

Le Groupe F illumine le Croisé-Laroche le 28 novembre

Le 28 novembre, les Métropolitains fêteront le centenaire du Grand boulevard : expositions, visites guidées, concerts ponctueront cet anniversaire conclu par un spectacle pyrotechnique du Groupe F en soirée au Croisé-Laroche. Ce sera l'occasion de découvrir 100 sites remarquables,

identifiés par un signe spécifique. L'accès au tram sera gratuit. *LilleMétropoleInfo* consacre l'intégralité de ce numéro à cet événement : 32 pages de textes et de photographies, dont un cahier central consacré au programme et aux renseignements pratiques.



N° 66 - SPÉCIAL CENTENAIRE DU GRAND BOULEVARD - NOVEMBRE 2009

LilleMétropoleInfo

 lillemetropole.fr



SOMMAIRE

Le centenaire du Grand boulevard :
un grand événement

Pages 2 et 3

De Lirt à Lille Métropole

Pages 4 et 5

Un tramway nommé Mongy

Pages 8 et 9

Alfred M. la "star" du tram

Page 9

Un siècle d'architectures

Page 12

Fête avec le Groupe F
au Croisé-Laroche

Cahier central (pages 13 à 20)

100 sites remarquables

Pages 21 à 29

Créer le boulevard du XXI^e siècle

Pages 30 et 31

Arthur Stoclet,
l'ingénieur aux larges vues

Page 32

Lille Métropole Info N° 66 - Novembre 2009

Journal de Lille Métropole Communauté urbaine
1 rue du Ballon, 59 034 Lille Cedex
Tél : 03 20 21 65 48 - Fax : 03 20 21 21 49
infometropole@cudl-lille.fr

Directeur de la publication : Jean-Marc Germain
Comité éditorial : Alain Cacheux, Henri Ségard,
Marc-Philippe Daubresse, Rudy Elegeest, Bernard
Debreu, Olivier Henno, Slimane Tir, Gérard Caudron
Directeur de la rédaction et rédacteur en chef :
Emmanuel Persyn

Chargé de la publication : Yann Parigot
Rédaction : Olivier Buisine, Anne Cesbron-Fourrier, Jérôme Legendre,
Yann Parigot, Sylvie Pivot, Corinne Lemort, Florence Havart
Photographies : Pascaline Chombart, Vincent Lecigne
Couverture : Max Lerouge
Photothèque : Nicolas Fernandez
Conception graphique, mise en page : Mk2 Communication
Photogravure : SGB, Boulogne-sur-Mer
Impression : SIB, Boulogne-sur-Mer
Dépôt légal : en cours

Tous droits de reproduction réservés. Toute reproduction, même partielle, ne peut se faire sans l'accord express du support.



© Max Lerouge

Centenaire du Grand boulevard : un grand événement

Le 28 novembre, les Métropolitains fêteront le centenaire du Grand boulevard. C'est en effet le 4 décembre 1909 que cette voie départementale - alors appelée "Les Champs-Élysées du Nord" - a été inaugurée. C'était un geste visionnaire et l'acte de naissance de la métropole. Cet anniversaire s'inscrit donc parmi les grands événements métropolitains.

Les appellations "Mongy", "Grand boulevard" sont plus que des points de repère. Elles sous-entendent une appartenance à un territoire, avec autant de force et de pertinence que celle de "braderie"... Le Grand boulevard et la ligne de tram - l'une des rares à ne pas avoir été supprimée dans les années 1970 - identifient la métropole. Cette voie remarquable, au statut complexe (voir pages 4 et 5), retrace d'une certaine façon l'histoire de l'urbanisme, de l'architecture et des transports du XX^e siècle. Au demeurant, comme le rappelait Rudy Elegeest, Premier vice-président chargé des Grands événements, elle demeure un cas d'école qui a inspiré et suscite toujours les analyses de nombreux urbanistes en France et à l'étranger.

Emergence d'une métropole

Mais plus symboliquement le Grand boulevard préfigure l'émergence d'une métropole. S'annonce alors celle d'une lente évolution, d'une coopération ponctuelle de communes au début du siècle à l'affirmation d'un établissement de coopération intercommunale porteur d'un projet communautaire dans le dernier

quart du XX^e siècle. "Symbole du lien et de l'identité de la métropole", le Grand boulevard est aussi "un exemple d'élément structurant du schéma paysager" proposé par Martine Aubry, présidente de Lille Métropole Communauté urbaine, dans son programme.

Un numéro spécial

C'est bien l'affirmation de cette volonté de "vivre ensemble" qui fait de ce centenaire un grand événement métropolitain. Il sera décliné de différentes façons. Le Grand boulevard sera le théâtre de multiples animations proposées, à proximité de chacune des stations du Tramway, par les communes qu'il traverse. Les promeneurs pourront découvrir 100 sites remarquables signalés par un signe spécifique, forme stylisée du "y" (voir encadré page suivante) que forme le Grand boulevard.

En fin d'après-midi, le public convergera vers le Croisé-Laroche, théâtre d'une prestation spectaculaire et étonnante du Groupe F. Le centenaire constitue un événement à ne pas manquer, auquel est intégralement consacré ce numéro spécial de *LilleMétropoleInfo*.



■ ÉDITORIAL



Le Grand boulevard est l'une des figures qui symbolise le mieux Lille Métropole. Sa création, il y a un siècle, est un acte fondateur de notre agglomération et de son urbanisme. D'une conception éminemment moderne pour l'époque, il a prévu non seulement de combiner tous les modes de déplacements, piétons, vélos, tramway, véhicules, mais il a su aussi devenir le support d'une architecture et d'un paysage urbains de haute qualité, s'ouvrant sur les différents quartiers qui le longent de Lille à Roubaix et Tourcoing.

Le Grand boulevard doit nous inspirer dans la vision que nous entendons porter pour la ville du XXI^e siècle, associant les usages et les fonctions (logement, économie, transports), anticipant l'avenir, mais également générant du sens pour tous les habitants. La Communauté urbaine a voulu cette année lui rendre hommage en fêtant dignement son centenaire. Au-delà, nous avons décidé de lancer un plan d'action qui organisera sa requalification progressive dans le temps, en concertation avec les villes traversées. Nous devons lui redonner son identité métropolitaine. C'est un enjeu urbain, social et culturel fondamental pour notre avenir commun.

Le grand événement que Lille Métropole Communauté urbaine vous propose ce 28 novembre 2009 constitue, ainsi, le prélude d'un grand projet d'aménagement où les espaces publics, le design urbain, l'architecture et le paysage sont au cœur d'un Grand boulevard redessiné faisant la part plus belle à la promenade et à la mobilité douce. Ses nouvelles couleurs seront un vrai support de l'art de vivre ensemble, le symbole renouvelé du rayonnement de notre métropole.

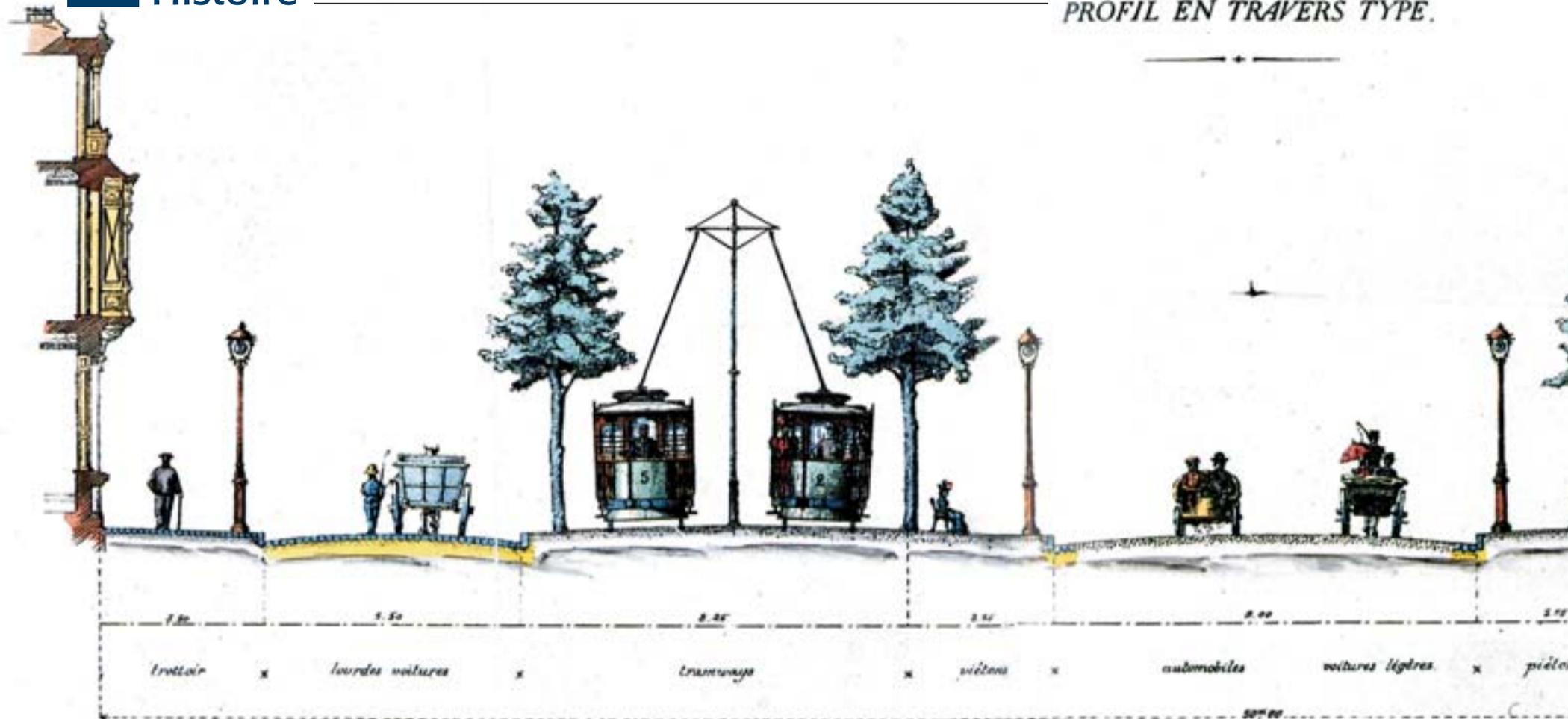
Martine Aubry,
Présidente de Lille Métropole
Communauté urbaine

Un logo et une nouvelle signalétique

Signe de la réappropriation du Grand boulevard et symbole d'un axe majeur métropolitain, un logo spécifique a été conçu. Il représente de manière stylisée le tracé en "Y" de cette route et son réseau de voies : voies rapides, tramway, pistes cyclables... Créé par l'agence roubaisienne Piks design, il accompagne la nouvelle signa-

létique, en particulier les portiques d'accès. Ces dernières semaines, des mobiliers de type autoroutier (portiques, potences...) ont été remplacés par 32 ensembles de signalisation plus modernes, plus homogènes et plus fonctionnels. Par la suite seront posées des portes qui limiteront l'accès du Grand boulevard aux véhicules autorisés.





De Lirt à Lille Métropole

En 1896, c'est un souci d'hygiène et de santé publique qui anime le Dr Théophile Bécour quand il lance l'idée du "boulevard du XX^e siècle" entre Lille, Roubaix et Tourcoing.

Médecin, inspecteur sanitaire des écoles lilloises et membre de la commission des logements insalubres, il connaît bien la situation sanitaire catastrophique de la population ouvrière. Et surtout celle des enfants. Au cours des quarante dernières années, près de la moitié des décès enregistrés à Lille concerne des jeunes de moins de 25 ans ! En cause : la mauvaise alimentation des nourrissons (le lait frelaté) et le manque d'hygiène des logements. Lille compte alors plus de 800 courées et des milliers de taudis, Roubaix et Tourcoing au moins autant. Les trois villes ont littéralement explosé au cours du XIX^e : Roubaix est passé de 8 000 habitants en 1808 à 120 000. Lille entasse 220 000 âmes entre ses remparts et Tourcoing en totalise plus de 70 000.

Le "boulevard du XX^e siècle" pour offrir un cottage sain aux ouvriers

Dans les trois cités monstres, c'est l'usine qui a fabriqué la ville. Autour des "mille cheminées" on a bâti à la hâte des masures pour loger les ouvriers au plus près de leur travail.

Pour Théophile Bécour, il faut "ouvrir les cités à l'air pur et sortir les habitants de l'enserrement de la ville". Il préconise d'utiliser les vastes terrains libres le long du futur boulevard des Trois villes pour "offrir aux ouvriers, aux employés et petits rentiers un cottage sain avec jardin". Une sorte de ville nouvelle. Hygiénique et sociale. Le boulevard du médecin lillois

rejoint le projet de plusieurs techniciens. Alfred Mongy, ancien directeur des travaux de la ville de Lille, dirige maintenant la Compagnie des tramways. Son but : promouvoir "l'électrique" dans le Nord en remplacement des poussifs trams à vapeur. Arthur Stoclet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, et Eugène Motte, maire de Roubaix en 1902, veulent eux aussi améliorer les liaisons avec Roubaix et Tourcoing et ouvrir les terres ainsi désenclavées à l'urbanisation. Stoclet a même déjà trouvé un nom à la future agglomération intégrant les trois centres

urbains et la "ville nouvelle" : "Lirt", comme Lille, Roubaix, Tourcoing.

Le 25 août 1902, le Conseil Général du Nord décide la création d'une nouvelle route départementale de Lille à Roubaix et Tourcoing. La n° 27 suit le tracé de Stoclet : boulevard en Y, de 50 m de large et de 14 km de long, traversant huit communes. Une chaussée centrale macadamisée accueille les voitures légères, les véhicules lourds étant canalisés vers les latérales, pavées. Les lignes de tram empruntent l'un des terre-pleins, cavaliers et cyclistes se réservant l'autre.



Initialement réticente, l'armée accepta finalement le percement des remparts de défense qui encerclaient la ville de Lille, indispensable à l'aménagement du Grand boulevard © Coll. Hubert Hennart

AU FIL DU SIÈCLE

13 avril 1850 : adoption de la loi relative à l'assainissement et à l'interdiction des logements insalubres.

7 juin 1874 : circulation des premiers tramways hippomobiles de la Compagnie des Tramways du Nord (CTN) sur deux lignes lilloises.

Avril 1880 : mise en service de la ligne F du tramway à vapeur Lille-Roubaix par Mons-en-Barœul et Croix.

1881 : rapport du docteur Théophile Bécour, secrétaire de la commission d'hygiène à Lille, l'un des inspireurs du Grand boulevard.

1889 : mise en service de la ligne J Lille-Tourcoing par les centres de La Madeleine et Marcq-en-Barœul.

Avril 1896 : adoption par le Conseil d'Arrondissement du vœu "Le boulevard du 20^e siècle" soumis par le D^r Bécour. Le préfet Vel-Durand consulte les trois villes durant l'été.

26 août 1896 : vœu identique défendu au Conseil Général.

23 août 1898 : au Conseil Général, requête d'Eugène Motte pour l'étude d'un grand boulevard par le service de la voirie départementale. Trois tracés sont présentés pour la liaison Lille-Roubaix.

17 août 1899 : présentation par le préfet Vatin du rapport Stoclet au Conseil Général. Le préfet demande un rapport supplémentaire pour la jonction avec Tourcoing.

30 août 1899 : adoption par le Conseil Général du rapport présenté par Antoine Guillain. Celui-ci se prononce pour la création d'une route départementale et propose de remettre le débat sur le budget, notamment sur la participation des communes. Il préconise le tracé en "Y".

16 février 1900 : arrêté préfectoral pour l'ouverture de l'enquête d'utilité publique.

