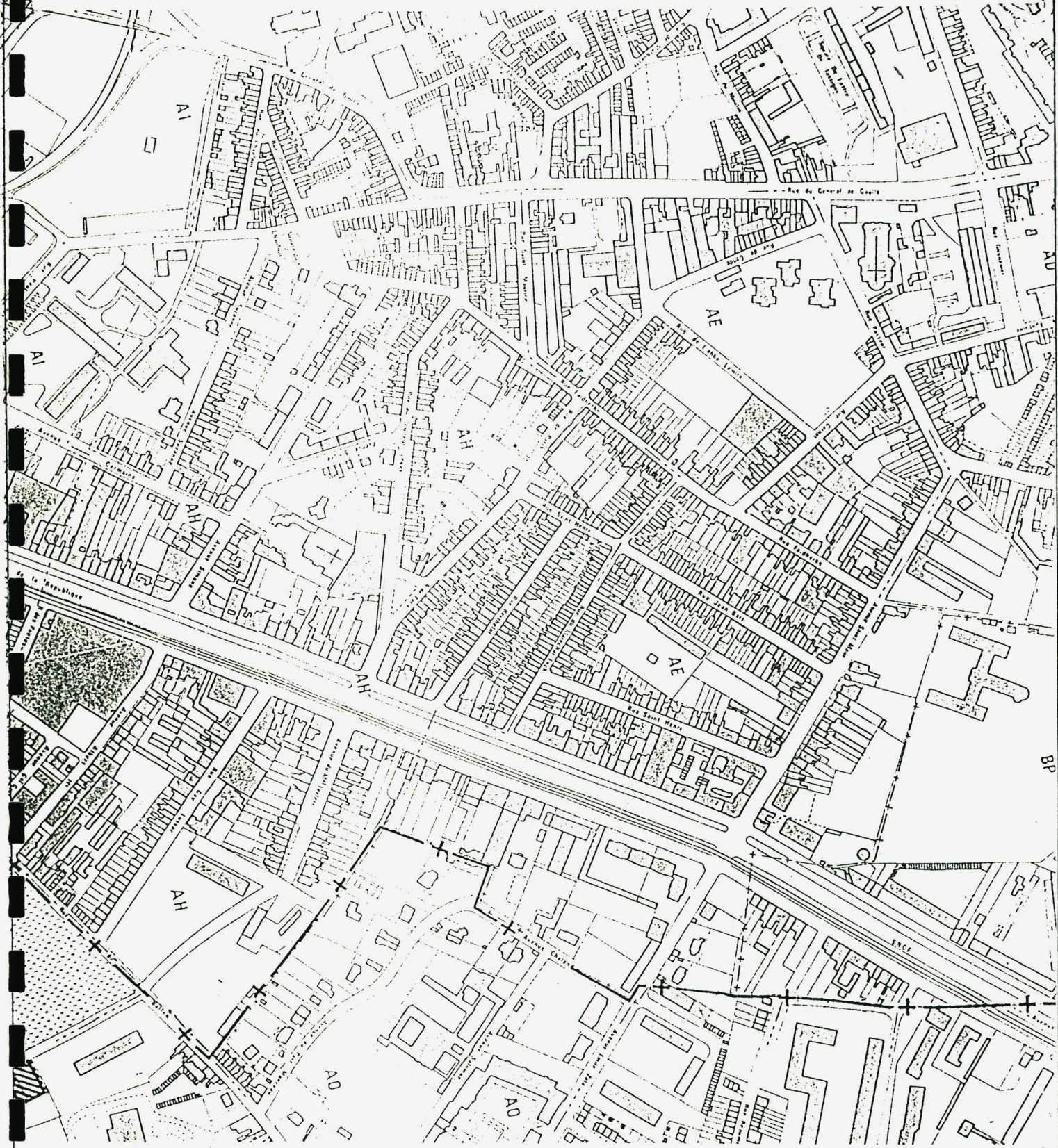


500 II



la forme moderne de la ville

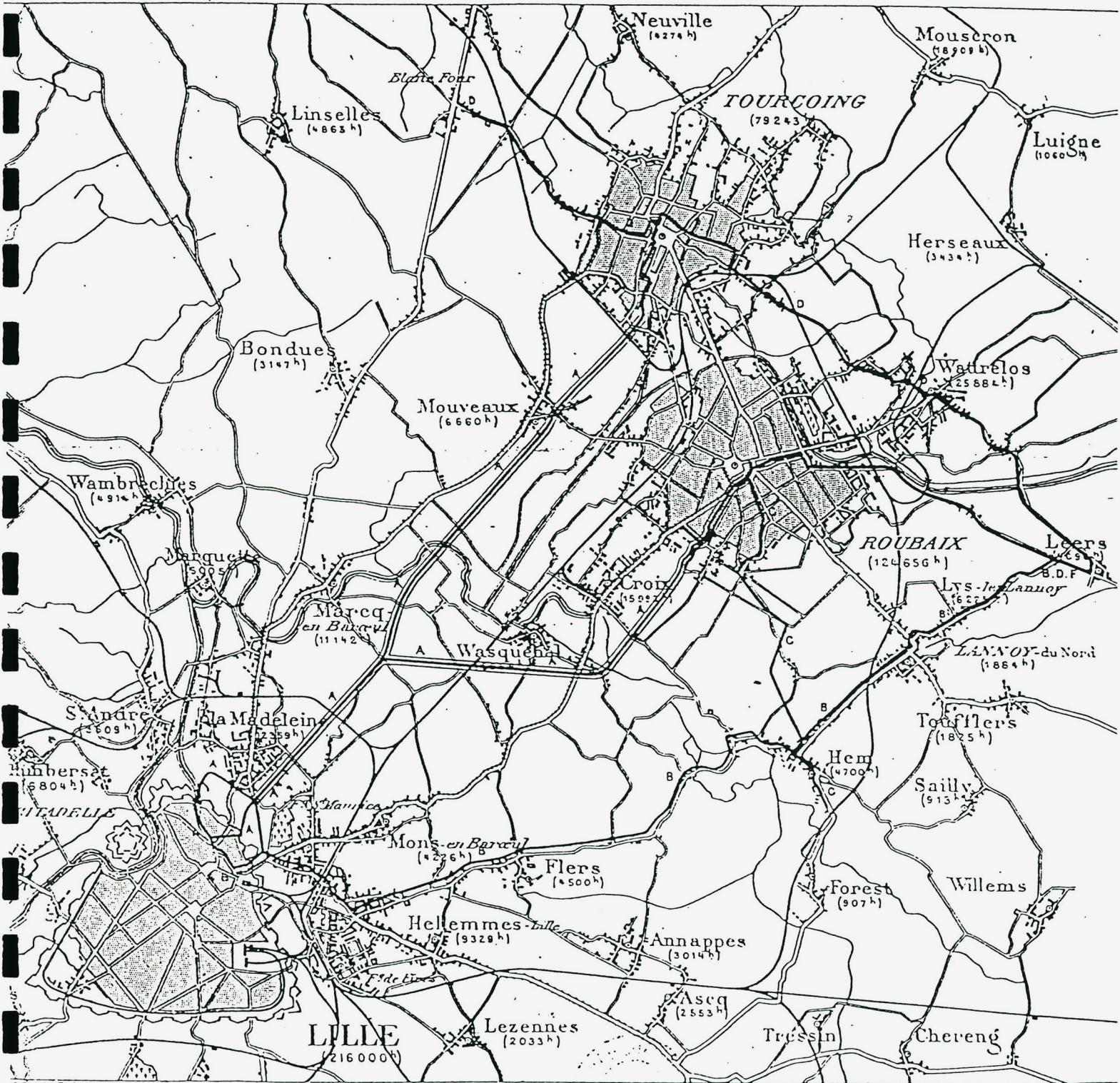
LE BOULEVARD DE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING

alain Demangeon  
janvier 1988



# L'Electrique Lille

## L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing



E.E.E. Editeur: 21 Rue de Bercy PARIS

Acq. 43481

B.N. (cartes et plans) 1908.

=====  
— L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing.  
—— Canal de Roubaix à Tourcoing



14 kms de long, 50 m de large sur 8 communes traversées, un axe, espace public majeur, mis en tension entre 3 villes, qui transcende, dès 1900, par **ses dimensions et sa technologie**, tous les grands travaux créés par Haussmann à Paris et ceux promus sous cette impulsion dans toutes les villes de France; il n'aura pas fallu cinq ans entre une décision ultime, historique, de Conseil Général du Nord réuni en assemblée extraordinaire le 9 Janvier 1905, les premiers coups de pioche et "l'achèvement" de ce projet.

Là où habituellement la ville n'aurait fait que "manger la campagne", ses promoteurs pensaient ici pouvoir ouvrir une voie de communication et générer à partir d'elle un Eden qu'ils ne définissaient pas précisément mais qu'ils visionnaient comme un paysage fort du futur, où s'entrecroiseraient tout à la fois la résidence et le commerce, l'industrie et les flux multiples de la vie intense.

Plusieurs choses dans cette affaire sont à considérer.

A la faveur de quelles disponibilités des choses, des esprits, cette idée, cette technique avancée parvint-elle à s'insinuer dans le réel pour le réorganiser à son profit ?

Comment des données concrètes ou sociales indépendantes à l'origine du concept acquièrent par lui une signification et même une vocation qui les extraient d'une sorte de latence? Telles étaient les questions que je m'étais posé par ailleurs depuis 2 ans dans 2 rapports pour le Plan Urbain (Le boulevard et la Ville, genèse d'un espace public, A. Demangeon, A.C. Werquin, rapports 1 et 2, 1985-86-87).

Disponibilité de l'espace, formes et mutations de la ville, compacte et à croissance concentrique à la ville voulue desserrée et de la banlieue comme campagne annexée à la banlieue structurante de la ville future elle-même : Il y avait là, bien au-delà de cette grande aventure de la pensée, de Saint-Simon à Soria y Mata et de Fourier à Olmsted,... un moment et un problème qu'il semblait nécessaire de saisir dans toutes leurs matérialités, leur genèse et leur être là, et d'interroger et comprendre une manière de fabriquer autrement banlieues ou ville à un moment ou celles ci posent plus que jamais le problème de leur ré-invention.

#### **Le sens de l'Utopie et le refus des Villes.**

Présenté en Avril 1896 le projet avait la forme d'un vœu aux membres de l'assemblée départementale et s'intitulait "Boulevard du 20<sup>ème</sup> siècle".







Son auteur, Docteur Bécour, conseiller d'arrondissement de Fives, reprenait ici une idée qui flottait dans l'air depuis 15 ans et à laquelle plusieurs personnalités avaient songé, une voirie simple de 15 m de large, accompagnée d'un railway direct de Lille à Roubaix.

Figure de l'Hygiénisme dans le Nord, le docteur passait pour être un érudit et un grand helléniste. En 1880, secrétaire général de la commission d'assainissement des logements insalubres de Lille, il présentera au maire de la ville, dans une longue introduction d'avenir, les résultats des travaux, en évoquant les villes idylliques de l'antiquité décrites dans l'Ancien Testament ou la Tora, comme Ninive et Salente, villes claires dans des jardins traversés de boulevards... et de canaux d'eau pure.

"Pendant qu'il est encore temps, lillois, payons nous le luxe de l'air comme à Ninive..." (in rapport de la commission d'assainissement des logements insalubres. Lille. 1881).

Repris dès Juillet 1896 et présenté au C.G. par 3 de ses membres, issus des 3 villes (Masure-Six, Rogez, Ovigneur) ce vœu va constituer le point de départ de l'affaire dénommée pour toujours "Le Grand Boulevard" mais ne sera mis en discussion réellement qu'à partir de 1899.

