

**Conférence de Madame Marie-Josèphe LUSSIEN-MAISONNEUVE,**

**Archiviste de la Société :**

**À L'AUBE DU XX<sup>ème</sup> SIÈCLE, GRANDEURS ET  
DIFFICULTÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN  
LILLOIS À TRAVERS L'ŒUVRE DE L'INGÉNIEUR  
ALFRED MONGY (1840-1914).**



Portrait de groupe de la SSAA. Alfred Mongy est debout à gauche.  
BM Lille, fonds Lefebvre

En brossant le tableau des actions menées par l'ingénieur Alfred Mongy, tant ses travaux d'édilité à travers le percement de routes, l'édification de ponts et d'aqueducs, que ses directions de chantiers de monuments officiels et civils pour la municipalité de Lille, est-il possible d'appréhender l'explosion de l'espace urbain lillois qui en découle et ses répercussions tout au long du XXème siècle ?

Ne serait-on pas concerné à Lille par le jugement critique que portait l'éminent architecte et théoricien Eugène Viollet-le-Duc sur l'architecture de province dont les constructions sont confiées « à des constructeurs des Ponts et Chaussées, à des agents voyers, à des ingénieurs civils et à des entrepreneurs qui n'ayant pas eu assez d'intelligence pour mener leurs propres affaires prétendent diriger celles des autres et s'installent architectes... » ?

Si l'on refuse ce jugement à l'emporte pièce à propos de Lille et d'Alfred Mongy, est-il plus judicieux de comparer l'action de ce dernier à celle du grand préfet du Second Empire Georges-Eugène Haussmann dont l'engagement contribua à préparer la révolution urbaine de Paris et des grandes capitales provinciales telles Bordeaux, Lyon et Marseille ?

Après avoir campé l'homme qu'est Alfred Mongy en plein contexte lillois de la seconde moitié du XIXème siècle et du premier XXème siècle, il sera instructif de faire le point sur ses idées, puis d'apprécier leur empreinte sur son œuvre encore visible dans Lille et sa banlieue. En rendant à l'ingénieur Alfred Mongy son épaisseur historique et artistique en matière d'architecture et d'urbanisme, sera-t-il possible d'apprécier à sa juste valeur cette personnalité incontournable à l'aube du XXème siècle ?

### **L'HOMME ALFRED MONGY et le contexte lillois**

Replaçons les principales étapes de la vie de cet homme peu connu des historiens dans le contexte à la fois politique, économique, artistique et intellectuel du temps.

Alfred Mongy vient au monde **le 21 mai 1840 à Lille**, dans une famille d'artisans modestes. Son père Louis est fourreur. Néanmoins, il terminera sa vie professionnelle conservateur de cimetière lillois ! Sa mère Pauline Delesenne est couturière. Ils habitent au n°30 de la rue Esquermoise. Un frère Jules voit le jour en 1849. Ces détails mettent bien en évidence une petite bourgeoisie d'artisans et de boutiquiers besogneuse et soucieuse d'améliorer son statut.

*En 1840, en pleine Monarchie de juillet, en dépit de son glorieux passé flamand, bourguignon et français, ni les embellissements du paysage urbain menés sous la royauté, ni les audacieux projets de remodelage du cœur historique de la ville autour de la Motte Madame, présentés par l'intendant Calonne en 1782, puis l'architecte François Verly en 1794, n'ont permis à Lille de ne pas étouffer dans son enceinte de fortifications héritée de l'époque de Vauban. La ville s'étend seulement sur 411 hectares. Des élites du monde économique et intellectuel commencent à réfléchir aux futures perspectives à offrir à la prestigieuse cité.*

En dépit des secousses et des révolutions du temps, la vie d'Alfred Mongy est tracée au cordeau. Il mène de solides études à Lille jusqu'au brevet supérieur obtenu en 1855 au Lycée Impérial, puis à l'**École des Arts et Métiers de Châlons-sur-Marne**, dont il sortira en **juillet 1858** quatrième de sa promotion, prêt à entreprendre une carrière d'ingénieur. Dès **1859, à 19 ans**, il rejoint **les services techniques de l'administration municipale** lilloise. Il gravit peu à peu tous les échelons. À la suite du succès qu'il obtient **en 1863 au concours de conducteur auxiliaire des Ponts et Chaussées** pour le département du Nord, il est **nommé** conducteur auxiliaire attaché **au service de la voirie municipale en novembre 1865. Il a 25 ans. C'est aussi l'année de son mariage avec Marie Duthot.** Il est ensuite promu **inspecteur principal** des travaux municipaux en 1867, puis **chef du service général en 1869**, directement sous les ordres d'Auguste Masquelez (1817-1903), un ingénieur des Ponts et Chaussées qui dirige le service des travaux municipaux. Il lui revient le mérite d'avoir bien jaugé le jeune Mongy et de lui avoir donné sa chance !

