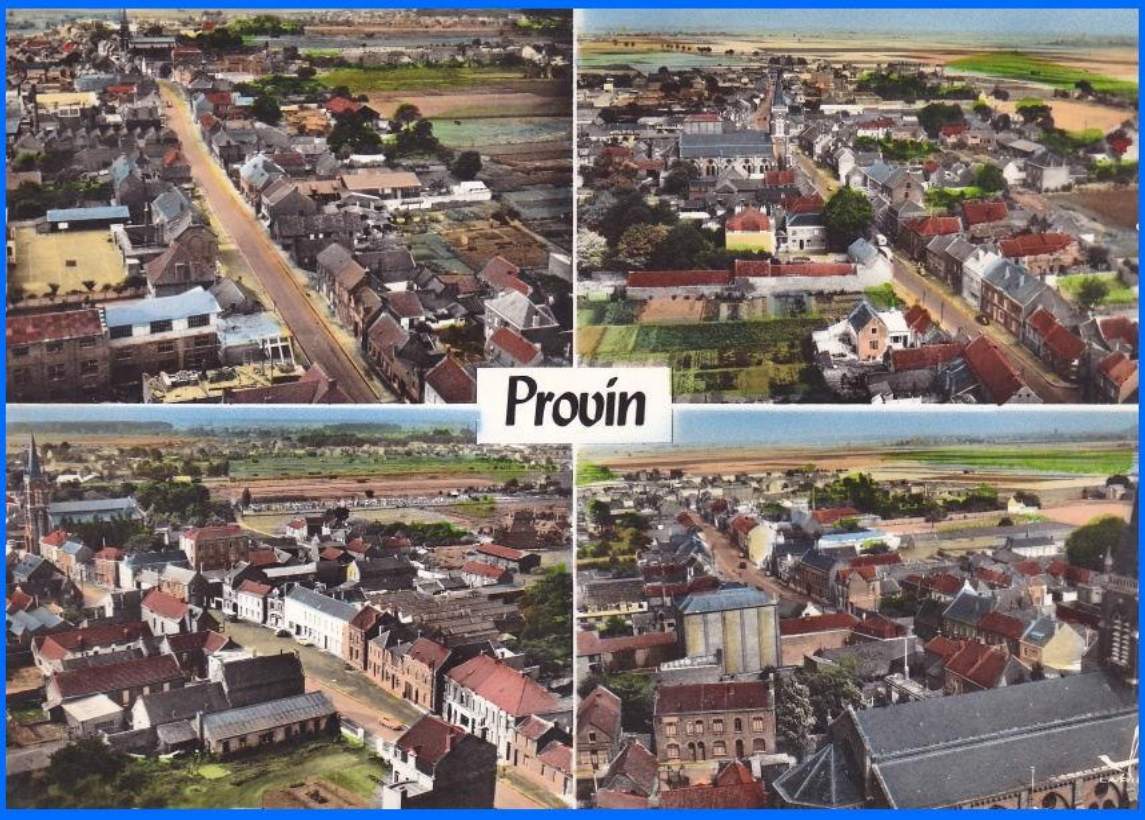
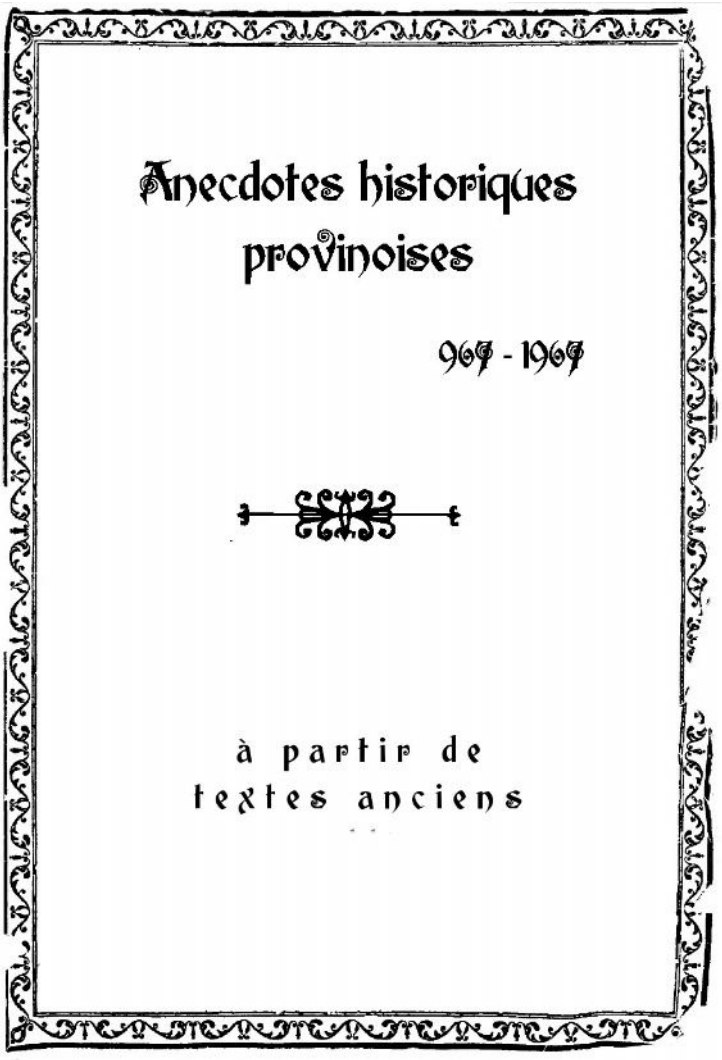
Anecdotes provinoises
967 - 1967

Chemins, rues et pavés 24





Vous pouvez enrichir ce recueil

en proposant vos propres recherches, analyses

ou documents iconographiques.

Contact :
michel.leclercq@free.fr

CC BY NC ND

Dernière mise à jour : novembre 2020

Chemins, rues et pavés

Les types de routes

Les voies de communication par terre peuvent être rangées sous cinq classes distinctes, détaille Victor Dumay, dans son *Commentaire de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux* (202), paru la même année :

1° Les grandes routes et les routes départementales établies et entretenues aux frais de l'Etat ou des Départemens […] *;*

2° Les chemins vicinaux qui appartiennent au domaine public municipal et qui servent de communication de commune à commune ;

3° Les chemins également publics, quelle que soit leur largeur, qui ne sont cependant pas grandes routes et qui n'ont point été classés parmi les chemins vicinaux ;

4° Les chemins communaux qui font partie du domaine de propriété communale et qui sont affectés au service des propriétés de la commune […] *;*

5° Enfin les chemins de servitude, ou voies agraires, qui ont été établis sur certains fonds pour l'utilité, l'agrément, ou l'exploitation […]*, ou pour la desserte commune de fonds situés dans la même partie de territoire.*

Les chemins vicinaux sont les chemins de communication publique établis entre les bourgs ou villages principaux, ou entre les paroisses, pour faciliter dans les campagnes la fréquentation des foires et marchés ainsi que l'accès des grandes routes, rappelle-t-il avant de les diviser *en trois classes distinctes* :

1. Les chemins vicinaux ordinaires, auxquels on aurait peut-être dû conserver la dénomination de chemins communaux et qui ne servent qu'aux habitans d'une seule commune pour se rendre à une grande route, à une rivière, à un hameau, soit qu'ils ne sortent pas du territoire de cette commune, soit même qu'ils traversent une partie de celui des communes voisines auxquelles ils ne sont d'aucune utilité ;

2. Ceux qui établissent une communication entre deux ou plusieurs communes, ou qui servent en même temps aux habitans des unes et des autres ;

3. Enfin ceux qui forment une longue ligne de communication, et qui, en aboutissant à des villes, à des chefs lieux de canton, desservent dans leur passage un assez grand nombre de communes, chemins qui, par ce motif, ont été appelés de grande communication par la loi nouvelle (202).

Ainsi, en mai 1838, à l'occasion d'une révision de l'état général des chemins, quatre chemins provinois sont classés en chemins vicinaux (N° 1, 2, 3, 4) et verront leur largeur portée à six mètres, alors que sept autres, classés *chemins d'exploitation ou d'utilité privée*, conserveront leur largeur de 3,25 mètres.