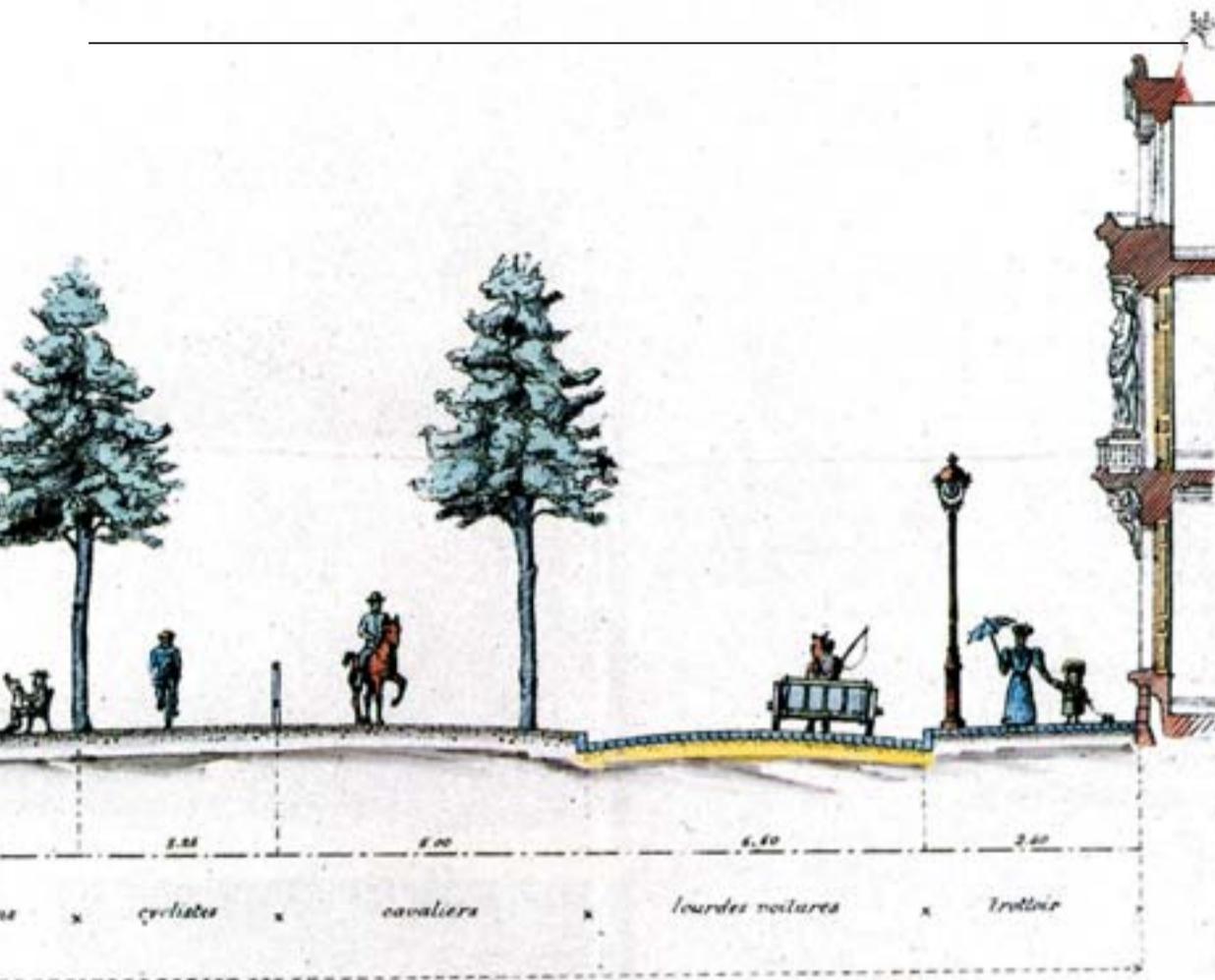
25 août 1902 : adoption par le Conseil Général du projet de création de la RD 27, boulevard de Lille à Roubaix et à Tourcoing.

21 juillet 1903 : déclaration d'utilité publique du boulevard.

27 février 1904 : parution au Journal officiel de la déclaration d'utilité publique du réseau de tramways. Création le même jour de l'Electricité Lille-Roubaix-Tourcoing.

9 janvier 1905 : vote par le Conseil Général du Nord du projet de Grand boulevard.

8 avril 1905 : dépôt des statuts de la Compagnie du Central électrique Lille Roubaix Tourcoing par Alfred Mongy.



Enfin, on n'a pas oublié les trottoirs ni les arbres : sur quatre lignes on plante ormes, platanes et peupliers d'Italie, 6 000 en tout. Ce n'est pas une simple route : c'est un paysage. Ce sera l'axe urbain de l'avenir.

L'épine dorsale et le symbole de la Métropole

Sept ans, 200 000 m³ de terres remuées et huit millions de francs or (dont un quart à la charge de la société concessionnaire créée par Mongy) plus tard, c'est l'inauguration. Le 4 décembre 1909, 14 voitures de l'Electricité Lille Roubaix Tourcoing (vitesse maximum 60 km/h) emmènent les invités dans les trois villes et au dépôt de Marcq-en-Barœul. Une ère nouvelle commence. Même si certains travaux (le revêtement des latérales et des trottoirs) ne seront pas terminés avant quelques décennies, les trois villes ont commencé de se rapprocher.

Après la Grande Guerre, l'architecte Jacques Greber relance l'idée de Lirt et d'une ville nouvelle qui se développerait le long de douze grandes avenues tracées à partir du Croisé-Laroche. Seules quatre seront réalisées et l'urbanisation du Grand boulevard se poursuit au gré des circonstances et de l'évolution du marché immobilier, quitte à apparaître parfois comme le "Neuilly lillois". Mais le "Nouveau boulevard" a montré une sacrée capacité d'ouverture et d'assimilation, si on considère, un siècle plus tard, la diversité de ses immeubles et de leurs styles (villas, collectifs, bureaux) et des activités qu'ils abritent (logements, sièges de société, commerces)...

La croissance de la circulation automobile a pourtant failli le transformer en mini-autoroute urbaine. Dans les années 1970, les journaux le

surnomment le "boulevard de la mort" : on y recense un accident mortel tous les quinze jours, en moyenne ! A partir de 1954, on a commencé à élargir la chaussée centrale, en rognant les trottoirs et l'espace réservé aux trams. En 1973, le premier mini-tunnel est creusé à Saint-Maur, il sera suivi de cinq autres...

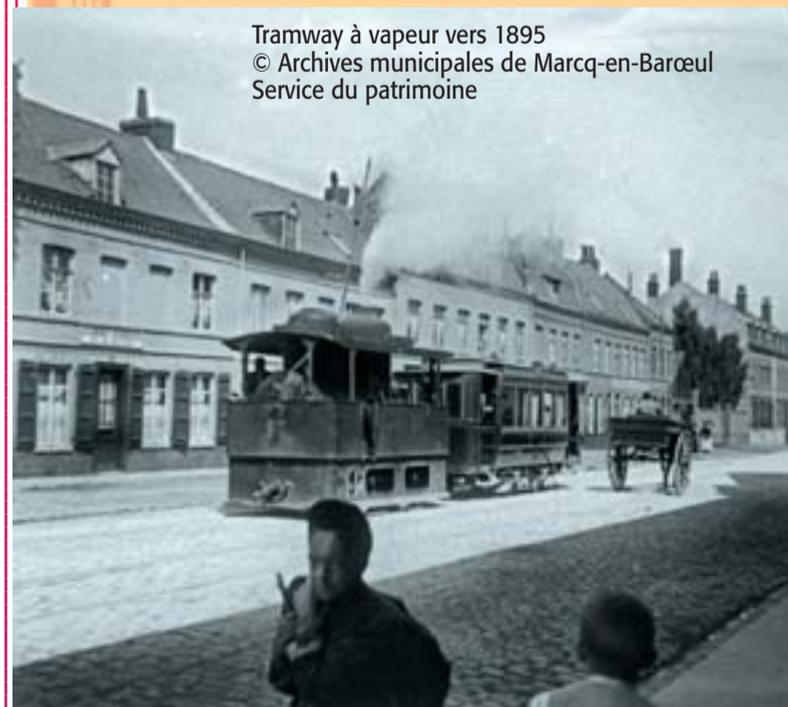
L'ouverture, en 1989, de la Voie rapide urbaine, entre Fives et le boulevard Gambetta à Tourcoing va le soulager d'une partie du trafic. On y compte pourtant encore 50 000 voitures chaque jour, entre Marcq et Lille. Mais on peut penser qu'après un siècle de bons et loyaux services automobiles, son caractère de boulevard urbain va être mieux pris en compte. Après tout, n'est-il pas devenu "le symbole de la Métropole", celui qui a réuni des villes souvent rivales autrefois ?

"Acte majeur de l'histoire moderne de l'urbanisme" (Alain Demangeon), "monument urbain", le Grand boulevard a constitué l'épine dorsale de la métropole. A défaut de mettre Lirt sur ses rails, il a contribué à la naissance de Lille Métropole. Rarement dans l'histoire, une route aura connu un tel destin...

Qui fait quoi ?

Route nationale puis départementale, le Grand boulevard est entretenu par diverses instances :

- Conseil Général du Nord : chaussées centrale et latérales, piste cyclable et espaces verts.
- Lille Métropole Communauté urbaine : trottoirs et signalisation.
- Communes : propreté et éclairage public des contre-allées et des trottoirs.



Tramway à vapeur vers 1895
© Archives municipales de Marcq-en-Barœul
Service du patrimoine

6 Arrêt sur images



1



LILLE. - Le Nouveau Boulevard

2



11 LILLE -- Boulevard Carnot - E. C.

3



14. LILLE - Le Nouveau Boulevard reliant les trois Villes - E. C.

4

1/ Croisement de la rue de la Rianderie et de l'avenue de la République à Marcq-en-Barœul vers 1950
© Archives municipales de Marcq-en-Barœul - Service du patrimoine

2/ Le Grand boulevard en 1908, juste avant sa mise en circulation © Archives départementales du Nord - Coll. Carlos Bocquet

3/ Le tramway empruntait jadis le boulevard Carnot à Lille © Archives départementales du Nord - Coll. Carlos Bocquet

4/ L'essentiel de ces bâtiments remarquables, situés sur la côte Saint-Maur à la Madeleine, sont encore sur pied aujourd'hui © Archives départementales du Nord - Coll. Carlos Bocquet

5/ Avenue de la Marne à Mouvaux dans les années 1970
© Ville de Mouvaux

6/ Croisement de la rue de Roubaix et de l'avenue de la Marne à Mouvaux
© Ville de Mouvaux

7/ Les arbres du boulevard de Paris à Roubaix, rebaptisé boulevard Charles de Gaulle, ont fait place à des lampadaires design
© Coll. Bernard Termeulen



5



6



7

— ROUBAIX - Le Boulevard de Paris - rbx 2



1/ L'avenue de Flandre en direction de Lille, au niveau du quartier du Sart à Villeneuve-d'Ascq © Coll. Hubert Hennart

2/ Le Croisé-Laroche, en direction de Lille, avant les mini-tunnels et le terre-plein central © Coll. Bernard Termeulen

3/ Le vélodrome de Lille vers 1910, au Croisé-Laroche, juste derrière l'actuelle école Saint-Aignan © Archives municipales de Marcq-en-Barœul - Service du patrimoine

4/ Vue vers le carrefour du Romarin à La Madeleine des remparts de Lille © Coll. Hubert Hennart

5/ D'architecture post-hausmannienne, l'immeuble situé à l'angle de la rue Foch et de l'avenue de la République à La Madeleine est l'une des premières opérations immobilières privées © Coll. Bernard Termeulen

6/ Le château Francomme, appelé aussi château Chanteclair, a été détruit en 1962. C'est aujourd'hui le supermarché Inno, situé au Croisé-Laroche © Archives départementales du Nord - Coll. Carlos Bocquet

7/ Depuis la place du Romarin, perspective sur une métropole métamorphosée © Max Lerouge





© Max Lerouge

Un tramway nommé Mongy

De l'Electrique Lille Roubaix Tourcoing à Transpole, l'histoire du tramway - souvent dénommé la "star" du Grand boulevard - est celle de l'affirmation et du développement d'une politique audacieuse de transports publics urbains adaptés. Avec, en fil rouge, quatre impératifs : le confort, la vitesse, le prix et la sécurité.

Cela nous semble aujourd'hui à peine croyable. Pourtant, à la fin du XIX^e siècle, il fallait plusieurs heures pour aller de Lille à Roubaix ou Tourcoing dans les transports en commun de l'époque. Lorsqu'il obtient la concession pour l'exploitation du réseau sur le nouveau boulevard, Alfred Mongy ne pense probablement pas que son nom deviendra le synonyme du tramway de la métropole.

Pourtant, dès leur création, son réseau et ceux des villes de Lille et de Roubaix-Tourcoing se livrent une sévère lutte commerciale, au bénéfice finalement de la Société Nouvelle Electrique Lille Roubaix Tourcoing (SNELRT). C'est dire à la fois le succès rapide, sinon immédiat, du tram, mais aussi les difficultés financières en raison des investissements considérables et réguliers pour améliorer le confort, la vitesse et la sécurité. Sans parler des perturbations et dommages durant les deux guerres.

La seule ligne maintenue

En 1950, l'ELRT remise les "Michelines" acquises en 1937 et met en service 28 motrices 500, des véhicules plus modernes alimentés en électricité par des

pantographes. Dans ces années-là, la circulation automobile a les faveurs du public et des gestionnaires. Beaucoup s'interrogent sur l'avenir des tramways qu'ils trouvent obsolètes et coûteux. Les lignes sont même progressivement fermées comme ailleurs en France au profit du bus. Une seule échappe au démontage suite à l'opposition du personnel d'exploitation et de la population : le Mongy.

La création de la Communauté urbaine en 1968 ouvre une nouvelle page. Entre autres missions, le nouvel établissement public est chargé des transports publics urbains : en lien avec le Conseil Général du Nord, au sein du Syndicat mixte des transports recomposé en 1973, il détermine les grandes orientations et charge un délégataire de l'exploitation. Un an plus tard, les passagers voient les premiers changements : un tramnot à bord, de nouveaux aménagements, de nouvelles couleurs... En 1974, une boucle de retournement est aménagée place Lisfranc, ce qui permet d'augmenter les fréquences sur le tronçon commun, de Lille au Croisé-Laroche.

Dans les années 1980, de gros travaux d'aménagement sont entrepris : mise en souterrain du tronçon

Réseau

- 22 km, dont 4 km de tronçon commun, de la gare Lille Flandres au Croisé-Laroche ;
- 36 stations, 9 communes desservies ;
- 24 rames de quatre voitures à plancher bas ;
- 5 points de correspondance avec le métro : Gare Lille Flandres (métro lignes 1 et 2), Gare Lille Europe (ligne 2), Roubaix Eurotéléport (ligne 2), Tourcoing Centre (ligne 2) et Wasquehal Pavé de Lille (Ligne 2)
- 23 km/h de vitesse commerciale moyenne ;
- dépôt-atelier à Marcq-en-Barœul.

Animation

- Information sur écrans lumineux à quai (directions, horaires et temps d'attente) ;
- Annonces sonores en rames (stations et directions).

Fréquentation

- 9 millions de voyages en 2008, soit 28 % de plus par rapport à 2003 ;
- 1 450 000 km parcourus en 2008.

Alfred M. la "star" du Grand boulevard

Son nom reste attaché à la mise en service du tramway électrique. S'il a effectivement participé à la création de la première société d'exploitation, Alfred Mongy est aussi l'ingénieur visionnaire qui, le premier, a eu l'idée de ce Grand boulevard, tracé en définitive par son homologue du Département, Arthur-Ghislain Stoclet.

Ce 4 décembre 1909, Alfred Mongy n'assiste pas à l'inauguration. Pourtant, il a tout lieu d'afficher sa satisfaction en dépit de toutes les vicissitudes qu'il a connues. L'inauguration de ce Grand boulevard consacre sa vision de l'urbanisme et des transports.

Jeune ingénieur de la mairie de Lille a tout juste 20 ans - il est né dans le quartier de la Treille le 21 mars 1840, - Alfred Mongy a, le premier, traduit en plan la vision d'une extension urbaine autour d'une grande voie de circulation. Trop tôt sans doute car il n'est pas entendu par Auguste Richebé, maire de Lille, lorsqu'il présente son projet en 1860.

Alfred passe à autre chose, notamment aux travaux consécutifs à l'annexion des communes de Moulins, Wazemmes et Esquermes et à l'embellissement de la ville. Devenu directeur des travaux municipaux en 1879, il établit les plans d'écoles et d'universités prévues dans le cadre des lois de Jules Ferry.

De temps à autre, il ressort des cartons son projet de boulevard. Il n'a pas plus de chance en 1885 qu'en 1860, même si Julien Lagache, maire de Roubaix, se laisse convaincre...

Jusqu'à ce 25 août 1902 où le projet de Grand boulevard, retravaillé et amplifié par son homologue de l'assemblée départementale, est décidé par les élus du Conseil Général avec l'assentiment de Charles Delesalle, Eugène Motte et Gustave Dron, respectivement maires de Lille, de Roubaix et de Tourcoing.

Mais Alfred Mongy a déjà d'autres projets et préoccupations en tête qui l'ont conduit à quitter les services préfectoraux en 1900 après son renvoi de la mairie de Lille en 1896. Représentant de la Compagnie des tramways et voies ferrées du Nord, il pense aux transports du futur. Il s'investit dans le projet Grand boulevard en réunissant tant bien que mal un tour de table puis en participant à la création de la société Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing (ELRT), avec les ingénieurs Robert et Léon Francq. Il meurt le 30 juin 1914, à l'âge de 74 ans.



© Bibliothèque municipale de Lille

Pasteur-gare Lille Flandres et déplacement à cet endroit du terminus lillois pour établir une correspondance avec le métro. Le passage en souterrain des carrefours Saint-Maur et Clemenceau est réalisé au début des années 1990. Enfin, le terminus lillois est adapté lors de l'ouverture de la ligne 2 avec un arrêt à Lille Europe.

Place au modernisme

Le succès du métro ne nuit pas au tram. Les deux modes de transport apparaissent complémentaires tant et si bien que la Communauté urbaine décide de moderniser le Mongy. Elle le fait d'autant plus facilement que le tramway a de nouveau la cote. De 1991 à 1994, elle aménage les voies, modernise les installations fixes, remplace le matériel, rénove les 36 stations, adapte sa politique tarifaire.