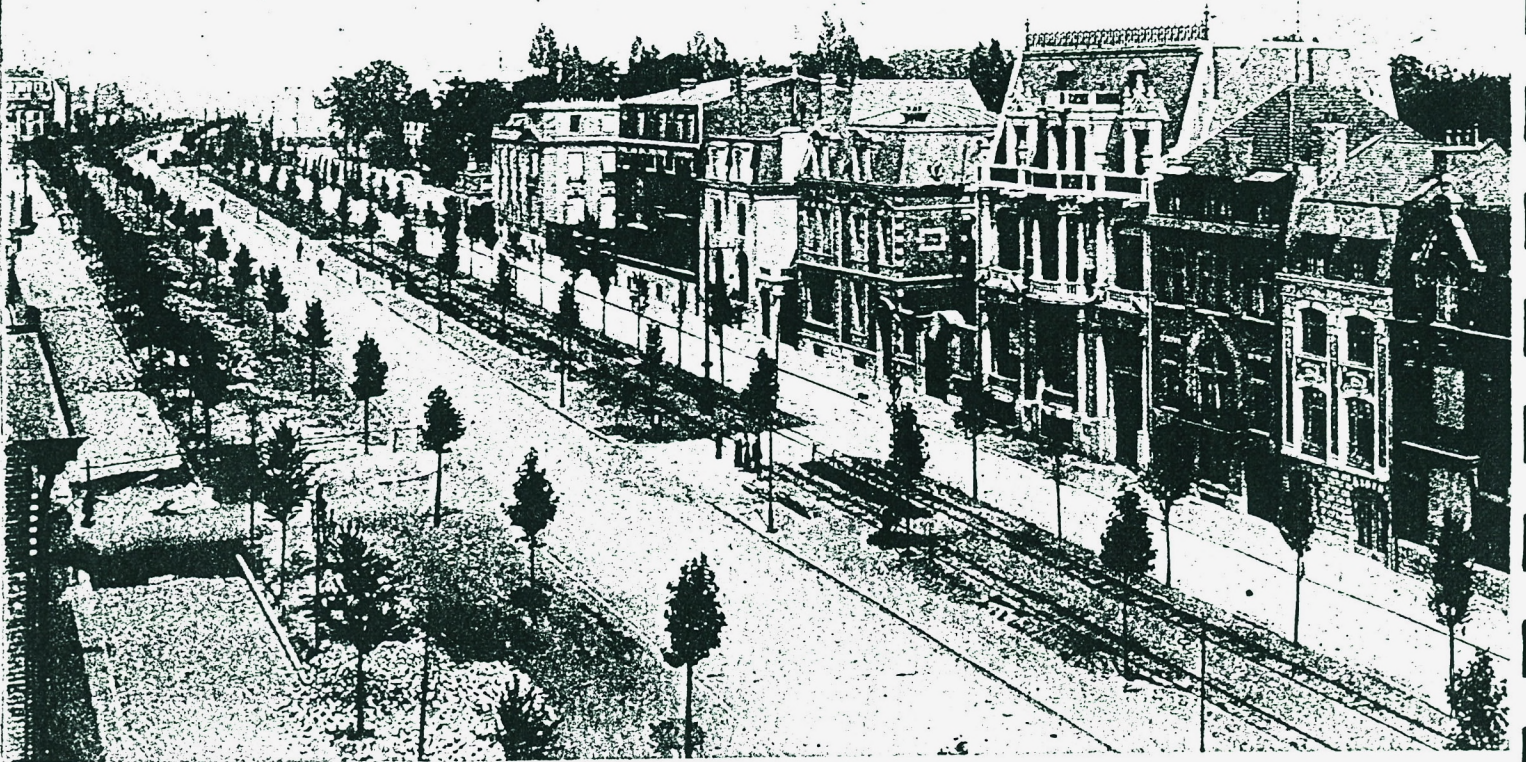
Grand Boulevard, il appartient à ces réalisations ou utopies sociales cherchant à donner avec le coup d'envoi des années 1900 un souffle particulier à la ville ; rompant avec la philosophie anti-urbaine des communautés fouriéristes, tout comme avec l'idée d'améliorer la ville par des rénovations urbaines intra-muros. La nouvelle pensée reformule une urbanité à la fois réglée sur les mouvements, plus saine, plus propre à favoriser la créativité, plus proche aussi de la nature et de l'homme, plus chaleureuse, plus égalitaire.

Mais si ce projet a pu émerger, c'est bien parce qu'il s'inscrivait dans une dynamique économique de villes industrielles dont la puissance est au zénith.

C'est évidemment parce qu'il coïncidait avec des préoccupations précises d'hommes, celles des industriels, de leur déplacement de marchandises et de main d'œuvre, celle de tous les hommes d'affaires soucieux de poursuivre des opérations financières ou boursières ou encore immobilières, autant que celles de médecins voulant renouveler l'air vicié et permettre aux ouvriers de marcher et de se reposer dans un environnement sain.



14. — LILLE. — Le nouveau boulevard reliant les trois villes. — E. C.





L'audace de ce projet, tel qu'il sera réalisé, ne peut se comprendre sans envisager enfin un consensus d'hommes stimulés par la puissance fraîchement conquise de la métropole Nord, peuplée en 1902 de 600 000 habitants, motivés par un projet qu'ils ne considéraient pas comme un objectif défini, calculé et mesuré exactement, mais dont ils présageaient des retombées multiples car ils faisaient pour leur région le choix de la productivité, de l'amélioration et du modernisme.

Voir plus loin : leur modèle à eux c'était l'utopie, s'organiser et prendre en compte les grandes mutations, triompher plus vite que les autres : tel fut probablement le liant entre ces hommes, visionnaires, grands techniciens, politiques inspirés, de volonté et de bien public, qui prirent part à la conceptualisation et à la concrétisation de ce projet ; en dehors du jeu politique des 3 grandes villes qui "s'abstiendront" financièrement, hantées sans doute par le spectre de la fusion.

#### Les hommes.

Reparlons très rapidement des hommes.

Dr Bécour, pour le corps médical ; disparaît très vite du projet. Arthur Stoclet, X-Ponts, ingénieur au fait de sa technique, donnera ses dimensions à la voie et son profil en travers et consacra 22 ans de sa carrière au boulevard.

Florent Antoine Guillain, X-Ponts lui aussi, passera à la politique en 1895 (conseiller général de Dunkerque-Est). Député du Nord en 1896. Directeur des Routes au Ministère (1886-89). Ministre des Colonies en 1899. C'est lui qui porte politiquement le projet au sein de l'assemblée départementale. Il n'en est pas le président mais dominera la classe politique locale jusqu'à sa retraite en 1907.

Le préfet du Nord, Louis Vincent (de 1899 à 1911), manœuvrier hors pair, préparera le terrain séance après séance, dix ans durant. A remarquer : le duo parfait avec Guillain.

Alfred Mongy, ingénieur, directeur des travaux de la ville de Lille jusqu'en 1896. Il débloquera la situation en 1905 et son projet de tramway électrique sera établi sur le Grand Boulevard.

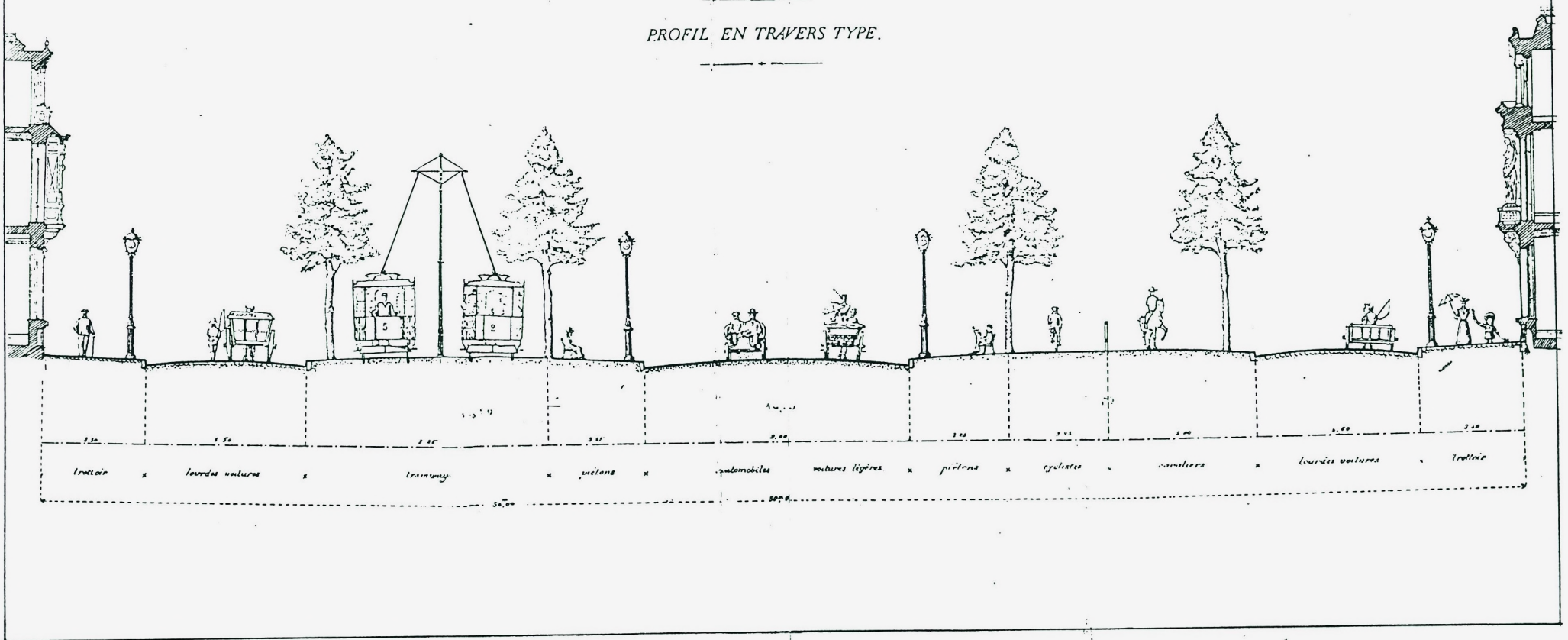
Eugène Motte, industriel à Roubaix, futur maire et député (tombeur de J. Guesde),

Vandamme, brasseur à Lille, Loridan et combien d'autres...



# NOUVELLE ROUTE DEPARTEMENTALE DE LILLE A ROUBAIX ET A TOURCOING.

PROFIL EN TRAVERS TYPE.



### L'axe technique.

La nouveauté de ce futur chantier est sans conteste la voie elle-même. Prototype en France à l'avant-garde de toutes les théories sur la circulation urbaine, sa vérité lui est conférée par sa technique et par une référence très simple à la mécanique. Tout ce qui est mouvement, circulation, est sain, tout ce qui stagne est malsain.

Un ensemble de 6 circulations "scientifiquement calculées" apparaissent en lignes sur le profil en travers, auxquelles il faut ajouter 4 lignes de trottoirs, dont 2 centrales où l'on a imaginé et déjà représenté les populations au repos déambulant le long de cette magistrale promenade, où le plaisir et la beauté seront donnés par la médiation sensible du végétal.

Nombreux sont à l'époque les hygiénistes d'un côté, de l'autre les ingénieurs (et notamment les polytechniciens et les ingénieurs des ponts et chaussées) qui se situent dans une certaine tradition moderne saint-simonienne.

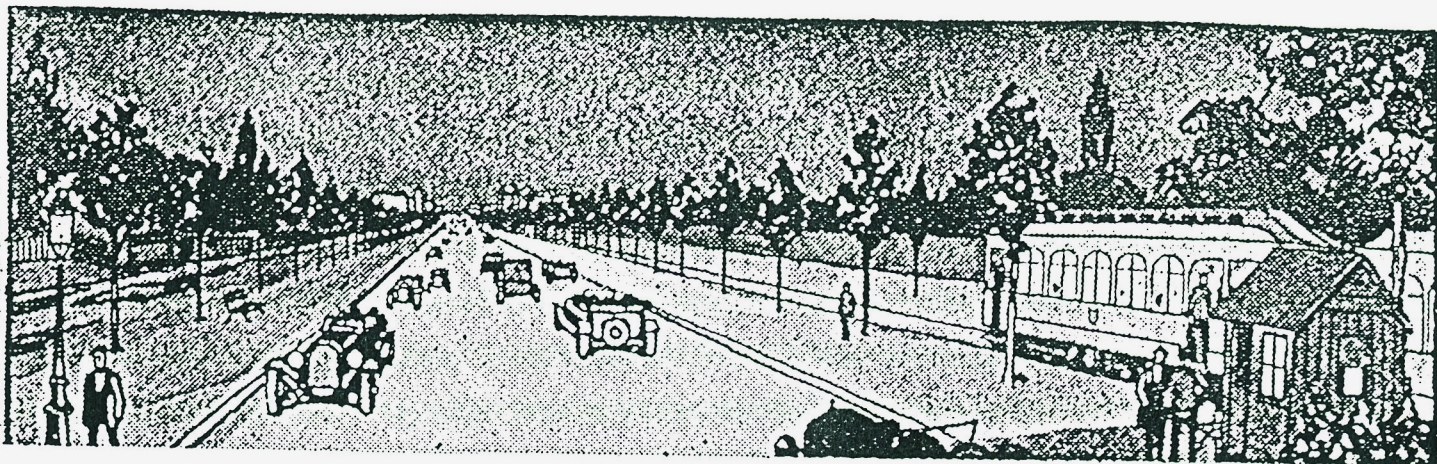
Le 19<sup>ème</sup> est marqué par cette ferveur. Fascinés par les choses en mouvement, tous se passionnent pour le renouveau industriel, le débat sur le chemin de fer qu'ils inspirent, les routes, ces éternels canaux, leurs mérites comparés.