S'il convient de donner aux chemins vicinaux une largeur qui assure la facilité des communications, il importe également de ne pas enlever à l'agriculture des terrains qui ne réclament pas l'utilité d'un passage (94).

Les chemins vicinaux N° 1, 2, 3, 4 correspondent respectivement aux actuelles rues Camille Desmoulins, Gustave Delory, La Fayette et Charles Saint-Venant.

D'autres routes et chemins d'intérêt commun seront classés dans la catégorie des chemins de grande communication en juillet 1931. Ce changement d'appellation est d'importance, car il signifie que les communes ne seront plus seules à supporter les frais d'entretien de la voirie. La Loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux posait les principes de base suivants : *Les chemins vicinaux légalement reconnus sont à la charge des communes, sauf les dispositions de l'article 7 ci-après.*

À partir de la décision prise en 1931, la commune pourra bénéficier des dispositions particulières de l'article 7 : *Les chemins vicinaux peuvent, selon leur importance, être déclarés chemins vicinaux de grande communication par le conseil général, sur l'avis des conseils municipaux, des conseils d'arrondissement, et sur la proposition du Préfet. Sur les mêmes avis et proposition, le conseil général détermine la direction de chaque chemin vicinal de grande communication, et désigne les communes qui doivent contribuer à sa construction ou à son entretien.*

Une fois ce classement obtenu, l'article 8 permet de soulager les caisses de la mairie (202) : *Les chemins vicinaux de grande communication, et dans des cas extraordinaires les autres chemins vicinaux pourront recevoir des subventions sur les fonds départementaux.*

L'ordonnance N° 59-115 du 7 janvier 1959 établit 2 catégories de voies : *les voies communales, essentiellement destinées à la circulation d'intérêt général et qui appartiennent au domaine public ; les chemins ruraux affectés à l'usage du public, servant principalement à la desserte des exploitations et qui appartiennent au domaine privé communal.*

Le registre précise alors la liste des voies communales (300) :

— *Chemin rural N° 11 (rue Victor Hugo prolongée), de la rue V. Hugo à la rue Dollet, longueur 250 m.*

— *Chemin rural N° 4 (rue Ch. St Venant au chemin rural 10), rue Catoire, long. 330 m.*

— *Chemin rural N° 2 (rue G. Delory, Place Carnot à chemin rural N° 2), longueur 230 m.*

Le prix des pesées à la bascule publique sera doublé à compter de septembre 1941, car *la route départementale passant dans la commune* [va] *devenir propriété de l'état et la commune* [va] *payer une redevance à l'état du fait que la bascule publique se trouve sur cette route* (224).

En octobre 1942, la voirie communale, qui, sous la direction du voyer, dépend du service vicinal communal, sera confiée au service ordinaire des Ponts et Chaussées. En août de l'année suivante, s'appuyant sur la loi du 5 octobre 1941 et sa délibération du 30 octobre 1942, le Conseil décide de charger le Service des Ponts et Chaussées (subdivision de Seclin – Pont-à-Marcq) des plans et devis, de l'alignement, de tous travaux sur les voies, rurales et urbaines, de l'aménagement de l'écoulement et l'évacuation des eaux ; le Service des Ponts et Chaussées agira également en tant qu'expert-conseil (224).

Étant donné l'importance des tâches à accomplir, souvent urgentes, la nomination d'un *deuxième manœuvre* est décidée le 23 septembre 1949 ; la délibération du Conseil municipal nous fournit à cette occasion quelques chiffres :

— *chemins ruraux pavés à entretenir par la commune : 6 km*

— *non pavés (empierrés, scories, décapage) : 9 km*

— *voyettes contour du village : 7 kilomètres*

— *réseau des fossés : 4 kilomètres* (250).

Lors de l'établissement du budget vicinal de 1957, il est indiqué que la longueur totale des chemins vicinaux est de 2464 mètres (300).

Des prestations en nature

Une prestation en nature pour l'entretien et la réparation des chemins communaux en 1839 est exigée de tous : *Le Conseil Municipal ayant délibéré* [le 8 août 1838] *émet le vœu que tout habitant chef de famille ou d'établissement, à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon** […] *soit tenu pour l'année 1839 à une prestation en nature, savoir :*

1/ Deux journées pour lui et pour chaque individu mâle valide âgé de 18 ans au moins et de 60 ans au plus, membre ou serviteur de la famille et résidant dans la commune.

2/ Une journée pour chaque cheval ou mulet en la possession dudit chef de famille ou pour le service dont il est chargé.

3/ Une journée de chaque chariot, non compris l'attelage ou le conducteur.

4/ Une journée de chaque charrette ou de chaque tombereau aussi non compris l'attelage ou le conducteur (94).

Il s'agit là d'une application stricte de la loi du 21 mai 1836 qui stipule dans son article 2 : *En cas d'insuffisance des ressources ordinaires des communes, il sera pourvu à l'entretien des chemins vicinaux à l'aide, soit de prestations en nature, dont le maximum est fixé à trois journées de travail, soit de centimes spéciaux en addition au principal des quatre contributions directes, et dont le maximum est fixé à cinq. Le conseil municipal pourra voter l'une ou l'autre de ces ressources, ou toutes les deux concurremment…* avant de préciser dans l'article 3 : *Tout habitant, chef de famille ou d'établissement, à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier, ou de colon* paritaire, porté au rôle des contributions directes, pourra être appelé à fournir, chaque année, une prestation de trois jours :*

1° pour sa personne, et pour chaque individu mâle, valide, âgé de 18 ans au moins, et de 60 ans au plus, membre ou serviteur de la famille, et résidant dans la commune ;

2° pour chacune des charrettes ou voitures attelées, et, en outre, pour chacune des bêtes de somme, de trait, de selle, au service de la famille ou de rétablissement dans la commune.

La prestation sera appréciée en argent, conformément à la valeur qui aura été attribuée annuellement pour la commune à chaque espèce de journée, par le conseil général, sur les propositions des conseils d'arrondissement. La prestation pourra être acquittée en nature ou en argent, au gré du contribuable. Toutes les fois que le contribuable n'aura pas opté dans les délais prescrits, la prestation sera de droit exigible en argent (202).

De l'importance des sentiers et ruelles

Un certain nombre d'habitants demandent le rétablissement d'un *sentier passant par un manoir amazé** (un terrain bâti) *et un manoir non amazé**. Le compte-rendu de la délibération du Conseil Municipal nous donne la description de l'état d'une rue au milieu du 19e siècle :

Le rétablissement dudit sentier est d'autant plus nécessaire que la rue non pavée du faubourg et du riez est impraticable pendant tout l'hiver (94).

Il ne reste maintenant à Provin que des fragments de ruelles et sentiers ; pourtant le village était sillonné de ruelles traversières fréquentées, en terre battue, résonnant sous les pas. L'affaire qui éclata en 1933 est significative, mais elle n'est pas isolée. Elle concerne le sentier dit *le cordon du village*, existant déjà en 1857, coupé par une construction de M. H. C. *malgré une décision défavorable de Monsieur l'Agent Voyer agissant au nom de la commune ;* [il] *n'a tenu aucun compte d'une contravention à lui dressée par le garde-champêtre*. Le 2 décembre 1933 fut voté un crédit destiné aux honoraires d'un avocat. Le jugement fut rendu public le 3 juillet 1934 : *remettre le sentier dans son état primitif faute de quoi les demandeurs sont autorisés à détruire les constructions érigées sur ledit sentier* (223). Ce sentier, encore visible de nos jours mais impraticable car coupé à présent en de nombreux endroits, débutait derrière la mairie et, parallèlement à la rue Nationale, se dirigeait vers la rue Ghesquière.

Le différend intervenu entre les deux parties semble dû au fait que ce sentier n'était *pas reconnu ni classé*. Le 3 juillet 1934, *Monsieur le Maire expose à l'assemblée que l'article Premier de la loi du 20 août 1881 place dans la catégorie des chemins ruraux tous les chemins appartenant aux communes affectés à l'usage du public et qui n'ont pas été classés comme chemins vicinaux ; que l'article 4 de la même loi admet deux classes de chemins ruraux, les chemins reconnus et les chemins non reconnus*. La situation était loin d'être claire et chacun pouvait interpréter la loi en sa faveur, semble-t-il. C'est ce que déplore le Conseil, qui, *après en avoir délibéré, regrette que la loi du 20 août 1881 n'ait pas été appliquée en temps opportun, ce qui aurait évité certains différends entre la commune et plusieurs propriétaires. Pour éviter pareils faits à l'avenir, le Conseil invite Monsieur le Maire à faire toutes démarches nécessaires en vue de la reconnaissance des sentiers et chemins de la commune en vertu de la loi du 20 août 1881* (223).