Elle rectifie le tracé à l'entrée de Tourcoing et de Roubaix où est érigé l'Eurotéléport. Elle construit également un dépôt plus fonctionnel. Elle commande au fabricant italien Breda 24 motrices articulées. Livrées à partir du printemps

1993, les nouvelles rames sont beaucoup plus silencieuses que les précédentes. Mises en service en 1994 - c'est même une première mondiale - elles ont un plancher bas qui permet l'accès des personnes à mobilité réduite et l'embarquement des poussettes et des vélos.

Les stations sont, elles aussi, modernisées. Les usagers y trouvent un système de distribution et de compostage des titres de transport. Ils sont informés en temps réel des conditions de circulation des trams. En parallèle, l'exploitant a augmenté la vitesse, revu les fréquences et amélioré la sécurité à l'intérieur des rames et à proximité des stations. Outre la vidéo-surveillance, il a déployé plusieurs dizaines de médiateurs sur l'ensemble du réseau.

L'examen des chiffres le montre : les usagers sont de plus en plus nombreux à prendre le Mongy régulièrement et à pratiquer l'intermodalité pour se déplacer dans la métropole lilloise. Un indicateur suffisant pour inciter à toujours aller de l'avant pour rendre le Mongy plus attractif, plus sûr et plus agréable.

4 décembre 1909 : inauguration du Grand boulevard au terme de quatre ans de travaux. Mise en service commerciale des trams de l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing (ELRT) le 11 décembre 1909.

1922 : rachat du réseau de Roubaix-Tourcoing des TRT par l'ELRT.

1923 : éclairage de certaines stations (Romain, Saint-Maur, Gauquier, Pavé de Lille, Quesne, Cartelot et Triez) à la demande du Conseil Général du Nord.

1^{er} mars 1931 : inauguration de l'hippodrome des Flandres.

1937 : mise en service de 16 motrices "Michelines". Conçu à partir de 1935, le nouveau tramway est plus confortable. Le conducteur est assis et les portes se ferment automatiquement.

1951 : installation du premier feu rouge au carrefour "Botanique".

1954 : mise en service de la grande boucle par le centre-ville de Roubaix.

Octobre 1954 : début de l'élargissement de la chaussée centrale. Les travaux durent jusqu'en 1957.

1^{er} octobre 1968 : prise de la compétence transports urbains par la Communauté urbaine, créée le 1^{er} janvier précédent.

1^{er} janvier 1969 : création de la Société nouvelle ELRT qui entreprend peu après de moderniser le réseau.

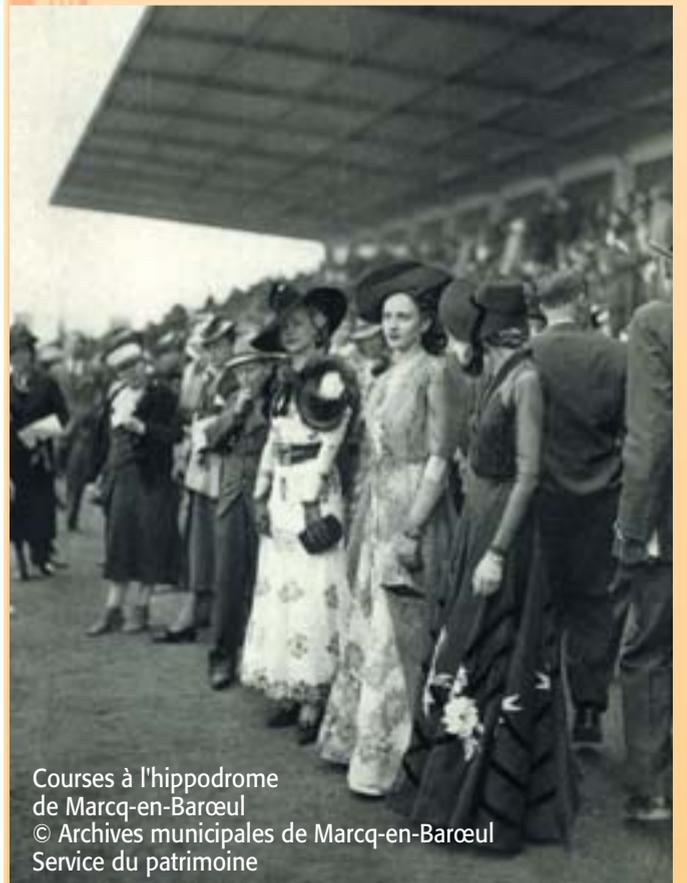
21 juillet 1969 : création du Syndicat mixte des transports.

28 novembre 1970 : présentation de la nouvelle motrice 506.

30 juin 1972 : la Communauté urbaine décide la construction d'un mini-tunnel à Saint-Maur, ouvert le 1^{er} septembre 1973.

7 décembre 1972 : la Communauté urbaine approuve la construction d'un mini-tunnel au Croisé-Laroche, proposée par la Direction départementale de l'Équipement le 8 novembre 1972.

29 mars 1974 : décision de mise en place de l'"onde verte" qui assure la priorité du tramway aux carrefours. Les travaux sont achevés en 1976.



Courses à l'hippodrome de Marcq-en-Barœul
© Archives municipales de Marcq-en-Barœul
Service du patrimoine

10 Arrêt sur images



1/ Le Croisé-Laroche. On aperçoit le vélodrome, situé derrière l'estaminet Aux trois villes, de la brasserie Vanderhaegen © Archives départementales du Nord - Coll. Carlos Bocquet

2/ Le café du Romarin à la Madeleine a traversé le siècle et fait encore son office aujourd'hui. Mais il y a bien longtemps que l'on n'y boit plus la bière Masse-Meurisse © Coll. Transpole

3/ Construit par les frères Paindavoine, le pont hydraulique de Tourcoing n'est plus emprunté par le tramway qui longe désormais les quais du canal © Coll. Hubert Hennart

4/ Le Café du Buisson à Marcq-en-Barœul, vers 1930, est lui aussi encore en activité © Archives municipales de Marcq-en-Barœul - Service du patrimoine

5/ Traversée des tramways dernière génération de la place du Romarin à La Madeleine © Vincent Lecigne

6/ Les remparts de Lille, percés lors de la construction du Grand boulevard, ont fait place à des immeubles et à un square où a été édifié un monument à la gloire de Louise de Bettignies © Archives départementales du Nord - Coll. Carlos Bocquet

7/ Sortie de tramway du dépôt situé à Marcq-en-Barœul © Coll. Transpole

1/ La destruction de la ferme située en arrière-plan permet l'extension du dépôt de tramway © Archives départementales du Nord - Coll. Carlos Bocquet

2/ Arrivée à Roubaix par l'avenue Charles de Gaulle. Les voies ont été regroupées d'une seul côté en site propre © Vincent Lecigne

3/ Editée par l'Union des voyageurs du Nord, cette carte postale représente les différentes générations de motrices qui se sont succédé © Coll. Hubert Hennart. Photographie : M. Damide

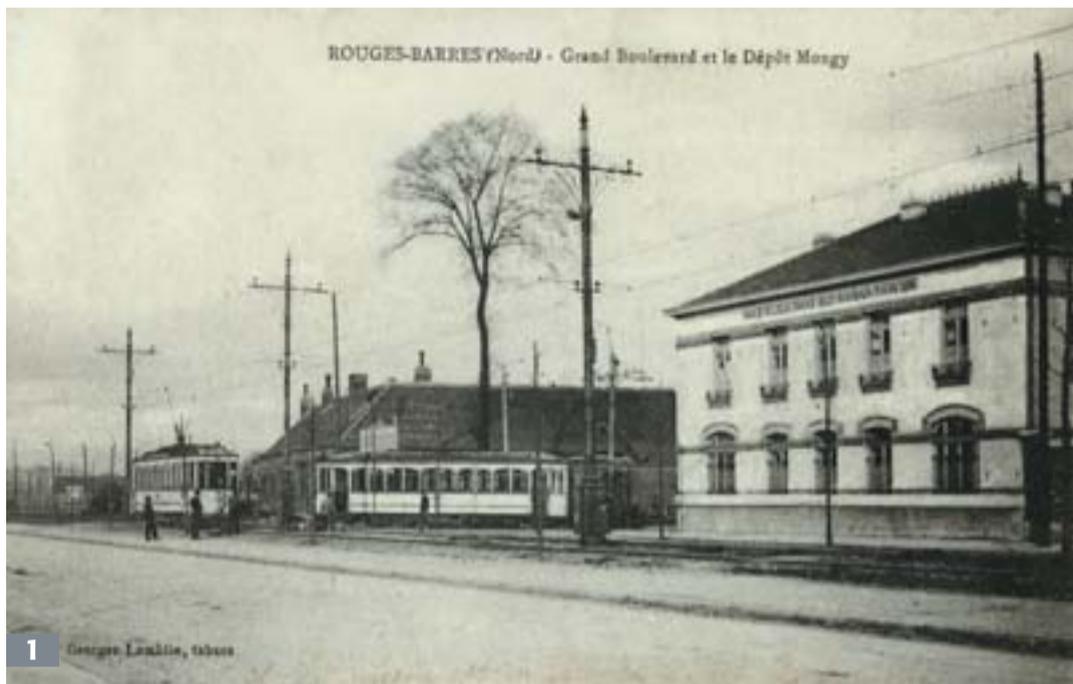
4/ Terminus du Mongy à Roubaix, devant l'église Saint-Martin, situé Grand'Place © Coll. Hubert Hennart

5/ Terminus du Mongy au cœur de Tourcoing, à proximité de l'église Saint-Christophe © Coll. Hubert Hennart

6/ Terminus du Mongy à Lille vers 1975, sur le côté de l'Opéra, rue Léon-Trulin © Max Lerouge

7/ Longtemps situé place de la Liberté devant la Banque de France, le terminus du Mongy à Roubaix fut un temps Grand'place. Il est aujourd'hui à Eurotéléport © Archives départementales du Nord - Coll. Carlos Bocquet

8/ La foule enjambe sans manières les lignes du tramway encore en chantier pour se rendre au vélodrome, à l'entrée du Parc Barbieux © Archives départementales du Nord - Coll. Carlos Bocquet



AU FIL DU SIÈCLE

1974 : construction d'une boucle de retournement square Lisfranc.

1^{er} septembre 1975 : inauguration des mini-tunnels du Buisson et de Botanique, décidés le 23 janvier 1975.

30 octobre 1975 : décision de construction d'un mini-tunnel à Clemenceau.

9 avril 1976 : aménagement du mini-tunnel du Sart.

1^{er} janvier 1982 : fusion de la SNELRT (tramway) et de la CGIT (bus) sous le nom de COTRALI, Compagnie des Transports de la Communauté urbaine de Lille. Apparition du sigle TCC.

11 décembre 1982 : mise en service des "Super Mongy", 20 motrices Düwag articulées et reliées téléphoniquement à un PC.

12 mars 1983 : mise en service du terminus place du Docteur-Roux à Tourcoing.

16 mai 1983 : mise en service du premier tronçon de la ligne 1 du métro ; correspondance avec le tramway à la gare Lille Flandres et émission d'un titre de transport unique.

Septembre 1985 : trois des cinq motrices articulées Bochum en service.

1^{er} janvier 1989 : fusion de la COMELI (Compagnie du métro de Lille) et de la COTRALI sous le nom de Transports en Commun de la Communauté urbaine de Lille (TCC).

4 janvier 1991 : fin du service de tram Grand-rue à Roubaix. Le 7 janvier, le terminus est situé à l'Eurotéléport. Il est adapté au cours de l'été 1993.

Septembre 1992 : inauguration de la station souterraine Saint-Maur dont les travaux ont commencé en juin 1991. La station Clemenceau est réalisée l'année suivante.

24 janvier 1994 : réception de la station Lille-Europe.

5 mai 1994 : mise en service du premier tramway à plancher bas. C'est une première mondiale. Le 2 mai, l'appellation "Transpole" a été substituée à celle de TCC.

Été 2001 : début des travaux sur les voies du tram ; ils dureront trois ans.

3 novembre 2006 : mise en service du mini-tunnel du Romarin, dont les travaux ont commencé en juin 2006.

Décembre 2007 : fin de la rénovation de la station Lille Flandres entreprise en octobre 2005. Inauguration le 25 janvier 2008.

Vue aérienne de la place du Romarin



© Vincent Lecligne



Un siècle d'architectures

Il aura fallu attendre 80 ans après l'inauguration du Grand boulevard : la quasi-totalité des rives de cette artère ne seront occupées que dans les années quatre-vingt-dix. Ses promoteurs l'avaient lancé au milieu de la campagne, comme axe d'une ville nouvelle à construire mais, faute d'un plan d'ensemble, c'est l'initiative privée qui a colonisé ces terrains vierges.

Avant même la percée de ses remparts pour laisser passer le Mongy, Lille, étouffée dans son corset historique, installe des résidences bourgeoises sur la côte de La Madeleine. De l'autre côté, vers l'entrée de Roubaix, magnifiée par son "beau jardin", le parc Barbieux, tout juste ouvert, les grands industriels du textile élèvent des châteaux au milieu de parcs, tout en gardant l'œil sur leurs usines. Bref, on était loin de l'utopie du D^r Bécour qui voulait ici édifier des "cottages pour les ouvriers" !

Ce peuplement résidentiel, symbolisé par la construction de l'hippodrome du Croisé-Laroche (1931), donnera naissance à un paysage urbain original et composite. On peut l'appréhender à travers l'œuvre de Gabriel Pagnerre (1874-1939). Cet architecte monsois, fils d'architecte lui-même, a beaucoup travaillé le long du boulevard, empruntant tous les styles de l'époque : Art nouveau (121 avenue de la République à La Madeleine), régionalisme (80 avenue de Flandre à Croix) ou "moderne" à la Mallet-Stevens, dont la villa Cavrois est proche (maisons jumelées, 44-46 avenue de Flandre à Marcq).

Le début des Trente Glorieuses favorise l'implantation de résidences collectives de standing, destinées à accueillir une nouvelle population de cadres : résidence d'Armenonville à Roubaix, du Parc à Croix, Saint-Maur à Lille...

Dernier avatar, à la fin du siècle passé, le Boulevard devient une adresse de prestige pour les activités tertiaires, du siège social de grandes entreprises au petit bureau pour profession libérale.

Et aujourd'hui, à l'orée de son deuxième siècle, quel avenir pour ce "monument" qui constitue toujours un élément essentiel de l'ossature de la Métropole ?

RUDY ELEGEST

Premier vice-président chargé des Grands événements



Pourquoi avez-vous organisé ce grand événement communautaire ?

La réalisation, il y a un siècle, du Grand boulevard était un prélude à la création de notre métropole : un acte visionnaire ! Aujourd'hui, cet aménagement urbain d'exception est un lieu identitaire de la métropole.

Nos rencontres pour préparer l'événement du 28 novembre ont montré l'intérêt, l'attachement qu'il suscite auprès de ceux qui y passent, y travaillent, y vivent... Enfin qui dit "Grand boulevard" dit "Tram" avec le célèbre Alfred Mongy. Nous sommes, là, avec le transport en commun, au cœur des compétences de LMCU.

Pour toutes ces raisons, nous avons tenu à célébrer ce centenaire avec un événement fédérateur, festif, ouvert à tous, qui fait revivre ce passé et interroge l'avenir.

Quelle suite souhaitez-vous donner à cette première fête ?

Je souhaite que régulièrement, dès 2010, nous puissions y organiser de grands rassemblements pour une randonnée, une promenade, de la pratique sportive ou de loisirs... Autant d'occasions de nous réapproprier différemment cet axe emblématique et de "vivre ensemble notre Eurométropole".

 LES **100** ans
DU GRAND
BOULEVARD

20
NOV
2009

Croix
La Madeleine
Lille
Marcq-en-Barœul
Mouvaux
Roubaix
Tourcoing
Villeneuve-d'Ascq
Wasquehal

Venez fêter
le **centenaire**
du **Grand Boulevard**

Le Croisé-Laroche
au début du siècle
et aujourd'hui

© Archives départementales du Nord - Fonds Carlos Bocquet



Un après-midi de festivités

Le 28 novembre, de 14 h à 20 h, la vie sur le Grand boulevard sera rythmée par des festivités. Les stations de tramway seront le théâtre de créations artistiques et des lieux d'expositions aussi diverses qu'inattendues. Les visites guidées à suivre seul ou en groupe permettront aux participants de voyager dans le passé. Cet après-midi de fête se clôturera en début de soirée par un grand feu d'artifice. Demandez le programme...

LILLE

Station Lille Flandres

- ▶ La Grand'Place est livrée aux arts de la rue. Les compagnies Le Phun et Métalu A Chahuter unissent leurs talents pour une grande parade urbaine sur le thème des transports hippomobiles. Elles associent également leur force, puisque les comédiens tracteront un wagon de l'ancien tramway, le Mongy. Ce cheval de fer mécanique est accompagné de drôles de guides et de contrôleurs. Les voyageurs spectateurs sont invités à une flânerie architecturale en parcourant les souvenirs des lieux et bâtiments remarquables de la Grand'Place.
- ▶ Des visites guidées sont aussi proposées sur ces mêmes sites.