*En fait, les études et l'ascension professionnelle rapide et cohérente d'Alfred Mongy coïncident avec le Second Empire et l'impressionnant développement de la ville de Lille durant ces vingt ans. L'agrandissement de 1858 a dégagé Lille de son cadre étriqué en repoussant les remparts au sud et à l'ouest. La superficie de la ville est passée à 2110 hectares avec le rattachement des communes limitrophes de Moulins, Wazemmes, Esquermes, Fives et du faubourg Saint-Maurice des Champs. L'administration municipale inaugure quarante années de grands travaux à l'imitation de ceux que mène à Paris le Baron Haussmann : percement de nouvelles artères, régularisation du cours de la Deûle et des canaux, aménagement de ponts, d'aqueducs et d'un nouveau réseau d'égouts, viabilisation du nouveau réseau routier sur une largeur de 4 mètres afin de permettre la circulation des tombereaux desservant les premiers chantiers ouverts sur leurs marges. Il ne faut ni négliger la généralisation des trottoirs rendus obligatoires après le décret du 16 janvier 1845, même s'ils sont à la charge financière des riverains, ni l'ouverture des nombreux chantiers municipaux...*

Après dix années passées à la direction générale des travaux municipaux, **le 30 juin 1879**, Auguste Masquelez démissionne pour prendre la direction de l'Institut Industriel du Nord, fondé en 1872 et installé en 1875 rue Jeanne d'Arc, dans des locaux flamboyants neufs conçus par Charles Marteau. Alfred Mongy lui succède aussitôt comme **directeur en chef des services techniques de la ville de Lille**. Ces services vont connaître une

activité considérable en raison des multiples chantiers ouverts par l'administration municipale afin de répondre aux besoins urgents de la ville agrandie. **Alfred Mongy est âgé de 39 ans.**

*Pendant 17 ans il assume cette responsabilité et poursuit activement les nombreux chantiers ouverts au cœur de la ville. Homme de devoir, fonctionnaire municipal désintéressé, exigeant avec ses équipes, présent sur les chantiers dès l'aube, Mongy paraît indispensable. Il néglige hélas de cultiver le réseau des puissants et des hommes politiques en place, peu soucieux dans l'immédiat de l'ampleur des perspectives urbaines!*

En décembre 1896, le socialiste **Gustave Delory**, qui a succédé au radical **Géry Legrand** à l'**Hôtel de Ville**, met fin à ses services. Alfred Mongy très affecté tente alors une sortie dans l'**administration départementale** comme **conducteur principal des Ponts et Chaussées**. Toutefois, en **avril 1898**, il est admis à la retraite pour invalidité. Il n'a que **58 ans** mais souffre de troubles divers. Néanmoins, les insomnies, vertiges, difficultés de locomotion et l'immense déception vécue par cet homme avisé vont l'aider à rebondir magistralement.

Rien ne l'empêchera plus, en véritable visionnaire, de poursuivre une activité intense à titre privé, à l'échelle de la future métropole, dans le domaine des transports et en particulier de la liaison interurbaine du futur **Grand Boulevard et de son tramway inaugurés en 1909**.

Alfred Mongy meurt à Lille le 20 juin 1914, au n°1 de la rue d'Artois.

*La Première Guerre Mondiale commence le 4 août 1914.*

## LES IDÉES D'ALFRED MONGY

Elles s'apprécient à travers ses rapports et mémoires précédant les ouvertures de chantiers et ses discours. L'analyse de son œuvre d'ingénieur et d'architecte de la ville permet de repérer des permanences révélatrices de ses conceptions telles la recherche systématique de l'espace, de l'hygiène, de l'air et de la lumière, sous le signe permanent de la rationalité, de l'économie et de la rentabilité. La poursuite du « beau artistique » n'apparaît jamais formellement dans le cadre de ses préoccupations. De toute façon, les dossiers d'architecture civile sont soumis au Conseil général des Bâtiments civils qui veille à la qualité et au style des constructions et des monuments édifiés en France. Toutefois, de nos jours, l'élégance monumentale et la simplicité harmonieuse des architectures de Mongy sont toujours de qualité et appréciées des connaisseurs.

