

Le Grand Boulevard, Tourcoing

Date :
1909

Construit au début du 20e siècle dans un contexte d'expansion économique et démographique exceptionnelle, le Grand boulevard qui relie Lille, Roubaix et Tourcoing a profondément marqué l'organisation urbaine au sein de la métropole. Il a favorisé son développement et permis une mobilité des populations à la pointe du progrès technique grâce au tramway à traction électrique qui a supplanté les tramways à traction hippomobile arrivés à Lille, Roubaix et Tourcoing entre 1870 et 1880.



Vue grand Boulevard © ville de Tourcoing



Grand Boulevard entrée de ville © ville de Tourcoing



Vue du grand Boulevard depuis le pont hydraulique, carte postale © CHL



Vue du grand Boulevard, carte postale © CHL

Une réponse aux nouveaux défis urbains : hygiène, logements et transports

À la fin du 19^e siècle, les villes de Lille, Roubaix et Tourcoing connaissent une augmentation considérable de leur population. Elles doivent s'organiser pour accueillir de nouveaux citoyens ainsi que les travailleurs des agglomérations voisines et frontalières qui rejoignent chaque jour les usines textiles.

Pour répondre aux problèmes de santé et de salubrité engendrés par cette croissance démographique fulgurante, le docteur Bécour est le premier à proposer la création d'un «boulevard du 20^e siècle ». Le Conseil Général du Nord étudie la question dès 1901 et prend à sa charge la construction de cette voie, considérée d'utilité publique, qui sera inaugurée le 4 décembre 1909.

Un tracé en forme de Y relie les trois villes, la portion commune au départ de Lille se divisant en deux branches au lieu-dit «le Croisé-Laroche», nom donné au lieu de convergence des trois branches du « Boulevard des Trois-Villes ». Une dénomination commune est donnée aux différents tronçons du boulevard, l'avenue de la République au départ de Lille devient l'avenue de la Marne entre le Croisé-Laroche et Tourcoing et l'avenue de Flandre sur la portion allant du

Croisé-Laroche à Roubaix.

Un urbanisme d'avant-garde

L'ingénieur Arthur-Ghislain Stoclet a pensé une voie de 14,5 kilomètres de long et 50 mètres de large où s'insère chaque type de mobilité. Autour d'une chaussée centrale de 9 mètres destinée aux automobiles et voitures légères, deux terre-pleins de 11,5 mètres garnis de deux rangées d'arbres sont occupés, d'un côté par une double voie de tramways électrique et de l'autre par des pistes adaptées aux cyclistes et aux cavaliers. Enfin, deux chaussées pavées capables de supporter de lourds chariots desservent les habitations. Plus de 6000 arbres encadrent l'artère pour en faire un lieu propice à la promenade.

Ce cadre idyllique séduit très rapidement les populations aisées qui font appel à des architectes de renom (Maillard, Bourgeois, Bontinck, Jacquelin, Croin...) pour édifier d'élégantes villas sur leurs terrains bordant le Grand boulevard.

Le Grand boulevard s'arrête à l'entrée de Tourcoing, au niveau du Pont Hydraulique où il est prolongé très naturellement par la rue Charles Wattinne qui lui préexistait. Plusieurs demeures remarquables jalonnent le boulevard à Tourcoing comme la Maison Glorieux ou la Villa Lorthiois.

Un axe fondateur

Lien entre les villes de Lille, Roubaix et Tourcoing, le tracé du Grand boulevard conforte chacune dans son identité, dont témoigne l'originalité stylistique des façades qui jalonnent l'artère sur plusieurs kilomètres.

En 2009, de nombreuses manifestations ont animé le Centenaire du Grand Boulevard, montant l'attachement des communes reliées par ce «trait d'union» qui a façonné de manière durable le territoire métropolitain.