Station Lille Flandres et Hôtel Mercure

- ▶ Exposition "Le Grand Boulevard 1909-2009, Naissance d'une Métropole".

ROUBAIX

Station Eurotéléport

- ▶ L'Office de tourisme, place de la Liberté, accueille l'exposition "De l'utopie au Boulevard du XX^e siècle", du 10 au 28 novembre.
- ▶ Des visites guidées sont organisées par l'Office de tourisme de Roubaix en partenariat avec la ville de Croix dans chaque station de tramway (station Alfred Mongy, située sur le boulevard du Général-de-Gaulle ; station Hôpital Victor Provo, située boulevard Jean-Jaurès ; station Parc Barbieux et station de la clinique du Parc, avenue de Flandre). Renseignements au 03 20 65 31 90.

TOURCOING

Stations Pont hydraulique et Ma campagne

- ▶ Ces stations, situées avenue de la Marne, sont le point de départ de différentes visites guidées à suivre en groupe ou individuellement.
- ▶ Une braderie sur le thème des "moyens de transports doux" est proposée. Venez vendre ou acheter un vélo, une trottinette, voire une paire de patins à roulettes. Ce rendez-vous des chineurs dissimule sans doute quelques pièces de collections ou, mieux encore, des modèles de transports futuristes.
- ▶ Les moyens de transport alternatif sont au cœur des expositions et animations proposées dans ces deux stations. Le public est convié à des initiations et challenges sportifs sur des voitures anciennes, des rollers, des BMX et des véhicules innovants.
- ▶ Le musée du 5 juin 1944 "Message Verlaine" est ouvert exceptionnellement pour l'occasion.

Station Tourcoing-Centre

- ▶ L'exposition "Le Grand Boulevard 1909-2009, Naissance d'une Métropole" est visible à partir du 28 novembre et jusqu'en février au Centre d'histoire locale de Tourcoing, 11 bis Place Charles et Albert-Roussel.

LA MADELEINE

Station Romarin

- ▶ Des visites guidées et parcours fléchés thématiques sont proposés au départ de la place du Romarin. Les lieux sont animés tout l'après-midi par des comédiens et des conteurs sous le haut patronage de la géante Magdeleine.

- ▶ Afin de voyager dans le temps, une exposition de photographies anciennes est visible au cœur de la station.

Station Botanique

- ▶ L'harmonie municipale se produit en concert sur la place Massenet. Des dessinateurs proposent aussi leurs caricatures. L'occasion, sans doute, de se faire "tirer le portrait".
- ▶ Un concert d'orgue de barbarie est donné à la Maison Dévallée, 240 boulevard de la République.

Station Saint-Maur

- ▶ Haut lieu d'apprentissage de la gymnastique, le quartier Saint-Maur sera animé par les adhérents de la Jeunesse sportive madeleinoise qui présenteront les figures de gymnastique acrobatique pratiquées au début du XX^e siècle. Les commerçants proposent en parallèle des animations pour les enfants. Des visites guidées sont aussi programmées.

MARCQ-EN-BARŒUL

Station Clemenceau - Hippodrome

- ▶ Le conservatoire, situé avenue de la République, mobilise ses musiciens à l'occasion de concerts gratuits donnés tout l'après-midi. Y est accueillie une exposition originale : "Qui habitait le Grand boulevard ?"
- ▶ Au passage, les visiteurs admireront sans doute le travail des artistes ayant décoré la façade du bâtiment de Transpole, au 908 avenue de la République.

Station Croisé-Laroche

- ▶ L'école Saint-Aignan, située avenue de Flandre, propose des concerts et différentes animations pour les enfants.

► L'exposition "La constante mutation d'un paysage urbain" est visible à la Corderie jusqu'au 2 janvier. Pour s'y rendre, il faut prendre le bus de la ligne 40 jusqu'à l'arrêt Marcq-Place.

MOUVAUX

L'animation est permanente dans les tramways. Des comédiens y lisent des textes et offrent différentes interventions artistiques.

Station Triez

► Le restaurant Le Triez sort le mobilier et les couverts de la Belle Epoque. Un menu spécial a été concocté pour l'occasion.

CROIX

Clinique du Parc

- Des visites guidées sont proposées par la ville en association avec l'Office de tourisme de Roubaix.
- L'harmonie municipale joue dans le tramway.

VILLENEUVE-D'ASCQ

Planche Epinoy

- En lien avec la ville de Croix, Villeneuve-d'Ascq

mobilise son harmonie et d'autres fanfares. Des visites guidées sont aussi au programme.

► Trois expositions sont présentées à la salle Dequesnes, place Constantin Descat : "De l'utopie au Boulevard du XX^e siècle", "Le Breucq et le Grand boulevard d'hier et d'aujourd'hui" et "Dessine le Grand boulevard". Celle-ci a été réalisée par les enfants des écoles du Breucq. Quelques œuvres sont affichées aux fenêtres des riverains.

- Un club de modélisme ferroviaire présente le tramway à vapeur qui reliait Lille à Roubaix, entres autres modèles.
- L'ambiance Belle Epoque inspire quelques restaurants du quartier qui proposent un menu spécial 1900 ("Le Bistrot du Boucher", et "Au Ch'ti", avenue de Flandre).

Station de métro Jean Jaurès

► Des visites guidées sont organisées vers les stations Le Sart et Planche Epinoy au départ de la station de métro. Les géants Epona, Fany et le Guernouillard y attendent les visiteurs pour un lâcher de pigeons prévu dans l'après-midi.

PRATIQUE

Visites à l'envi

Des groupes de visiteurs seront formés dès 14 h dans chaque ville de départ du Grand boulevard, c'est-à-dire à Lille, Roubaix et Tourcoing. Ils poursuivront leur visite sur Croix, La Madeleine, Marcq-en-Barœul, Mouvaux, Villeneuve-d'Ascq et Wasquehal avant de rejoindre Marcq pour le grand feu d'artifice prévu à partir de 19 h.

Le parcours peut être effectué dans le sens que l'on souhaite. Il est préférable de prendre le tramway dont l'accès sera gratuit de 14 h à la fin du service. Des surprises attendent les visiteurs dans les stations, mais aussi dans les rues, sur les fenêtres, à l'intérieur de bâtiments méconnus et dans chaque tramway qui revêtira, pour l'occasion, un nouvel habillage.

Quand le Grand boulevard s'expose...

Les centennaires sont riches d'histoire en tous genres, le Grand boulevard n'échappe pas à la règle. Un certain nombre d'expositions rendent compte, à leur manière, de cette longue traversée du siècle dernier.

Conçue par le service Ville d'art et d'histoire de la mairie de Lille, *Le Grand Boulevard 1909-2009, Naissance d'une Métropole* explique, dans le détail, les tenants et les aboutissants de cet ambitieux projet de liaison entre trois villes jusqu'alors enclavées. Réalisée sous la forme de panneaux thématiques - Croissance industrielle et expansion démographique, La ville malade, La genèse du projet... -, l'exposition consacre une part importante au texte. Des plans, manuscrits, dessins, cartes postales anciennes, photographies contemporaines illustrent le propos.

Les communes de Tourcoing, Roubaix et Villeneuve-d'Ascq ont coréalisé une exposition tout aussi instructive intitulée *De l'utopie au boulevard du XX^e siècle*. Celle-ci aborde différents thèmes tels que la genèse du projet, les hommes, les ouvrages d'art, les destructions...

A Marcq-en-Barœul, on s'intéresse à l'histoire des nombreuses familles riveraines - *Qui habitait le Grand boulevard ?* se tient au Conservatoire - et à la mutation du paysage urbain, à la médiathèque La Corderie.

> **Le Grand Boulevard 1909-2009, Naissance d'une Métropole.**

Du 27/11 au 31/12 dans la station Lille Flandres et à l'Hôtel Mercure, 2 bd Carnot à Lille.

> **De l'utopie au boulevard du XX^e siècle.**

- Du 10 au 28/11 à l'Office du tourisme, place de la Liberté à Roubaix.

- Les 28/11, de 10 h à 19 h et 29/11, de 10 h à 17 h salle Dequesnes, place Constantin Descat à Villeneuve-d'Ascq.

- Du 28/11 à février 2010 au Centre d'Histoire Locale, 11 bis Place Charles et Albert Roussel à Tourcoing. Tél : 03 59 63 43 43.

> **Qui habitait le Grand boulevard ?**

Le 28/11 de 14 h à 18 h 30 au Conservatoire, 929 avenue de la République à Marcq-en-Barœul.

> **La constante mutation d'un paysage urbain : origines et architectures du Grand boulevard**

Du 28/11 au 2/01/10, de 10 h à 13 et de 14 h à 18 h à la médiathèque La Corderie, 56 rue Albert-Bailly à Marcq-en-Barœul.



Animations sur toute la ligne

La carte localise les 100 sites remarquables au départ de chaque station du tram. Diverses manifestations se déroulent également durant l'après-midi du 28 novembre dans les stations figurées en rouge.

Station Triez -
Restauration - P
Sites 45 et 46 - V

Station Cartelot - Wasquehal
Sites 43 et 44 - Voir descriptif page 2

Station Foch - Marcq-en-Barœul
Sites 41 et 42 - Voir descriptif page 24

Station Croisé-Laroche - Marcq-en-Barœul
Concerts, exposition, spectacle pyrotechnique -
Page 14
Sites 36 à 40 - Voir descriptif page 24

**Station Clemenceau-Hippodrome -
Marcq-en-Barœul**
Concerts et exposition - Page 14
Sites 34 et 35 - Voir descriptif page 23

Station Saint Maur - La Madeleine
Visites guidées, gymnastique acrobatique,
animations - Page 14
Sites 27 à 31 - Voir descriptif page 23

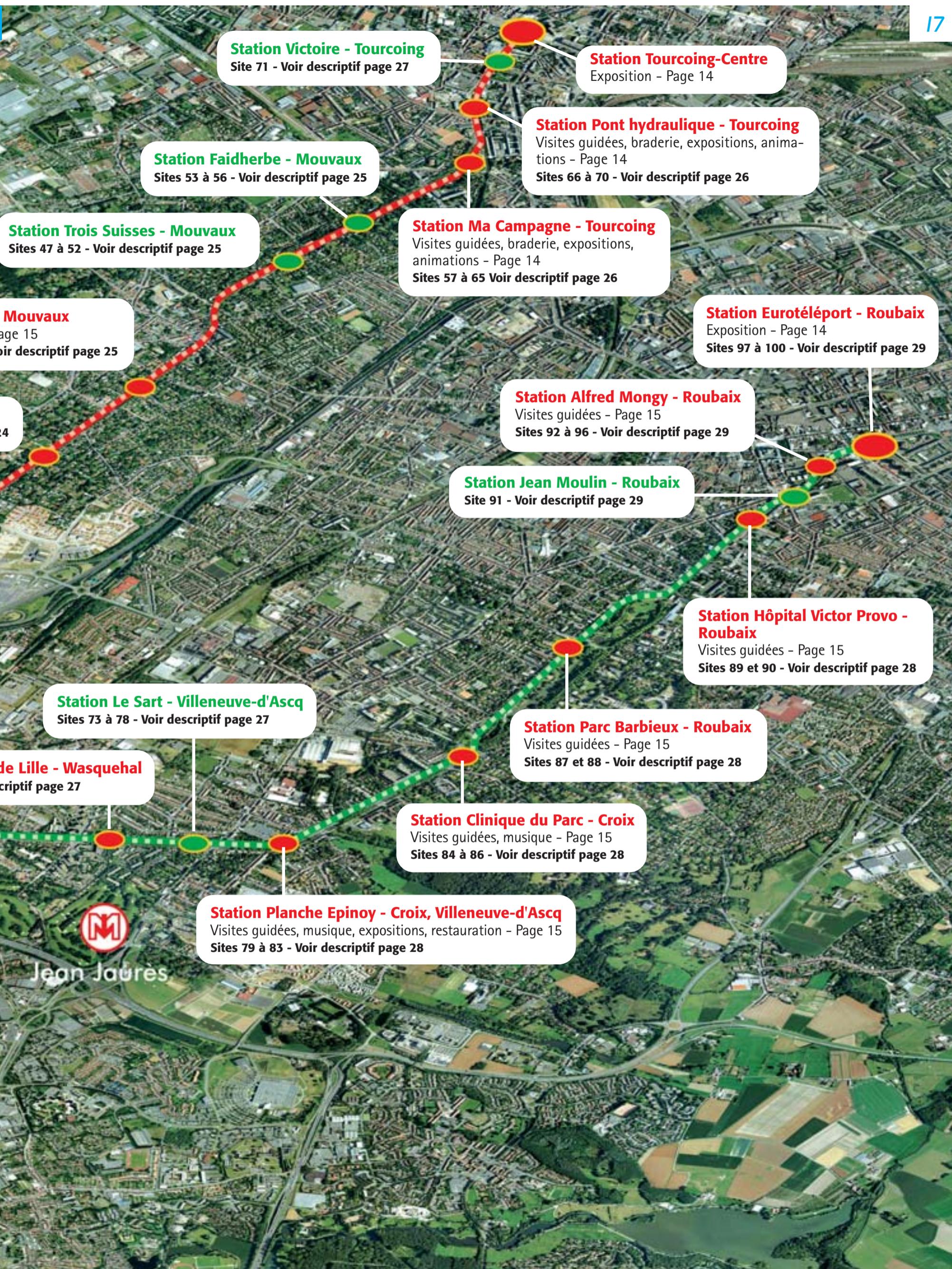
Station Romarin - La Madeleine
Visites guidées, contes, Géante Magde-
leine, exposition - Page 14
Sites 10 à 16 - Voir descriptif page 22

Station Brossolette - Marcq-en-Barœul
Sites 32 et 33 - Voir descriptif page 23

Station Botanique - La Madeleine
Concerts, dessins et caricatures - Page 14
Sites 17 à 26 - Voir descriptif page 22

Station Lille Flandres
Parade urbaine, visites guidées, exposition - Page 14
Sites 1 à 9 - Voir descriptif page 21

Station Pavé
Site 72 - Voir des



Station Victoire - Tourcoing
Site 71 - Voir descriptif page 27

Station Tourcoing-Centre
Exposition - Page 14

Station Faidherbe - Mouvaux
Sites 53 à 56 - Voir descriptif page 25

Station Pont hydraulique - Tourcoing
Visites guidées, braderie, expositions, animations - Page 14
Sites 66 à 70 - Voir descriptif page 26

Station Trois Suisses - Mouvaux
Sites 47 à 52 - Voir descriptif page 25

Station Ma Campagne - Tourcoing
Visites guidées, braderie, expositions, animations - Page 14
Sites 57 à 65 Voir descriptif page 26

Mouvaux
Page 15
Voir descriptif page 25

Station Eurotéléport - Roubaix
Exposition - Page 14
Sites 97 à 100 - Voir descriptif page 29

Station Alfred Mongy - Roubaix
Visites guidées - Page 15
Sites 92 à 96 - Voir descriptif page 29

Station Jean Moulin - Roubaix
Site 91 - Voir descriptif page 29

Station Hôpital Victor Provo - Roubaix
Visites guidées - Page 15
Sites 89 et 90 - Voir descriptif page 28

Station Le Sart - Villeneuve-d'Ascq
Sites 73 à 78 - Voir descriptif page 27

Station Parc Barbieux - Roubaix
Visites guidées - Page 15
Sites 87 et 88 - Voir descriptif page 28

de Lille - Wasquehal
descriptif page 27

Station Clinique du Parc - Croix
Visites guidées, musique - Page 15
Sites 84 à 86 - Voir descriptif page 28

Station Planche Epinoy - Croix, Villeneuve-d'Ascq
Visites guidées, musique, expositions, restauration - Page 15
Sites 79 à 83 - Voir descriptif page 28



Jean Jaurès



Le Père Courage, tous derrière...

D'une station à l'autre, d'un site remarquable à l'autre, cette journée de fête se terminera en apothéose place Lisfranc. En fin d'après-midi, le public sera invité à suivre, en tram, à pied, à vélo ou à rollers, les associations locales pour se rendre au Croisé-Laroche, lieu du final pyrotechnique (voir page suivante). Venant des trois directions de Lille, Roubaix et Tourcoing, les cortèges convergeront vers la place Lisfranc pour 19 h. L'ensemble de ce secteur sera piétonnier ; les trams seront bloqués à la station qui précède celle du Croisé-Laroche : station Foch en venant de Tourcoing ; station Acacias en venant de Roubaix ; station Clemenceau au départ de Lille.