Essentiellement homme de terrain et chef d'équipe, Mongy n'a pas laissé d'articles de synthèse, à la différence de son prédécesseur Auguste Masquelez ou de son collègue des Ponts et Chaussées au Département, Arthur Stoclet. Il diligente néanmoins, dès 1874, les diverses études menées au sein de *la Société pour l'Avancement des Sciences* sur l'approvisionnement en eau potable, le perfectionnement et la couverture du réseau d'égouts de la ville etc.

Il est aussi le lecteur assidu des textes et rapports du médecin né à Mons, Théophile Bécour, secrétaire de la Commission des Logements insalubres de Lille, qui prône des idées hygiénistes d'avant garde concernant l'habitat et l'environnement, en particulier au sein des quartiers habités par les classes moyennes et populaires. En 1896, dans *l'Hygiène populaire*, il invite les ouvriers à quitter la ville pour aller respirer l'air pur de la banlieue.

La connaissance des idées de Mongy se dégage aussi des travaux et débats menés au sein de la Société des Sciences, d'Agriculture et des Arts de Lille, qu'il préside en 1900. Il lui revient de présenter le 15 décembre 1901, le discours de la séance solennelle consacré aux agrandissements de Lille de 1667 à 1900. Il y évoque en particulier les conditions nouvelles apparues à Lille depuis le Second Empire, liées au passage de l'art urbain d'Ancien Régime aux techniques et obligations plus scientifiques de la ville moderne.

## L'ŒUVRE D'ALFRED MONGY ingénieur et architecte

Elle illustre le parcours cohérent de ce grand travailleur, à la fois concepteur doué, homme de terrain et chef d'équipe, fédérateur d'énergies et de talents, en marge des allées du pouvoir et des intrigues politiciennes, d'où sa disgrâce brutale en 1896.

Quelques clichés illustreront cette œuvre bien mieux qu'un long discours.

### 1 : L'Inspecteur (1867), Chef du service général des Travaux Municipaux (1867-1879) :

Il réorganise le réseau des routes tant dans l'ancienne ville que vers les communes annexées. Il adapte le rythme « baroque » des anciennes rues aux nouveaux boulevards, « à partir du centre géométrique de la ville agrandie » que représente **la Place Napoléon III** (actuelle Place de la République). Parallèlement à la viabilisation, l'assainissement du réseau d'égouts, déversé dans **un grand collecteur venant de la place de Tourcoing**, est renforcé par une réorganisation du cours de la Deûle et des anciens cours d'eau. En même temps, un réseau régulier de places destinées à recevoir monuments et groupes sculptés bouleverse le paysage de la ville. Toutefois, c'est avec une rudesse « haussmanienne » que **le quartier du nouveau débarcadère** (la gare actuelle), peuplé de gens modestes et d'artisans, est méthodiquement démoli pour le percement d'une large rue, habillée d'élégants immeubles de rapport, entre la Gare, le théâtre et la Grand-Place. Ce quartier, objet de tous ses soins, sera le premier quartier électrifié à Lille en 1894.

## **2 : Le Directeur en chef des Services Techniques de la ville de Lille (1879-1896) :**

Mongy inaugure des chantiers de grands équipements que sont les ponts, les aqueducs et les réservoirs. Ainsi, **le pont de Fives**, commencé en 1882, est lié au redressement de la voie de chemin de fer et à la suppression des passages à niveau au sein de l'enceinte urbaine. En 1886, **le grand réservoir de Saint-Maurice**, rue de la Louvière, garantit la qualité de l'eau potable distribuée dans la ville.

Des palais de l'enseignement dignes de Lille sont érigés après le vote des lois Ferry de 1881 et 1882. Plus de quarante écoles sont construites, telles **l'école Franklin**, **l'école primaire supérieure de filles** (actuel Lycée Jean Macé), **l'école Michelet**, rue Fabricy. Les chantiers des palais universitaires abritant **les nouvelles écoles et facultés de l'Université inaugurée en 1896** ne peuvent être négligés. **La Faculté de Droit et de Lettres** en représente l'ultime fleuron, au même titre que **la restauration de la Porte de Paris en 1896**, qui devait symboliser au sein du Quartier Latin laïc, la renaissance de Lille, ville historique, sous l'influence des Sciences, du Droit, des Lettres et des Arts.