Le géographe Marcel Roncayolo (in Histoire de la France Urbaine, tome 4) met bien en évidence la montée de ces pouvoirs techniques dans l'Etat et leur rôle dans toutes les grandes décisions touchant les villes et le territoire.

Nous approfondirons dans un prochain rapport le contenu de ces politiques routières et ce qui les a inspiré.







Le boulevard de la République vers 1922, d'après une vignette du MONDE ILLUSTRÉ. Cité in *Le siècle de l'éclectisme*.



### Vers la ville moderne ?

Une simple affaire de route et d'ingénieur et des questions à première vue bien éloignées de nos réflexions sur la ville?

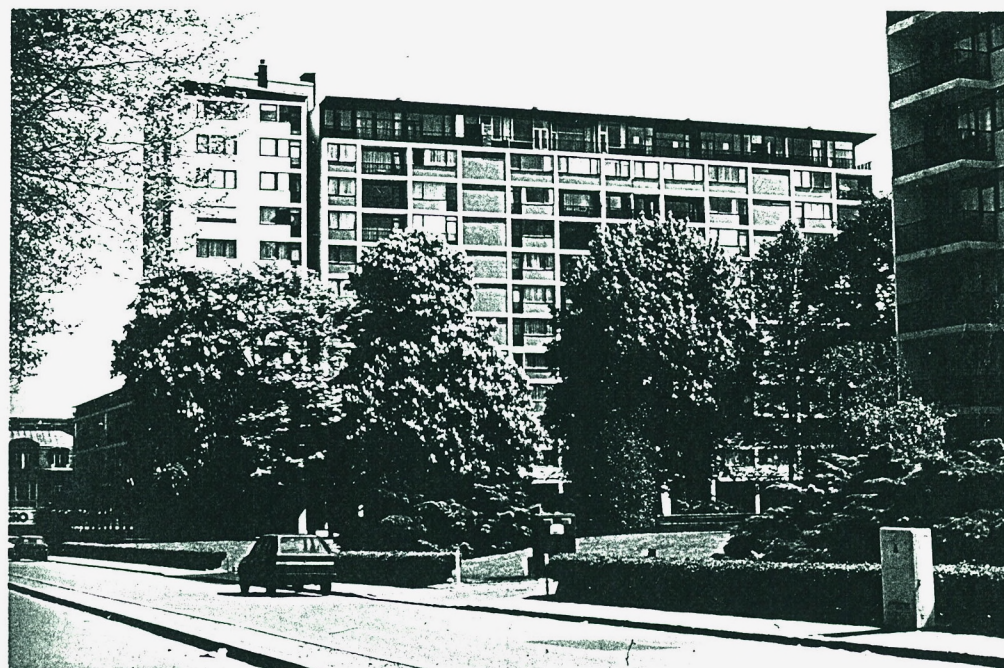
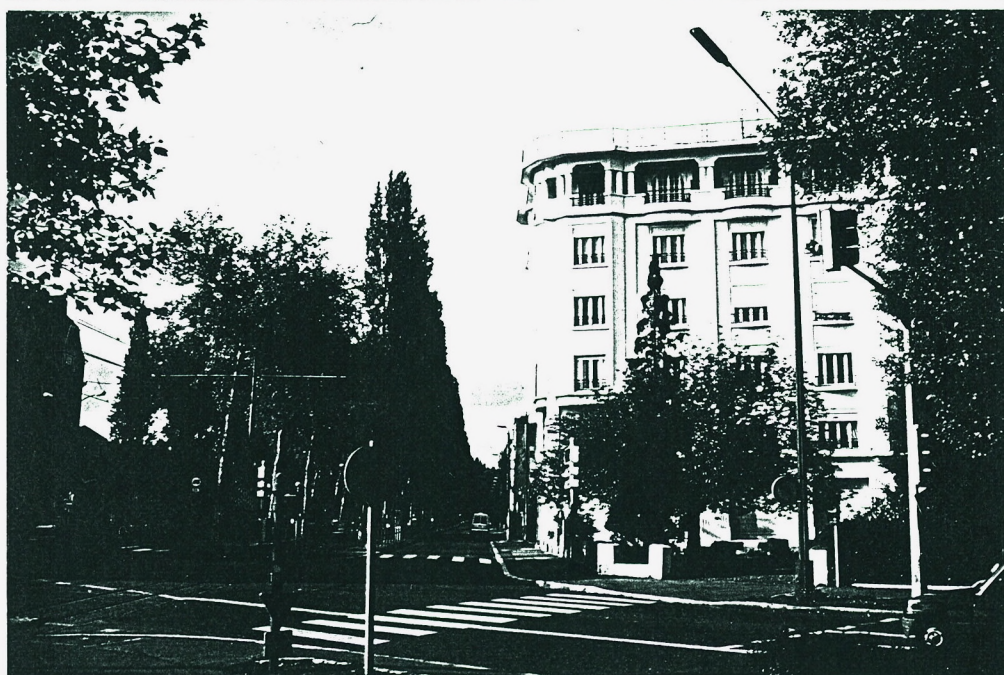
Un doublement bourgeois de la métropole à l'apogée de sa gloire et de sa beauté ?

Une ville neuve, utopique, aérée dans ses jardins et faite pour toutes les activités ?

Nous dirons une expérience, moderne, avec pour origine une impulsion qui prend figure : celle d'un axe, démonté dans sa mécanique (les fameuses lignes de mouvement et d'énergie) et qui semble avoir devancé par inspiration les grands changements apparus à l'orée du siècle : les desserments formidables de l'industrie et du commerce, les formes d'habiter nouvelles, les réseaux de voies,... Ces étendues paysagères à multiples visages, flottantes, qui nous font encore hésiter sur les mots mêmes qui permettraient de qualifier de telles combinaisons.

Loin de les contourner ou de les combattre, cette amorce, concrétisée par l'infrastructure, superbe dans la technique qu'elle affiche et dans sa spatialité, va tirer sa force à vouloir ordonner et rythmer ces nouveaux paysages du futur où chacun des acteurs, sans se connaître, pourra intervenir en l'absence presque totale de règles, en liberté rarement vue ailleurs, dans une forme à peine décrite, encore moins dessinée, hormis l'axe public lui-même.







### Etapes et constitution des bordures.

S'il se met à exister aussitôt par lui-même, l'axe, long continuum de verdure, avec sa vie propre, de liaison, sa cohérence technique, est loin d'être une opération finie.

80 ans après sa création, il continue d'être un lieu d'expérimentation pour la ville et porte la marque de cette longue inscription dans le temps et de cycles qui lui sont favorables.

Les premières mises en place, les amorces fragmentaires en des points du parcours, laissent en maints endroits, des parcelles en attente, nombreuses.

Hésitantes à leur début, les transformations qui s'opèrent et que l'on peut encore deviner aujourd'hui, vont faire passer insensiblement la ville à un autre type de formation visiblement plus ouvert et annonciateur de l'espace moderne.

La côte de la Madeleine en son tout début, en 700 mètres de maisons cossues, et au-delà encore le simple découpage de terrains taillés de travers pour des pavillons ordinaires, le lotissement qui prend la forme d'une rue privée, le parc habité, seront les instruments seconds pour constituer la première couche et donner corps à une forme virtuelle simplement contrôlée par une cote de corniche à 20 mètres sur le boulevard et à 12 mètres sur les rues adjacentes, "hauteur n'étant pas de nature à empêcher la lumière abondante de se répandre". (règlement général de la voirie, ville de la Madeleine-1913, et commentaires dans la presse).

Toutes ces occupations à caractère fortement résidentiel du début : banales en rangées de petites maisons mitoyennes et modestes, ou plus généreuses, calées au centre, hôtels particuliers aux vastes jardins ou véritables châteaux, s'affichent durant l'espace de deux générations puis se transforment.

Nous sommes en train de cartographier ces occupations, au fur et à mesure de recherches d'archives communales et privées. (lotissements, permis de construire, règlement de voirie,... pour La Madeleine et Marcq en Barœul).

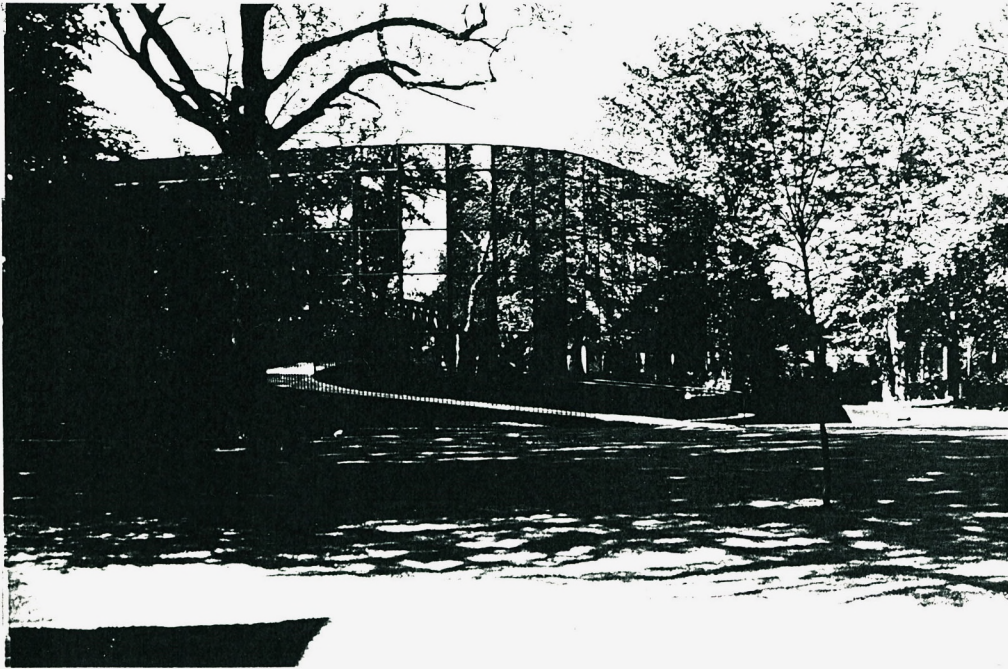
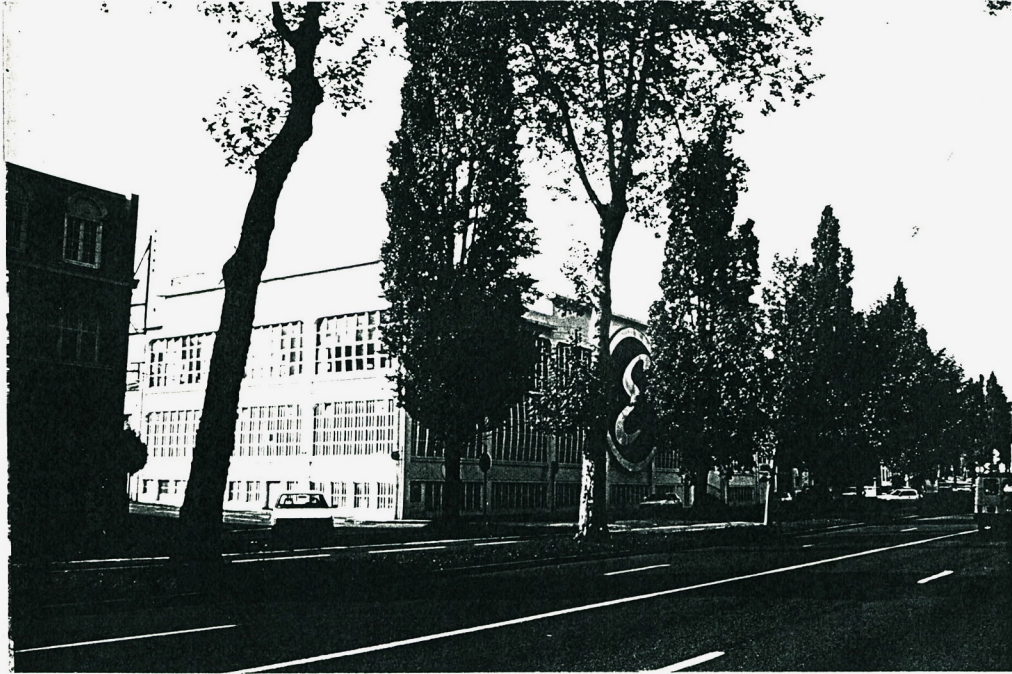
Et le commerce, et l'industrie ?