De nombreux groupes mettront la note de spontanéité, de bonne humeur indispensable à cette fête nocturne. A l'invitation des neuf communes riveraines du Grand boulevard, des musiciens donneront le "la", dans leur style et selon leur inspiration. Sont ainsi attendus les harmonies municipales, batteries fanfares et autres orchestres

qui entraîneront la foule au son de leurs cuivres. Les géants seront aussi de la partie, venus des villes voisines et entourés de leur "cour". Les Villeneuvois Epona, Guernouillard, Anatole et l'Affreux Luquet sont ainsi déjà sur leur trente et un !

Petites et grandes épopées

Entre autres participants, le Père Courage de la compagnie toulousaine Le Phun et du collectif Metalu A Chahuter retiendront l'attention tout autant qu'ils favoriseront une expression collective artistique inédite sur le Grand boulevard. Depuis une vingtaine d'années, la Compagnie du théâtre de rue Le Phun investit les espaces publics pour "provoquer la rencontre entre la réalité du quotidien et la création de l'imaginaire". "Père Courage, lit-on sur cette production, est un cheval de fer. De son sage regard de bête, il raconte leurs petites et grandes épopées. Gens qui savent et gens qui doutent, les personnages embarqués dans le sillage du cheval

labour semblent retrouver courage au rythme de son pas. Côté cette animalité ne les sauve-t-il pas de la bestialité faite homme ?"

Ce cheval représente aussi un symbole fort : "Au début du siècle, note la compagnie Metalu A Chahuter, il fait partie intégrante de la vie de la majeure partie de la population. Dans une scénographie et une histoire spécialement réinventées pour cet événement, il proposera des histoires au public et aux habitants du Grand boulevard." Tout au long de l'itinéraire, installations, prises de vues créeront l'événement. La Compagnie du Phun et le collectif Metalu A Chahuter travaillent ensemble depuis quelques années : ils échangent régulièrement leur savoir-faire dans une approche identique de l'esthétique.

Les nombreux cyclistes et pratiquants du rollers habitués des randonnées hebdomadaires se retrouveront sur le Grand boulevard pour un tour également haut en couleurs. Sans oublier les surprises offertes par des villes qui compléteront le programme jusqu'à la dernière minute en lien avec les associations, dont la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités (MRES).

LES TEMPS FORTS

14 h - 20 h

Animations à proximité de la plupart des stations du tramway.

19 h

Le public est invité à rejoindre le Croisé-Laroche à la suite des associations locales et des artistes.

19 h 30

Martine Aubry, présidente de Lille Métropole Communauté urbaine et maire de Lille, Rudy Elegeest, Premier vice-président chargé des Grands événements, et les maires des huit autres communes (Croix, La Madeleine, Marcq-en-Barœul, Mouvaux, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve-d'Ascq et Wasquehal) donnent le coup d'envoi du spectacle pyrotechnique.



Magie au Croisé-Laroche avec le Groupe F

La célébration du centenaire du Grand boulevard se terminera en apothéose au Croisé-Laroche par un étonnant spectacle pyrotechnique du Groupe F. Les Métropolitains plébiscitent ce collectif artistique qui a ouvert et conclu les festivités de Lille 2004 Capitale européenne de la Culture et de Lille 3000.

Au terme d'une après-midi de déambulation, les Métropolitains convergeront au Croisé-Laroche derrière des groupes locaux. Il sera un peu plus de 19 h lorsque les personnalités inaugureront cette fête exceptionnelle. Le Groupe F mettra le feu à ce lieu symbolique du Grand boulevard.

Créé en 1990 dans les Bouches-du-Rhône et animé par les directeurs artistiques Christophe Berthonneau et Eric Travers, le Groupe F a mis en scène, à travers le monde, des spectacles qui ont enthousiasmé le public. Il a, par exemple, créé le feu d'artifice lors de la finale de la Coupe du monde de football au Stade de France en 1998, embrasé la tour Eiffel la nuit du passage à l'an 2000, animé l'ouverture des Jeux olympiques d'Athènes en 2004.

Les Métropolitains se souviennent pour leur part des magnifiques prestations qu'ils ont conçues et présentées lors du lancement des festivités de Lille

2004 qui ont propulsé la métropole à l'avant-scène et, plus récemment sur l'Esplanade lors de l'ouverture de Lille 3000.

Au Croisé-Laroche, ces artistes enchanteront les spectateurs en valorisant la charge symbolique du Grand boulevard. Feux d'artifice, jeux de lumière

rappelleront l'histoire d'une voie aux façades illuminées et souligneront la force du lien qu'elle crée entre les habitants. Passant d'une couleur à l'autre de façon insensible et mystérieuse, le Groupe F dessinera notamment une sculpture verticale de 100 m de haut au moyen de 10 000 comètes...

Une mobilisation générale appréciée

De nombreux acteurs - collectivités locales, associations, entreprises, établissements d'enseignement - se sont mobilisés pour l'organisation de ce centenaire. Lille Métropole Communauté urbaine les remercie de s'être impliqués autant pour la réussite de cette manifestation.

- **Conseil Général du Nord** : outre les travaux et les améliorations apportées ces dernières années, le Conseil général du Nord a été étroitement associé à l'ensemble des opérations.
- **Communes** : les services, notamment culturels et techniques, des villes de Croix, La Madeleine, Lille, Marquain-Barœul, Mouvaux, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve-d'Ascq et Wasquehal.
- **Offices de tourisme de Roubaix, Tourcoing et Villeneuve-d'Ascq** : ils ont conçu des expositions et des visites guidées spécifiques.
- **Transpole** : la société a mis en place la gratuité du tramway et porté une attention particulière aux stations et au dépôt.
- **Associations** : Amicale laïque Pasteur Jean Jaurès ; Association LCR des Prés ; Axe culture ; Bibliothèque pour tous de Mouvaux ; Eugénies ; GB9 ; Réso Asso Métro ; La Concorde ; Les Cents ans du Grand boulevard ; Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités ; Nord cartophilie ; Vapeur 45.
- **Etablissements** : Centre hippique de la Planche-Epinoy ; Chronodrive de Croix ; Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille ; Ecole Sainte-Geneviève de La Madeleine ; Inno.
- **Organes de presse** : *Nord-Eclair*, *La Voix du Nord*.
- **Et tous les riverains qui participeront à la manifestation.**

Signé BAZAR

La célébration du centenaire du Grand boulevard a été conçue et coordonnée par l'association BAZAR, 118 rue Salengro, 59260 Hellemmes. www.bazar-asso.com



L'accès au tramway gratuit...

Renseignements pratiques

> Accès

Il est recommandé de venir à pied, à rollers, à vélo, en métro et en tram. Les alentours du Croisé-Laroche seront fermés à la circulation en soirée.

> Tram

La circulation des trams sera interrompue aux abords du Croisé-Laroche pendant le lancement des feux d'artifice.

> Stationnement

Le mieux sera de stationner son véhicule dans l'un des parkings gardés de la métropole, notamment les parkings-relais de Transpole et de prendre le métro jusqu'à la gare Lille-Flandres.

> Visites guidées

Les visites sont guidées ou libres. Les visites guidées prévues au départ des stations sont gratuites. Certaines visites indiquées se font sur réservation. Un seul impératif : arriver au rendez-vous à l'heure. Attention, la plupart des bâtiments étant privés, il faut respecter les consignes.

> Restauration

Il sera possible de déjeuner, de dîner dans les cafés, les restaurants et les estaminets partenaires.



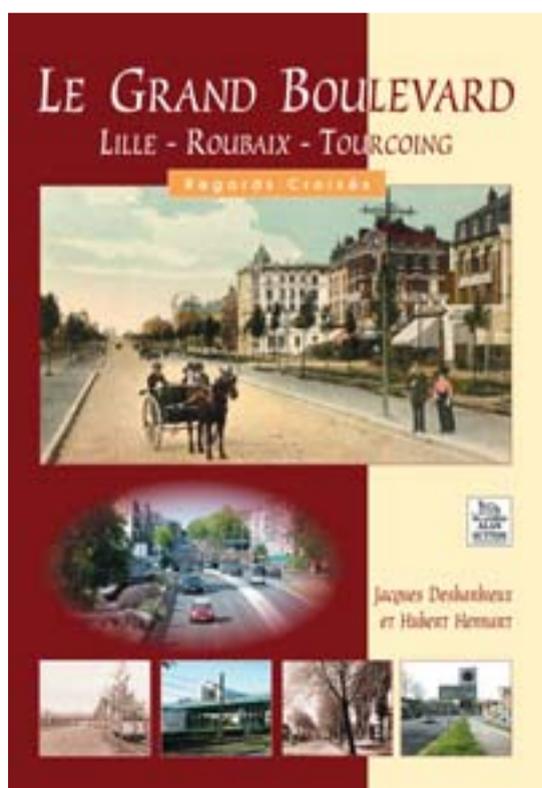
© Vincent Lecigne

Ce samedi 28 novembre, il n'est pas conseillé de prendre sa voiture pour profiter du Centenaire : s'il sera fermé autour du Croisé-Laroche entre 19h et 20h, les meilleures visites se feront à pied, en vélo et en tramway, dont l'accès sera gratuit de 14 h à la fin du service. Autant dire que les Métropolitains pourront profiter pleinement des nombreuses manifestations programmées à proximité de chacune des stations. Aussi bien la société Transpole veut-elle faire de l'événement un moment marquant et populaire et en faciliter le déroulement.

Le tram servira de "fil rouge" à cette manifestation métropolitaine sans précédent. Outre le service gratuit, Transpole habillera de couleurs rames et stations. Elle valorisera

également la façade du 908... Autant de surprises réservées aux Métropolitains. La société mettra certains lieux à disposition pour l'organisation d'expositions. Ainsi, la direction du Patrimoine de la ville de Lille retracera l'histoire du Grand boulevard dans la station Gare Lille Flandres. Transpole présentera une photo historique du quartier et un plan programme des animations à chaque station.

Enfin, la société évoquera 100 ans de transport urbain sous l'angle des hommes et des femmes qui ont assuré ce service public. De quoi prendre conscience des formidables progrès technologiques qui ont permis l'amélioration du réseau, du confort des passagers et des conditions de travail matérielles des agents.



Eugénies vous dit tout

Créée en octobre 2008, l'association Eugénies réunit des personnes passionnées par le patrimoine architectural, culturel et artistique régional. Elle s'intéresse plus particulièrement à l'œuvre de l'architecte Gabriel Pagnerre.

Entre autres activités, l'association partage les connaissances de ses membres sur un site Internet très fourni. Elle organise régulièrement des visites guidées, des conférences et des expositions.

Elle vient également de publier un ouvrage sur le Grand boulevard. Ecrit par Hubert Hennart et Jacques Desbarbieux, Le Grand boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing est publié dans la collection Regards croisés aux éditions Alan Sutton. Les deux auteurs ont réuni une documentation très riche sur le Grand boulevard. Ils ont notamment rassemblé des illustrations anciennes et inédites qu'ils mettent en regard de vues contemporaines.

S'ils n'ont pas exploité toutes leurs ressources, Hubert Hennart et Jacques Desbarbieux ont, en tout cas, fait œuvre utile en publiant l'un des rares livres exclusivement consacré au Grand boulevard.

Association Eugénies, 5 avenue du Trocadéro à Mons-en-Barœul.
www.associationeugenies.blogspot.com

100 SITES REMARQUABLES

A chacune des stations, une sélection de 100 sites remarquables, parmi tant d'autres, permet de découvrir le Grand boulevard. Il suffit de prendre le temps d'une balade, de lever les yeux et d'admirer les façades qui en font l'histoire.

Les photographies des "100 sites remarquables" (pages 21 à 29) ont été réalisées par Vincent Lecigne/LMCU

STATION LILLE FLANDRES Lille

1-2 Place du Théâtre

L'architecte Louis-Marie Cordonnier (1854-1940) a élevé, en bordure du nouveau boulevard, deux édifices fondamentalement différents : il a opposé au régionalisme flamand triomphant de la Chambre de Commerce et d'Industrie (1906-1921) le classicisme sobre et empreint de retenue de l'Opéra (1907-1923).



3/ n° 7 angle du boulevard Carnot et rue de la Clef

Cet immeuble (1910) devait articuler le boulevard Carnot et un îlot jamais abouti, dont la rue de la Clef aurait constitué l'un des axes. Il a été conçu par l'architecte Armand Lemay (1873-1963), auteur également du n° 27 du boulevard Carnot, influencé par l'Art nouveau.

4/ Angle boulevard Carnot et rue des Bons enfants

Hôtel Mercure. Architecte Albert Baert, sculpteur Vandenbeusch-Hel (1912).

5 n° 21, 23, 25, 27 boulevard Carnot

Deux de ces immeubles sont des œuvres de Armand Lemay et de J. Havet, architecte à Roubaix.



Martine Aubry, maire de Lille



Que représente le Grand boulevard dans le passé et l'avenir de votre commune ?

Le Grand boulevard a permis, en reliant Lille à Roubaix et Tourcoing, d'accompagner l'essor économique et démographique de notre agglomération depuis un siècle. Avec le temps, cette belle figure de l'urbanisme métropolitain s'est dégradée, répondant à la seule logique de la circulation. Il nous faut passer 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. Lille entend, avec les autres communes traversées, redonner à cet espace public sa fonction sociale, de rencontre et d'échange, ainsi que sa pleine fonction de vitalité urbaine.

Que proposera votre commune aux Métropolitains le 28 novembre ?

Une parade urbaine étonnante, une flânerie architecturale imaginée par des compagnies d'art de la rue, au départ de la Grand'Place. Et puis, l'exposition *Le Grand Boulevard 1909-2009, naissance d'une métropole*, présentée dans la station de Lille Flandres et à l'hôtel Mercure, 2 boulevard Carnot.

6/ Angle du boulevard Carnot et de la rue des Canonniers

Immeubles vraisemblablement édifiés par la société L'immeuble moderne. Un changement de parti pris architectural est toutefois à l'origine du style franchement Art déco des façades.

7/ Angle du n° 32 boulevard Carnot et du n° 15 rue des Jardins

La date et la fonction première de ce bâtiment sont inconnues. Il se singularise par sa conception horizontale qui ouvre la perspective sur le Grand boulevard.

8/ n° 95 boulevard Carnot

Construit sous la municipalité de Roger Salengro, le Central téléphonique a été inauguré en 1934. Il a complété le programme de grands travaux lancés en 1931.

9 n° 97 boulevard Carnot

L'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI) est installé dans l'ancienne Ecole des Beaux-Arts. Œuvre des architectes Marcel Favier et Ludwig Peretz (1959-1964), le bâtiment se caractérise par une composition volumétrique complexe et l'emploi de matériaux nobles tels que le marbre.



12

STATION ROMARIN La Madeleine

10/ Place du Romarin

Symbole, avec l'immeuble Euralliance, de la mutation urbaine et tertiaire de La Madeleine, cette place a été créée en 2007. Elle relie les deux parties du quartier séparées par le Grand boulevard.

11/ Place du Romarin

Le Romarin est l'un des plus anciens cafés madeleinois. Il est dénommé Estaminet Charles Hugo sur les premières cartes postales.

12 n° 121 avenue de la République

Maison du style Art nouveau construite en 1909 par Eugène-Gabriel Pagnerre (1874-1939), l'un des plus importants architectes de la métropole, natif du Nord. A noter l'originalité du bow-window en bois.

13/ n° 125 et 137 avenue de la République

Cabinets d'architecte. A remarquer les hauteurs de plafond, les balcons aux étages et en terrasse, les piliers torsadés.

14/ n° 181 avenue de la République

Grande maison blanche harmonieuse avec détails d'architecture particuliers : moulure en saillie au-dessus des fenêtres, décor.

15/ n° 185 avenue de la République

Un des exemples de la diversité architecturale du Grand boulevard, notamment pour la ferronnerie et l'émail.

16 n° 187 avenue de la République

L'immeuble Panhard et Levassor (1913-1915) figure à l'Inventaire du patrimoine architectural et paysager de LMCU. A l'arrière, le pignon visible de la place Massenet porte une inscription annonçant la place de la voiture au XX^e siècle.



16

STATION BOTANIQUE La Madeleine

17/ Croisement

Se sont greffées d'un côté les rues du Docteur Legay, de Paris et Berthelot dès 1907 et de l'autre la rue du Jardin botanique, rebaptisée rue du Maréchal Leclerc en 1949, en présence du général de Gaulle.

18/ Place Massenet

En 1912, le Docteur Legay propose d'abandonner cette parcelle à la commune pour en faire une place verte, réalisée en 1926. Le 4 juillet, jour de l'Indépendance Day, un hommage est rendu aux Américains, qui ont offert le mât en souvenir de leur intervention lors la Seconde Guerre mondiale.

19/ n° 191 boulevard de la République

Occupé par l'école Sainte-Geneviève, l'immeuble comporte de nombreux éléments décoratifs, ferronneries, briques de couleurs différentes, mosaïques.

20/ n° 229 boulevard de la République

Immeuble de style néo-Renaissance en pierre de Tournai. Motifs floraux sur poutres et corniches.

21/ n° 237 boulevard de la République

Construction remarquable par la brique vernissée, la frise et le chéneau (1912).

