

Centenaire du Grand Boulevard 1:

dimanche 19.07.2009, 04:47 - La Voix du Nord



Le boulevard file en ligne droite, du Croisé-Laroche à la lisière du parc Barbieux.

Chaque dimanche, nous ouvrons la discussion « Sur la Grand-Place ». Jusqu'au 30 août, nous y évoquerons, au gré d'une flânerie de Tourcoing et Roubaix jusqu'à Lille, le centenaire du Grand Boulevard. Véritable acte de naissance de la métropole lilloise, sa réalisation a mis un terme à des siècles de concurrence et parfois de tensions entre les trois poumons de l'agglomération.

Premier volet ce dimanche : de Roubaix à Croix...

PAR OLIVIER HENNION metro@lavoixdunord.fr

À l'origine de cette initiative visionnaire, trois hommes : deux ingénieurs lillois, Alfred Mongy et Arthur Stoclet, et un industriel roubaisien, Eugène Motte. Nous entamons aujourd'hui par son extrémité roubaisienne une radiographie « par tranches » du Grand Boulevard, dans ce qu'il dit de la métropole et dans ce qu'il conserve de traces du passé.

À peine sorti de sa courte escapade villeneuvoise, la route rejoint Croix et le secteur de la Planche Épinoy qui doit son nom à un ancien relais de diligence, devenu cabaret, dernière halte avant Roubaix. En venant de Lille, une large bande de bitume, deux fois deux voies, le tramway à droite, la bande cyclable à gauche, puis encore une voie latérale de chaque côté. À partir d'ici, Villeneuve, Croix puis Roubaix s'entremêlent jusqu'à former une zone qui donne des maux de tête aux GPS les plus affûtés. La preuve ? À cent mètres en direction du parc Barbieux, le club hippique de Roubaix : quatre hectares d'espaces boisés et d'aménagements dédiés à la pratique de l'équitation. Créé par les industriels roubaisiens au XIXe siècle, sacralisé dans son écrin de verdure, le club hippique a son adresse à... Villeneuve-d'Ascq, mais 90 % de l'espace qu'il occupe est croisien. Puis retour à Croix, justement, dont les maisons bourgeoises forment une allée de verdure dans laquelle se glissent les voies de circulation.

Rapports tumultueux

Une harmonie qui ne se brise qu'au terme du voyage rectiligne du Grand Boulevard, là où Croix et Roubaix se confondent une nouvelle fois. À droite, la clinique du parc qui fermera

définitivement ses portes à la fin de l'année 2010 pour renaître sur le site du grand hôpital privé que la Générale de Santé bâtit à Villeneuve ; à gauche, la silhouette massive de la résidence Flandre, plusieurs centaines d'appartements rassemblés sur onze étages. Croix, des deux côtés, et Roubaix juste devant, avec le grand virage sur la gauche, le premier que consent le Grand Boulevard depuis le Croisé-Laroche. Cette fois, c'est pour contourner un site d'exception, le parc Barbieux.

Un beau jardin à cause duquel Croix et Roubaix ont d'ailleurs entretenu des rapports tumultueux au XIXe siècle et au début du XXe (*lire ci-contre*). Roubaix finira par obtenir gain de cause et récupérera l'intégralité des 40 hectares du parc, ce qui coupe aujourd'hui encore la ville de Croix en deux : le secteur huppé de Beaumont étant séparé du reste de la commune par le Grand Boulevard puis le parc.

Croix, victime du Grand Boulevard ? Sans doute, car la ville n'a jamais vraiment réussi à réconcilier Beaumont, la montagne de Croix et ses maisons prisées des grandes familles du textile avec le reste de la commune, bâti comme sa voisine roubaisienne autour des usines. Mais cette vision moins huppée de la métropole florissante qu'il a contribué construire, le Grand Boulevard n'en a cure. À lui les belles maisons aux larges façades et les grands jardins paysagers. Cent ans après, il continue d'être le symbole de ceux qui gagnent dans une métropole prospère, comme le démontre la prochaine ouverture du campus EDHEC, en lisière du parc Barbieux. En septembre 2010, le campus de la prestigieuse école de commerce s'implantera définitivement entre Croix et Roubaix, à quelques encablures du Grand Boulevard qui devra, d'ici là, s'être adapté pour avaler sans encombre ces nouveaux flux de circulation. •

Au bout de la route, un autre centenaire toujours vert, le parc Barbieux

dimanche 19.07.2009, 04:47 - La Voix du Nord



Du haut de ses 40 hectares, le centenaire parc Barbieux est le plus grand parc urbain au nord de Paris. Il regroupe plus de 60 espèces végétales.

Arrivé à Roubaix, le Grand Boulevard s'efface le long du parc Barbieux, un autre lieu symbolique de la métropole dont on célèbre actuellement le siècle verdoyant.

L'histoire du parc Barbieux débute, indirectement, à l'aube du XIXe siècle. Les fermes roubaisiennes laissent place aux premières usines textiles. Pour alimenter les usines, transporter les matières premières, il faut un moyen de locomotion susceptible de charrier des

masses considérables. On décide donc de creuser un canal de la Deûle à l'Escaut, qui branchera la ville sur le réseau fluvial du nord de la France. Pour raccorder les canaux roubaisiens à la Marque, il est décidé de passer sous la colline de Croix. Le chantier bute cependant rapidement sur des problèmes techniques insolubles. En désespoir de cause, en 1860, les ingénieurs décident de dévier le canal par Wasquehal, vers Wattlelos... son tracé actuel.