Le commerce qui n'était à l'origine qu'assez ponctuel sur l'axe, cherchant sa place (les frères Renault en 1907, deux ans avant

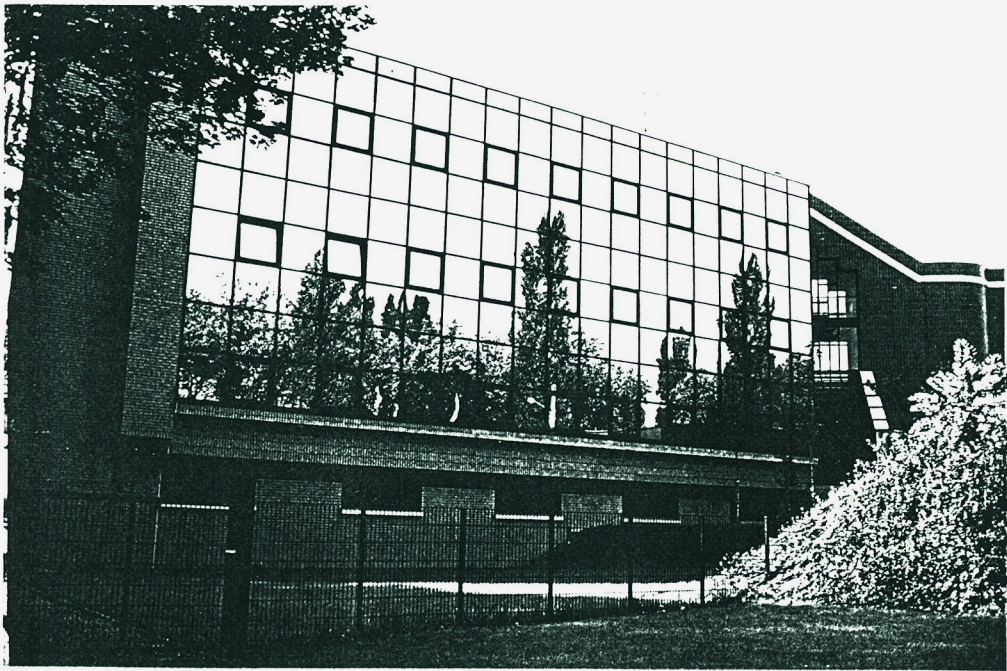
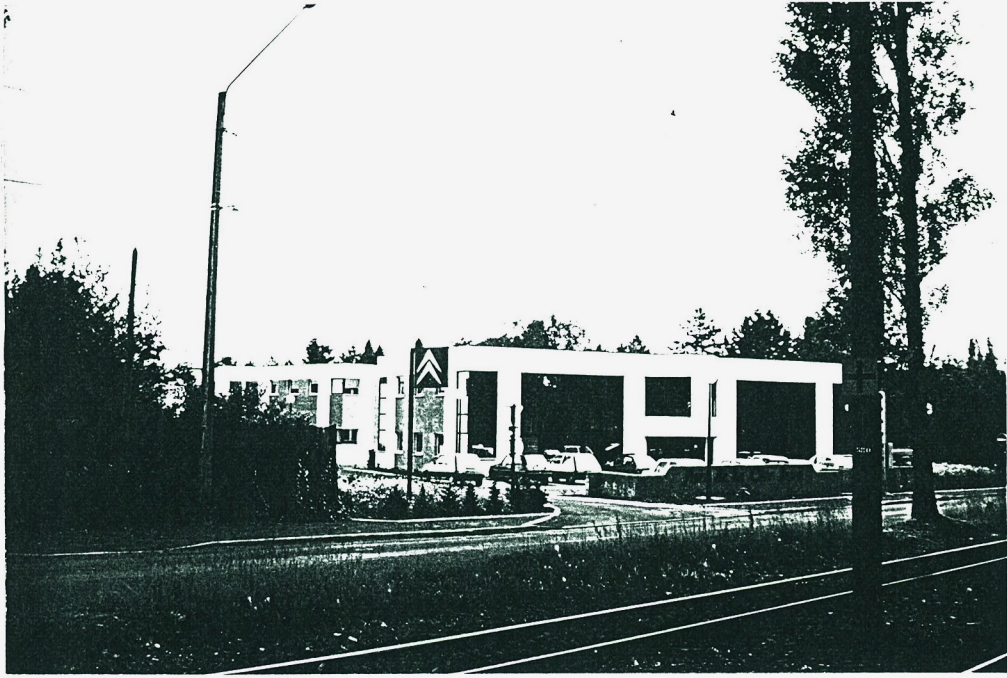




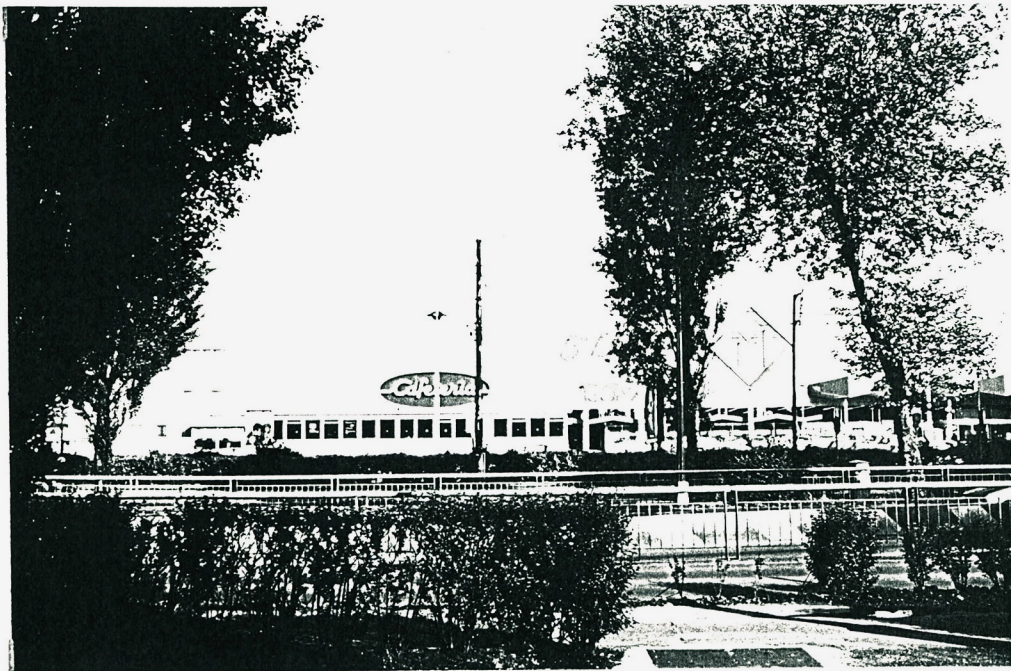
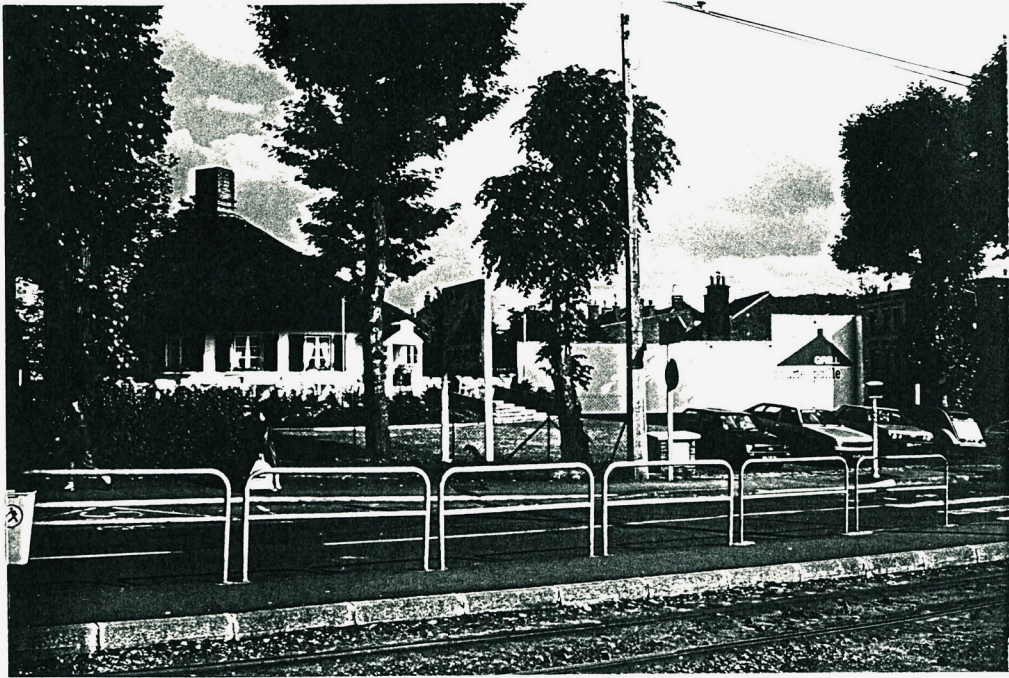




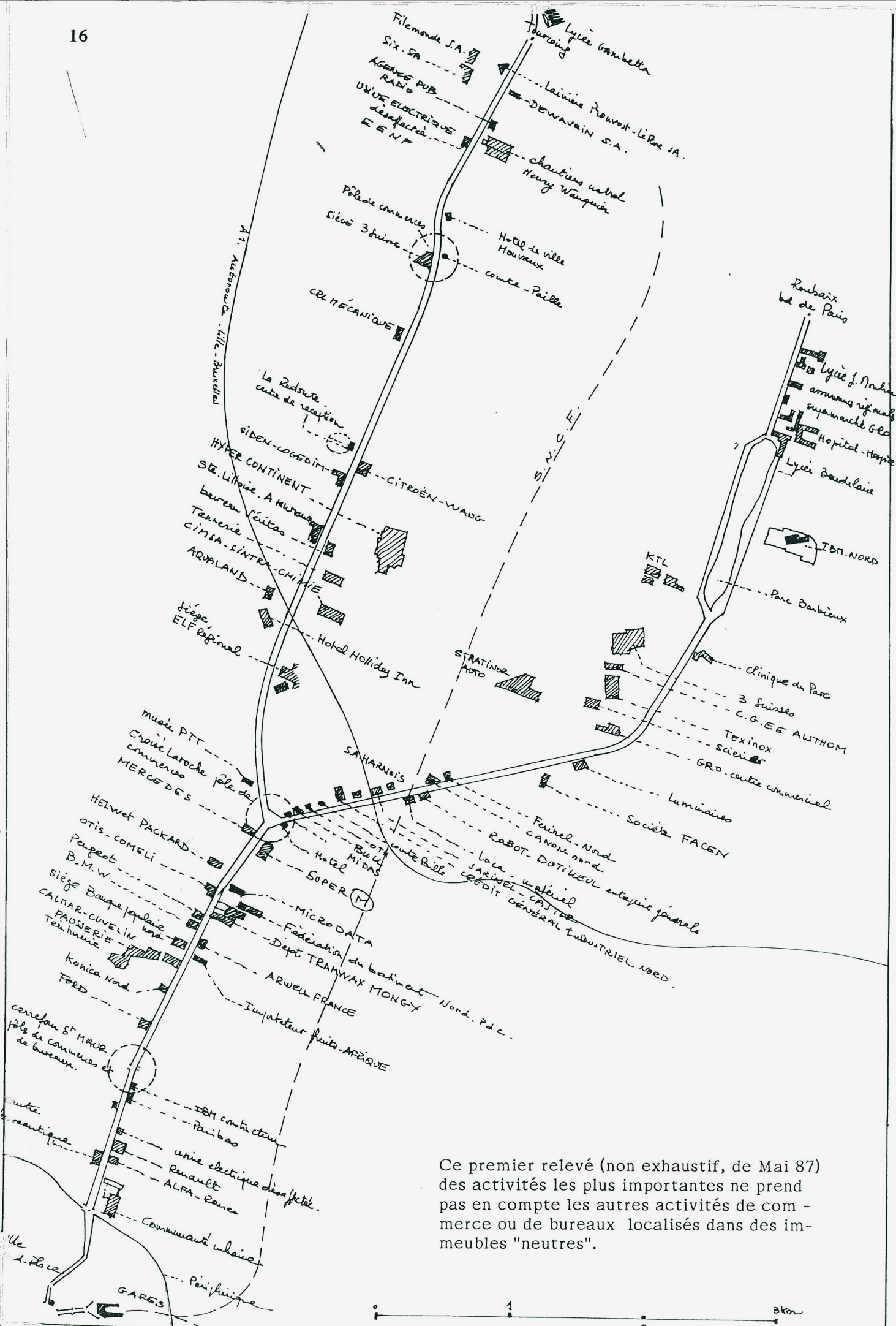












Ce premier relevé (non exhaustif, de Mai 87) des activités les plus importantes ne prend pas en compte les autres activités de commerce ou de bureaux localisés dans des immeubles "neutres".



tout le monde, ouvraient un garage à l'entrée du boulevard), se renforce ensuite notablement.