22/ n° 241-243 boulevard de la République

Deux immeubles haussmanniens (1911) : façade blanche, grande poivrière surmontée d'un bulbe à l'angle. Les anciennes portes de service sont toujours visibles. Harmonie de balcons en pierre et ferronnerie, portes d'entrée ornées de fer forgé, porte en bois sculpté côté rue du Maréchal Foch.

23/ n° 247 boulevard de la République

Construite en 1912. Fronton : décoration florale en pierre. Fleurs en corne d'abondance. Le bow-window redescend sur une colonne torsadée ; à découvrir les petits toits en tuiles différentes, les mosaïques.

24 n° 234 boulevard de la République

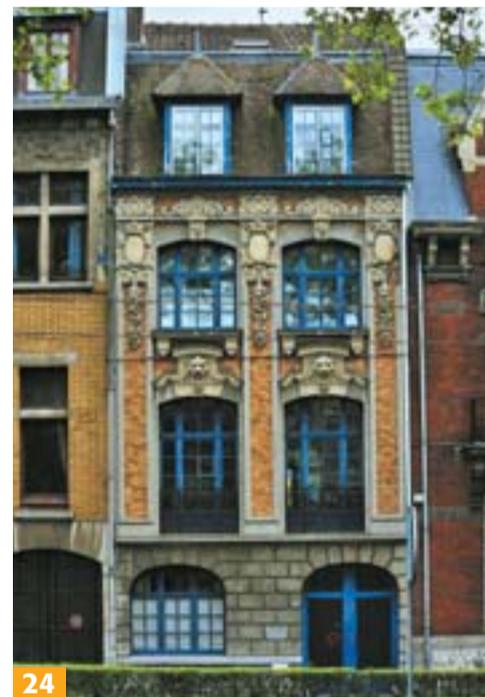
Maison citée à l'Inventaire du patrimoine architectural et paysager de LMCU. Construction de style flamand, proche de celle de la Vieille bourse à Lille.

25/ n° 236/238 boulevard de la République

Une seule maison de style Art déco (feuillages) avec deux garages.

26/ n° 240 boulevard de la République

Hôtel particulier Dévallée (1914), cité à l'Inventaire du patrimoine architectural et paysager de LMCU. Corps central sculpté dans la tradition des châteaux Renaissance : au troisième niveau, un escalier rappelle celui de Blois, tandis qu'une chambre est du style Empire. L'intérieur était richement meublé et, plus surprenant, un lit tournait suivant les phases de la lune.



24



Sébastien Leprêtre, maire de La Madeleine

Que représente le Grand boulevard dans le passé et l'avenir de votre commune ?

CŒuvre urbaine unique en son genre, le Grand boulevard fait cohabiter sur un même linéaire tous les modes de déplacements, tous les styles architecturaux et toutes les fonctions urbaines. Au fil du temps, ce lieu unique est devenu un lieu de paradoxes :

- Lien intercommunal entre les trois plus grandes villes de la métropole, il constitue une coupure physique entre les quartiers des six communes qu'il traverse.

- Acte de naissance symbolique de la Communauté urbaine, il se trouve aujourd'hui sous la compétence principale du Département.

- Réalisation originale dans sa conception du partage de l'espace public, il a progressivement été gagné par une forme de banalisation routière.

Pour surmonter ces paradoxes et renouer avec sa modernité originelle, le Grand boulevard doit fonder une nouvelle urbanité. Une urbanité à construire et partager avec ceux qui le vivent au quotidien : habitants, entreprises et utilisateurs.

Fort de cette ambition, le Grand boulevard est un centenaire qui a l'avenir devant lui.



STATION SAINT-MAUR

La Madeleine - Lille

27/ Croisement Grand boulevard - avenue Saint-Maur

Le premier mini-tunnel du Grand boulevard y est creusé en 1973. Le Kaiser Guillaume se rendant à Roubaix et Tourcoing y est passé le 19 octobre 1914 ; seul le Mongy avait le droit de circuler ce jour-là.

28/ n° 265-267 et 122 avenue Saint-Maur

Ces trois bâtiments figurent parmi les premiers immeubles collectifs HBM, ancêtres des HLM. A noter la richesse des ornements Art déco. La Rotonde servit de bureau au service de contre-espionnage de la Gestapo durant la Seconde Guerre mondiale.

29/ n° 269 avenue Saint-Maur

Le café-tabac "Le Saint-Maur" se trouve au rez-de-chaussée d'un immeuble construit avant 1914, caractéristique par sa tourelle. L'avenue Saint-Maur s'appelait alors rue de l'Impératrice.

30/ n° 639 avenue de la République

Cette habitation de maître a été réalisée par les architectes F. et M. Lhermitte (1925). Elle présente un grand intérêt pour l'articulation des éléments de décor, notamment les fenêtres et balcons.

31 n° 655 à 659 avenue de la République

Cet immeuble de l'architecte Eugène Gondolo (1925) se caractérise par l'emploi de briques jaunes et le déploiement d'un toit-terrasse de part et d'autre du dernier niveau. A chaque étage, trois portes desservent de vastes appartements éclairés par de larges baies.

STATION BROSSOLETTE

Marcq-en-Barœul

32/ n° 908 avenue de la République

Le dépôt des tramways Mongy (ELRT) est construit à partir de juin 1908. Le 5 décembre 1909, douze rames jaunes inauguraient la ligne en grandes pompes.

33/ n° 889 avenue de la République

Façade de la maison réalisée par l'architecte G. Besozzi, avec deux tourelles rappelant une période bien plus ancienne, associant des styles et des formes différenciés.



31



Bernard Gérard, maire de Marcq-en-Barœul

Que représente le Grand boulevard dans le passé et l'avenir de votre commune ?

Trait d'union entre nos villes, le Grand boulevard a été le symbole de la capacité de notre métropole à réunir les hommes et les marchandises à une époque où nous participions à la réussite de cette grande branche industrielle qui nous unissait : le textile.

Sachons pour l'avenir avoir cette même ambition. Les routes de ce nouveau siècle nous invitent à relever le même défi pour que chacun participe à la construction d'une grande métropole, respectueuse de chacun et solidaire à l'égard de tous.

Que proposera votre commune aux Métropolitains le 28 novembre ?

La Ville de Marcq-en-Barœul proposera deux points forts, s'inscrivant dans la dynamique de cet anniversaire.

Le premier au Conservatoire de musique qui ouvrira ses portes entre 15 h et 18 h, avec des concerts d'élèves. Au rez-de-chaussée, une exposition sur les demeures et les habitants du boulevard sera présentée aux mêmes horaires.

Le second, avenue de la Marne où il sera possible de découvrir l'entrée de l'école Saint-Aignan, des animations pour enfants seront mises en place entre 15 h et 18 h.



34

STATION CLEMENCEAU- HIPPODROME

Marcq-en-Barœul

34 n° 929 avenue de la République

Le conservatoire de musique, d'art dramatique et de danse est l'ancien hôtel particulier d'Ernest Desurmont, industriel parisien et homme d'art, réalisé par l'architecte Jean-Baptiste Maillard (1929). Copie des hôtels du Marais du XVII^e siècle, l'intérieur est divisé en deux avec des pièces centrales communicantes et présente un aperçu de l'histoire de la décoration française.

35/ Hippodrome Serge Charles

Réalisé en 1931 par Jean Papet, architecte des hippodromes de Clairefontaine et d'Enghien. Son grand hall (1 100m²) et ses tribunes extérieures, sans poteaux porteurs apparents, sont novateurs pour l'époque. L'hippodrome, le seul au nord de Paris, organise 225 courses annuelles sur ses quatre pistes : trot, plat, steeple et sablée.





STATION CROISÉ-LAROCHE Marcq-en-Barœul

36/ Square Lisfranc

Le 16 septembre 1945, un arbre y a été planté, à l'initiative des résistants et de la municipalité, pour commémorer la libération de Marcq-en-Barœul le 3 septembre 1944. Une pierre gravée rappelle l'événement.

37/ Angle de la rue de l'Herengrie et de l'avenue de Flandre

L'immeuble "Aux Trois Villes" a été construit à l'emplacement d'un café édifié en 1909-1910 par les frères Vanderhaghen, brasseurs dans le quartier du Pont.

38/ n° 35 avenue de Flandre

Ecole Saint-Aignan, en bout d'allée. L'ensemble a été édifié sur l'emplacement du premier vélodrome de la ville, entre les deux guerres. Il servit de lieu de détention aux Allemands pendant la Seconde Guerre mondiale.



41

39/ Angle rue de la Rianderie et avenue de la République

Le café du Croisé apparaît dans les archives de la ville à la fin du XIXe siècle. En mitoyenneté, se trouvait l'entrée des Gloriettes du Croisé-Laroche où la population venait se distraire sous des kiosques.

40/ n° 1002 avenue de la République

Le centre commercial Inno occupe l'emplacement du château Franchomme, du nom du co-directeur de l'usine de bonbons Carambar. Œuvre d'Armand Lemay (1908), et caractérisé par son arc de triomphe, celui-ci a été détruit en 1962.

STATION FOCH Marcq-en-Barœul

41 Angle du boulevard de la Marne et de l'avenue Foch

Immeubles résidentiels construits par les architectes Maurice Bateur et Léon Chandèze (1928-1929) qui reprennent l'architecture parisienne. Toutefois, les pignons à colombages des combles confèrent à l'ensemble une allure anglo-normande.

42 n° 2 avenue de la Marne

Ancien café-restaurant "La Coupole". L'architecte René Gobillon, qui a réalisé l'Hôtel de Ville, s'est essayé aux codes modernes de l'architecture (1931) : blancheur, toit-terrasse panoramique et loggia décorée de céramique émaillée.

A l'origine, l'immeuble abritait des salles de lecture et de billard, un bar sur deux niveaux et une terrasse.



42

STATION CARTELOT Wasquehal

43 Bout du Chemin du Heule

Le Cartelot est le quartier de l'ancien Château Blanc (où se trouve désormais le parc d'activités) et de son pendant le Château Rouge, mais également celui de fermes carrées flamandes, telle la ferme Duthoit accueillant désormais un centre de la petite enfance.

44/ Chemin du Cartelot (par l'avenue du Grand Cottignies)

Subsistent de la période rurale de Wasquehal (14 grosses fermes au XIXe), celles, discrètes, du Cartelot, dont certaines ont été magnifiquement restaurées par des particuliers.



43



Gérard Vignoble, maire de Wasquehal

Que représente le Grand boulevard dans le passé et l'avenir de votre commune ?

Déjà concerné par la ligne SNCF et le canal de Roubaix, le tracé des Grands boulevards avec ses deux branches wasquehaliennes (avenue de Flandre et avenue de la Marne) confirme le positionnement stratégique de la ville, à quasi-distance de Lille, Roubaix et Tourcoing. Cette position a été confortée par les réalisations de l'A22, de la voie rapide et de la rocade Nord-Ouest, la ligne de métro et la rénovation du tramway. Tous les modes modernes d'échanges sont présents à Wasquehal.

La qualité et la modernité du Grand boulevard ont, quant à elles, influencé l'aménagement de la ville. Les exigences qu'il a induites inspirent la construction du Wasquehal de demain sur des aspects essentiels : environnement, espaces publics sécurisés, déplacements apaisés...

Le Grand boulevard est plus que jamais actuel et moderne !

Que proposera votre commune aux Métropolitains le 28 novembre ?

Deux expositions sont prévues : l'une sur les cinq arrivées du Tour de France à Wasquehal, l'autre artistique. Des associations proposeront des animations afin que le public métropolitain passe un bon moment à Wasquehal.



Eric Durand, maire de Mouvaux

Que représente le Grand boulevard dans le passé et l'avenir de votre commune ?

Mouvaux est la seule commune dont la mairie est érigée le long du Grand boulevard. Cette observation à elle

seule montre que la ville vit tous les jours avec cette artère urbaine, l'une des plus belles de France. Cette voie de circulation remarquable, imaginée à l'époque à travers champs, a participé, au fil des années, au développement de Mouvaux, passant ainsi de 5 500 habitants en 1909 à 14 000 en 2009.

Dans la partie mouvalloise, c'est toujours la verdure qui prédomine. On s'y promène, on s'y aère et on admire les belles demeures construites aux abords. On y circule bien aussi, car dans cette portion, le flot de véhicules reste modeste.

Que proposera votre commune aux Métropolitains le 28 novembre ?

Outre l'exposition photographique comprenant plus de 20 photos imprimées en grand format, installées entre la piste cyclable et la voie centrale sur toute la longueur mouvalloise, une mise en lumière mettra particulièrement en valeur certains de ses aspects.

Arbres, façades et mairie seront ainsi éclairés, et anniversaire oblige, 100 bougies seront allumées sur le perron de l'hôtel de ville.

STATION TRIEZ Mouvaux

45/ Bout de la rue d'Isly

Chapelle des malades construite en 1680 et restaurée en 1895 par la famille Joire-Watine en reconnaissance d'une grâce obtenue. Restaurée en 1990, elle est inscrite au titre des Monuments historiques depuis 1951.

46/ 133 avenue de la Marne

Demeure construite par Jean-Baptiste Maillard dans les années 1920-30, en briques et pierre. La sobriété générale est rachetée par la largeur des travées en saillie et le bow-window à l'arrière.

STATION 3 SUISSES Mouvaux

47/ n° 22 à 38 boulevard de la Marne

Maisons particulières aux styles très différents ; on peut remarquer les formes des fenêtres, les vitraux et les escaliers en retrait.

48 n° 10 boulevard de la Marne

Usine de bonneterie Elan-Etam (Van de Venne 1929). Béton armé, châssis légèrement galbés et importance de l'éclairage naturel. Les bureaux et magasins se trouvaient en façade et la production à l'arrière du bâtiment.



48

49/ n° 17 et 19 boulevard Carnot

Maison construite dans la seconde moitié du XIX^e siècle, caractérisée par des jeux de briques émaillées, des plaques et des cabochons de céramiques aux couleurs vives.

50 n° 29 boulevard Carnot

Maison conçue par l'architecte gantois Geo Bontinck (1931) pour le filateur belge Vandevvegaete (une autre a été réalisée à Tourcoing). Toute en équilibre et angles, elle est valorisée par l'avancée en rondeur de l'entrée.

51/ n° 32 boulevard Carnot

Maison à étage carré et étage de combles, à trois corps, de style néo-normand construite par Poissonnier (1927). Vitraux décorés de bateaux.

52/ n° 42 boulevard Carnot

La mairie de Mouvaux, la seule sur le Grand boulevard, occupe l'ancien Hôtel Sion (1913). L'extension a été réalisée par l'architecte Pierre-Louis Carlier (1995).



50

STATION FAIDHERBE Mouvaux

53/ n° 163 boulevard Carnot

Le poste EDF (1921) a été reconverti en habitat social.

54 n° 202 boulevard Carnot

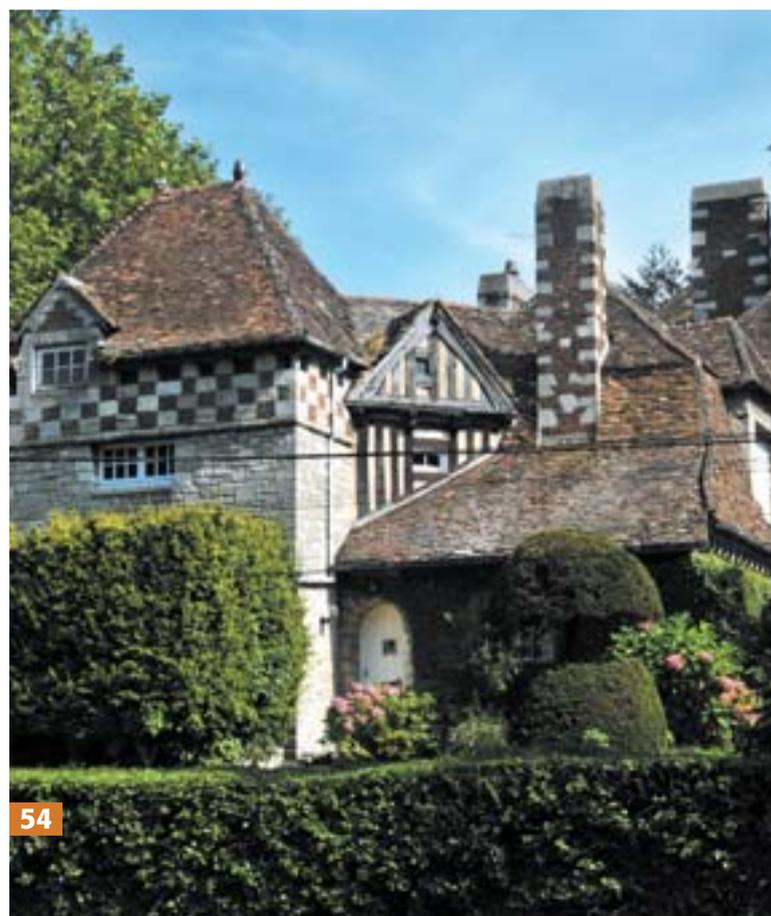
La Villa Arts and Crafts fait penser à une ferme tout autant qu'à une bâtisse médiévale, avec ses murs en colombages, sa tour, sa large toiture et ses arcades. Elle a pourtant été édifée en 1930 par l'architecte Henri Jacquelin.

