

ASSOCIATION  
FRANÇAISE

POUR  
L'AVANCEMENT DES SCIENCES

---

COMPTE RENDU DE LA 3<sup>ME</sup> SESSION

---

LILLE

— 1874 —



PARIS  
AU SECRÉTARIAT DE L'ASSOCIATION  
76, RUE DE RENNES, 76

---

1875

## M. MASQUELEZ

Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur des Travaux municipaux de Lille.

## HISTORIQUE DE L'AGRANDISSEMENT DE LILLE

— Séance du 25 août 1874. —

Depuis assez longtemps déjà, l'édilité lilloise avait constaté que l'industrie et le commerce étaient paralysés par l'étendue devenue insuffisante de l'ancienne cité, lorsque, vers 1834, les esprits les plus éclairés commencèrent à agiter la grande question de l'agrandissement de l'enceinte fortifiée.

Ce projet ne rencontra pas, tout d'abord, l'accueil sympathique qui aurait pu hâter l'avènement de la période des études sérieuses : le chiffre considérable des capitaux nécessaires, la crainte d'une grande dépréciation des propriétés de l'ancienne ville, l'épouvantail du monde de difficultés administratives à surmonter, faisaient hésiter les hommes doués de l'initiative la plus énergique.

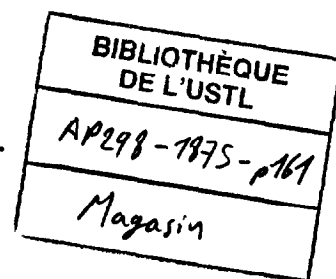
C'est seulement en 1857 que le sentiment public fut enfin éveillé de manière à déterminer un sérieux examen.

On demeura convaincu alors que l'agrandissement était une œuvre qui s'imposait fatalement, si l'on voulait conserver à l'ancienne capitale de la Flandre française sa prépondérance comme centre industriel et administratif, en même temps, d'un département comme le Nord. D'actives démarches furent entreprises auprès du gouvernement, et, en particulier, au Département de la guerre.

Le Ministre de la guerre, tout en admettant la mesure en principe, s'attacha à faire ressortir qu'elle était surtout commandée par les intérêts civils, de sorte que l'Administration locale devait avant tout présenter « une étude complète de ce qui était nécessaire pour les besoins réels ». La Ville répliqua que Lille ne pouvait plus évidemment remplir son rôle de place forte de premier ordre, en présence des agglomérations si importantes de Moulins-Lille, Wazemmes et Esquermes, qui couvraient la majeure partie des lignes de défense; puis, dans la confiance que cet argument irréfutable entraînerait forcément l'État dans une participation équitable à la dépense, on entreprit résolument l'étude demandée, après avoir réclamé le concours des ingénieurs civils et militaires, auxquels d'autres hommes d'une compétence incontestable furent adjoints.

Quatre projets distincts furent discutés.

Sous l'empire de la préoccupation d'éviter une extension susceptible



de déprécier les propriétés urbaines existantes, un premier projet, le plus économique, ne comportait qu'un agrandissement d'environ 160 hectares et se bornait à englober le faubourg Saint-Maurice, en reportant le point le plus avancé des nouveaux ouvrages de défense sur la hauteur comprise entre le lieu dit le Chevalier-Français et le pont du Lion-d'Or.

Dans le même but de prévenir la dépréciation des propriétés urbaines, un second projet demandait : 1° le démantèlement complet ; 2° la réunion des 248 hectares occupés à la périphérie par toutes les fortifications existantes alors ; 3° la construction d'un mur d'enceinte, destiné à assurer les recettes de l'octroi. Quant aux intérêts militaires, ils devaient trouver leur satisfaction dans l'établissement d'un système de forts détachés, à construire dans les meilleures positions stratégiques, à une distance suffisante de la cité. A l'appui de ce second projet, on faisait valoir, d'une part, les réclamations des communes de Moulins-Lille, de Wazemmes, d'Esquermes, contre le surcroît de contributions que leur vaudrait l'annexion à la ville, et, d'autre part, celles des établissements hospitaliers contre les charges écrasantes que leur apporteraient des populations en majeure partie ouvrières.

Le troisième projet englobait les communes précitées de Moulins-Lille, Wazemmes, Esquermes et portait la surface de la ville de 210 à 720 hectares environ.

Le quatrième projet, produit par M. Lefort, plus grandiose encore, enfermait Canteleu et la Deûle jusqu'au barrage militaire de ce nom : il réduisait les nouvelles fortifications à une simple enceinte, mais on devait construire des forts détachés à une grande distance, ce qui était en harmonie avec les principes généralement admis aujourd'hui.