Cependant, le 17 novembre 1935, l'affaire *H. C. et Cie* contre la commune rebondit : *Monsieur le Maire donne lecture à l'assemblée d'une lettre de MM. H.-C. L.-C., brasseurs à Provin, par laquelle ils demandent au Conseil de vouloir bien consentir de ne pas poursuivre l'exécution du jugement relatif au sentier communal qui traverse leur propriété, moyennant l'acception de l'une ou l'autre des solutions transactionnelles suivantes :*

1°-Versement à la commune d'une somme de quarante mille francs, le sentier devant rester à l'état de choses actuel.

2°-Versement à la commune d'une somme de quinze mille francs, un passage détourné de 1m20 de largeur devant subsister à 28 mètres du sentier en litige.

Le Conseil […] *décide, à l'unanimité des membres présents, de faire exécuter le jugement d'urgence, refusant toute transaction à ce sujet* (224).

Les propositions ayant été rejetées par le Conseil municipal, *Monsieur le Maire fait connaître à l'assemblée* [le 28 février 1936] *que les travaux de démolition des bâtiments érigés sur le sentier par la brasserie C. avaient été arrêtés depuis le jugement en référé du 14 février dernier. Monsieur Corbeau, expert, avait été nommé par ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal Civil de Lille. Que cet expert est descendu sur les lieux le 18 février écoulé, que ces travaux de démolition avaient été repris aujourd'hui vers 15 heures et avaient continué jusqu'à 17 heures malgré la pantomime et discours verbaux que Monsieur H. est venu tenir devant nous après avoir amené tout le personnel de la brasserie. Il parle toujours de nous faire des propositions mais aucune ne tient. Je lui ai dit de faire des propositions fermes lesquelles seraient soumises au Conseil municipal.*

Ce soir vers 17 heures 30, [poursuit le maire, M. P. F. Grard] *j'ai été assigné par Me Vanoverschelde, Huissier à Lille, d'avoir à comparaître devant Monsieur le Président du Tribunal de Lille Samedi 29 février 1936 à 9 heures 30, attendu que consorts C. entendent procéder eux-mêmes aux travaux nécessaires pour la remise en état du sentier litigieux. C'est pour cela que j'ai dû vous convoquer d'urgence et demande au Conseil son avis.*

Le Conseil, après avoir entendu les explications de Monsieur le Maire, après avoir pris connaissance de l'assignation reçue ce jour, après en avoir délibéré, donne à l'unanimité des membres présents tout pouvoir à Monsieur le Maire de traiter au mieux des intérêts de la commune.

1°- décide qu'il peut être accordé aux consorts C. les travaux de démolition demandés par eux à condition que lesdits travaux soient commencés d'urgence et soient terminés dans un délai de 1 mois. Passé ce délai il pourrait leur être réclamé une amende de 500 francs par journée de retard.

2°- Si les consorts C. proposaient le maintien de la cave qui se trouve sur le sentier litigieux, on pourrait leur accorder satisfaction, à condition que le dessus de cette cave soit au niveau du sentier et que les consorts C. paieraient une redevance annuelle de 1000 francs à la commune ; moyennant cette condition, la cave pourrait être conservée, dans le cas contraire le Jugement devra être exécuté dans son entier et plein effet (224).

Un « dialogue de sourds » semble bien s'être engagé entre les deux parties, car le 3 mars 1936 *Monsieur le Maire donne lecture au Conseil Municipal de la lettre de Messieurs H.-C. et L.-C., en date du 3 mars 1936, remise par leur Employé, Monsieur D., à 17 heures et relative à des propositions transactionnelles au sujet du sentier litigieux. Le Conseil, après en avoir ouï la teneur, déclare à l'unanimité des membres présents n'être pas désireux de modifier sa décision prise lors de sa séance extraordinaire du 28 février 1936 et susceptible d'être acceptée par les deux parties, laquelle a été portée au registre des délibérations. Ces Messieurs sont certainement au courant de cette offre, attendu que le registre a été communiqué à Monsieur H.-C. le 2 mars 1936* (224).

Monsieur le Maire expose à l'assemblée [le 21 avril 1936] *que le litige entre la commune et la Brasserie C. D. au sujet d'un sentier communal, quoique ayant déjà donné lieu à deux jugements par les tribunaux de Seclin et Lille en faveur de la commune, n'est pas terminé. Il a été porté à* [sa] *connaissance que les consorts C. interjettent appel devant la Cour de Cassation de Paris, en conséquence il y a lieu de prévoir un crédit pour les frais d'honoraires de l'avocat chargé de la défense des intérêts de la commune* (224).

Pourtant les délibérations des années suivantes ne garderont aucune trace de ce conflit ni de la manière dont il a été finalement réglé. Les tensions ne se sont pour autant pas apaisées, la délibération datée du 9 mai 1943 en est la preuve : une action judiciaire a été engagée le 20 avril 1943 contre la commune par *MM. H. J. et L. G., gérants de la Société à responsabilité limitée C. D. et Cie* […] *pour pillage de leur brasserie commis au cours des événements de mai et juin 1940*. La réaction du Conseil municipal, catégorique, est rapide : *Considérant*

1°/ que M. F. B., non pas surveillant de cannetterie, mais directeur de la brasserie, avait reçu de la part de ses patrons, MM. H. et L., et de Mme H., lors de son évacuation, toutes délégations en leur absence,

2°/ qu'il est de notoriété publique que M. F. a vendu environ pour 400.000 francs de marchandises, somme qui a été remise à Mme H., lors de son retour, et que par conséquent toutes les marchandises stockées n'ont pas été pillées,

3°/que ce pillage, ayant été commis en mai et juin 1940, est le résultat d'un fait de guerre et que de ce fait la responsabilité de la commune ne saurait être engagée,

le Conseil est d'avis pour ces motifs qu'il y a lieu de […] *plaider sur l'objet du litige devant les tribunaux compétents* (224).

En juin 1960, le même sentier, pour ce qui est de la partie située *derrière l'école des garçons, n'a plus aucune utilité, car les jardins situés en bordure de ce sentier sont desservis par la rue Lafayette (route en état de viabilité complète). Étant donné que la fréquentation de ce chemin est presque inexistante,* [le Conseil municipal] *décide la suppression d'une partie du sentier communal situé derrière l'École des Garçons* (300). Il faudra attendre encore sept ans pour clarifier la situation. *Vu les plans parcellaires et de situation d'un sentier communal non cadastré, non dénommé et situé en partie de la rue Camille Desmoulins au sentier de la Mairie et d'une superficie totale de 180 m², étant donné que ce sentier n'est plus d'aucune utilité et que sa suppression n'entraîne aucune gêne pour la faible circulation de piétons car ceux-ci empruntent le CD 39 et la rue La Fayette,* [le Conseil municipal] *décide la désaffection et la suppression dudit sentier. La surface de ce sentier pourra être aliénée au profit des propriétaires qui en feront la demande* (302). Cette ruelle se poursuit cependant de l'autre côté de la rue Camille Desmoulins, desservant des habitations vers le sud en direction de la rue La Fayette et vers le nord pour déboucher en face de l'église.

Le futur CD 39

Le 27 janvier 1842, M. le Maire de Bauvin propose de *faire construire un chemin pavé depuis le Bac de Bauvin jusqu'à Annœullin en traversant Provin*. Les membres du Conseil Municipal, enthousiastes à l'idée que la commune serait enfin desservie par une voie carrossable, n'hésitent pas :

Considérant que l'établissement du pavé projeté serait d'un avantage inappréciable pour les communes intéressées en leur procurant ce moyen de communication facile, considérant que lorsqu'il s'agit d'intérêt aussi puissant on ne doit reculer pour aucun sacrifice, […] *cette commune trouvera pour faire face à la cotisation des ressources sinon suffisantes du moins approximatives dans le produit de la vente des arbres croissant dans le marais ainsi que dans celle des terrains qui recouvrent les eaux dudit marais et qu'en cas d'insuffisance il y serait pourvu au moyen d'imposition locale que nécessitera le besoin du service.*

[…] *La dite commune de Provin fera en outre exécuter par le concours de ses habitants et sur le parcours de son territoire les prestations en nature qui seront reconnues nécessaires* (94).