Les années 1950 puis 1980 confirmeront l'arrivée de programmes commerciaux renouvelés, de quelques industries, peu il est vrai, surtout de tertiaire auxiliaire de l'industrie, avec une tendance nettement marquée vers le tertiaire technique de pointe.

Sièges d'assurances régionales, groupe ELF, IBM, centre technique Citroën, groupe OTH, Bull-Service commercial, station de radio, agence de publicité... Les 3 Suisses, La Redoute, La Lainière Prouvost... activités enrichies par une distribution de proximité : moyenne surface Super M, centre commercial de détail, boutiques spécialisées, hôtels de marque, restaurants et cafés connus (Holliday Inn, Courtes Pailles,...).

Cette deuxième ou troisième nappe, plus lourde celle-là, qui s'anime sans cesse d'une variété et d'une complexité de fonctions riches et vivantes, prend place sur les parcelles contigües aux latérales -fallait-il que l'espace soit dilaté !- et se réalise non sans moins de mystères et d'attraits mais toujours largement affranchie des règles et des techniques de composition classique et développe une quantité de bâtiments, d'immeubles blocs, autonomes les uns des autres, renouvelant, complétant et actualisant cette promenade architecturale et paysagée où le meilleur de chaque époque et de chaque style est représenté.

L'on aura l'occasion de reparler du rôle majeur joué par les latérales dans cette formation : raccorder l'ancien réseau hérité, circuler lentement, stationner, fonder les rives.

Cette magistrale avenue vit depuis 80 ans assez pleinement ce qu'en avaient prévu ou espéré ses auteurs. Lieu mélangé, d'activités, "continuum d'industries" et d'habitations disait Guillain en Août 1902 au C.G. Il s'affirme aujourd'hui comme une structure de durée et acquiert dans cette sorte d'embellie, sa véritable échelle et sa pleine civilité.

Page 18  
manquante sur le rapport



### Le tracé fondateur.

La détermination du tracé de la voie précurseur sera dûe pour une grande part à une opportunité : celle de l'espace entre les trois grandes villes, ainsi qu'à la précision des enquêtes foncières menées discrètement dès les tous premiers avants-projets étudiés par les Ponts et Chaussées. Des trois projets avec leurs variantes, présentés en séance du Conseil Général du 17 Août 1899 et examinés comparativement, ce n'est pas un hasard si la préférence sera donnée en principe à celui qui se pliera le mieux aux sites traversés et qui évitera soigneusement les zones habitées et les usines des proches faubourgs.

Le tracé décrit par le docteur Bécour dans son voeu d'avril 1896 qui devait longer la voie ferrée, tracé préféré de l'ingénieur Stoclet, parce que direct et court, était critiqué justement parce qu'il imposait la violence de son tracé à la hauteur du faubourg de Fives-Saint-Maurice et desservait Roubaix trop directement au détriment de Tourcoing.

Ce tracé évoqué, qui longeait la voie ferrée, s'appuyait sur une tradition des années 1870-1880, Alfred Mongy aurait projeté dès cette époque une liaison directe de "Railway électrique" entre Lille et Roubaix.

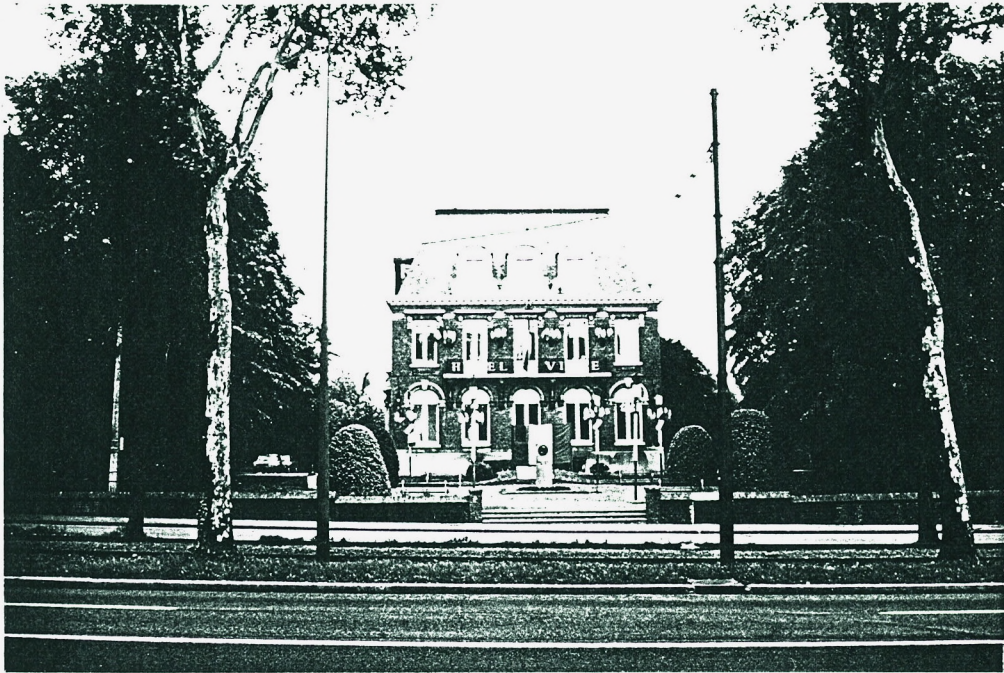
Une année passera.

Le Conseil s'orientait plutôt, et sous réserve d'enquêtes plus fines, vers un tracé en Y, à 3 branches et à réaliser d'un seul jet. L'ingénieur Stoclet de son côté mettait à profit cette période de latence pour déjouer les calculs et amener le plus de propriétaires à négocier à l'amiable et à la baisse.

Il semble qu'il y réussira.

Tous les tracés en concurrence seront soumis à l'enquête publique, en Préfecture du Nord à Lille, du 26 Février au 26 Mars 1900. Les populations directement intéressées purent prendre connaissance et faire leurs remarques. On sait par un rapport du Service Vicinal à la Chambre de Commerce de Lille (in papiers Mongy A.D.N. J. 1083/2. 22 Juin 1900) que douze déclarations furent consignées sur le registre. Une seule était défavorable aux projets.

Onze en revanche étaient pour, et parmi les plus remarquées d'entre elles : la déclaration des Hospices de Lille partisans de la liaison courte Lille-Roubaix.





Gros propriétaires dans les environs ils étaient disposés à faire don du terrain pour le passage. Messieurs Loridan et Virnot, propriétaires, appuyaient dans le même sens.

Un agent immobilier de Roubaix, Mr Villalard, et un géomètre connu Emile de Favreuil préconisaient le déplacement vers le Sud de l'embranchement Roubaix-Tourcoing.

Un notaire de Lille enfin, Mr Ducrocq, au nom de plusieurs de ses clients, offrait en échange de modifications l'abandon gratuit d'une quantité de terrains entre le parc Barbieux et La Planche Epinoy, avec une prime de 60 000 F., pour activer "l'entreprise éminemment intéressante".

Toutes ces combinaisons de dernière heure, en vérité, ne servaient que des intérêts plus ou moins ouvertement privés et revenaient même sur le tracé critiqué du début qui traversait des zones bâties au départ de Lille.

Arthur Stoclet et Antoine Guillain avaient vu juste, lorsqu'ils proposaient à partir de la porte de Gand leur projet de réserve qui contournait les zones habitées. Leur tracé était réaliste et avait cette particularité, paradoxalement avantageuse dirions-nous, d'être le plus long sans être plus cher, d'être ce fantastique pourvoyeur de terrains et d'ouvrir au maximum l'éventail des possibilités de projets, de plus-values foncières, et d'aménagement.

### **L'expropriation.**

Dans cette année 1900 (1) bien des propriétaires voisins du tracé se feront connaître, apaisant toutes les craintes du Conseil, et faciliteront, bien avant 1905, avant même l'assemblée extraordinaire du 9 Janvier 1905 qui décidera l'ouverture du boulevard, l'acquisition à l'amiable de quelques 47 ha, puis 61 ha à la fin de l'année 1905.

Jamais peut-être n'avait-on vu pareille ardeur de propriétaires pour participer aussi enthousiastes à une telle entreprise.

1. Le 18 Juin 1900 l'édition du soir de l'Echo du Nord fait sa "une" pleine page sur le projet, graphique à l'appui.





Les expropriations proprement dit (2) seront examinées par un jury spécial, du 10 au 22 Mai 1906 au tribunal civil de Lille, qui aura soin d'acquérir au nom de la loi les derniers huit hectares et quelques ares ultimes de l'emprise. A l'issue des jugements, l'ingénieur Stoclet dans son rapport à l'assemblée du 28 Juillet 1906 (3) ne se privera pas d'adresser un commentaire grinçant en direction des 16 jurés, pour leur générosité !

"avec les bases du jury, les terrains du boulevard auraient coûté 4 millions de plus environ..."

70 hectares d'emprise au total passant sur quelques 220 parcelles, terres de grandes cultures, jardins, vergers, grands parcs de propriétés... seront nécessaires à l'établissement de la voie.

Cette expropriation, à la différence d'une percée en ville ne produira ici aucun délaissé "hors ligne" susceptible d'être revendu. L'emprise est mesurée à 50 mètres, rien de plus.

C'était en fait la stricte application de la loi du 3 Mai 1841 qui ne permettait aux communes que d'acquérir la partie nécessaire à la voie avec cependant dans les zones bâties la possibilité -selon le gré du propriétaire- d'étendre l'acquisition à l'immeuble frappé.

Nous n'avons pas trouvé trace de débat, dans la première période du projet (1898-1905), sur la manière de maîtriser le terrain riverain, seulement quelques allusions au fil des discours sur les avantages faits aux futurs riverains (Motte et Chateleyn, séance du 24 Août 1898) ou sur le rôle que l'on entendait leur voir jouer dans le financement ultérieur du pavage des latérales notamment à partir de 1907, après le départ de F. Antoine Guillain de l'Assemblée Départementale.

2. Les compte-rendus des audiences ont été reproduits journallement in extenso dans la presse avec les noms des propriétaires expropriés et les indemnités, toutes plus extravagantes les unes que les autres, demandées par les avocats des plaignants. Figurent aussi les noms des nombreux locataires de jardin qui obtinrent tous une indemnité pour la privation de jouissance.

3. A.D.N. 1 N 150, in Rapport des Chefs de Service.





S'agissant de la largeur de la voie, il nous faut revenir quelques instants sur deux remarques importantes faites bien plus tard par l'ingénieur en chef Stoclet. S'adressant, en Juillet 1912, dans une longue communication, au III<sup>è</sup> Congrès International de la Route à Londres, il commentait le profil en travers du boulevard et reconnaissait avoir à l'époque volontairement limité son projet à 50 mètres uniquement pour des raisons politiques car, selon lui, jamais le projet n'aurait vu le jour dimensionné plus large.