Le chantier est abandonné, mais les Roubaisiens ont des idées. Ils décident de créer un parc au milieu des trous d'eau et des remblais de la montagne de Croix. Les premiers travaux démarrent en 1878 et sont achevés en 1886. Le parc ne couvre alors que la moitié de sa superficie actuelle. Il finira par grignoter les terres croisiennes jusqu'en 1908, date à laquelle il acquiert sa taille et sa forme définitive... à l'exception de la ligne de mongy, installée dans son parcours actuel en 1925 (elle traversait le parc par l'avenue Le-Nôtre auparavant).

Les festivités du centenaire du parc Barbieux, initiées à la sortie du printemps se sont achevées vendredi soir avec la projection d'un film en plein air.

Des visites guidées ornithologiques, des concours de pêche et de dessin ont été organisés ces dernières semaines pour célébrer la beauté de ce grand jardin qui fut naguère une friche. • O. H.

PHOTO ARCHIVES PHILIPPE PAUCHET

« En 1919, un accord est trouvé pour la cession de 14 ha aux Roubaisiens. »

dimanche 19.07.2009, 04:47 - La Voix du Nord



> En quoi les réalisations du Grand Boulevard et du parc Barbieux ont-elles créé des tensions entre Croix et Roubaix ?

« Elles arrivent à une époque où l'expansion industrielle et la richesse de Roubaix se développent à une vitesse incroyable. À la fin du XIXe siècle, Croix entre à son tour dans l'ère industrielle, mais sa puissante voisine ne se soucie pas des limites territoriales, c'est ainsi que le premier vélodrome et le club hippique de Roubaix sont bâtis en territoire croisien. À l'époque, toute cette zone était couverte de champs, et les promoteurs roubaisiens se souciaient peu des limites cadastrales. Les premiers recours en justice des édiles croisiens datent de la fin du XIXe siècle. » > **Ensuite, Roubaix va vouloir racheter le territoire croisien ?**

« Dans le cadre de l'extension du parc Barbieux, une première offre est faite en 1905 par la ville de Roubaix à la mairie de Croix pour acquérir 167 ha, soit l'équivalent d'un tiers du territoire croisien. Cela aurait porté Roubaix jusqu'aux limites du Sart et du Breucq. Croix refuse, mais Roubaix n'en a cure et poursuit les travaux d'extension de Barbieux sur les terres de sa voisine, allant même jusqu'à implanter l'exposition internationale de 1911 qui fait la gloire mondiale de Roubaix... en territoire croisien. À cette époque, les tensions sont vives, mais la guerre va ramener ce conflit de voisinage à de plus justes proportions. En 1919, un accord est trouvé pour la cession de 14 ha aux Roubaisiens, soit la totalité du parc et une bande de 30 mètres tout autour. Un second accord intervient en 1925 pour consolider tout ça. » > **Y a-t-il encore des traces de ces tensions passées ?**

« C'est subtil, mais il suffit de voir les bisbilles entre maires de Croix et de Roubaix autour du campus de l'EDHEC pour constater que ce territoire est toujours un noeud de crispation. Le campus sera à 80 % en territoire croisien, mais on l'appellera EDHEC-Roubaix, c'est en quelque sorte un prolongement des tensions d'il y a cent ans. Néanmoins, les deux communes devront bien finir par travailler ensemble pour établir un plan de circulation cohérent pour accueillir ces flux d'étudiants dès septembre 2010. » • O. H.

Centenaire du Grand Boulevard 2:

dimanche 26.07.2009, 04:45 - La Voix du Nord

Volet de ce dimanche : de Tourcoing à Mouvaux...

PAR CHRISTIAN VINCENT metro@lavoixdunord.fr

Que ce soit durant la Première Guerre mondiale ou la Seconde, le Grand Boulevard a été marqué par une présence des troupes allemandes et les grandes propriétés bourgeoises des patrons du textile n'ont pas été étrangères à ce choix... Lille et sa région étaient à l'arrière du front durant la Première Guerre mondiale et les troupes allemandes y ont pris leurs aises. C'était pour eux un secteur de détente et de plaisir. Pas de tranchées, ni de commandement en dur, juste des postes mobiles et des réquisitions pour installer les officiers et les hommes de troupe.

Et puis, il y a le tout jeune Grand Boulevard. À Mouvaux comme à Tourcoing, les grandes propriétés attirent et sont souvent connues des militaires puisque des liens existaient entre l'industrie textile florissante à Roubaix et Tourcoing et l'Allemagne.

Le Grand Boulevard est encore tout récent entre Lille et Tourcoing et n'a jamais été inauguré. L'intérêt du secteur ? Les très grandes propriétés et le Mongy (le tramway) qui, lui, a été officiellement inauguré et qui relie les deux villes.

Si l'occupant a restreint la liberté de circulation, on constate que le Mongy a continué à rouler la plupart du temps. Les contrôles sont nombreux sur la ligne car les Allemands cherchent à stopper les trafics mais aussi les passages de messages vers la Belgique par cet axe stratégique.

Faire sauter les ponts

Ce n'est qu'en 1918, au moment du départ précipité des troupes d'occupation, que le Grand Boulevard va connaître les effets de la guerre. Au centre d'histoire locale de Tourcoing, on a retrouvé des journaux personnels écrits par des Tourquennoises. Pour José Barbieux, le responsable du service, ces témoignages sont très révélateurs d'un état d'esprit.

À l'époque, lorsque les ingénieurs construisaient des ouvrages d'art, ils prévoyaient systématiquement des niches pour y installer des explosifs afin de les faire sauter en cas d'invasion ! « *En 1914, les Français ne les ont pas dynamités. En 1918, les Allemands l'ont fait.* » Ils ont aussi fait sauter les équipements industriels textiles alors qu'ils avaient depuis longtemps transféré les machines chez eux.