L'Administration de la guerre ne voulut accepter que le troisième projet, et décida qu'on exécuterait la vaste enceinte aujourd'hui terminée, sauf à l'appuyer ultérieurement par les forts extérieurs nécessaires : malheureusement, le temps et l'argent ont manqué pour exécuter ces derniers ouvrages avant la dernière guerre, et il est fort heureux que l'ennemi n'ait pas pu comprendre dans ses plans l'attaque de Lille, car la ville n'était pas en mesure de résister à un bombardement avec la nouvelle artillerie prussienne à longue portée.

Ce projet était évidemment le seul rationnel, le seul qui fût en mesure de donner, à une cité aussi industrielle et aussi commerçante, la possibilité de se développer au large, au lieu de la laisser exposée à étouffer encore dans sa nouvelle enceinte, avant l'expiration d'un seul siècle. Il donnait immédiatement à la ville un développement d'enceinte de 12 kilomètres, une superficie de 720 hectares et une population de plus de 100,000 habitants.

Un décret approuvatif intervint à la date du 2 juillet 1858, et on s'oc-

cupa immédiatement de tout ce qui pouvait faire entrer dans la période active de l'exécution, en commençant par la nouvelle enceinte. — Celle-ci a coûté à l'État environ 22 millions. De son côté, la ville, conformément à sa convention du 8 juin 1860 avec l'État, a rempli des obligations qui se sont chiffrées par une somme d'environ 11,700,000 francs, et, en retour, a obtenu de l'État la rétrocession des 598,927 mètres carrés qui étaient occupés par la totalité des fortifications déclassées.

La question de l'enceinte résolue, il fallait aborder l'étude des premières satisfactions à donner aux intérêts civils, et il n'y en avait pas de plus pressante que celle de raccorder partout, avec l'ancienne ville, les communes qui venaient de lui être annexées. Or, les projets de ces raccordements devaient être compris dans un plan d'ensemble, formant en réalité le plan d'alignement de la nouvelle ville, c'est-à-dire qu'il fallait exécuter rapidement une œuvre qui exigeait une étude approfondie, puisqu'elle touchait tout à la fois aux intérêts publics et particuliers les plus divers, œuvre qui serait d'autant meilleure, qu'elle parviendrait à concilier un plus grand nombre de ces mêmes intérêts. — On reconnut que les nécessités de la défense en temps de siège exigeaient, outre la création de casernes et l'amélioration de quelques établissements militaires, certaines dispositions des voies intérieures de communications qui permissent aux troupes, le cas échéant, de se porter rapidement à la place d'armes, à l'une quelconque des portes pratiquées dans la nouvelle enceinte et aux différents établissements militaires, comme aussi de l'une des portes à toutes les autres. — D'un autre côté, les intérêts industriels et commerciaux réclamaient, d'abord une distribution des îlots à bâtir telle qu'on pût y installer convenablement de nouvelles et grandes usines; puis une grande amélioration des voies navigables, avec extension du développement des quais, puisque ceux-ci, déjà insuffisants pour les besoins de la batellerie en 1858, ne pourraient certainement pas desservir les arrivages et les embarquements pour les approvisionnements et les exportations de la cité agrandie. — Il fallait encore approprier la voirie aux besoins de toutes les classes de la population : si les industriels et les commerçants devaient obtenir les conditions les plus favorables à leurs travaux et à leurs transports, les propriétaires et les rentiers, tout le monde, les dimanches et jours de fêtes, devaient pouvoir goûter les bienfaits de promenades agréables et tranquilles. Il fallait donc augmenter l'étendue de l'unique promenade de l'ancien Lille, créer des jardins, orner de plantations plusieurs voies importantes et leur donner des largeurs telles que leurs trottoirs pussent être fréquentés par les promeneurs, donner à chaque quartier un square où les personnes âgées et infirmes, ainsi que les enfants, pussent respirer un air salubre, où les ouvriers et leurs familles pussent venir se reposer, en été, du travail de

la journée, au lieu de rester enfermés dans les petites cours de leurs tristes demeures. Il fallait encore assainir les courettes habitées par les ouvriers, en expropriant ce qui faisait obstacle à la circulation de l'air, de la lumière, et en disposant, à proximité, de nouveaux îlots susceptibles de recevoir des habitations saines et commodes, de manière à leur permettre de ne pas s'éloigner de la partie de la ville qu'ils ont toujours affectionnée. On a pourvu à cette nécessité en dotant le quartier Saint-Sauveur de vastes annexes, places étendues et larges voies de communication, qui ont décoré l'aspect général, en même temps qu'elles ont assuré d'excellentes conditions de salubrité.