Il était convaincu qu'il fallait l'ouvrir à 70 mètres tout de suite, pour éviter, comme il le prévoyait, d'avoir à rogner sur les trottoirs de la promenade pour élargir la voie centrale des véhicules rapides.

La seconde remarque portait sur la loi du 3 Mai 1841 qui autorisait l'acquisition par voie d'expropriation pour les communes et qu'il trouvait injuste pour l'administration municipale qui ne pouvait bénéficier en rien des plus-values données aux rives en cas d'ouverture de voie.

Il cherchait l'appui du Congrès et demandera qu'il formule avec lui le voeu suivant :

"Le voeu pourrait être ainsi formulé : le Congrès estime que lors de l'ouverture de rues nouvelles dans les villes les administrations expropriantes doivent s'assurer **une bande de terrain de 25 mètres, au minimum**, de chaque coté de la future voie autant que possible d'une largeur au moins égale à celle de la voie créée".

Et il concluait : "Cette mesure aurait en outre le grand avantage de donner aux villes la faculté d'imposer certaines prescriptions aux nouveaux propriétaires riverains".

Il savait de quoi il parlait !

A l'époque où il prononçait ces mots, il négociait, sur le terrain avec les riverains, et à l'Assemblée, pour obtenir le financement du pavage des latérales. Le Conseil refusait obstinément sa participation financière, estimant royal le cadeau déjà fait aux propriétaires riverains, et ces derniers profitaient du vide juridique pour se dérober et attendre. La loi en vigueur à l'époque mettait bien à la charge des riverains bénéficiaires le pavage des trottoirs mais aucunement les chaussées.





### Le plan d'arpentage.

Parlons du plan que nous reproduisons ici très partiellement. Le document d'arpentage original (4) que nous avons retrouvé en Juin 1987, chez le petit-fils du géomètre, qui a servi à l'expropriation est une large bande de 23 mètres sur 0,30 m. Sa contemplation nous instruit déjà par sa précision graphique.

Il montre l'emprise future du boulevard au 1/1 000 è sur fond de cadastre. 2 traits minces et parallèles qui coupent le parcellaire et permettent toutes les mesures et vérifications souhaitables ; la surface des emprises, la longueur de la future façade sur boulevard pour chacune des parcelles, la surface des parcelles en bordure (voir tableau ci-après).

Le document indique aussi pour chacune des parcelles le prix au m<sup>2</sup> auquel l'acquisition à l'amiable s'est faite. Le nom des propriétaires aussi est une précieuse indication. Il apporte une vérité, fait vivre le plan et excite la naturelle curiosité humaine !

4. Archives du géomètre-expert J.L. Despaigne à Lille, petit-fils d'Optat Despaigne, géomètre-expert auteur du plan d'arpentage qui a servi aux acquisitions et expropriations.

Pages 28, 30, 32  
blanches



### CHRONOLOGIE DES ACQUISITIONS 1898 -1906

- 24 Août 1898 Séance du Conseil Général. Prise en considération du voeu d'ouvrir une "magnifique artère".  
"Il suffirait que le Service compétent prenne l'initiative de démontrer à tous les propriétaires riverains combien leur intérêt leur commande de seconder les voeux des populations...  
...Les tiers qui abandonneraient leur terrain dans ce but regagneraient amplement les sacrifices qu'ils s'imposeraient par la plus-value du surplus de leurs propriétés." E. Motte-Chateleyn.  
Mise à l'étude par le Service Vicinal (Ponts et Chaussées).
- 17 Août 1899 En séance du Conseil Général, présentation par le préfet Vatin du rapport étudié par le Service Vicinal. Une enquête discrète menée permet d'espérer la négociation rapide des terrains nécessaires à l'entreprise.
- 30 Août 1899 Débat Guillain.  
Accord du C.G. pour ouvrir une enquête publique.
- 16 Février 1900 Arrêté préfectoral pour l'ouverture d'un grand boulevard comme voie départementale, selon les projets dressés par le Service Vicinal, pour soumettre à une enquête d'un mois, annoncée par publication et affichage dans les communes de Lille, La Madeleine, Marcq en Baroeul, Wasquehal, Flers, Croix, Roubaix, Tourcoing. (A.D.N.,J 10 83/2)
- 26 Février -  
26 Mars 1900 Ouverture de l'enquête en Préfecture. Douze déclarations dont onze favorables au projet ont été consignées sur le registre, par diverses personnalités : propriétaires, conseiller général, géomètre, agent immobilier ou institutions de la région, proposant des modifications de tracé.

- 18 Juin 1900 Les tracés sortent dans l'Echo du Nord, à la "Une", pleine page.
- Avril 1901 Le C.G. examine et **adopte en principe** l'avant-projet d'un boulevard en Y de 50 mètres de large. L'enquête parcellaire est effectuée par le géomètre lillois Optat DESPAGNE. Il a été accepté l'offre faite par un agent d'affaires, Mr Duvilla, de négocier l'acquisition des terrains et d'obtenir des promesses de vente. 80 ha environ seront nécessaires à l'établissement du boulevard. Réajustement du coût dans les estimations du Service Vicinal :  
-1,6 million pour l'acquisition, sous réserve d'enquête plus fine,  
-5,4 millions pour les travaux environ.
- 27 Août 1901 Rapport Guillain. Celui-ci rappelle que les communes et propriétaires riverains du futur boulevard devront nécessairement, sinon à l'origine du moins dans l'avenir, prendre leur part des frais d'établissement de la voie magistrale qui leur est offerte par le Département.  
"Le C.G. ne prendra de décision définitive que si les promesses de vente jusqu'alors obtenues sont de nature à lui donner tout apaisement sur l'importance des dépenses à faire pour les acquisitions de terrain."  
Il est décidé de poursuivre la D.U.P. des travaux au moyen d'un décret à prendre en Conseil d'Etat. Ce décret n'engage pas le C.G. tant qu'un jugement d'expropriation n'aura pas été rendu.  
Des contacts sont pris pour provoquer des offres de compagnies de tramways. Mongy apparaît à la tête d'un groupe financier sérieux et propose une subvention de 2 300 000 F.
- 25 Août 1902 Guillain, rapporteur de la Commission spéciale composée des 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> bureaux (routes, tramways, expropriation...), informe des résultats d'enquête obtenus



par les négociations du Service Vicinal. Celles-ci apaisent le Conseil Général qui approuve l'avant-projet définitif.

Les expropriations auparavant estimées à 1 600 000 F. devraient coûter maintenant 2 000 000 F.

La totalité des terrains à exproprier pour l'établissement de la voie aura une étendue de 70 hectares.

Des promesses de vente sont déjà consenties et signées pour les 2/3 de la superficie totale.

Restent 23 hectares, disséminés, entre des terrains évalués, et sur lesquels des promesses existent.

Lecture est faite que la Session des Travaux Publics du Conseil d'Etat se demande si la voie projetée n'a pas été trop largement conçue.

22 Avril 1903  
25 Août 1903

Le C.G. donne délégation à la Commission spéciale pour statuer en temps opportun sur les premières promesses de vente signées en 1902 arrivant à expiration.

- 4 promesses de vente pour un montant de 83 585 F 00 sont transformées en actes d'acquisition définitifs,

- 5 promesses, pour une dépense de 110 223 F.00 ont été réalisées,

11 promesses, pour une dépense de 124 951 F 00, doivent être réalisées de façon urgente.

Les autres promesses de vente, d'un montant de 750 000 F 00 ne stipulent pas de délai pour la réalisation. (in rapport Guillain.A.D.N. 1 N 148, Août 1904).

14 Avril 1904

Le C.G. autorise l'acquisition de 25 parcelles (dont une bâtie) appartenant à 16 propriétaires, pour 245 702 F 92.

25 Août 1904

Le C.G. subordonne l'autorisation de réaliser les promesses de vente à venir à la réalisation préalable des versements promis par le concessionnaire de tramways (en difficultés financières) et demande que les terrains acquis récemment

## Route départementale N° 27 de LILLE à ROUBAIX et à TOURCOING.

## OUVERTURE.

*Terrains.* — En conformité de la décision du Conseil général en date du 9 janvier 1905, l'Administration a réalisé les promesses de vente obtenues par le Département sur le tracé de la route départementale N° 27 et a accompli les formalités d'expropriation pour les autres terrains.

Au point de vue de la réalisation de ces promesses la situation s'établit comme suit :

SUPERFICIE	DÉPENSES			
	Indemnités payées aux propriétaires.	Indemnités payées aux locataires et dépenses diverses.	TOTALES	
h. a. c.	fr.	fr.	fr.	
Cessions réalisées au 1 <sup>er</sup> janvier 1906.....	54 77 43 70	1.467.424 52	76.820 01	1.544.244 53
Actes approuvés depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1906.....	6 34 75 87	97.431 30	8.561 38	105.992 68
	61 12 19 57	1.564.855 82	85.381 39	1.650.237 21

Quelques cessions amiables restent encore à réaliser. Le retard apporté dans la présentation des contrats définitifs provient de causes indépendantes de la volonté de l'Administration.

Il résulte du tableau qui précède que le montant des indemnités payées aux propriétaires est de 1.564.855 fr. 82 pour une superficie totale de 61 h. 12 a. 19 c., 57, soit 2 fr. 56 par mètre carré.

Mais il convient de remarquer qu'une partie de cette superficie d'une contenance de 2 h. 01 a. 03 c., 32, comportait 22 maisons et dépendances dont plusieurs à usage de commerce, deux cabarets, deux fermes et une partie de ferme, et a donné lieu au paiement d'indemnités s'élevant à 621.526 fr. 12.

Les indemnités payées aux propriétaires des terrains non bâtis d'une superficie de 59 h. 11 a. 06 c. 25 = 61 h. 12 a. 19 c. 57 — 2 h. 01 a. 03 c. 32 ne se sont donc élevées qu'à 943.329 fr. 70 = 1.564.855 fr. 82 — 621.526 fr. 12 soit 1 fr. 60 par mètre carré.

Le Jury spécial d'expropriation a commencé ses opérations le 10 mai 1906 et les a terminées le 22 du même mois. Le règlement des indemnités dues aux expropriés a nécessité huit audiences et trois visites de lieux.

Le montant des indemnités a atteint le chiffre total de 590.257 fr. 53 dont 551.648 fr. 50 aux propriétaires pour une superficie de 7 h. 61 a. 73 c. et 38.609 fr. 03 aux locataires pour une superficie de 17 h. 23 a. 42 c. 86.

Les indemnités allouées aux propriétaires ressortent ainsi en moyenne à 7 fr. 24 par mètre carré.

Ce chiffre moyen de 7 fr. 24 qui représente plus de 4 fois et demi celui des cessions amiables obtenues par le service montre combien il est dangereux de recourir aux décisions sans appel d'un Jury d'expropriation. Avec les bases du Jury, les terrains du boulevard auraient coûté environ 4 millions de plus.

Ce résultat indique combien il est prudent de se procurer à l'amiable, les terrains nécessaires aux travaux et justifie les mesures prises par la Commission départementale et par le Conseil général.

Dans les prévisions de dépenses données au Conseil général au mois d'avril, nous avons indiqué que les dépenses pour terrains s'élèveraient environ à 2.300.000 francs.

Nous espérons que ce chiffre ne serait pas atteint.

Les décisions exagérées du jury d'expropriation nous feront atteindre cette évaluation.

L'établissement des ouvrages prévus à la traversée des lignes de chemin de fer, dont les projets ont été approuvés au mois de mai, nécessitent l'acquisition de quelques petites parcelles (1 hectare 1/4 environ, en totalité).

Lille, le 28 juillet 1906.

(ADN - 1N 150 rapports des chefs de service)

L'Ingénieur en Chef, Agent voyer en Chef,  
STOCLET.



soient mis en location pour 1 an. Le prix de ces locations sera encaissé par le Département.

Mr le Préfet propose une session extraordinaire pour que soit réexaminée l'attribution de la concession.

9 Janvier 1905

Session extraordinaire. Vote acquis pour l'ouverture du boulevard.

Avril 1905

In Rapport de l'Ingénieur en Chef (A.D.N.1 N 149)  
Cessions réalisées au 1 janvier 1905 : 10 hectares 40 ares,  
Actes approuvés depuis le 9 Janvier 1905: 17 hectares 96 ares,  
Actes en préparation : 25 hectares 34 ares,  
total = 53 ha 60 a pour 1 400 000 F env  
Ouverture du chantier de terrassement février 1905.