On apprend par la délibération du 21 mai 1842 que le projet du 27 janvier semble avoir été repris par la préfecture et étendu aux autres communes, en direction de Lille.

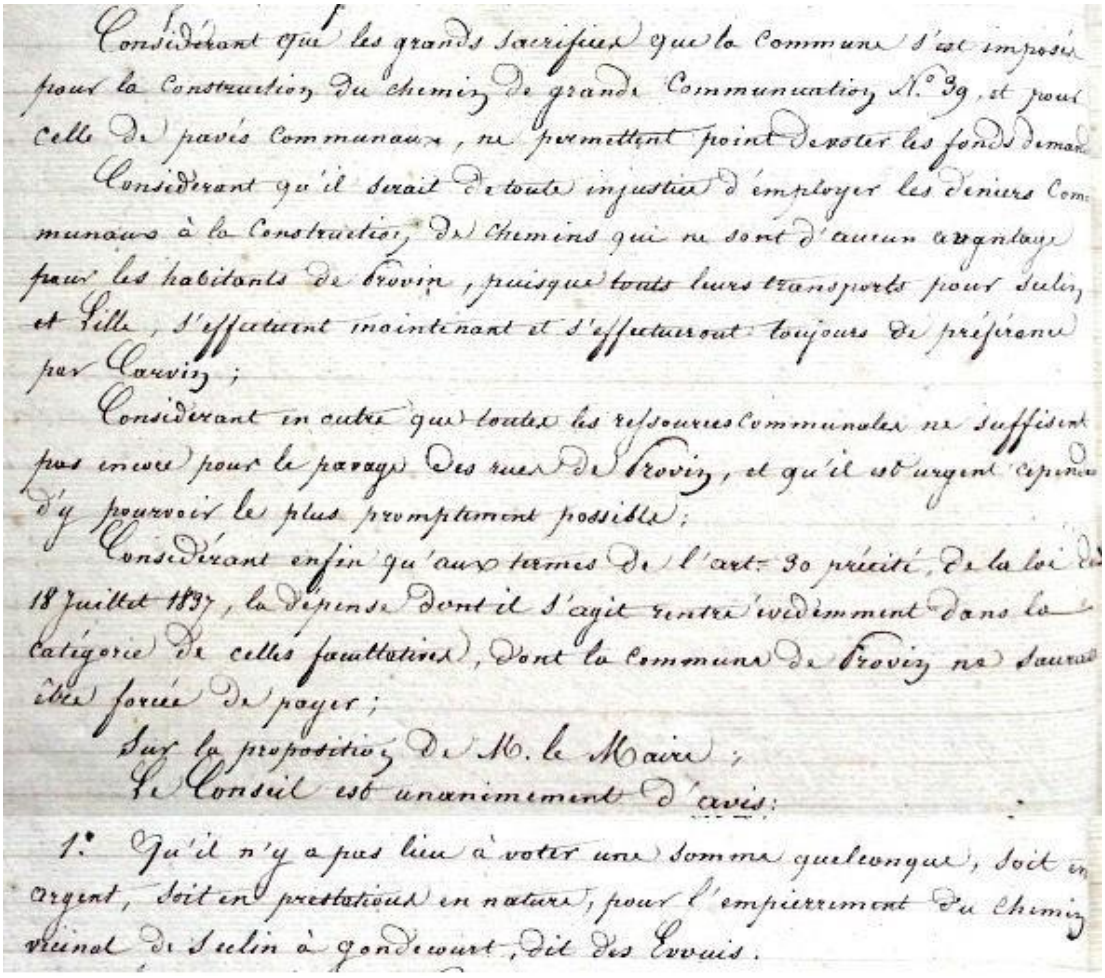
M. le Maire fait donner lecture au Conseil de la lettre [de M. le Préfet] *par laquelle ce magistrat annonce qu'il a fait procéder aux études d'un chemin vicinal de Grande Communication destiné à relier et rapprocher les villes de Seclin et de La Bassée, lequel prendrait naissance à la route royale N°25, se dirigeant sur Gondecourt, Hérin, Allennes, Annœullin, Provin, Bauvin, et jusqu'au bac de cette commune, et rejoignant Bercleau et Douvrain, jusqu'à La Bassée* (94).

La Route Royale N°25, ouverte en 1824, ancienne Route Impériale 28, était, en ce qui concerne notre région, la route Lille - Seclin - Lens - Arras en direction du Havre.

Les 16 juillet et 30 septembre 1842, l'on débat à nouveau de la question du Chemin de Grande Communication destiné à relier les villes de Seclin et La Bassée, pour confirmer que la dépense nécessitera de vendre des arbres et des terrains communaux, de voter une imposition extraordinaire ; la commune se chargera du transport de grès et de sable entre le Bac de Bauvin et le Chemin de Grande Communication, pour la partie traversant Provin.

Contrairement à ce qui avait été envisagé, les travaux de terrassement et transport de matériaux seront exécutés par un entrepreneur et non par les Provinois eux-mêmes. Pour la première fois, le 10 juin 1843, le chemin est nommé : N° 39 (94).

Le 19 février 1845, le Préfet demande à la commune une participation aux travaux de réfection du Chemin de Grande Communication N° 39, pour la partie située entre Seclin et Gondecourt, le chemin dit des Ewuis ; donnant un avis fort circonstancié, reproduit ci-dessous, le Conseil Municipal refuse toute participation. Une constatation mérite d'être faite : la majeure partie des transports vers Seclin ne s'effectuent pas via Gondecourt mais via Carvin (94).



Considérant que les grands sacrifices que la commune s'est imposés pour la construction du chemin de grande Communication N° 39, et pour celle de pavés communaux, ne permettent point de voter les fonds demandés

Considérant qu'il serait de toute injustice d'employer les deniers Communaux à la construction de chemins qui ne sont d'aucun avantage pour les habitants de Provin, puisque tous leurs transports pour Seclin et Lille, s'effectuent maintenant et s'effectueront toujours de préférence par Carvin ;

Considérant en outre que toutes les ressources communales ne suffisent pas encore pour le pavage des rues de Provin, et qu'il est urgent d'opiner d'y pourvoir le plus promptement possible ;

Considérant enfin qu'aux termes de l'art= 30 précité, de la loi du 18 juillet 1837, la dépense dont il s'agit rentre évidemment dans la catégorie de celles facultatives, dont la commune de Provin ne saurait être forcée de payer ;

Sur la proposition de M. le Maire ;