Enfin, il fallait pourvoir aux besoins de la nouvelle population, qui viendrait s'agglomérer sur des points inhabités au moment de la création de la nouvelle enceinte, par des constructions d'écoles, de salles d'asile, d'églises, de marchés, etc. Il fallait, en outre, réserver les emplacements convenables pour recevoir plus tard d'autres constructions semblables, au fur et à mesure qu'elles deviendraient indispensables au bien-être moral et physique de nouveaux accroissements de population.

A côté de toutes les créations dont nous venons de parler, il importait au plus haut degré de créer des artères destinées à relier commodément les communes annexées à l'ancienne ville, à établir des communications semblables entre ces mêmes communes, de manière à porter sur tous les points de Lille agrandie le mouvement nécessaire au développement de sa prospérité.

Il était très-difficile de trouver une solution satisfaisante et pratique à toutes ces questions si complexes. Tout a été examiné sérieusement, les décisions prises ont toujours été basées sur l'intérêt général, tout en cherchant à le concilier, autant que possible, avec les intérêts particuliers. A ce propos, il importe de faire ressortir que les craintes d'une dépréciation considérable des propriétés de l'ancien Lille ne se sont pas réalisées, grâce aux deux percements des rues Nationale et de Tenremonde, qui lui ont été accordés de suite, et à celui de la rue de la Gare, entrepris en 1869. Le danger redouté sera encore plus sûrement écarté par les autres grandes améliorations projetées dans l'ancienne ville. Les nouveaux travaux, qui seront exécutés dès que la situation financière sera dégagée, comprennent l'élargissement de la rue des Manneliers, l'élargissement des rues du Sec-Arembault et des Orangers, les percements des courettes des quartiers Saint-Sauveur et Sainte-Catherine.

Pour justifier complètement que toutes les parties de ce vaste programme ont été remplies aussi bien que possible, il faudrait consigner ici les motifs à l'appui de toutes les parties du plan, ce que ne comporte pas le cadre de la notice trop sommaire que nous rédigeons à la

hâte. Ceux qui voudront bien examiner le plan du nouveau Lille avec attention se rendront compte assez facilement des motifs qui ont déterminé chacune des dispositions adoptées.

Ajoutons cependant quelques mots encore :

Les emplacements des casernes et les nouvelles portes de ville ayant été déterminés par l'Administration de la guerre, il a fallu, dans l'intérêt de la défense, en cas de siège, adopter des tracés rectilignes non-seulement pour la rue Solferino, grande artère qui relie les portes de Douai et de Dunkerque, en même temps que les trois communes annexées, mais encore pour les prolongements, vers l'ancienne ville, des principales rues de ces mêmes communes. Il en est résulté que les communications entre le grand axe de la rue Solferino et les casernes, les nouvelles portes, sont devenues aussi directes que possible, et qu'il en est de même pour les relations entre les susdites communes, le centre de la nouvelle ville et l'ancienne ville. — Les intérêts industriels et commerciaux, ainsi que l'amélioration de la navigation de transit, ont commandé l'abandon du passage par le bassin Saint-Martin et la magnifique rectification par les glacis de la citadelle, ainsi que le grand développement de quais qu'elle a procurés. De même, la création des vastes bassins de l'ilot Vauban était indispensable pour arriver à l'établissement de docks-entrepôts (1), reliés tout à la fois à la navigation et au chemin de fer du Nord par le chemin de fer de ceinture, projeté tout le long de la rue Militaire de la nouvelle enceinte. Cette rue a été élargie jusqu'à 20<sup>m</sup>,50, pour en faire un grand boulevard, d'un développement d'environ 6 kilomètres, parfaitement propre à desservir les usines dont on espère déterminer la création sur les vastes terrains en bordure disponibles, parce qu'elles y jouiront de l'immense avantage d'être reliées, par une voie ferrée, tout à la fois à la gare des marchandises, au port Vauban et aux magasins généraux.

Nous avons puisé ce qui précède dans les documents de l'époque, parce qu'il nous a semblé du plus haut intérêt de faire ressortir à quel point toutes les faces du grand problème à résoudre avaient été admirablement comprises alors. Les questions ont été parfaitement résolues par une Administration municipale qui comptait dans son sein beaucoup de membres d'une haute capacité, après collaboration attentive avec une Commission spéciale composée tout à la fois d'ingénieurs civils et militaires très-éminents et d'hommes d'affaires très-expérimentés.

La ville de Lille sait qu'elle doit beaucoup aux créateurs (2) de cette

(1) Cette très-heureuse conception est due à M. Mercier, conseiller municipal.