## **3 : L'entrepreneur de l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing (ELRT)**

Mongy, retraité, devient entrepreneur privé afin de concrétiser son grand projet de liaison entre Lille, Roubaix et Tourcoing. Quatre années lui seront nécessaires pour coordonner aux chantiers de l'axe routier Lille-Roubaix-Tourcoing, que mènent conjointement le Département et les communes limitrophes, la construction de la ligne de tramways électriques destinée à vivifier ce réseau, qui sera **inaugurée le 4 décembre 1909**.

**En 1900**, il fonde la Compagnie des tramways et des voies ferrées du Nord et prône pour tous les tramways le recours à l'énergie électrique contre celles de la vapeur et de la traction animale, cette dernière étant en cours de suppression depuis les années 1880.

**En 1901**, il obtient du Conseil Général du Nord **une concession pour l'établissement d'un réseau départemental de tramways électriques**, comprenant notamment la ligne permettant de relier Lille, Roubaix et Tourcoing le long du nouveau boulevard projeté entre ces trois villes par son collègue du Département, Arthur Stoclet. Il s'engage à verser au Département le somme de 2.000.000 de francs pour sa construction moyennant la concession d'une plate-forme à double voie réservée à sa compagnie pour la circulation exclusive de ses tramways électriques.

**En 1904**, il met sur pied une société chargée de construire ce réseau spécifique de tramways. L'électricité sera fournie par la centrale de la Société d'Énergie Électrique du Nord de la France établie à Wasquehal.

**En 1905**, il rétrocède sa concession à cette société qui devient **L'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing**. Son capital est de 12 millions de francs. Elle assurera la liaison entre les trois villes en fusionnant les portions de réseaux existant déjà à Lille ainsi qu'entre Roubaix et Tourcoing. **Un véritable réseau métropolitain vient de voir le jour**. La gestation et le montage financier du projet ont duré 5 ans. La fiabilité des études et des prospections de Mongy ont rallié à ses vues les riches financiers et les grands capitaines d'industrie des deux côtés de la frontière franco-belge, par exemple le baron Frère, qui deviendra le fournisseur des rames du tramways.

Les travaux d'achèvement de l'axe routier du futur Grand Boulevard et de la ligne de tramways se poursuivront encore quatre années. Les inaugurations auront lieu en décembre 1909 ; celle du « Mongy » et des premières **rames le 4 décembre 1909 !**

**En conclusion**, Alfred Mongy, ce précurseur des Dubuisson, Leveau et des prestigieux concepteurs urbains de notre temps, n'avait vraiment rien de commun avec les agents voyers que dénonçait Viollet-le-Duc et que rappelait le début de ce propos. S'il n'a pu bénéficier ni du système relationnel d'un Haussmann, ni de sa position dominante et de ses moyens financiers, l'ingénieur Alfred Mongy jouissait cependant d'une intelligence technique, d'une rigueur et d'une capacité de travail éprouvée qui forçaient le respect et garantissaient sa crédibilité. En dépit de la Première Guerre Mondiale qui commence le 4 août 1914, grâce à son « Mongy » ou tramway électrique, l'homme qui s'est éteint en 1909 a fait entrer la Métropole de Lille, Roubaix, Tourcoing dans l'ère moderne, désormais prête à affronter les grands défis des XXème et XXIème siècles.

Marie-Josèphe LUSSIEN-MAISONNEUVE

Archiviste de la Société des Sciences, de l'Agriculture et des Arts

**Bibliographie sommaire :** A. LANGLET, *Alfred Louis Mongy et la construction de la Faculté de Droit et des Lettres de Lille, 1887-1895*, mémoire de maîtrise d'histoire de l'art, sous la direction de M.Stalter et M.-J. Lussien-Maisonnette, Villeneuve d'Ascq, Université de Lille 3, 1996, 2 vol.

M.-J. LUSSIEN-MAISONNEUVE, « Lille », in *Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, villes haussmanniennes*, P. de Moncan et Cl. Heurteux(dir.), Paris, Les Éditions du Mécène, 2003, p.90-137.

D. PALAZOVA-LEBLEU, « Le Grand Boulevard, la création d'un axe urbain », *Vieilles maisons françaises*, n°226, mars 2009, p.50-55.