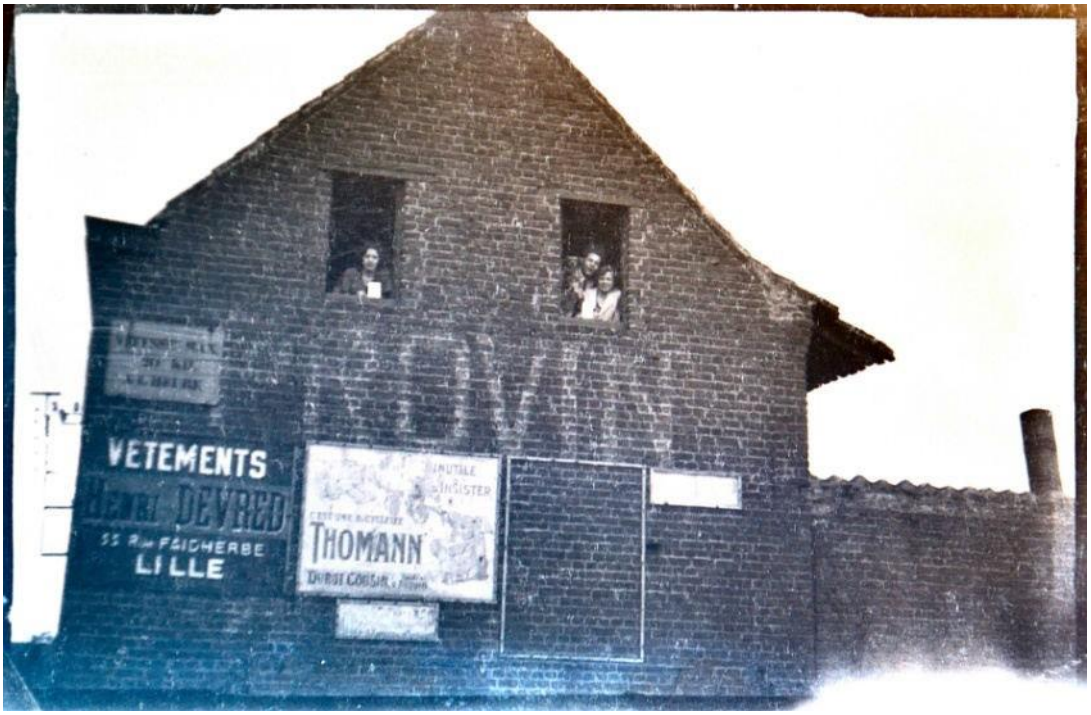
Le Conseil est unanimement d'avis :

1° Qu'il n'y a pas lieu à voter une somme quelconque, soit en argent, soit en prestations en nature, pour l'empierrement du chemin vicinal de Seclin à Gondecourt, dit des Ewuis.

On sait grâce au Rapport du Conseil Général du Nord de 1867 ([176]) que les travaux effectués sur le chemin 39, entre Allennes et Annœullin sont achevés. En 1869, la partie pavée située entre Annœullin et Provin est en remaniement et sera élargie.

L'utilité du CD 39 n'est pas à démontrer et aujourd'hui encore cette voie est extrêmement chargée, à tel point que les municipalités de certaines communes traversées ont rivalisé de procédés diaboliques pour « ralentir » la circulation (priorités à droite sans visibilité exaltant l'égocentrisme de nombreux automobilistes, énormes pierres dans les courbes dangereuses pour faire trembler les motards, ronds-points que les autocars et camions doivent prendre en sens inverse, ralentisseurs briseurs d'amortisseurs, rétrécisseurs testeurs de la courtoisie des automobilistes, limitations de vitesse qui autorisent ensuite des accélérations foudroyantes…).

Sur cette photographie prise à l'entrée de Provin, en venant d'Annœullin, prise vers le début des années 30, un panneau de confection artisanale (et municipale) indique que la vitesse est limitée à 20 km/h…



En 1947, *par suite de nombreuses réclamations émanant de la population de la commune protestant contre l'encombrement des trottoirs du village de véhicules automobiles, camions, camionnettes, etc* […] *le Conseil, après en avoir délibéré décide que le stationnement prolongé de véhicules de tous genres est interdit sur les trottoirs de la commune, sauf sur la Place Jean Jaurès ; que toute personne qui ne se conformerait pas à cette règle sera passible de contravention* ([250]).

Le flux automobile n'était pas aussi conséquent que de nos jours et des services de bus permettaient de joindre les grandes villes alentour. Sauf… décision inattendue des sociétés de transports : c'était en novembre 1949, les Provinois se plaignaient à la fois de l'état du CD 39, mal entretenu, et de l'absence de lignes d'autocar régulières. Au courrier adressé par le Maire, M. Gustave Duriez, vice-président du Conseil Général du Nord, répondra de manière nuancée et circonstanciée :

L'arrêt du trafic de la ligne de la S.T.D.N. entre Don – Annœullin et Provin par la D39 puis Carvin par le V.O. est la conséquence du mauvais état de ce V.O. Provin-Carvin. C'est d'ailleurs la raison que nous donne la S.T.D.N. qui, au lieu d'emprunter la D39 et le V.O., bifurque par la D41 Annœullin-Carvin, laissant ainsi de côté votre commune. Aussi j'interviens auprès de Monsieur l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées pour la réfection de ce V.O. ; de ce fait la S.T.D.N. pourra reprendre son véritable itinéraire. D'un autre côté j'entreprends une démarche auprès de la S.T.A.R.N. pour lui faire part du désir de la Municipalité de Provin de voir modifier ses horaires, ce qui correspondrait mieux aux intérêts de vos administrés (250).

La délibération du Conseil municipal du 15 mai 1950 ne concerne pas le CD39 mais à nouveau les transports collectifs ; elle est ainsi rédigée :

Le Conseil municipal est ému des nombreuses réclamations de la population de Provin relatives au transport par autobus des usagers de la ligne Hénin-Liétard – Don – Lille. Aucune communication n'existe aller-retour entre Hénin et Provin. La Compagnie des Transports Départementaux du Nord a détourné son trajet au profit d'autres communes (250).

Les voies étant remises en état par tronçons, les communes ont hâte que les routes qui les desservent soient aisément praticables. En février 1952, *attendu que le chemin départemental de Bauvin à Billy-Berclau est complètement réfectionné, le Conseil Municipal forme le vœu, à l'unanimité des membres présents, pour que la réfection du chemin départemental N° 39 d'Annœullin à Provin soit effectuée dès que possible*.

Le 10 avril 1952, M. Etienne, ingénieur en chef aux Ponts et Chaussées du Nord, répondra : *La réfection du CD 39 a été prévue en plusieurs étapes. Une partie a déjà été réalisée et nous poursuivrons les travaux, mais il y a, auparavant, d'autres chemins à améliorer. La section qui intéresse plus particulièrement le Conseil Municipal de Provin sera sans doute exécutée en 1953* (296).

Le chemin vicinal N° 1

L'actuelle rue Camille Desmoulins, qui mène à Magenta puis à Carvin, a toujours été extrêmement fréquentée, y compris par une ligne de bus qui permettait aux habitants non motorisés de se rendre au marché de Carvin ou dans les commerces plus proches que ceux de Wingles, Lens ou Lille.

En 1952, expliqueront les conseillers municipaux, *le trafic d'autos, camions, voitures de toutes sortes sur le chemin vicinal N° 1 de Provin à Carvin est très important, or ce chemin est très défectueux et les finances de la commune ne permettent pas d'envisager sa réfection dans un délai plus ou moins rapproché. Le Conseil Municipal* […] *forme le vœu que cette route soit déclarée chemin départemental*.

Ce changement de catégorie permettrait en effet de bénéficier d'un allègement des charges de la commune. Le 6 mars 1953, Provin recevra une subvention versée par le Fonds d'Investissement Routier pour ce chemin vicinal N° 1, prévoyant la construction d'une chaussée en empierrement ; un emprunt viendra en complément. Les travaux seront effectués en 1956 ([296]).

