations de cette plaquette. Comprendre l'évolution des modes de déplacement au cours du XX^{ème} siècle nous conduit tout naturellement à relever les nouvelles pratiques d'une société aujourd'hui attachée à une mobilité « durable » et inventive, plus partagée et plus écologique.

Le cheval

L'homme et le cheval sont liés par une longue histoire : en temps de guerre comme dans les champs ou sur les routes, pour le transport des hommes et des marchandises, le cheval a apporté sa force et grandement amélioré le quotidien des populations. Sur cette plaque de verre, un cheval attelé tracte une tonne à eau. Il vient de passer sur le pont, rue de Menin et se dirige vers Lille.



La photo des années 1920 montre une voiture de livraison de la brasserie des frères Vanderhaghen (rue Nationale, au Pont, à l'emplacement de la maison de retraite). Ce mode de transport permettait d'écouler la bière jusqu'aux villes environnantes. Le château du même nom est le seul vestige de ce passé industriel.



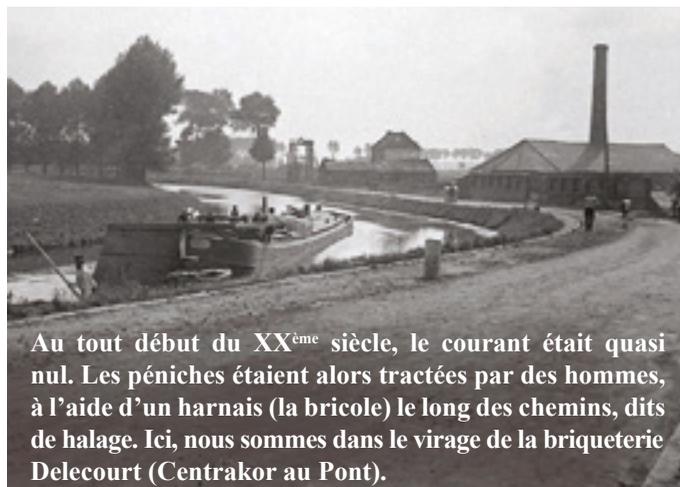
Dix ans plus tard, cet attelage à six chevaux d'Hector Franchomme bat le pavé sur la latérale du Grand Boulevard. L'intérêt pour le cheval décline à la fin des années 1930 jusqu'à sa quasi-disparition vers 1950. Au XXI^{ème} siècle, certains agriculteurs redécouvrent le cheval dans un souci de développement durable.



La péniche

Les bateaux sont construits, à l'origine, pour transporter des marchandises (denrées alimentaires ou de bétail) et des matières premières telles que le charbon, la laine, ... Ils palliaient au manque de routes carrossables, cantonnant l'économie à un marché local et donc restreint.

La Marque va être canalisée entre 1827 et 1831 permettant ainsi le passage des péniches. Des usines vont alors s'installer en bordure de Marque : la meunerie Catry devenue Lesaffre (l'usine de levure actuelle utilise toujours ce moyen de transport), la corderie Delobel (l'actuelle médiathèque), l'usine de levure Janssens (espace Brueghel au Bourg) ou encore l'huilerie Leclercq (au Pont).



Au tout début du XX^{ème} siècle, le courant était quasi nul. Les péniches étaient alors tractées par des hommes, à l'aide d'un harnais (la bricole) le long des chemins, dits de halage. Ici, nous sommes dans le virage de la briqueterie Delecourt (Centrakor au Pont).

Les tonnages et gabarits augmentant, ce travail fut confié à des animaux : chevaux, ânes et bœufs. Des locotracteurs, sorte de petites locomotives aideront aussi à ce travail de tirage. Puis, les péniches furent motorisées.

Ce mode de transport fluvial va être supplanté par le trafic ferroviaire puis routier. Des péniches vont se transformer en habitations, restaurants et salles de concerts.



Le vélo



Les enfants qui, aujourd'hui, apprennent à faire du vélo sur des draisiennes ne savent pas que ce moyen de transport sans pédales existe depuis 1817 ! Inventé par l'allemand Drais, elle permettait de marcher à grande vitesse. Le vélo, tel qu'on le connaît, devient populaire en 1890. L'un des inventeurs du pneu de vélo constitué d'une chambre à air enveloppée dans une toile de coton fut le premier propriétaire de l'actuel conservatoire de musique, Ernest Desurmont.

La bicyclette cohabite, sur les routes principales nouvellement asphaltées, avec les chevaux et le tramway.



S'il est avant tout un moyen de transport, le vélo devient vite un sport. Au Croisé Laroche des courses ont lieu au vélodrome des Flandres (l'école St-Aignan le remplace). Un second prendra place avenue Guynemer.

Les cartes postales témoignent des bicyclettes et tenues spécifiques en ce début du XX^{ème} siècle. Toutes les classes sociales adoptent alors ce mode de transport offrant la liberté (pas de contraintes horaires) et un certain individualisme.



Le vélo subira une crise en 1950 avec l'arrivée massive de la voiture qui remplacera presque définitivement le cheval et la petite reine.

Le Grand Boulevard et ses nombreuses voies de circulation ne cessent d'étonner et de fasciner le visiteur étranger à la Métropole. Seule la piste cavalière a totalement disparu. Parfois menacées, les pistes cyclables demeurent et se développent dans toute la ville.



En effet, le vélo profite d'un regain d'intérêt depuis quelques années comme en témoigne la fête du vélo à l'hippodrome, organisée par la Ville en septembre. S'il n'était plus utilisé que pour le loisir, il est redevenu moyen de locomotion privilégié pour aller travailler



comme pour faire ses courses, résolvant ainsi les problèmes de bouchons et de stationnement. Le vélo électrique permet, quant à lui, des trajets plus éloignés du domicile.

Afin de développer ce transport non

polluant, des stations de vélos en libre-service sont apparues sur les trottoirs et places des grandes villes de la Métropole depuis 2011. Les progrès technologiques permettant la miniaturisation des moteurs ont donné lieu à de nouveaux véhicules portables : la trottinette électrique, l'hoverboard ou encore la gyroroue.