En 1918, les sapeurs allemands font sauter les infrastructures comme les ponts ferroviaires mais aussi le pont hydraulique à l'entrée de Tourcoing, là même où aujourd'hui est organisé Tourcoing-plage. Le but était de freiner l'avancée des troupes mais aussi de paralyser l'économie.

L'autorité militaire prévient la population des futurs dynamitages. Par voie d'affiches, on annonce à quelle heure vont sauter les ponts et l'on recommande aux populations voisines

d'ouvrir les fenêtres pour que les vitres ne soient pas cassées... Le 16 octobre 1918, ça saute sur le Grand Boulevard. Louise Brunet, une bourgeoise tourquennoise, et Marie Vercouter, une petite commerçante, le relatent chacune dans leurs écrits du jour. « À 9 h, ce seront les petits ponts puis à 11 h les grands. (...) *On pose la vaisselle à terre pour éviter la casse.* » L'église du Sacré-Coeur, sur le boulevard Gambetta, n'a pas cette chance, tous ses vitraux sont soufflés lorsque le pont hydraulique est dynamité.

Les Allemands reviennent en 1940...

dimanche 26.07.2009, 04:45 - La Voix du Nord

Quand les Allemands reviennent un peu plus de vingt ans après la Première Guerre mondiale, ils s'installent de nouveau le long du Grand Boulevard.

Pourquoi ? Il n'y a pas d'écrit précis là-dessus, juste des analyses à partir de témoignages qui intéressent aujourd'hui les membres de l'association du Message Verlaine, installée dans un bunker à la frontière de Mouvaux et Tourcoing. Gaston Willaert en est membre et aussi un des guides. La principale hypothèse est que les gradés se souvenaient du secteur et de ses grandes propriétés. Ils étaient souvent liés à des grandes familles allemandes en lien d'affaires avec les grands du textile du secteur. De plus, les Allemands étaient certains que le débarquement se ferait dans le Pas-de-Calais. De fait, ils n'étaient pas trop près de la côte et pas trop loin de la Belgique.

Ils y ont donc installé le gros poste de commandement de la XV^e armée, forte de 250 000 hommes.

Gaston Willaert se souvient qu'il se rendait de Wasquehal au lycée Colbert tous les jours en tramway. Il a vu se construire les bunkers du secteur. On en a compté treize, dont beaucoup existent encore au coeur de grandes propriétés. Le plus important accueille le musée Message Verlaine. Les Allemands logeaient dans les grandes propriétés et ce sont eux qui y ont fait creuser de nombreuses piscines !

Jamais bombardé

Le secteur n'a jamais été bombardé alors que les Alliés savaient qu'il abritait une partie du haut commandement ! L'hypothèse avancée aujourd'hui est étonnante mais très crédible. Les Anglais étaient parvenus à percer les codes de la machine Enigma qui codait tous les messages de l'état-major allemand et n'avaient de fait aucune raison de se priver d'une source d'information sous surveillance. À Mouvaux, on trouvait de nombreux spécialistes des écoutes, des techniciens de haut niveau capables d'utiliser des matériels de pointe comme les premiers enregistrements magnétiques signés BASF. Une technique que les Américains ne possédaient pas encore !

Contrairement aux légendes, Gaston Willaert se rappelle que le tramway n'a jamais roulé avec des fenêtres noircies ou les persiennes fermées. « *On avait tout le loisir de regarder dehors et il n'y avait pas de sentinelle dedans.* » Ce n'est qu'en 1943 que l'avant des voitures a été réservé aux Allemands. Une zone interdite ? « *J'y passais quatre fois par jour sans*

difficultés... » Les bunkers ont été construits à partir de 1942 par des entreprises belges et françaises. La proximité du canal permettrait l'acheminement de matières premières.

En septembre 1944, ils sont repartis, cette fois sans faire sauter les ponts et en laissant les grandes habitations en bon état. Quelques mois plus tôt, c'est dans ce bunker qu'avait été enregistré le poème de Verlaine annonçant le débarquement. •

Le nez en l'air, petites et grandes histoires se révèlent à Tourcoing

dimanche 26.07.2009, 04:45 - La Voix du Nord



Les maisons, les usines, les édifices du Grand Boulevard témoignent de ses cent ans d'histoire.

Dimanche 9 août, l'office de tourisme de Tourcoing propose une balade le long de la portion tourquennoise du Grand Boulevard, à la découverte de l'architecture et de l'histoire. Pour ceux qui rateraient cette visite, une séance de rattrapage est prévue lors des Journées du patrimoine, en septembre.

Le guide Peter Maenhout a multiplié les recherches pour en apprendre un peu plus sur le Grand Boulevard : cent ans d'histoire, qu'il fera partager aux visiteurs curieux lors de deux visites guidées, la première dimanche 9 août et la seconde dimanche 20 septembre, pour les Journées du patrimoine.

Durant ces deux visites, il évoquera l'origine du boulevard, la personnalité d'Alfred Mongy et de ceux qui ont participé dans l'ombre à ce grand projet urbain, mais aussi l'architecture des maisons, témoins de ces cent ans d'histoire. Voici un petit avant-goût de la visite. Il suffit de lever les yeux !