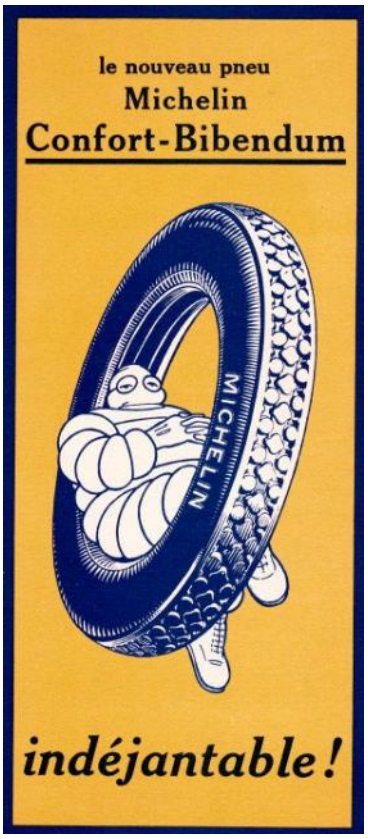
Les années 50

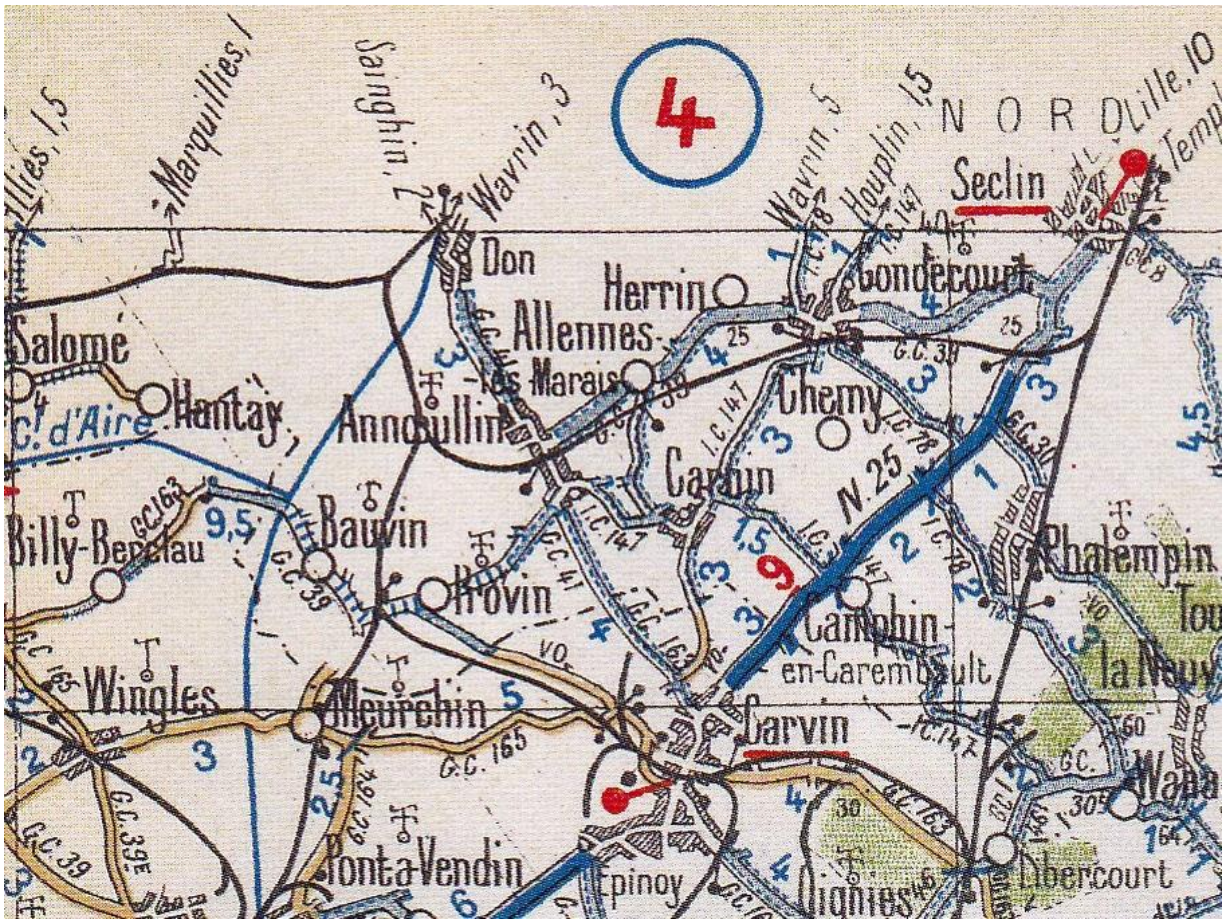
De nombreux travaux seront réalisés dans les années 50, années de reconstruction après la guerre, mais aussi années de modernisation du village. On peut citer, sans que cela soit exhaustif, le projet de création d'une chaussée reliant la rue Henri Catoire à la rue Gustave Delory et le remplacement du fossé par un égout couvert ; entretien de *la chaussée pavée rue Lafayette (dépavage, piochage, nivellement, pose des fils d'eau, des bordures, pose des pavés avec remplacement des pavés défectueux)* ; réfection de la rue Léon Gambetta et de la rue Henri Durre ; remplacement progressif des pavés par du macadam, etc ([296]).

Le 30 novembre 1956, M. F. S. dépose une demande de détournement du chemin rural N°12 et reçoit une réponse favorable le 29 juin ([296]). Pourtant l'avis diffère le 12 avril 1957 : *Étant donné que le nouveau tracé présenterait des inconvénients pour les passants et cultivateurs,* […] *que ce nouveau tracé ne représentera pas un intérêt pour l'usage public*, le Conseil Municipal *révise sa position prise dans sa délibération du 30 novembre 1956 et émet un avis défavorable au détournement du chemin rural N°12* [et] *demande qu'en bordure de l'actuel chemin M. S. consolide sa clôture de chaque côté afin d'éviter des dommages qui pourraient être causés (par …) aux passants* ([296]).

Merci, Monsieur Michelin

L'extrait de carte routière (page suivante) met en évidence l'état des routes aux alentours de Provin entre 1910 et 1924 ([203]). Il est pour cela curieux et instructif de se reporter à la légende (reproduction partielle) :





Route en macadam régulièrement entretenue

Route en macadam très étroite ou très difficile (se renseigner avant de s'y engager)

Route pavée régulièrement entretenue

Route pavée généralement défoncée

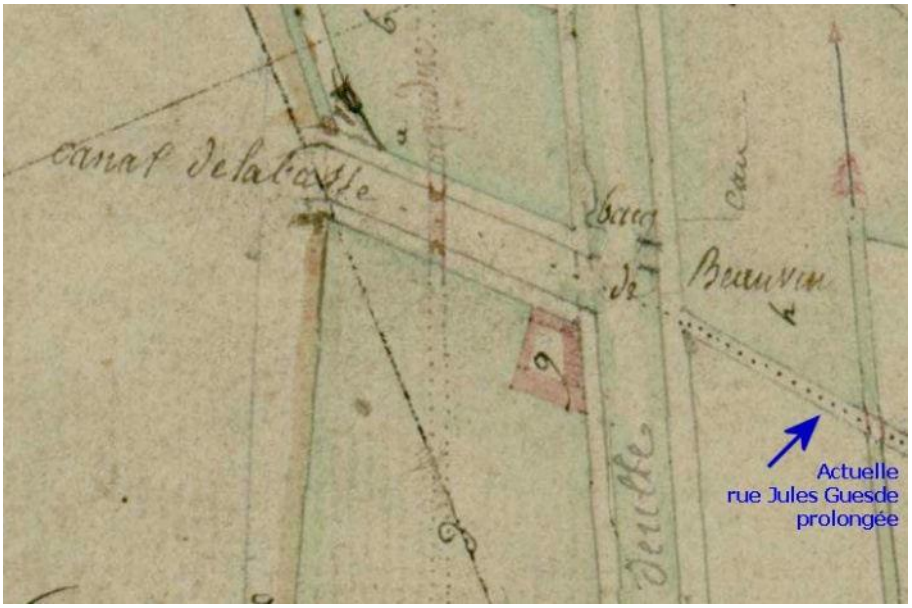
Chemin de fer

Télégraphe, téléphone

La traversée de la Deûle

Ces extraits de carte (provenance non retrouvée) et de plan (1806) indiquent l'emplacement du *Back a Bauvain*, non loin du Prieuré de Berclau. Ce bac est le seul endroit de passage sur la Deûle entre le Nord et le Pas-de-Calais pour qui emprunte le chemin 39. Ce n'est certes pas un moyen pratique pour faire traverser les charrettes ! Le Conseil général du Nord s'en inquiète :

Le Conseil général a demandé dans sa dernière session [1849], *qu'il fût procédé à l'étude d'un chemin de grande communication destiné à relier Seclin et Carvin à La Bassée, et par suite à Estaires. La communication réclamée existe déjà complète sur le Pas-de-Calais, au moyen d'un chemin de grande vicinalité portant le N° 30, commençant à la route départementale N° 12, de La Bassée à Lens, et aboutissant près du bac de Bauvin à la limite des deux départements. Elle existe également sur le département du Nord, au moyen des chemins de grande communication Nos 41 et 39, ce dernier venant aboutir à la Deûle, à l'endroit du bac de Bauvin ; mais il reste pour la compléter, à construire un pont sur la Deûle, en remplacement du bac à péage qui s'y trouve aujourd'hui, et à construire à la suite du pont une longueur de chemin de 200 mètres environ pour atteindre la limite du département* ([192]).