(2) Le cadre restreint de cette notice ne permet pas d'énumérer les résultats dus à chacun d'eux; mais certains noms sont dans toutes les bouches et resteront attachés à l'histoire de l'agrandissement de Lille.

grande œuvre, qui a conquis les suffrages de tous les étrangers qui visitent la nouvelle cité.

Ils admirent nos beaux percements, notre magnifique boulevard de la Liberté (1), le développement magistral de notre nouveau canal navigable, nos jardins artistiquement créés et entretenus, qui ornent d'une ceinture d'eau, de verdure et de fleurs un quartier où s'élèvent inces-

(1) Il convient de faire remarquer, en passant, combien le tracé de ce boulevard a été heureusement conçu pour mettre en valeur les terrains cédés par l'État et dont la vente devait procurer de grandes ressources pour la transformation de la ville.

DÉSIGNATION des CATÉGORIES DE TRAVAUX	EXERCICES						
	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Extension de l'enceinte fortifiée.....	1,200,008 96	1,699,935 62	3,323,972 31	1,279,352 84	960,000 »	6,913 86	262,019 99
Ouverture des grandes artères, boulevards, rues et places.....	» »	» »	» »	2,556,831 17	1,445,818 99	3,477,663 81	2,000,500 47
Candélabres pour l'éclairage des nouvelles rues.....	» »	» »	» »	5,113 39	5,068 26	2,911 »	9,867 34
Rectification et détournement de canaux, amélioration du régime des eaux, construction du port Vauban, de ponts et passerelles et d'une école de natation.....	» »	» »	» »	34,004 06	118,031 81	329,319 10	158,736 67
Bâtiments neufs, écoles, marchés couverts, églises, etc.....	11,819 74	1,353 81	» »	92,551 09	69,073 11	42,392 20	149,015 51
Cimetières.....	» »	» »	» »	161,777 82	115,993 62	37,073 98	12,504 39
Promenades et plantations.....	» »	» »	» »	13,485 81	68,955 61	132,596 33	97,071 05
Distribution d'eau.....	» »	» »	» »	» »	7,500 »	26,810 37	3,160 12
Divers.....	7,121 54	2,041 39	957 22	4,000 »	953 18	5,225 45	2,032 91
<b>TOTAUX.....</b>	<b>1,218,950 24</b>	<b>1,703,330 85</b>	<b>3,324,929 56</b>	<b>1,147,119 21</b>	<b>3,052,334 58</b>	<b>1,030,841 10</b>	<b>2,695,225 44</b>

*Étaient Maires :*

De l'époque de l'agrandissement à juillet 1866, M. RICHEBÉ ;

Du 11 août 1866 à mars 1867, M. FLAMEN ;

Du 16 mars 1867 à avril 1867, M. MEUNIER ;

Du 20 avril 1867 à août 1870, M. CRESPEL-TILLOY ;

Du 23 août 1870 jusqu'à ce jour, M. CATEL-BÉGHIN.

M. KOLB a été le Conseil désintéressé de la Ville, de 1858  
à 1860 : Etudes générales de l'agrandissement. . . . . 2,900,000 fr.

samment des hôtels somptueux. On ne leur entend jamais dire : « Ceci aurait dû être fait de telle autre manière ». En ce moment, où la création des tramways a fait émettre par la Chambre de commerce un vœu instant en faveur de la circulation des wagons de marchandises des grands chemins de fer, partout où elle sera possible, on est heureux de l'ampleur de vues qui a présidé au tracé des artères du nouveau Lille, car leurs dégagements sont si faciles, que toutes les grandes usines pourront y être desservies, ce qui leur fera réaliser l'avantage considérable de faire leurs arrivages et leurs expéditions sans transbordements.

EXERCICES								TOTAL
1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	par CATÉGORIE
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4,258 96	25,077 15	8,560 23	» »	» »	» »	» »	21,014 56	11,731,014 56
852,673 92	1,632,350 43	1,036,665 23	4,459,112 74	716,697 07	484,511 65	529,494 57	216,867 05	19,439,225 19
16,235 94	20,532 44	20,064 12	17,622 61	10,639 05	6,904 09	213 25	1,950 76	126,063 25
307,266 34	233,011 82	265,299 26	93,029 95	106,299 81	111,153 75	57,251 05	42,922 23	2,136,421 93
167,772 65	242,712 01	161,195 36	490,770 45	591,169 13	498,739 37	427,402 89	355,859 57	3,292,912 25
94,387 86	35,456 09	44,364 63	» »	» »	» »	» »	131 97	501,617 35
43,670 67	12,503 09	24,436 87	15,101 93	10,070 81	20,866 83	48,017 07	1,672 55	158,153 73
13,445 24	34,292 62	431,462 28	1,655,580 88	716,764 05	205,178 25	93,396 83	89,455 95	3,312,316 69
35,469 92	26,524 52	46,931 35	12,022 10	11,918 31	6,733 21	59,769 65	61,467 39	232,863 14
1,534,981 61	2,264,495 20	1,990,919 38	6,743,291 69	2,223,450 56	1,271,681 20	1,215,554 34	794,392 08	11,240,597 03