Les curieux s'arrêteront d'abord au 7, avenue de la Marne, pour observer un ensemble de maisons inspirées par l'architecture londonienne. Le numéro 15 sera l'occasion de faire connaissance avec Charles Bourgeois, un architecte du début du XXe siècle qui a laissé de nombreux bâtiments à Tourcoing. Parmi les curiosités, la « Maison Lorthiois » et sa mosaïque bleue et dorée au rez-de-chaussée.

Passé industriel de Tourcoing

De nombreuses maisons du boulevard témoignent aussi de l'époque art déco. La balade sera également l'occasion d'évoquer le passé industriel de Tourcoing avec, par exemple, le pont hydraulique ou l'ancienne filature MCR Prouvost, l'une des premières usines réhabilitées en logements sociaux. C'était en 1984.

Après le côté impair, la visite se poursuivra en observant le côté pair du boulevard de la Marne. Au 4 bis, le musée du 5 juin 1944 est installé dans un ancien blockhaus de l'armée allemande. Le Grand Boulevard a en effet joué un rôle important au cours des deux guerres mondiales (*lire également ci-contre*).

Connaissant le guide, Peter Maenhout, la visite devrait sans aucun doute être à la fois instructive, interactive et ludique. • AU. C.

Centenaire du Grand Boulevard 3:

dimanche 02.08.2009, 04:44 - La Voix du Nord



Il y a à peine quarante ans, de cette fenêtre, le regard de Pierre Gayet se perdait dans les pâtures.

Ce troisième volet est consacré au tronçon qui va de Mouvaux et Croix jusqu'au Croisé-Laroche. Les sorties de Marcq-en-Baroeul, que ce soit vers Mouvaux ou Wasquehal, ne sont pas bien agréables. Entre les voies autoroutières et l'urbanisme commercial, on oublie que l'endroit fut résidentiel. Et même campagnard.

PAR FRANCK BAZIN

metro@lavoixdunord.fr PHOTOS « LA VOIX »

Pierre Gayet a eu une vie bien remplie. Alors quand il s'est installé au 62, avenue de Flandre à Marcq-en-Baroeul, au tout début des années 1970, il espérait profiter d'un repos mérité. Mais il n'avait pas consulté les plans du cadastre et il n'a fallu que quelques petites années pour que sa belle demeure se retrouve coincée entre les bras de l'autoroute. C'en était fini de la quiétude.

Ébahi

Pierre Gayet est né à Mons-en-Baroeul en 1926 : « Quand j'avais une dizaine d'années, je venais ici, sur les grands boulevards, pour aller à la piscine découverte à l'entrée de la rue de Flandre. Le même de Mons que j'étais était ébahi par l'endroit. » Au point que, bien des années plus tard, c'est là qu'il est venu s'installer : « J'ai quitté le Nord en 1944, à la Libération, pour faire carrière dans l'armée. » Le franchissement du Rhin en 1945, l'installation en Allemagne, la guerre d'Indochine (trois ans sans revenir), l'Algérie..., ce n'est que vers 1970 que le colonel Pierre Gayet peut poser ses valises, accompagné de son épouse et de leurs trois enfants, déjà bien grands : « Les deux maisons, aux numéros 60 et 62, étaient parfaitement identiques et symétriques par le pignon à la construction, en 1926.

» Elles appartenaient alors au Dr De Crouet.

Plus tard, le n° 60 est devenu la propriété d'un lainier de Roubaix, M. Defrennes : « Il a fait des travaux monstres. Il a fait construire le n° 58, pour héberger la famille. Il a fait élargir son

premier étage dans ce nouveau bâtiment. Sur le côté, on trouvait une écurie, là où il y a maintenant une haie pleine de détritrus. Il y a une autre écurie, derrière le n° 60. C'était pour des poneys qui avaient une vaste prairie. » De l'espace, il n'en manquait pas dans le secteur, autour de ces trois maisons : « À côté de ma maison, il y avait déjà une activité commerciale. C'était un garage Berliet. Plus tard, c'est devenu un marchand de salons. » Mais pour le reste, ce n'était que pâtures : « Je me souviens que mon fils m'avait un moment confié son berger allemand. Nous allions en face, de l'autre côté du boulevard, là où se trouve maintenant Mercier. Il n'y avait rien, seulement de l'herbe et des lapins. »

Décibels

Et l'autoroute est arrivée : le sens Belgique-France d'un côté de la maison, sur la pâture à poneys, le sens France-Belgique de l'autre côté.

Depuis, la Voie rapide urbaine, sur un pont un peu plus loin, a complété le paysage : « L'Équipement a fait des mesures. On m'a expliqué que l'autoroute apportait 60 dB mais que les grands boulevards généraient déjà 60 dB, que ces nuisances ne s'ajoutaient pas, qu'il n'y avait pas de mesures à prendre. J'ai interpellé la mairie. On m'a promis une barrière végétale. Il n'y a jamais rien eu de fait. » Le lainier est parti depuis longtemps. Le n° 58 a été transformé en appartements. Le n° 60 vieillit mal. Seule la maison de Pierre Gayet garde du cachet. Il y vit seul depuis dix-sept ans et demi, depuis la mort de son épouse. Les enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants sont nombreux mais vivent loin : « Quand ma femme était là, elle avait vite fait de préparer un repas. Moi, je ne suis pas aussi à l'aise en cuisine... » Il a adapté sa maison à son environnement : « Nous avons isolé les fenêtres contre le bruit, en commençant par le deuxième étage, le coin repos. » Fenêtres fermées, le calme est réel. Mais la terrasse est réservée aux samedis et dimanches, quand les poids lourds sont moins nombreux.

Grilles et barreaux

L'autre aménagement a été l'installation de grilles et de barreaux, en plus des volets roulants : « J'ai été cambriolé trois fois.