Mais ce n'est pas la première fois que ce projet est évoqué : *l'administration a reconnu elle-même cette nécessité il y a plusieurs années ; elle a, dès 1845, fait dresser par MM. les Ingénieurs un projet complet pour la construction du pont de Bauvin et de la lacune de 200 mètres de chemin au-delà de la Deûle. Des démarches pour obtenir des offres suffisantes des communes n'ayant pas eu de succès, elle a tenté, en 1847, d'assurer l'exécution du projet moyennant la concession d'un péage ; mais l'enquête ouverte à cet effet a amené une opposition unanime de la part de l'administration municipale et des habitants de Bauvin que la question intéressait particulièrement, et en présence des difficultés que présentait cette affaire, il a alors été sursis à toute disposition pour la construction du pont* ([192]).

En effet, déjà le 28 juin 1845 alors que le Préfet demandait à la commune de Provin une participation financière destinée à la construction d'un pont-levis en remplacement du Bac de Bauvin et aussi à l'achèvement du Chemin Vicinal N° 39, le Conseil Municipal considérait que *la commune ne saurait même en deux ou trois ans fournir le contingent qui lui est assigné sans jeter la perturbation dans sa comptabilité et élever le chiffre des impositions extraordinaires à un taux peu supportable*. Les conseillers mettaient en avant *les grands sacrifices que la commune de Provin s'est imposée pour la construction du Chemin de Grande Communication N° 39 de Seclin à La Bassée*. La réponse est sans appel : *Il n'y a pas lieu de voter une imposition extraordinaire* […] *et l'état financier de la commune ne permet point de contribuer pour une somme quelconque à la dépense précitée* ([94]).

En sa séance du 4 septembre 1850, le Conseil général indique être prêt à prendre en charge une partie des frais, que les Bauvinois refusent d'assumer. Bauvin compte sur l'aide du département mais aussi des communes voisines. La construction du pont aura lieu au moyen d'une concession péagère. Certains conseillers sont opposés à cette solution, arguant du fait qu'il serait étrange d'imposer un pont à péage alors que partout en France on procède à la suppression du péage et s'étonnent qu'*on veuille en placer un dans l'arrondissement de Lille* alors qu'il *n'existe pas de ponts à péage dans le département*. Mais, répond-on, *les ponts à péage sont nombreux en France, et Bauvin, en particulier, n'a-t-il pas déjà un bac à péage ?* ([192])

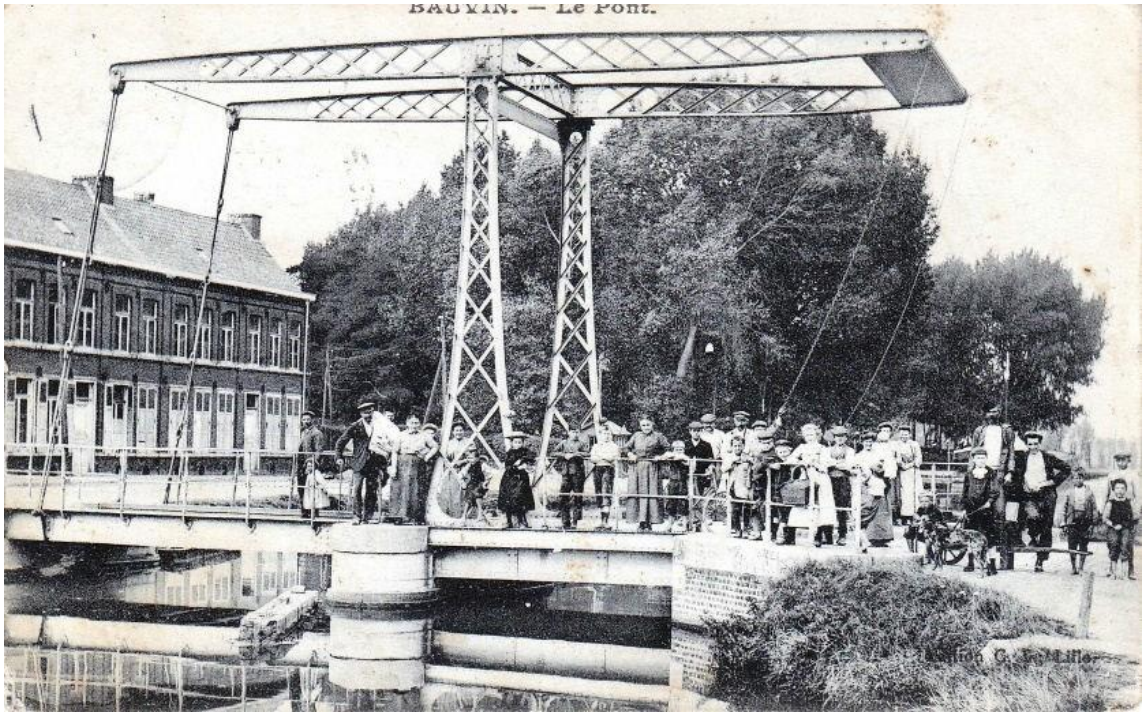
Le pont-levis sera néanmoins construit, en 1851, comme en témoignent les cartes postales recherchées par les collectionneurs, telle celle qui suit, postée par un soldat allemand le 23 janvier 1915.

En 1869, la reconstruction du tablier du pont-levis de Bauvin sera décidée, avec participation de fonds du département : *Tablier en ruine et dont on ne pourrait différer la reconstruction sans danger pour la circulation.*

Le bac, quant à lui, sera supprimé en 1876. Dès le début du 20e siècle, en 1901, *les avant-projets d'amélioration des canaux de la Deûle et de la Sensée comportent la reconstruction de la plupart des ouvrages donnant passage aux artères de la circulation routière. Estimant, dans un but d'intérêt général, qu'il convient de profiter des travaux à exécuter en vue des besoins de la navigation pour améliorer la circulation charretière, l'État, par l'organe du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, fait connaître qu'il est tout disposé à substituer, là où la chose est possible, des ponts fixes aux ponts mobiles, et des ponts à double voie charretière aux ponts à simple voie, à condition que le département veuille bien intervenir dans les dépenses que ces transformations occasionneront.* […] *C'est ainsi que le pont-levis de Bauvin, qui livre passage au*

chemin de grande communication N° 39, serait remplacé par un ouvrage fixe à entretenir et à reconstruire en cas de besoin par l'État (193).

De quel pont s'agit-il lorsqu'il est écrit, le 10 mai 1848, que *Le pont situé dans le Marais derrière la Cressonnière étant tombé en vétusté,* [il y aura lieu] *de le faire reconstruire pour rétablir les communications qui se trouvaient interrompues* (94) ?



Il est question du pont de Don sur la Deûle le 14 juin 1957 : *Vu les nombreuses réclamations formulées par les habitants qui pour se rendre à leur travail ou pour exercer leur activité professionnelle doivent emprunter les rampes d'accès du pont de Don dont l'état lamentable présente un grand danger pour les usagers,* [le Conseil] *proteste énergiquement contre cet état de choses, demande à Mr le Préfet d'user de son activité auprès des services compétents pour que ces rampes d'accès soient réparées de toute urgence* (296).

Chemins du marais, rue Étienne Dollet

Pendant quelques années qui suivirent la guerre, les quartiers appartenant à la zone des marais, située au nord de la commune, furent l'objet de nombreux travaux d'aménagement.

Le 17 septembre 1919, le maire de Provin écrit au maire de Bauvin, lui proposant de conserver un chemin tracé par les Allemands pour mieux accéder à leurs dépôts de munitions. Ce chemin, maintenant dénommé *Rue Étienne Dolet prolongée,* facilitait la circulation entre les deux villages (65). Le maire de Provin donnera son accord dès le 8 octobre 1919.