21 Août 1905

Les honoraires de Mr Duvilla pour sa participation à la négociation amiable de terrains sont fixés à 0,10 F env par m<sup>2</sup>.

23 Août 1905

Le Conseiller général GHESQUIERE stigmatise avec colère : "la spéculation énorme sur les terrains..."  
A propos de la traversée de la ligne ferrée Lille-Dunkerque les propriétaires proches font remarquer que l'énorme remblai de terre de 7 m de haut à effectuer pour faire passer le boulevard par dessus la voie ferrée va rendre impropre à la construction un linéaire important de celui-ci.  
"...Alors que cette artère devait servir de trait d'union entre les villes..."  
Ils rappellent que les cessions à l'époque avaient été consenties à la condition d'établir un passage inférieur pour le boulevard. Après examen, et contre toute attente, la solution du passage inférieur s'avèrera plus économique!

10 Mai -  
22 Mai 1906

Séance du Jury spécial d'expropriation. La maîtrise des terrains de l'emprise est assurée en quasi-totalité.

## TABLEAU DES ACQUISITIONS FAIT D'APRES LE PLAN D'ARPENTAGE

nom du propriétaire	commune	surface en m2	prix au m2	superficie en bordure m2	linéaire de façade en ml
Denis du Péage de Madre à Lille, rue Princesse	La Madeleine	<b>1 475</b>	3,00	2 500	50
Henriette Lilia de Dion Léonce d'Abbadie à Boulogne sur mer Josson de Billem Emile, Legrand Ludovic et Legrand Joseph	La Madeleine	<b>1 540</b>	3,00	1 200	60
Virnot Urbain Dominique à Lille	La Madeleine	<b>8 512</b>	2,00	28 000 env	320
La Cie du Ch de fer du Nord, à Paris	La Madeleine	2 850	3,00	7 500 <sup>2</sup>	120
Denis Henri, cult. à la Madeleine	La Madeleine	<b>1 230</b>	3,00	7 000	80
Quilliet -Demaël Gustave agent-voyer à Lille	La Madeleine	2 540	3,00	950	75
Bérat Alfred, Carbonnel Eugène, Becquet Desmettre Augustin, Vittu Jules, Denis Henri, Rygole Dumont Pierre-François	La Madeleine	520 <b>3 073</b>	2,50 11,50	3 250	135
Veuve Laurent-Lestiboudois Jules à Tourcoing	La Madeleine	<b>3 650</b>	5,00	2 850	144
Hopital général de Lille	La Madeleine	5 250	1,50	6 530	210
Brunet Pierre Augustin 7 rue de la Victoire à Dunkerque	La Madeleine	5 100	5,00	6 000	205
Louis Stanislas François, Baron de Hauteclouque, propriétaire à Royon et son fils Hugues L.S.F. de H.	La Madeleine	19 940	3,50	49 634	800
Roquette Charles Veuve née Colombia à Lille	La Madeleine	2 400	-	-	-
Lehembre Honoré à La Madeleine	La Madeleine	40	-	10 000 +	87
Ville de La Madeleine (les réservoirs)	La Madeleine	<b>793</b>	16 456 F. indemnité		
Delesalle Charles-Marie maire de Lille	La Madeleine	695		1 750	30

Les surfaces indiquées en gras ont été expropriées

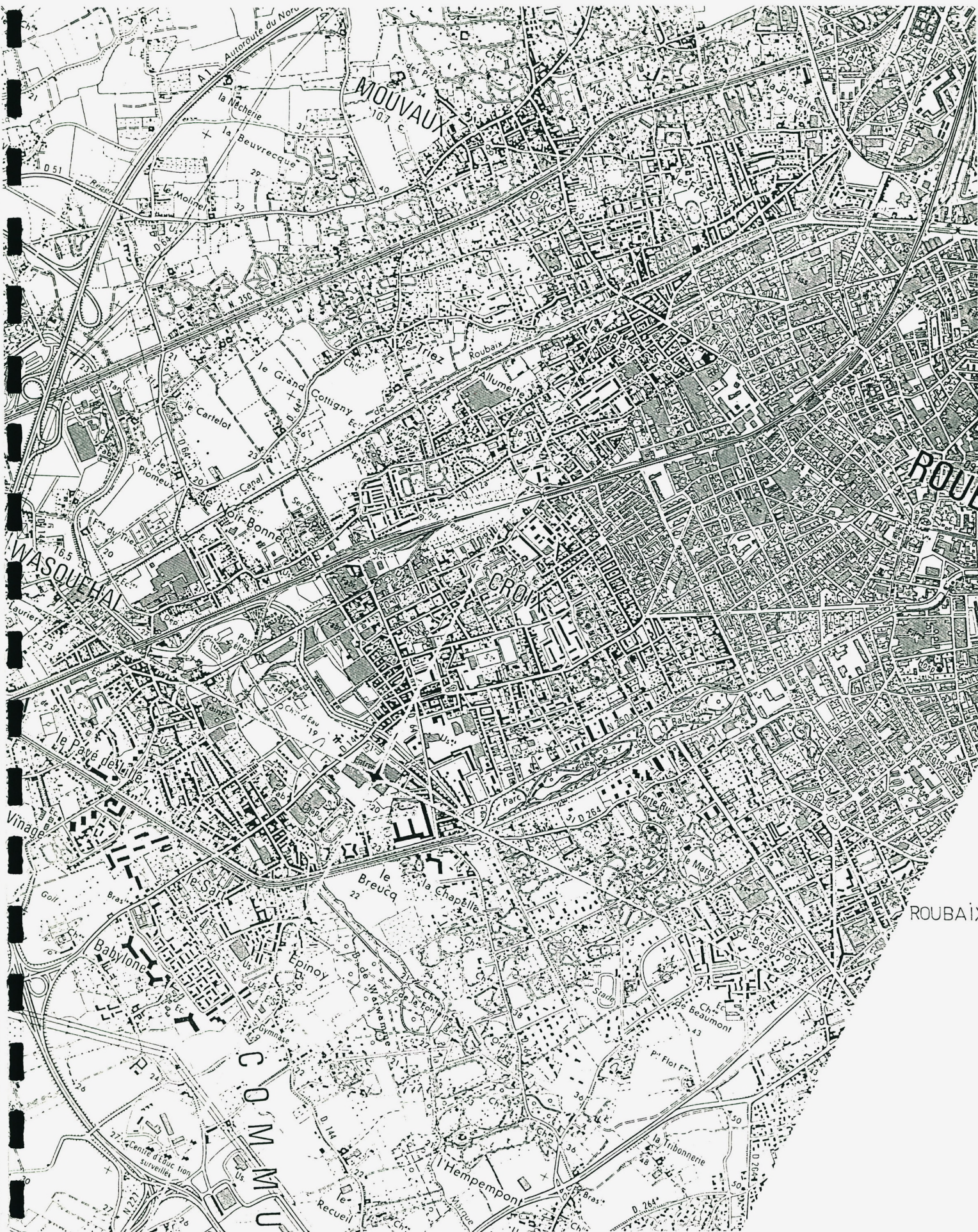


éléments de cartographie











Pages 40, 42, 44, 46, 48  
blanches



Etudes des tracés (1899 ?)  
1/10 000 è. réduit  
in Papiers Mongy (A.D.N.  
J. 1083/15)



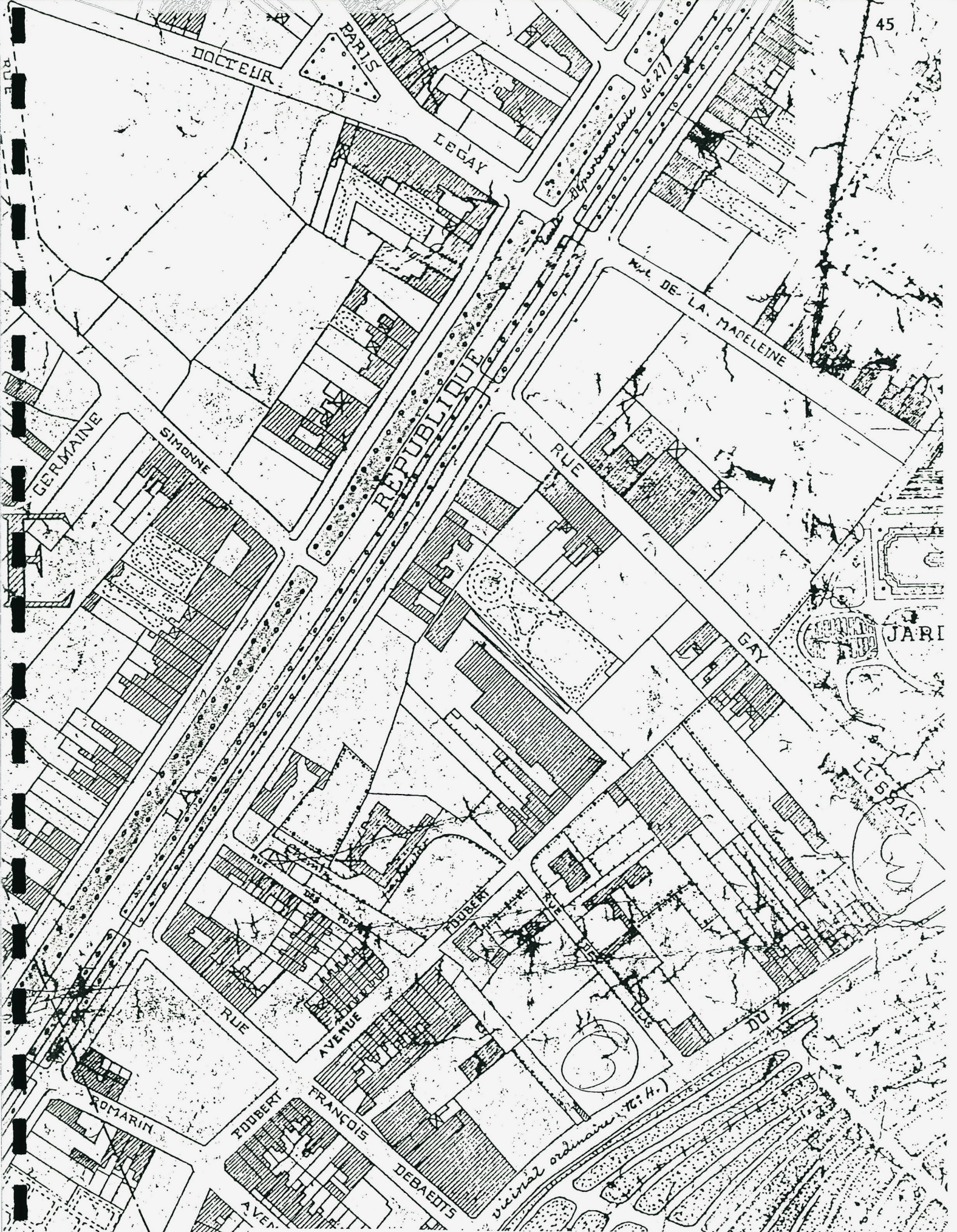


Au départ de Lille, le réseau des voies et chemins, les terres cadastrées de la commune de La Madeleine. Nous y avons porté l'emprise du boulevard.

LEMMES

↑ Faubourg de Fives - Saint Maurice.





Cadastre Delesalle - 1917 - 1/2 000 ème - Côte de la Madeleine - mairie de Lille.