» Comme le marchand de salons ou, maintenant, Kiloutou. La nuit, le quartier est isolé.

Pourquoi rester alors ? « Avec ma retraite, pour acheter autre chose, il faudrait d'abord que je vende ici. Ce n'est pas le meilleur endroit de la ville mais je n'ai pas envie de quitter Marcq-en-Baroeul. » Et puis, on peut vendre une maison mais on ne quitte pas un rêve d'enfant et les souvenirs de toute une vie. •

Centenaire du Grand Boulevard 4:

dimanche 09.08.2009, 04:42 - La Voix du Nord



Au croisement de l'avenue Foch, l'un des deux immeubles art déco de style balnéaire.

Volet de ce dimanche : le Croisé-Laroche, au coeur du fameux triangle « BMW » (Bondues, Marcq, Wasquehal).

PAR CHRISTIAN FURLING metro@lavoixdunord.fr

Dans le triangle éclaté de la place Lisfranc, entre rails rouillés, allées et contre-allées, raclement du tramway et chuintement du trafic automobile, le passant cherche un ancrage. Ici, au Croisé-Laroche, le Grand Boulevard devient fourche. Une dent vers Tourcoing, une dent vers Roubaix.

Nulle âme qui vive, sur l'îlot de verdure enserré par les lignes de Mongy et les routes qui plongent et sortent de terre. Un soleil végétal s'élève, rouge, entre les massifs et le gravier soignés.

Petite respiration, dans le flux trépidant de ce vendredi soir d'été. Un cycliste déboule, feu rouge, bandes blanches, bruit de charrue du tram, cyclomoteur à l'arrière, freins qui crissent, affiche, clignotant, signal ferroviaire... Les sens aux aguets. Les architectures, aussi, s'entrechoquent. Béton géométrique et verre fumé, colonnettes blanches et bow-windows, les années 60 côtoient les années 20. Dans le premier immeuble, une douzaine de médecins, plus un astrologue. Dans le second, un notaire. L'étude sent les dossiers et les années 50. Que dit-on du quartier ? Bourgeois, plutôt âgé, commerçant. « *Avec beaucoup de coiffeurs.* »

Banques et coiffeurs

Vérification au débouché de l'avenue Foch, où deux immeubles art déco, version balnéaire, jouaient les vigies isolées quand le Grand Boulevard traversait la campagne. « *Oui, il y a beaucoup de coiffeurs, c'est comme les banques, tout le monde veut être au Croisé*, confirme Nathalie, patronne d'un salon. *C'est un bon quartier, et il y a du passage. Des gens de Wasquehal, Bondues, Paris, Lyon...* » Le Grand Boulevard a profité du boom automobile. À côté du café du Croisé-Laroche, l'immeuble Mercedes est vide. Mais « *il abritait une concession automobile depuis les années 20*, note Olivier Duhamel, guide. *Les élites, à cette époque-là, avaient souvent une automobile. Panhard-Levassor était à La Madeleine.* » Sur les baies vitrées de Mercedes, un promoteur annonce 22 vastes appartements en vente en

septembre. « À 5 000 E le m² », livre un riverain renseigné. Voilà qui pose le quartier. Le Grand Boulevard aligne ses opulences, parfois fanées, et mélange allégrement les décennies. Mais de nombreuses habitations abritent dans les calmes artères voisines des foyers dont on devine l'aisance.

Trois contrôleurs poireautent à l'arrêt Croisé, une maman change son enfant, debout sur le siège de sa voiture. Un chasseur et un chocolatier font face à Inno (*lire ci-dessous*). Flânons sur le même trottoir, vers Lille. Un longiligne sexagénaire rapporte son costume beige du pressing et s'engouffre dans sa Volvo.

Au fond du garage

Des maisons très diverses nous font cortège jusqu'au boulevard Clemenceau. Une villa normande s'est muée en clinique vétérinaire. Une façade art déco joue les phares bleu ciel. En face, les résidences-donjons, closes à double tour, ont poussé derrière les immeubles tertiaires.

Au 967, une faille s'ouvre dans le temps. Un long couloir mène à l'atelier où Joël s'attarde sur un moteur. « *Je suis né ici . Mon père a ouvert le garage en 1952, avec mon oncle. Au début, c'était juste le couloir. Ils venaient de Wavrin en train tous les jours.* » Joël a repris l'affaire en 1994. Il adore le contact avec ses habitués et les clients du boulevard, même s'il glisse : « *Ici, y'a de l'argent, mais ils le lâchent pas facilement.* » Il cite les riches industriels qui « *revendaient leur voiture à leur fils, en regardant l'argus* ».

Il est 19 h 30. Le garagiste s'active sous la voûte construite par son père, où percent les plantes. Un vieil homme ratisse l'allée de son château fatigué.

Trois immeubles art déco pointent sous le museau d'une station-service. Hétéroclite avenue de la République. •

Un très vieux café où s'attablent toutes les populations

dimanche 09.08.2009, 04:42 - La Voix du Nord



Quatre dames du quartier devant ce qui était déjà un estaminet au XVIII^esiècle.

Le café du Croisé-Laroche est une des plus anciennes habitations du Grand Boulevard. De type campagnard, il a été racheté par un ancien informaticien et il accueille des populations variées. Mais pas à la même heure.

Près de la fenêtre, quatre vieilles dames bien mises papotent dans ce vétuste décor orange et crème, très années 60. Presque personne, sur les banquettes, à l'heure du thé. « *En fonction des moments, les profils de la clientèle sont complètement différents* », témoigne le gérant, un ancien informaticien de 56 ans qui dit aimer les défis.