55/ n° 208 boulevard Carnot

Cette grande demeure (fin du XIX^e ou début du XX^e siècle) reprend avec ostentation les caractères de l'architecture des châteaux du XVIII^e.

56/ n° 216 boulevard Carnot

Villa de style régionaliste néo-normand datant vraisemblablement de 1910 : volumes complexes présentant des jeux de briques aux arcs de certaines baies. La toiture débordante ménage une loggia au deuxième étage.



54



STATION MA CAMPAGNE Tourcoing

57/ n° 10 à 14 avenue de la Marne

La Maison Fouan (1910) allie toiture néo-Renaissance et sgraffites Art Nouveau (enduits décoratifs dont la date est indiquée entre les fenêtres).

58/ n° 16 à 20 avenue de la Marne

Œuvre de Luc Maillard, l'immeuble Bel Azur (1965) allie rondeur et modernité, comme savaient le faire certains architectes éclairés des Trente Glorieuses.

59/ n° 28 avenue de la Marne

L'immeuble Urssaf (F. Christiaens 1978) joue sur ses rondeurs et sa façade miroir. La discrétion est accentuée par son implantation en cœur de parcelle, en retrait de l'avenue.

60/ n° 30 avenue de la Marne

Immeuble des années 1930 typique de l'Art déco (couleur de la brique, ouvertures et allure générale marquées de forts angles, ferronnerie d'art). A noter les jeux de reliefs des briques qui donnent du volume à la façade.

61/ n° 32 avenue de la Marne

Construite la même année que sa voisine, cette maison (1930) utilise un vocabulaire proche du pittoresque (pan de bois en hauteur) du style normand à la mode au Touquet-Paris plage à l'époque.

62/ n° 99 angle de l'avenue de la Marne et de la rue du Halot

Typique de la production architecturale de Charles Bourgeois des premières années après la Première Guerre mondiale, la maison Joire-Toulemonde (1923), nom d'une famille de banquiers, est d'une allure classique, ornementée de motifs baroques.

63/ n° 25 avenue de la Marne

La Maison Droulers-Leurent a été construite après sa voisine, dans la même veine architecturale de Charles Bourgeois.

64/ n° 41 avenue de la Marne

Pour l'époque, Charles Bourgeois fait preuve d'originalité en alternant dans cette villa, dite Maison Lorthiois, un rez-de-chaussée en mosaïque (bleue et dorée) et un étage peint (beige à l'origine) afin d'accentuer les dimensions du bâtiment (1923).

65 n° 41 ter avenue de la Marne

Superbe exemple de la production de Luc Maillard (1955-1957), avec un immeuble implanté perpendiculairement au Grand boulevard, dynamique par ses formes et alternant béton et matériaux plus nobles.



65

STATION PONT HYDRAULIQUE Tourcoing

66/ n° 4 bis avenue de la Marne

Musée du 5 juin 1944. Dans ce blockhaus, quartier général de la 15^e armée, les Allemands ont intercepté le fameux message tiré de l'œuvre de Verlaine, annonçant le débarquement des troupes alliées en Normandie.

67/ n° 8 bis avenue de la Marne

Immeuble Ricour (1960).

68 Pont hydraulique

Lors de la Première Guerre mondiale, les Allemands ont pratiquement détruit tous les ponts de Tourcoing. En 1923 les ingénieurs lillois Painsavoine ont reconstruit

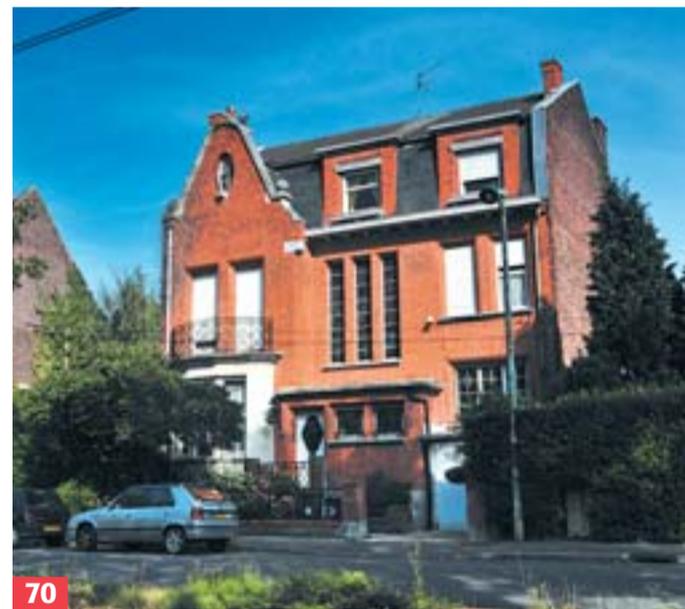
le pont hydraulique datant de 1906, année de l'Exposition internationale des industries textiles.

69/ n° 7 à 11 avenue de la Marne

Ensemble dû à l'architecte Colard (1928), directement inspiré de la banlieue londonienne (fin XIX^e siècle) et de ses cités-jardins, idée chère à l'architecte anglais Howard.

70 n° 15 avenue de la Marne

La dernière réalisation tourquennoise de Charles Bourgeois, la Maison Glorieux (1931), allie une allure générale Art déco (brique orange vif, boiseries peintes en blanc...) avec un fronton arrageois pour la travée de gauche.



70



68



Michel-François Delannoy, maire de Tourcoing

Que représente le Grand boulevard dans le passé et l'avenir de votre commune ?

Le Grand boulevard est un axe urbain témoignant de la qualité de visionnaires des responsables de l'époque. C'est le symbole de trois grandes villes (Lille-Roubaix-Tourcoing) qui se rapprochent pour s'unir, plus tard, au sein de la Communauté urbaine de Lille.

C'est aussi un lieu d'histoire. En 1906, Tourcoing accueille une exposition internationale sur le site du futur boulevard. Prouesse technologique, le pont hydraulique est l'une des attractions de l'exposition. Le 5 juin 1944, les Allemands reçoivent, dans leur bunker du Grand boulevard, le fameux "Message Verlaine" annonçant le débarquement.

Que proposera votre commune aux Métropolitains le 28 novembre ?

Tourcoing organise des visites commentées sur les façades remarquables du Grand boulevard qui témoignent de la force économique de l'époque. Le CHL, le Centre d'Histoire Local, présentera une exposition consacrée à cette artère métropolitaine. Enfin, 500 mètres de la voie centrale verront toutes sortes d'animations culturelles et festives autour des moyens de déplacements.

STATION VICTOIRE **Tourcoing**

71/ Angle rue Sasselange et avenue Georges Pompidou

Ancienne filature de laines du XIX^e siècle, le MCR Prouvost a été réhabilité en logements sociaux par Philippe Robert et Bernard Reichen (1984). Il s'agit de l'une des premières opérations de ce genre dans le Nord.

STATION PAVÉ DE LILLE Wasquehal

72 Station de tram

Site concentrant tous les modes de transport de la métropole : automobile, tram, métro, piste cyclable, trottoirs et passage inférieur pour piétons. Les deux tronçons wasquehaliens ont été sélectionnés pour accueillir cinq étapes du Tour de France au cours des 20 dernières années.


72

STATION LE SART Villeneuve-d'Ascq


73


Gérard Caudron, maire de Villeneuve-d'Ascq

Que représente le Grand boulevard dans le passé et l'avenir de votre commune ?

Le Grand boulevard a été, dès son origine, un axe structurant majeur de notre métropole et un lien solide entre Lille-Roubaix-Tourcoing via les communes traversées (dont Villeneuve-d'Ascq).

Il reste aujourd'hui, malgré l'élargissement de la métropole et la création de nouvelles voies de déplacements, une colonne vertébrale irremplaçable de LMCU.

Il faut donc lui conserver sa vocation première de desserte et de liaison tout en le rendant plus urbain et en assurant un meilleur confort aux modes « doux » de déplacement.

Que proposera votre commune aux Métropolitains le 28 novembre ?

Si la traversée de Villeneuve-d'Ascq par le Grand boulevard est relativement petite, on se trouve au Sart à un carrefour historique par le croisement avec l'ancienne rue de Lille, le pont de la Marque et une motte féodale. Un peu plus loin, la planche Epinoy constituait une voie de traversée piétonne de la rivière.

Nous présenterons donc pour le centenaire toutes les variétés historiques urbaines et humaines qui les ont accompagnés.

76/ n° 55 avenue de Flandre

Immeuble signé "F. Bouche entrepreneur" (1923). Remarquable symétrie dans la composition de l'immeuble en cinq niveaux. Les balcons de bois rappellent l'architecture balnéaire et les linteaux métalliques des baies montrent une grande variété dans les matériaux utilisés.

briques imitant les châteaux néo-Louis XIII, frises de céramique et grilles finement ciselées. Ici a été tourné le film La vie est un long fleuve tranquille : maison de la famille Le Quesnoy.

78/ n° 116 bis rue Jean Jaurès

Maison signée Pagnerre (1925), de style régionaliste. Avec un certain humour, les colombages sont présentés en quadrillage sur un vaste pignon débordant et semi-couvert. Les grilles présentent un enroulement inspiré de l'Art déco. Vitrail intérieur aux symboles maçonniques.

77/ n° 118 rue Jean Jaurès

Façade symétrique, composée d'un avant-corps couronné d'un faux pignon avec ferme débordante. Décoration de


74

75

73 n° 30 avenue de Flandre

Réalisée par Roger-Henri Expert (1928) pour l'industriel roubaisien Pierre d'Haussy. Façade aux appareillages de briques, ornée de grilles de ferronnerie signées par E. Brandt. A l'intérieur, peintures et sculptures Art déco, dignes des palais d'exposition universelle de l'Entre-deux-guerres. Inscrite aux Monuments historiques en 2006.

74 n° 41 avenue de Flandre

Hôtel particulier caractéristique par la tourelle massive polygonale, couverte d'un clocheton ajouré. Il est plus sobre et plus tardif que la villa Saint-Charles à Lambersart. Sur l'entrée latérale, grande marquise bombée, composée de vitraux.

75 n° 47 avenue de Flandre

E. Gontier, architecte à Wattrelos (1938). Eléments de style "palladien" comme le motif de serlienne (baie centrale cintrée bordée de deux baies rectangulaires) ouvrant sur une loggia. Le commanditaire, Marc Midol, ingénieur, avait un goût prononcé pour la mer : voir les bas-reliefs sculptés et la grille.



Régis Cauche, maire de Croix

Que représente le Grand boulevard dans le passé et l'avenir de votre commune ?

Qui aurait cru il y a cent ans que l'intuition géniale de quelques urbanistes continuerait en 2009 à structurer en partie les déplacements métropolitains et faciliterait l'implantation sur le territoire croisien de l'EDHEC ?

Aujourd'hui, le Grand boulevard demeure pour la ville un site économique majeur où d'importants sièges d'entreprise sont implantés. C'est également l'axe qui conduit naturellement au carrefour du Fer à Cheval - prochainement réaménagé pour faciliter les modes de transports doux - et par lequel il est possible d'accéder au parc Barbieux. Entre passé et avenir, le Grand boulevard demeure un véritable trait d'union entre les villes qui le jalonnent et le reste de la métropole. Cela confère à cet ouvrage un caractère de patrimoine historique que nous devons tout à la fois préserver et adapter aux nouvelles réalités urbaines.

Que proposera votre commune aux Métropolitains le 28 novembre ?

Diverses animations et visites seront proposées par la Ville et mettront à l'honneur le patrimoine du Grand boulevard.

STATION PLANCHE EPINOY Croix, Villeneuve-d'Ascq

79/ n° 35 rue Jules Boucly

Maison signée de l'ingénieur "Soëns-Lecluse". De composition relativement classique et pratiquement symétrique, sa façade présente des bas-reliefs étonnants déclinant des thèmes néo-Renaissance : putti, salamandre, rinceaux.

80 n° 64 avenue de Flandre

La Maison du Sart (vers 1930 ?) est organisée autour d'une tourelle carrée, aux baies géminées de style néo-basque. Elle révèle de savants appareillages de briques cintrant les baies principales, ainsi que sur l'angle de la tourelle. Actuellement chambres d'hôtes.

81/ n° 80 avenue de Flandre

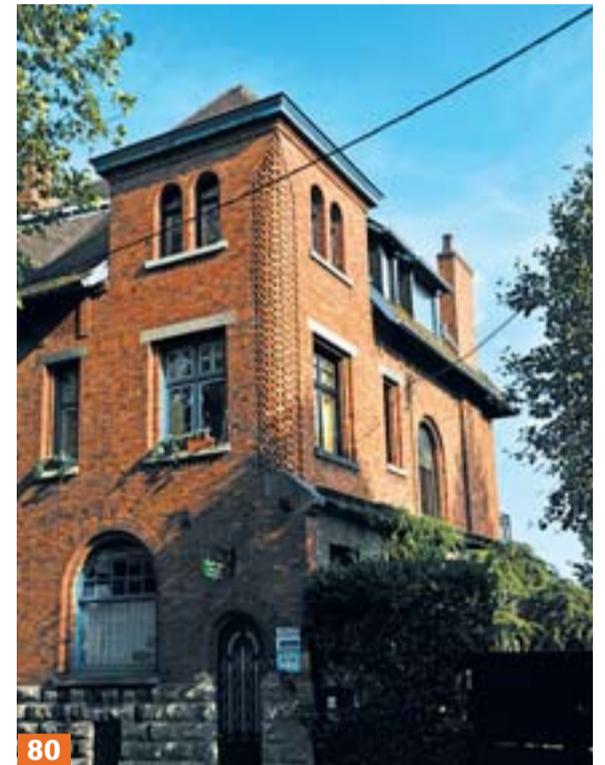
Cette maison est composée de deux ailes, ménageant une cour sur laquelle s'ouvrent des arcades de plein-cintre, comme un petit cloître. Eugène-Gabriel Pagnerre joue ici sur la démesure des baies par rapport aux murs, superposant fenêtres à meneaux au premier étage, loggia et tourelle.

82/ n° 94 avenue de Flandre

Maison composée de trois travées asymétriques signée J. Delpanque. Les baies latérales du premier étage sont curieusement liées à celles du second, en forme de bow-window, par des consoles moulurées et par une partie couverte d'ardoises. A remarquer les colonnes renflées à droite et le décroîttoir en bas.

83/ n° 103 avenue de Flandres

Initialement implanté au parc Barbieux, le Club hippique de Roubaix s'est installé ici dès 1891. Les premières infrastructures (maison du gardien) datent de 1921. Le club comprend désormais deux manèges. Véritable poumon vert traversé par la Marque.



80

STATION CLINIQUE DU PARC Croix

84/ n° 34 avenue de Flandres

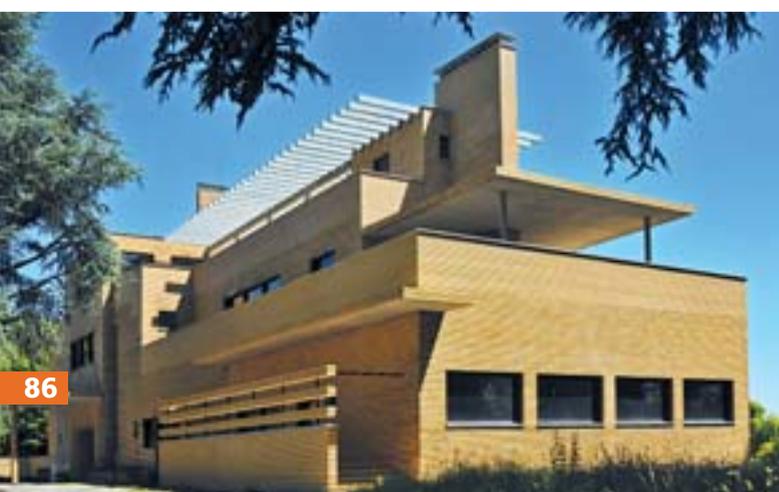
La Corbellerie : villa conçue par l'architecte Jacques Gréber à la demande du teinturier roubaisien Léon Deschepper. Alors située au cœur d'un écrin de verdure, elle disposait d'équipements très modernes pour l'époque : chauffage central, salle de bains dans chaque chambre et ascenseur.

85/ Avenue Lacépède

Œuvre de l'architecte Jean Dubuisson (1952-1956), la Résidence du Parc a été construite sur l'ancien site Holden, du nom du principal entrepreneur de peignage de laine à Croix.

86 Angle des rues Kennedy et François Roussel

S'éloigner à pied du boulevard pour rejoindre la villa Cavrois. Ce fleuron de l'architecture de la métropole a été conçu par Robert Mallet-Stevens pour l'industriel Paul Cavrois (1928). A remarquer la décoration intérieure, également innovante pour l'époque.