*Étaient Directeurs des Travaux Municipaux :*

Du 1<sup>er</sup> mai 1860 au 1<sup>er</sup> avril 1862, M. GOSSELIN : Avant-projets et exécution partielle. . . . . 7,400,000 fr.

Du 1<sup>er</sup> avril 1862 au 1<sup>er</sup> janvier 1867, M. LEMAITRE : Continuation des travaux, notamment pour l'ouverture des grandes artères. . . . . 14,437,000 fr.

Du 1<sup>er</sup> janvier 1867 jusqu'à ce jour, M. MASQUELEZ : Continuation des travaux des grandes artères, églises, écoles et salles d'asiles, marchés couverts, port Vauban, distribution d'eau, école de natation, squares, etc. 16,504,000 fr. . . . .



Moyennant cinq emprunts successifs, qui ont procuré une somme totale de 33,800,000 francs, et les ventes montant à 15,000,000 de francs, qui ont été opérées jusqu'à ce jour, d'une grande moitié des terrains militaires cédés par l'État, soit environ 49,000,000 de francs de ressources extraordinaires, et un prélèvement annuel, sur les ressources ordinaires, s'élevant à 1,200,000 francs en moyenne, soit à l'aide d'une somme totale approchant de 56,000,000 de francs, la Ville a pu acquitter les lourdes annuités des emprunts et exécuter les travaux compris dans le tableau ci-contre, où ils sont réunis dans dix groupes principaux.

Ces travaux comprennent la création de 40 kilomètres de nouvelles voies publiques, vingt-deux places importantes, 5 nouveaux kilomètres de quais autour de ports très-utiles, l'agrandissement de l'église métropolitaine, la construction d'une nouvelle église, de cinq marchés couverts, douze écoles, quatre salles d'asile, une grande distribution d'eau potable, un chemin de fer de ceinture, 36 hectares de jardins, promenades et squares.

Les habitants ont contribué à l'œuvre en ouvrant, à leurs frais, des rues destinées à mettre leurs terrains en valeur et en édifiant 6,577 maisons, soit une dépense minimum de 200,000,000 de francs, dans une ville qui ne comptait que 13,061 maisons en 1858, au moment de l'annexion des communes suburbaines.

Les désastres de 1870 sont venus arrêter ce mouvement, que personne n'avait osé espérer aussi grandiose. Non-seulement les particuliers ont cessé de bâtir, mais encore la ville n'a presque plus vendu de terrains et s'est vue privée ainsi d'une des plus importantes ressources qui l'aidaient à continuer ses travaux extraordinaires. Ce temps d'arrêt est survenu au moment où un véritable élan était donné à la vente des terrains municipaux de la rue de la Gare et à l'érection de maisons neuves sur ces mêmes terrains. Espérons que ce point si important participera bientôt au mouvement de reprise des travaux de bâtiment, qui s'accroît de plus en plus depuis quelques mois.

Il est grand temps que les recettes de la ville reprennent une marche ascendante, tant pour les droits d'octroi que pour les ventes de terrains, car la grande œuvre si bien commencée attend encore des compléments bien essentiels, savoir :

Ouverture de la rue des Manneliers (eu égard à la subvention de 300,000 francs accordée par l'État) et de la partie la plus urgente de la rue du Sec-Arembault. . . . .	Fr.	600.000
Complément des travaux des rues ouvertes. . . . .		2.500.000
Expropriations et travaux des rues restant à ouvrir. . . . .		1.100.000
Achèvement de l'égoût collecteur et ouverture des canaux intérieurs. . . . .		1.600.000

Complément du réseau actuel des égouts. . . . .	500.000
Construction de nouvelles écoles et salles d'asile.. . . .	600.000
Compléments de la distribution d'eau. . . . .	1.600.000
Construction de nouveaux marchés. . . . .	1.700.000
Nouveaux percements dans l'ancien Lille (achèvements de la rue du Sec-Arembault, courettes des divers quar- tiers, etc.). . . . .	3.800.000
<b>Total des travaux qui vont devenir de plus en plus urgents. . . . .</b>	<b>14.000.000</b>