Les clientèles sont tellement différentes que le tenancier place des barmans différents selon les moments de la journée. « *Le midi, on a les employés de banque, les gérants de portefeuilles, beaucoup de professions libérales, qui viennent manger. Entre 18 h et 19 h, c'est la clientèle la plus populaire. Le dimanche matin, les gens du quartier viennent chercher le journal et prendre un café. Ils se sentent chez eux.* » Eux qui habitent un secteur où le m² vaut dans les 4 600 E. « *Ici, c'est le Neuilly de Paris* », résume le gérant du café, qui paye le loyer le plus cher de Marcq en terme de débit de boisson et ne fait pas forcément le plein tout le temps. Heureusement, « *il y a 1 500 passages au tabac* » par jour. Des gens qui viennent de partout. Dans sa bouche, le mot « défi » tient aussi au fait que le moindre changement de décor conduirait à une extension et à une hausse substantielle de loyer par le propriétaire, Brasserie et Développement.

En outre, le café est classé. « *C'est l'une des plus anciennes habitations du Grand Boulevard, indique Olivier Duhamel, guide. On le voit sur des cartes de la fin du XIX^e et c'était déjà un estaminet au XVIII^e.* » Et sans doute un relais. Il témoigne du passé campagnard du Croisé-Laroche. « *Ce bâtiment n'a rien à faire en ville. Il est bas, modeste, rural.* » Très loin de l'art déco qui domine avenue de la République. • C. F.

UN PEU D'HISTOIRE

dimanche 09.08.2009, 04:42 - La Voix du Nord

• Inévitable fourche ?

Le Grand Boulevard dessine une fourche à partir du Croisé-Laroche. Était-ce le seul tracé envisagé ? Citant Alain Demangeon (*Le Boulevard et la ville*, 1988), Élisabeth Monseigny, guide marcquoise, indique que trois tracés ont été présentés au conseil départemental en 1899 : deux de Lille à Roubaix (via Fives et Croix), un en Y reliant Lille à Roubaix et Tourcoing.

« Un chemin droit, net et rectiligne était recherché », précise la guide. La préférence ira donc au tracé en Y, qui évitait aussi les zones habitées et les usines proches des faubourgs, et présentait moins de difficultés d'expropriation.

• Un autre noeud de tram ?

Les aiguillages et les tracés du tramway place Lisfranc paraissent bien compliqués. Mais il faut se rappeler que d'autres lignes venaient se greffer au Mongy au Croisé-Laroche, notamment celle qui filait avenue Foch vers le Bourg de Marcq. Lignes qui, elles, ont disparu. Quant à la verdure de la place Lisfranc, elle aurait pu être mangée par une haute tour, un projet élaboré au moment de la création d'Euralille et qui a rencontré l'hostilité des riverains, pétition à la clé. C. F.

Centenaire du Grand Boulevard 5:

dimanche 16.08.2009, 04:42 - La Voix du Nord



L'extravagant «palais» né de l'imagination des frères Delvallée au début du siècle dernier, à La Madeleine.

Volet de ce dimanche : du Croisé-Laroche au Romarin, le « tronc commun ».

PAR PHILIPPE LEROUX

-
metro@lavoixdunord.fr Que l'on se rende de Lille à Roubaix ou de Lille à Tourcoing, c'est la même route jusqu'au Croisé-Laroche. Ce tronc commun du Grand Boulevard est bien pratique : s'il circule sur cette seule partie de ce qui est aussi (de son nom officiel) l'avenue de la République, l'usager du tramway profite à la fois des rames « Roubaix » et des rames « Tourcoing », soit une toutes les quatre à cinq minutes en semaine, au lieu de huit à dix pour les autres tronçons de la ligne !

Urbanisation et alchimie

La balade à pied ouvre le regard sur un étrange alliage. En cent ans d'urbanisation, une puissante alchimie a rassemblé imposantes demeures du début des années 1900, maisons bourgeoises, immeubles anciens au chic bon genre, immeubles plus discrets à l'architecture héritée des années 50 pour certains, ensembles contemporains de verre et d'acier, tel le siège de la Banque Populaire, contrastant avec les nombreux témoignages de la période art déco.

Du côté de la station de tramway Botanique, une façon de palais à la façade néogothique gris bleuté atteint un summum en matière d'imagination débridée, avec ses balcons ornementés, ses gargouilles, ses colonnes, ses imposantes fenêtres en toiture. Nous sommes au 240 de l'avenue de la République, à La Madeleine. Ce véritable hôtel particulier (devenu résidence Renaissance) a été élevé au début du siècle dernier par les fils d'un industriel, les frères Delvallée. Ils n'avaient sans doute pas imaginé qu'on y trouverait un jour des bureaux...

Un autre exemple du faste de temps révolus est l'hôtel particulier édifié en 1926-1929 à Marcq-en-Baroeul (numéros 929 et 931) par l'architecte Maillard, près du carrefour Clemenceau. La commande provenait d'Ernest Desurmont, peintre et musicien. Justement, la demeure est devenue l'école de musique de Marcq, ou plutôt le conservatoire municipal. Les

façades en étaient noircies par des décennies de pollution automobile, jusqu'au récent ravalement qui leur ont rendu leur splendeur.

Vie souterraine...