86

STATION PARC BARBIEUX Roubaix

87/ Parc Barbieux

D'une superficie de 35 hectares et long d'1,5 km, ce poumon vert occupe ce qui devait être la liaison entre deux bras de canaux, creusés en 1831 et 1843 : un canal souterrain. A la place d'une vaste trouée, la ville a retenu, en 1863, un projet de parc réalisé par Barillet Deschamps, architecte paysagiste, et Georges Aumont de 1878 à 1908.

88/ n°215 avenue Le Nôtre

Erigée pour l'industriel Edouard Roussel, premier adjoint du maire Eugène Motte (1905), cette villa signée Achille Liagre est exemplaire par son style néo-classique : imposante rotonde, décor composé de colonnes et de guirlandes de fleurs...

STATION HÔPITAL VICTOR PROVO Roubaix

89/ Boulevard de Douai

Construit par Emile et Louis Barbotin (de 1890 à 1894), l'Hospice de Barbieux a été conçu comme lieu d'accueil des orphelins, des invalides et des personnes âgées, très nombreux en raison de la forte croissance démographique du XIX^e siècle.

90 Boulevard Lacordaire

Réservoirs du Huchon : au début des années 1860, les deux villes ont fondé la Société des eaux de Roubaix et Tourcoing. L'eau était acheminée depuis la Lys par un système de pompage actionné par des machines à vapeur et stockée dans ces réservoirs (fin XIX^e - années 1930).



90

STATION JEAN MOULIN Roubaix

91/ n°52-88 boulevard du Général de Gaulle

Rang des Drapiers : cet alignement, construit pour de riches industriels et négociants, est l'œuvre des frères Charles Edouard Dupire Rozan et Auguste Dupire Deschamps. Dix-huit maisons ont été édifiées dès 1880 dans un style éclectique très marqué. Le décor somptueux devait souligner le prestige des occupants.

STATION ALFRED MONGY Roubaix

92/ n°5 rue du Général Chanzy

Construit dans le climat d'une France revancharde (1876), le Gymnase a accueilli tout au long du XX^e siècle la société de gymnastique La Roubaissienne avant de devenir une salle de spectacle pour le centre de développement chorégraphique Danse à Lille.

93/ n°48-50 rue du Général Chanzy

L'ancienne filature Lebeaufil a été la propriété de la famille Cavrois-Mahieu puis de la famille Lepoutre-Wibaux. Depuis 2008, les bâtiments abritent des lofts : 40° Latitude Nord.

94/ Boulevard du Général Leclerc

Inauguré en 1925, le monument aux morts, du sculpteur Alexandre Descatoire et de l'architecte-décorateur Frédéric Wielhorski, regroupe une trilogie

de symboles qui magnifie le poilu, illustre la paix et dénonce la guerre. Les bas-reliefs, d'une simplicité lapidaire, illustrent l'exode, le travail et la famille.

95 n° 16, boulevard du Général Leclerc

Maison réalisée par l'architecte Elie Dervaux pour le négociant Henri Masélys (1904). Les principales caractéristiques de l'Art nouveau sont exploitées : mélange des matériaux anciens et nouveaux, inspiration de la nature, lignes courbes.

96/ n° 31, boulevard du Général Leclerc

Créée en 1904, à un moment où décède le quart des enfants de moins d'un an, la Goutte de lait propose des consultations pédiatriques et distribue un lait sain et pasteurisé. Installée dans cette maison de style anglo-normand dès 1912, l'institution a fonctionné jusqu'en 1959.


95

STATION EUROTÉLÉPORT Roubaix

97/ Angle du boulevard du Général Leclerc et de la rue de la Poste

Ce monument de Raoul Bernard (1935) rend hommage à Eugène Motte, maire et industriel roubaissien (1860-1932). Son profil sculpté dans la pierre blanche trône au centre du monument.


98

98 Rond-Point de l'Europe

Cet ancien Hôtel des Postes a été inauguré en 1928 au moment où la vente par correspondance faisait ses premiers pas. De style régionaliste, cet édifice abrite aujourd'hui un institut universitaire de technologie.

99/ Boulevard du Général Leclerc

Archives Nationales du Monde du Travail. Edifiée de 1864 à 1920 pour l'industriel Louis Motte Bossut, cette ancienne filature de coton est considérée comme le fleuron de l'architecture industrielle du Nord, telle un

château fort médiéval. Fermée en 1981, elle a été réhabilitée de 1989 à 1993 par l'architecte et urbaniste Alain Sarfati.

100/ n° 10 rue de la Tuilerie

Bureaux de la teinturerie Scrépel (1864), où on teignait la laine, la soie et le coton. En 1930, la famille Scrépel a fait appel aux architectes Marcel et René Dupire pour la construction des bureaux attenants aux bâtiments industriels (démolis en 1991). Cette façade reprend tous les éléments de l'architecture Art déco.



René Vandierendonck, maire de Roubaix

Que représente le Grand boulevard dans le passé et l'avenir de votre commune ?

Je retiens d'abord que l'inauguration en 1909 du Grand boulevard reliant les trois villes les plus puissantes de la région a constitué l'acte de naissance de la métropole d'aujourd'hui. Symbole de modernité, visionnaire sur un plan écologique, il fut conçu avec l'idée d'ouvrir les cités industrielles à l'air pur. Véritable vitrine de l'architecture du XX^e siècle, il doit devenir un espace public de qualité alliant sa fonction fondamentale d'axe de circulation à la valorisation de son patrimoine remarquable.

Que proposera votre commune aux Métropolitains le 28 novembre ?

A Roubaix, les festivités liées au centenaire du Grand boulevard commencent dès le 10 novembre avec une exposition historique réalisée en partenariat avec les villes de Villeneuve-d'Ascq et de Tourcoing, présentée à l'Office de tourisme jusqu'au 28 novembre. Par ailleurs quatre stations de tramway roubaissiennes (Alfred Mongy, Hôpital Victor Provo, Parc Barbieux et Clinique du Parc) sont le départ d'une visite guidée gratuite pour découvrir l'histoire des sites remarquables qui jalonnent le Grand boulevard et la richesse de son patrimoine.

Créer le boulevard du XXI^e siècle

Il est encore prématuré de parler de l'avenir du Grand boulevard. En raison de sa spécificité et de son importance, il a fait et fait toujours l'objet de suggestions, de revendications et d'études multiples. Les vœux d'hier d'une voie "autoroutière" ne sont plus d'actualité. Pour imaginer l'avenir du Grand boulevard, il faut désormais concilier créativité et réalisme.



© Max Lerouge

L'achèvement de la Voie rapide urbaine, l'évolution de la circulation automobile, les préoccupations de la qualité de vie ont radicalement modifié l'approche de la nature et de la fonction du Grand boulevard. Aujourd'hui, beaucoup souhaiteraient le réhabiliter et en faire un agréable boulevard urbain ouvert aux multiples modes de déplacement.

Au fil des années et tout récemment encore, de gros travaux ont été réalisés par les différents

acteurs, notamment par le Conseil Général du Nord qui a investi un montant élevé : réfection de la chaussée, aménagement de la piste cyclable... On citera plus particulièrement l'aménagement de la place du Romarin qui relie à présent les deux parties du quartier madeleinois du même nom. Ces dernières semaines, la Communauté urbaine a remplacé les panneaux de signalisation. Elle a installé des panneaux plus urbains et plus lisibles qui indiquent les accès aux quartiers des communes.

Un comité de pilotage

Présidente de Lille Métropole Communauté urbaine, Martine Aubry a confié une mission sur la requalification du Grand boulevard à Claude Dhinnin, ancien maire de La Madeleine. Celui-ci a notamment entendu les avis du Conseil Général du Nord, des communes et d'autres acteurs. Un comité de pilotage a ensuite tenu une première réunion le 23 septembre dernier. Il regroupe le président du Conseil

Général du Nord, la présidente de Lille Métropole Communauté urbaine et les neuf maires des communes traversées et sera élargi à d'autres partenaires.

Instance de réflexion et d'échanges, ce comité est appelé à envisager des orientations d'un schéma d'aménagement du boulevard. Il suivra en particulier l'étude qui sera menée par un ensemble de professionnels : paysagistes, spécialistes des déplacements, espaces publics.

Esquisser des options

Cette étude vise à établir un diagnostic et à esquisser des options qui feront, le cas échéant, l'objet d'expertises techniques approfondies. Comment conforter l'identité du Grand boulevard ? Comment faciliter les liaisons transversales pour éviter les ruptures urbaines dans les communes traversées ? Comment partager l'espace public pour donner la place attendue aux piétons, aux cyclistes et aux autres modes de déplacement doux ? Comment améliorer la qualité de vie des habitants ?



© Vincent Lecigne

En l'occurrence, les spécialistes sont invités à concilier créativité, respect du cahier des charges - maintien des mini-tunnels, circulation fluide... - et réalisme en préconisant des recommandations à court, moyen et long termes.

A court terme, un ensemble d'améliorations peuvent déjà être apportées qui modifieront l'image du Grand boulevard. Ce pourrait être, par exemple, l'harmonisation de l'éclairage public, l'aménagement des traversées piétonnes, un plan de plantations. A moyen terme, dans une dizaine d'années, des lieux symboliques pourraient faire l'objet d'une réhabilitation lourde. A plus long terme encore, ce serait d'aménager le boulevard du XXI^e siècle.

C'est d'ailleurs une préfiguration du boulevard qui sera présentée aux Métropolitains au Croisé-Laroche le 28 novembre au soir.



COLLOQUE

Un modèle architectural

Le centenaire du Grand boulevard est l'occasion pour les urbanistes de revisiter l'histoire et de réfléchir à l'évolution de la métropole lilloise. C'est dans cet esprit que l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille organise en partenariat avec LMCU, l'Agence de développement et d'urbanisme et le groupe Rabot Dutilleul, un colloque international sur le thème des "Figures et paysages de la mobilité à l'échelle métropolitaine".

De nombreux architectes, des professeurs, des chercheurs français et étrangers, des élus et acteurs locaux s'exprimeront lors de cette journée qui aura lieu à la fin du mois de novembre dans les locaux de Lille Métropole Communauté urbaine. Les conférences de la matinée seront consacrées à l'histoire du Grand boulevard et à l'éclectisme de son patrimoine architectural. Les débats porteront ensuite plus largement sur l'Eurométropole et les stratégies de transports.

L'après-midi est une invitation au voyage à travers la découverte de formes urbaines comparables à celle de Lille Métropole. Différents exemples étrangers seront ainsi présentés. Le concept de la ville linéaire de la *Ciudad Lineal* de Madrid créé par l'urbaniste Arturo Soria, et le Tramway d'Hiroshima, véritable poulx de la ville japonaise, sont au programme.

La dernière conférence sera consacrée au renouveau de l'espace public à travers les projets de tramway dans les villes françaises.

Une table ronde composée d'élus et d'acteurs locaux clôturera cette journée. La place du Grand boulevard dans les projets de la métropole lilloise sera au cœur du débat. Quels en sont les enjeux et les perspectives ? Rendez-vous le 25 novembre pour le découvrir.

Figures et paysages de la mobilité à l'échelle métropolitaine. Le 25/11 de 9 h à 19 h dans les locaux de LMCU, 1 rue du Ballon à Lille. Inscription obligatoire : www.lille.archi.fr

Les jeunes ont des idées

Le 28 novembre, l'association Axe Culture remettra le prix du concours d'idées pour le Grand boulevard qu'elle a lancé cet été. Etudiants en fin de cycle d'architecture, d'urbanisme et de jeunes professionnels ont planché sur le sujet jusqu'au 30 octobre 2009.

Il leur était demandé de "faire naître une vision utopique du Grand boulevard qui mette en valeur le patrimoine architectural, qui facilite la circulation des voyageurs, qui fasse de ce territoire un lieu propice à la flânerie et à la rêverie."

Créée à la fin 2004, l'association Axe Culture réunit des universitaires, des professionnels et des étudiants passionnés d'économie, de culture et d'urbanisme. Elle a réalisé des études pour des collectivités de la région et a pour objectif "d'alimenter le débat public dans tous les domaines liés au développement de la métropole lilloise et de la région Nord-Pas de Calais".

Axe Culture, 263 bis avenue de la République à La Madeleine. Tél : 06 82 71 43 99 www.axeculture.com



 **lillemetropole.fr**
Le portail des habitants de Lille Métropole

> La **carte interactive** des "100 sites remarquables" du Grand boulevard

> Tous les jours un **nouveau site**, bâtiment, façade... en images

> **Des diaporamas** de photographies anciennes et actuelles du Grand boulevard

Arthur Stoclet, l'ingénieur aux larges vues

Des "hommes, dynamiques et brillants, qui prirent part à la conceptualisation de ce boulevard", selon l'expression d'Alain Demangeon et Ann Caroll Werquin dans *Le boulevard et la ville*, Arthur-Ghislain Stoclet est paradoxalement l'un des plus importants mais l'un des plus oubliés. C'est pourtant lui qui a imposé une artère rectiligne d'une largeur inédite à l'époque.

Arthur-Ghislain Stoclet est un homme du Nord. Il naît le 15 décembre 1856 à Sassegnies, un village situé à quelques kilomètres d'Avesnes-sur-Helpe... Adolescent, il est inscrit au collège d'Avesnes puis, sans doute en raison d'un déménagement familial, fréquente celui de Charleville.

Dans les années 1870, il entre au lycée de Lille. Elève brillant, il obtient le prix d'honneur au concours général en mathématiques. Bachelier, il intègre, à l'âge de 19 ans, l'École polytechnique le 1^{er} novembre 1875 et deux ans plus tard celle des Ponts et Chaussées.

Une approche moderne

Ses premiers postes le font voyager partout en France, dans les Ardennes en 1878, dans le Morbihan en 1879 puis à Forcalquier, dans les Basses-Alpes, en 1880. En 1882, Arthur-Ghislain Stoclet revient dans le Nord : il est affecté aux Voies navigables à Dunkerque puis à Lille l'année suivante. En 1883, parallèlement à l'exercice de son métier, il enseigne à l'Institut industriel du Nord de la France, à Lille : il donne des cours de mécanique appliquée, de chemins de fer et de constructions industrielles et assure même la direction des études pendant 12 ans, de 1886 à 1898.

En 1897, il est nommé agent-voyer, mis à la disposition du préfet du Nord pour l'entretien des routes. C'est probablement de ces années-là que date sa



© Archives départementales du Nord - Ed. Librairie Flammarion

rencontre avec Alfred Mongy, son homologue à la mairie de Lille. Ingénieur en chef du Nord, il finalise le projet du Grand boulevard, dirige les travaux jusqu'à l'inauguration et assure le suivi du programme jusqu'en 1919. Sans conteste, il en est un acteur majeur aux côtés d'élus tels que les conseillers généraux Antoine Guillain, directeur honoraire des routes et député du Nord, ou Eugène Motte, également député et maire de Roubaix de 1902 à 1912.

Arthur Stoclet vient à bout des réticences de ceux qui s'étonnent de l'ampleur de ce projet. S'il ne sous-estime pas les fortes incidences budgétaires ou encore la mise à niveau de nombreuses routes du département, il a en revanche une approche tout à fait moderne de l'évolution de la ville en anticipant l'extension, le développement de la circulation, le besoin de liaisons directes et rapides. L'homme, qu'un supérieur hiérarchique avait jugé "d'un caractère souple mais un peu léger" comme le rappellent Alain Demangeon et Ann Caroll Werquin, est alors au sommet de sa gloire. Il représente la France

au troisième Congrès international de la route qui se tient à Londres en 1912.

A l'heure de la retraite en 1922, comblé d'honneurs, l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Arthur Stoclet demeure l'homme qui a osé ouvrir un boulevard de 50 mètres, le plus large jamais aménagé à cette époque.

RÉFÉRENCES

Ouvrages

- BLONDEAU Gérard, *Le Mongy, tramway du Nord*, Ed. La Régordane, 1995.
- DELEMARLE Sylvaine, *S'il te plaît, raconte-moi l'histoire de Transpole*, Transpole, 2004.
- DEMANGEON Alain, WERQUIN Ann Caroll, *Le boulevard et la ville*, Ed. Thalès, 154 p., 1986.
- HENNART Hubert, DESBARBIEUX Jacques, *Le Grand boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing*, Coll. Regards croisés, Ed. Alan Sutton, 128 p., 2009.

Illustrations

- La rédaction remercie collectionneurs et services d'archives pour leur concours :
- Archives départementales du Nord • Centre d'histoire locale de Tourcoing • Hubert Hennart • Pierre Mahieu
 - Mairie de Mouvaux • Mairie de Wasquehal
 - Médiathèque Jean Lévy • Médiathèque de Roubaix
 - Service ville d'Art et histoire, direction du patrimoine de la mairie de Lille • Service patrimoine des archives municipales de Marcq-en-Barœul • Bernard Terneulen
 - Transpole

Sites

- 100ansgrandboulevard.blogspot.com
- <http://associationeugenie.blogspot.com>
- <http://mongy.free.fr>



Les 100 ans du Grand boulevard en images
> page d'accueil