Cheminée

RUE

BOULEVARD

Tourcoing

Roubaix

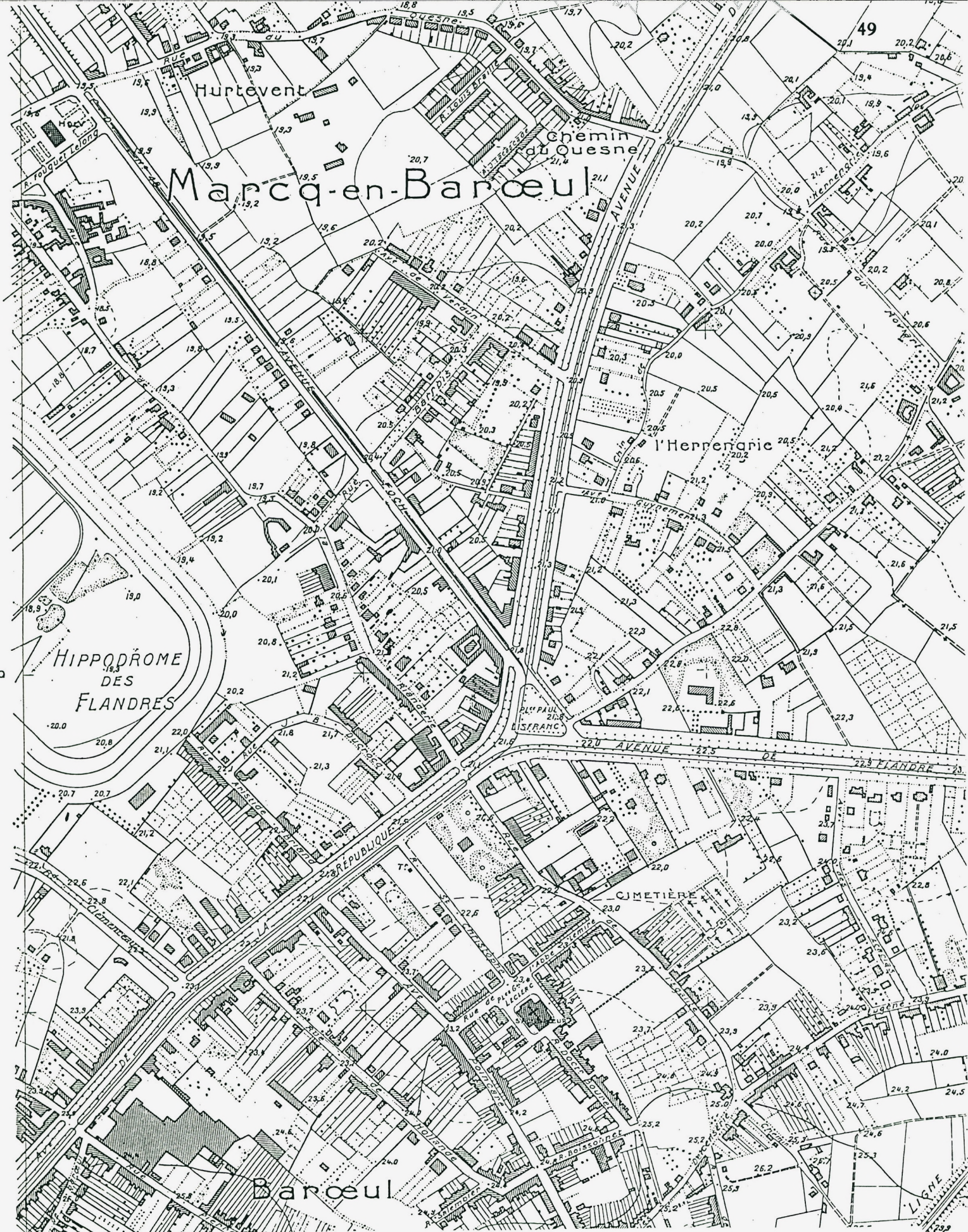
HENRI

Rue

RUE REAUMUR

LA F





Le Croisé Laroche. 1/5 000 è. Ministère de la Reconstruction. 1954.

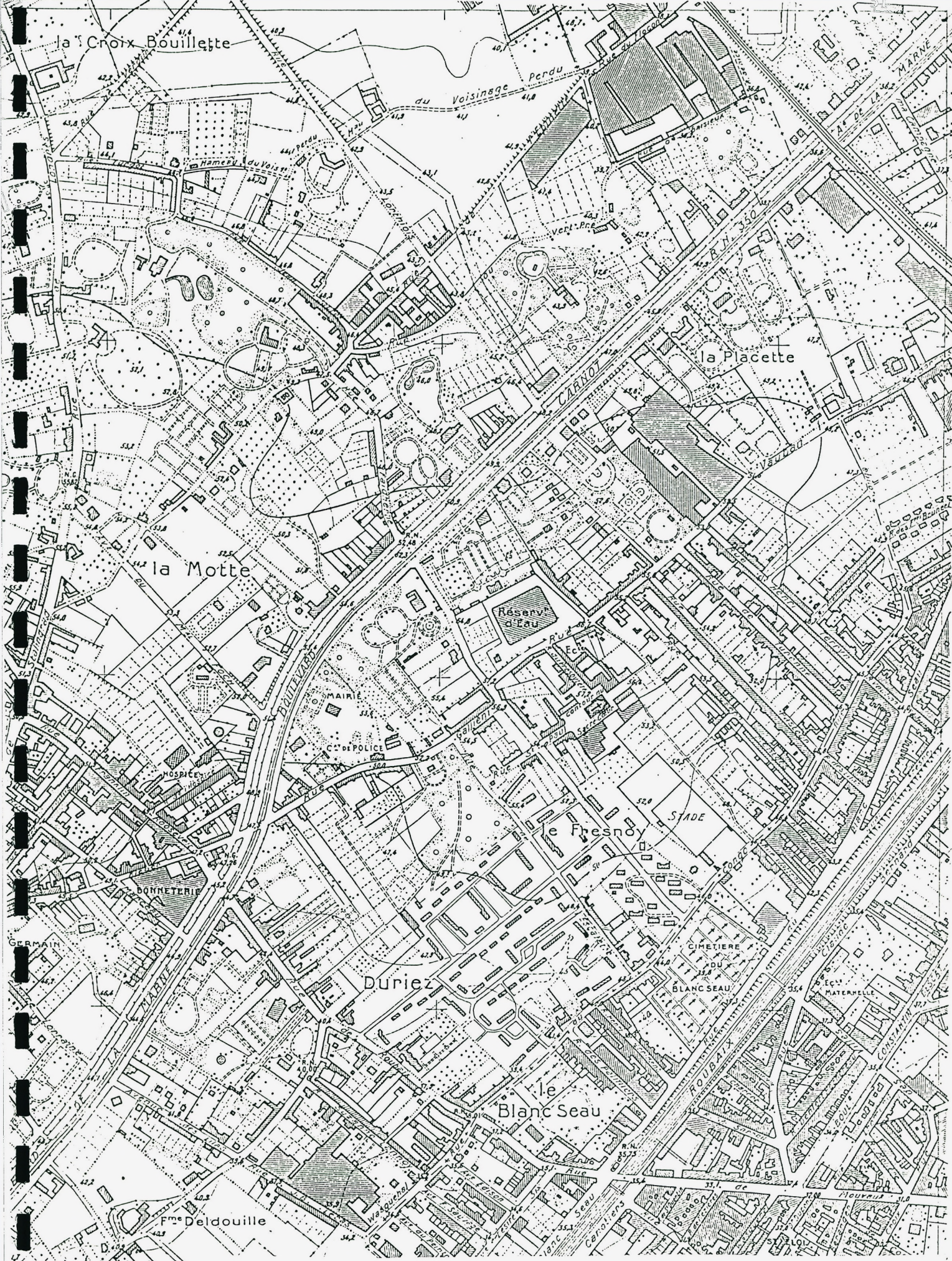
330

329

654







La descente sur Tourcoing. 1/5 000 è. Ministère de la Reconstruction. 1954.



- Sources -

Archives départementales du Nord (ADN)

- . J. 1283 (1 à 33) Papiers personnels de A. Mongy (don de M. Lesage) (Manuscrits et imprimés)
- . J. 1283 (2) Tramways électriques Mongy - 1900.
- . J. 1283 (13) Plan général (tracé en rouge autour de la gare) avant-projet de transformation de l'enceinte fortifiée dans la partie comprise entre la basse Dédie et la porte XIV - 9 mars 1813 signé Mongy.
- . J. 1283 (25) Plan au 1/20000 des tracés du boulevard entre Lille - Roubaix et Tourcoing. s.l.n.d. non signé. (1900 ?)
- . IN33 (71-75) Délibérations du Conseil d'Arrondissement pour l'année 1895 à 1897 (manuscrites).
- . IN146 à IN151 Mémoires et délibérations du Conseil Général de 1896 à 1903.
- . of... Voies communales - dépouillement en cours.
- . s & 5932/d Rapport de l'ingénieur Stoclet. Compte-rendu de la dérogation des Ponts et Chaussées du Nord au 1er congrès mondial de la route - mars 1903.

Archives de la Mairie de Lille

- JD2 à JD17 Travaux d'aménagement.
- BV rues 12/2 Boulevard Carnot R.D. n°27.

Archives Nationales (A.N.)

- F14 Dossiers individuels de carrières des ingénieurs des Ponts et Chaussées Guillaïn (11452), Stoclet (11613)
- F14 16025 à 16030 Registre des délibérations du Conseil Général des Ponts et Chaussées - 1ère Section.

Archives (Autres origines) -

- . Plan d'alignement du boulevard départemental n°27, branche I et II à tracer. 1/10000 signé Stoclet. s.d. Subdivision territoriale de l'équipement de Tourcoing.
- . Plan de la ville de Lille et des communes limitrophes établi sous l'administration Desesalle. 1/20000 d'après les plans cadastraux mis à jour sur le terrain par Lesage géomètre de la ville - 1917-1918. Service du Cadastre - Mairie de Lille.
- . Profil en travers, type ouverture d'une nouvelle route départementale entre Roubaix et Lille - 1er février 1900 signé Stoclet subdivision territoriale de l'équipement de Lille.
- . Plan d'une ville nouvelle présentée au IIIe congrès international de la route à Londres en 1913 par A. Stoclet - Paris Oberthur 1913.
- . Inauguration du Grand Boulevard et des Tramways Lille Roubaix Tourcoing. Electrique Lille - Roubaix - Tourcoing - 6 déc. 1909 - Lille. (Plaque d'inauguration avec plans) (Coll. privée Claude GAY - MITRAM Lille)
- . Archives DESPAGNE, géomètre à Lille, dossier d'arpentage.
- . Archives Mairie de la Madeleine : lotissements, ouverture de rues.
- . Bibliothèque Nationale. Cartes et plans
  - l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing, 1908.
  - Plan au 1/50000, agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing, ministère de la Reconstruction, 1954.

La Presse (dépouillement en cours)

- L'Echo du Nord 4 déc. 1909
- Réveil du Nord 4 déc. 1909
- Nord Illustré 1er juillet 1914
- L'Egalité de Roubaix-Tourcoing.

Photographies - cartes postales anciennes.

- . Bocquet Carlos - Lille à la belle époque - Edition Libro-sciences SPRL - Bruxelles 1973.
- . GAY Claude - Collection privée de l'Association MITRAM
- . Thais

Etudes et Mémoires

- . Bécour Théophile Rapport général de la commission Cassinissement des logements insalubres. Ville de Lille 1831 - Castiaux.
- . Blanchard Raoul Etude sur la démographie du département du Nord. In bulletin de la Société de Géographie Lille 1906-1908.
- . Bruant Catherine Une métropole sociale démocrate Lille - 1876-1913-1939. Iserau - Paris 1982 (dactylographié)
- . Chatteley F. L'Administration Motte et la démocratie 1902-1933.
- . Demorgon Marcelle, avec Sabatier Richard, Panerai Philippe, Volpe Evelyne. La banlieue comme territoire structurée. S.R.A. MELATT. 1984.
- . Hoden Claude Mongy in Mémoires - bulletin de la MITRAM - 1984 - Lille.
- . Lille agrandie Catalogue de l'exposition une ville nouvelle : Lille agrandie 1893-1900. Archives départementales du Nord 1974.
- . Mongy Alfred Agrandissement de Lille : projet d'ouverture des grandes artères qui a servi de base à l'emprunt de 8.000.000. Frs s.l.n.d.
- . Mongy Alfred Mémoire allocution solennelle du 15 déc. 1901 - in bulletin de la société des Sciences de l'Agriculture et des Arts de Lille. Lille 1903.
- . Mons Dominique Le dynamisme du paysage urbain à Lille 1963-1973, thèse du 3ème cycle en géographie, rapport dactylographié Lille 1979.
- . Motte Gaston Les Motte, étude de la généalogie 1739-1930.
- . Motte Fernand Souvenirs personnels d'un demi-siècle de vie et de pensée 1835 - 1942.
- . Motte Gaston L'urbanisation de Roubaix au 19e. Société de Roubaix 1922.
- . Peabody Donation voir in Georges Picot un "devoir social et les logements d'ouvriers.
- . Picon Antoine La formation des ingénieurs en architecture et territoire UPA n°3 - 17 mars 1933.
- . Stoclet Arthur 3ème colloque international de la route. Londres 1913 - Paris 1913.