Du Croisé au Romarin, l'enchaînement des minitunnels constitue un cas unique dans la région. Le premier a été percé en 1974. Auparavant, tous les carrefours étaient « à niveau », commandés par des feux tricolores. Après la réalisation des minitunnels, la circulation retrouva une certaine fluidité aux heures de pointe, fluidité qui ne résista pas à l'augmentation du trafic... et qui fit son retour après l'ouverture de la rocade Nord-Ouest et de la Voie rapide urbaine, parallèles éloignées de part et d'autre du Grand Boulevard.

L'axe vit en outre la création d'un rail séparateur entre les chaussées centrales. La sécurité y trouva son compte, mais il est sûr que ce rail renforce l'impression de coupure entre les rives du Grand Boulevard, d'autant que les voies du tramway contribuent aussi à ce sentiment.

Vitrine

L'avenue de la République, c'est une « adresse ». Ce n'est pas pour rien que les bureaux se sont multipliés, occupant des constructions neuves, comme avec le Parc République, à Marcq-en-Baroeul, ou des immeubles existants. Le commerce est en revanche peu présent, sur un tronçon où le stationnement est difficile : le Grand Boulevard n'est pas un lieu où l'on se rue pour faire ses courses. Hormis le Croisé-Laroche, une exception se situe à Saint-Maur : la diversité de l'activité commerciale est suffisante pour les achats de la vie courante, sans avoir à sortir du quartier. •

Égrener les styles et les décennies au fil du Grand Boulevard

jeudi 06.08.2009, 04:46 - La Voix du Nord



Devant un immeuble art déco très hybride et (à droite) le cosu pied-à-terre, de style Marais parisien, de la famille Desurmont.

| VISITE GUIDÉE D'ÉTÉ (4) |

Deux fois par mois, on peut s'inscrire individuellement aux visites guidées du Grand Boulevard proposées par l'office de tourisme de Marcq. Une approche historique le mercredi, plus architecturale le samedi, dans cette artère centenaire où tous les styles se télescopent.

Départ sous le chêne quadragénaire du Croisé-Laroche, là où le « I » du Grand Boulevard devient « Y ». En 1909, l'avenue de la République relie Lille, encore « *enserrée dans ses fortifications* » et Roubaix-Tourcoing. « *Entre les deux, pas grand-chose* », résume Olivier Duhamel, le guide de l'office de tourisme. *Marcq n'existe pas, ce sont des hameaux.* » L'axe « *est assez révolutionnaire* ». Il associe d'emblée l'auto, le tramway, mais aussi le cheval et le vélo. La voiture, bien sûr, va devenir omniprésente. Pardon ? Entre un coup de klaxon et les hoquets rageurs d'un scooter au pneu crevé, le guide assure : « *On va s'en sortir !* » Exact. Un peu en retrait du trafic, la balade éclectique peut commencer.

L'art déco prédomine, même si chaque décennie a laissé sa marque. À l'angle de l'avenue Foch, les colonnettes blanches et les bow-windows, tout là-haut, font face aux immeubles de style balnéaire. Un bâtiment de société affiche sa verrière en « L ». Le siège en verre et béton d'une banque côtoie un château Grand Siècle construit au XIXe... Olivier Duhamel décrypte les évolutions, les singularités, les retraits par rapport à la chaussée...

Le mercredi, avec Élisabeth Monseigny, on marche mais on emprunte aussi le tramway. Le trajet est le même, du Croisé-Laroche au carrefour du Buisson, mais sous un angle franchement historique. La guide ouvre aussi les portes du conservatoire de musique, un hôtel particulier construit par l'industriel Ernest Desurmont. • C. F.

Le « Grand Fossé », vraiment comblé ?

dimanche 23.08.2009, 04:43 - La Voix du Nord



Le carrefour du Romarin est devenu une place à part entière. Mais certains remettent en cause, aujourd'hui, les aménagements du Grand Boulevard.

PHOTO FRÉDÉRIC DOUCHET

Entre le noeud routier du carrefour Pasteur et les premières maisons de La Madeleine, le Romarin nouveau toise désormais piétons, cyclistes et automobilistes en provenance de Lille.

Accent aigu, accent aigu. Double ponctuation sur le Grand Boulevard. C'est elle que les automobilistes et les usagers du tramway voient en premier, à l'arrivée à La Madeleine : les deux traits miroitants des immeubles Crystal et Quartz. À côté, on met la dernière main au rutilant Plein Ciel. Le Romarin, devenu le prolongement naturel d'Euralille, s'étend de part et d'autre du Grand Boulevard. Ou quand deux symboles de la métropole, à 90 ans d'intervalle, se rencontrent.

Le Grand Boulevard a longtemps donné au Romarin des airs de *Grand Fossé* d'Astérix. La circulation coupait en deux le quartier aussi sûrement qu'un massicot, n'était une passerelle ténue. Un comble pour un boulevard conçu pour « coudre » la métropole. En 2007, Pierre Mauroy et Claude Dhinnin, respectivement président de LMCU et maire de La Madeleine, coupent le ruban et bouchent le fossé. Le Romarin a son minitunnel. Il n'est plus un carrefour mais une place. Derrière le comptoir de son café, Marc n'a repris l'affaire que cette année mais apprécie : « *Il y a dix ans, ici, il n'y avait rien. Maintenant, c'est plus silencieux, plus agréable, et il y a du monde.* » Dans un tempo rêvé, un cycliste déboule de l'avenue Kaarst et gobe d'un coup de pédale l'ancienne muraille routière.

L'ouverture toute récente du jardin des Géants, en lieu et place d'un parking, a rapproché la gare Lille-Europe de ce coin de La Madeleine.

Mais le Romarin n'a-t-il pas plus tôt goûté les joies de « son » mini-tunnel que l'on parle de lui enlever. Après que le sénateur UMP Jean-René Lecerf, président de Grand Boulevard 2009, a proposé d'enfouir toute la partie centrale de la voie, le vice-président Vert de LMCU en charge des transports, Éric Quiquet, a émis la contre-proposition de remettre la chaussée à niveau. Et de réinstaurer des carrefours à feux, en rupture avec l'actuelle « autoroute urbaine ». Faire et défaire... La place du Romarin, qui a coûté 6,5 millions d'euros, croise les doigts. • S. B.

Centenaire du Grand Boulevard :

dimanche 23.08.2009, 04:43 - La Voix du Nord



À gauche, l'immeuble-proue annonçait un ensemble haussmannien qui ne vint jamais, dans les premiers mètres du boulevard.

. Volet de ce dimanche : de Lille au Romarin, quand le boulevard se fait tout petit. PAR SÉBASTIEN BERGÈS

metro@lavoixdunord.fr PHOTO FRÉDÉRIC DOUCHET

« Une visite du boulevard Carnot ? » La voix de l'office de tourisme se rancarde loin du combiné, puis revient : « On a des visites événementielles pour les cents ans. En septembre. Ce seront les seules de l'année. » Un privilège de jubilaire. Ne cherchez pas dans vos guides : le boulevard Carnot, tronçon lillois du Grand Boulevard, est habituellement tenu dans une indifférence polie. Est-ce pour autant une injustice ? À s'y promener le nez en l'air, on n'hésite pas longtemps : non.

Avant-garde solitaire

Oubliez maisons bourgeoises, façades art déco, audaces balnéaires et autres délices architecturaux du reste de son tracé. Ici, l'artère n'est pas jolie : elle est pire. Comment imaginer, en s'engouffrant entre l'opéra et la « Nouvelle Bourse », la chambre de commerce, que d'ici jaillissait ce trait d'union révolutionnaire entre Lille, Roubaix et Tourcoing ? Piétonnisée, à l'exception d'une timide voie cernée de potelets, la place du Théâtre ne laisse plus rien transparaître de sa centralité passée, point d'attache lillois du lasso tendu entre les trois grandes villes de la métropole.

Tout commence pourtant bien, et de fort hausmannienne manière. À l'angle de la rue de la Clef et du boulevard, le café-brasserie « Le Carnot » n'a pas beaucoup changé depuis les cartes postales centenaires. Il occupe le rez-de-chaussée d'un immeuble-proue dessiné par Armand Lemay, une avant-garde qui ne fut jamais prolongée. En face, un immeuble signé Albert Baert. Dans les étages voisins, un jour de novembre 1936, l'ancien maire Roger Salengro, accablé par la calomnie, ouvrait le gaz de son appartement.

Et après ? Plus grand-chose. Un paquebot sans âme logeant une concession automobile, un consulat de Pologne conçu peut-être par un fan de Lego, ou un collège Carnot tout d'un vilain bloc, dont l'enceinte est ornée d'une plaque : « Sur ce lieu vivait le lycée Faidherbe avant son

transfert en 1960 à la Cité scolaire Sud. » 1960. Sur l'échine du boulevard Carnot, que ne concurrençait pas encore la VRU, bagnoles et trams filaient en rangs serrés, directement pulsés au coeur de la ville. Le métro n'avait pas encore détourné le terminus du Mongy de son emplacement historique, la place du Théâtre.

Il avait fallu, pour faire place à la voie puis aux rails, percer les fortifications qui enserraient encore fermement la ville. En subsiste un vestige : une volée de marches tapissées de tessons de bouteilles, après la rue des Canonniers. L'escalier conduit à un recoin vaguement interlope, lieu de rencontres discrètes ou de réunions gothiques, à l'arrière de la porte de Roubaix, d'où l'on reliait la puissante voisine de Lille avant que la vision d'Alfred Mongy ne prenne forme. La porte offre aujourd'hui un point de vue imprenable sur le parc Matisse et les tours Euralille. Symboles contemporains, à leur façon, d'une métropole réunie, construits sur l'ancienne zone non aedificandi de Lille.

Entre les anciens remparts et le Romarin, une vaste surface resta ainsi interdite à la construction, même après la destruction des derniers remparts dans l'entre-deux-guerres. Pauvre boulevard, débuté en zone habitée, étendu en terrain non constructible, quand les champs qui pointent non loin augurent tant de coudées franches pour les architectes. À Lille, les grues devront attendre le déclassement des années 80 pour officier. À côté d'Euralille naissant, le long de ce qui va devenir le parc Matisse, on bâtit des immeubles d'habitations par-dessus des vestiges de remparts.

Pas de coudées franches

Le piéton les longe aujourd'hui sans un regard, préférant jauger le remarquable « Bureau central téléphonique automatique » des PTT ou l'ancienne école des Beaux-Arts, qui abrite l'INPI. Enfin, le piéton... Plutôt l'intrépide bourlingueur qui se risque à la sortie de la ville par le Grand Boulevard, entre un McDo et une statue de la résistante Louise de Bettignies. Devant, le noeud routier du carrefour Pasteur. Au-delà, le Romarin, La Madeleine, que des ponts routiers menaçants cachent à la vue. Cycliste agacé ou fan de Tarantino, quelqu'un a remanié l'un des panneaux en « Carrefour Basteurd » (« salopard », en anglais bidouillé). Au retour d'une promenade le long du Grand Boulevard, on se gardera de pareille acrimonie. Mais on saura gré à l'office de tourisme d'avoir prévu, pour ses visites de septembre, des déplacements en tramway. •