Le 13 mars 1923 il est décidé de conserver, pour son utilité, ce chemin de Provin à Bauvin au lieu-dit Le Grand Marais, *chemin installé pendant l'invasion par les Allemands sur des parcelles de terrain appartenant à*

un certain nombre de propriétaires. Les propriétaires de ces parcelles seront indemnisés. Le 3 août 1924 pourtant, le Conseil refusera de participer pour moitié au maintien de ce chemin, comprenant l'entretien et le rachat des parcelles aux propriétaires, et demande à l'état d'indemniser ces derniers. *Dans le cas contraire, l'état devrait remettre les parcelles de terre en culture et rétablir le sentier tel qu'il existait avant-guerre*. Finalement, juillet 1925 verra les deux communes s'entendre pour l'indemnisation des parcelles et l'entretien, cette fois au prorata de la superficie et pour demander en avril 1926 le classement du chemin de Provin à Bauvin *créé par les Allemands presque à l'emplacement du sentier de la rue Dollet* dans *la catégorie des chemins ruraux reconnus* (223).

En mai 1927 ce chemin sera classé *Chemin rural N° 11 – Rue du Marais prolongée » (partie située entre la rue Dollet à Bauvin et le Chemin rural N° 3). Ce chemin sera empierré d'une longueur de 385 mètres entre la rue Dollet à Bauvin et le P.N. de la ligne de Don à Lens à Provin*. On recourra à une seule adjudication pour les deux communes. En avril 1931 on procédera à la *couverture du fossé longeant le chemin rural N°11 dit du Marais prolongé* (223).

Toujours dans la zone des marais, le 23 décembre 1919 le Conseil municipal décida la remise en état de deux chemins conduisant aux portions ménagères. Des tranchées seront creusées, qui seront comblées avec les débris des blockhaus détruits (198).

La rue Victor Hugo

Le 16 octobre 1922, l'agent voyer engage la commune à réparer le *chemin rural situé rue Victor Hugo, qui* […] *traverse le territoire sur une longueur de 800 mètres environ* [et] *se trouve dans un état lamentable au point de vue hygiénique et commercial* (198).

En septembre 1923 les habitants de la rue Victor Hugo s'impatientent : les crédits ont été votés le 16 octobre 1922 et le chemin n'a pas encore été remis en état (198). Le 27 août 1924 enfin, le Conseil est en mesure de l'écrire : *Remise en état de la rue Victor Hugo, où la circulation des voitures est très difficile sinon impossible* (198).

Le 28 octobre 1924 les travaux de réfection de *la chaussée pavée de la rue Victor Hugo sur une longueur de 24 mètres* sont confiés à M. Louis Denneullin de Carvin (198).

En décembre 1934 la Compagnie du Chemin de Fer du Nord propose le *rétablissement de la circulation sur le sentier latéral aboutissant au passage à niveau N° 127 situé à la traversée de la ligne d'Hénin Liétard à Don par le chemin rural N° 11*. Cette opération, qui permettrait, à partir de la rue Victor Hugo, de donner *un accès facile au chemin rural N° 11 et répondrait bien aux besoins des usagers sans entraîner aucune dépense pour la commune*, est approuvée par le Conseil (224).

La rue Gambetta

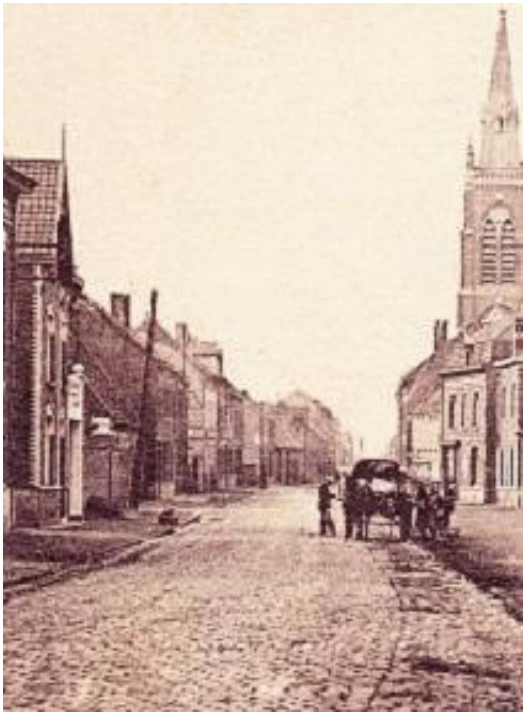
Le 13 septembre 1923 est soulevé le problème de l'écoulement des eaux des maisons provisoires rue Léon Gambetta. Un an plus tard les mêmes habitants continueront de se plaindre d'être inondés les jours de grande pluie. Mais les appels seront entendus ; ces maisons construites à la hâte sont inconfortables, *entendu que les murs sont très humides* [et] *nuisent plutôt à la santé des habitants*, est-il écrit à la date du 27 octobre 1925. Un devis sera établi pour *l'établissement de bordures de trottoirs et pavage de fil d'eau dans les rues des maisons provisoires, travaux absolument nécessaires ; pose de tuyaux en ciment dans cette rue, permettant de déverser les eaux dans l'acqueduc rue Léon Gambetta, travaux très utiles et urgents, supprimant les dépôts des eaux de pluie ; couverture du fossé longeant la rue Victor Hugo au moyen de tuyaux, travaux utiles et hygiéniques* (198).

Le 26 juin 1926, l'agent voyer dépose un rapport *en vue du nouveau plan d'alignement et d'élargissement de la rue Léon Gambetta.* […] *Considérant que cette rue présente une certaine activité, que la circulation y est devenue aussi intense que dans les rues principales ; attendu que cette rue ne mesure que six mètres de largeur, que deux voitures se rencontrant risquent d'occasionner des accidents,* [le Conseil] *décide de porter à huit mètres la largeur de ladite route et approuve dans son entier le nouveau plan d'alignement* (223).

Aménagements modernes

Une liste est dressée le 27 avril 1842 de 403 arbres communaux à abattre et vendre : *Le produit de cette vente* [sera] *exclusivement employé aux travaux de pavage à exécuter en cette commune* (94).

Il est proposé, le 26 mars 1844, de vendre *aux enchères publiques* quatre terrains communaux *afin d'en employer le produit au pavement de deux portions de rues de cette commune qui sont toujours impraticables*. Les noms des rues ne sont pas cités (94).



Le pavage des rues, dont certaines sont impraticables par mauvais temps, est l'une des principales préoccupations. Les fameux *pavés du Nord* faciliteront les déplacements pendant plus d'un siècle. Pavés et caniveaux permettront un meilleur écoulement des eaux, premier pas vers la salubrité publique. Page précédente : les pavés de la rue Nationale (Chemin de Grande Communication N° 39) après 1932. On procédera dès 1959 à la pose d'enrobés après dépavage de plusieurs rues, dont les rues La Fayette, Carnot, Delory, Faidherbe et Saint- Venant (300).

Plusieurs chemins ruraux de cette commune excèdent la largeur voulue. […] *Il y aurait lieu de les réduire à celle légale et d'en vendre l'excédent.* […] *Les terrains précédents ne sont d'aucune utilité, il importe de les rendre à l'agriculture.* […] *Le produit de ces divers terrains sera employé au paiment des travaux de pavage qui ont été exécutés en 1845 dans plusieurs rues de cette commune* (94), lit-on dans le registre des délibérations du Conseil municipal en date du 27 mars 1846.

L'un des principes de l'archéologie : enlever une couche de terrain pour mettre à jour des vestiges. Serait-ce ici, rue Camille Desmoulins, un premier pas vers une découverte historique ? Hélas, non, il ne s'agit que des pavés revenus à la surface lors de la réfection de la chaussée en octobre 2013…

Le pavage des rues, l'écoulement des eaux font partie, après la reconstruction des habitations endommagées et la construction de logements provisoires, de ce que le 21e siècle appelle les priorités dégagées par le Conseil municipal. Ces décisions indispensables sont accompagnées de mesures d'aménagements destinées à améliorer le bien-être des habitants.

En août 1920 déjà était établi un *cahier des charges pour l'adjudication de l'enlèvement des boues provenant des aqueducs, du balayage des rues, ainsi que l'enlèvement des ordures ménagères*. Le 22 août 1922, à la suite d'une adjudication, M. Bos, entrepreneur à Provin, signait un *bail d'entretien des chemins vicinaux ordinaires de la commune*. Ce bail fut prolongé pour l'année 1923-1924. *Les rues de la commune doivent être nettoyées en temps voulu pour le maintien de l'hygiène publique* ; M. François Damageux est maintenu comme adjudicataire le 11 octobre 1928 pour les deux années à venir : *l'intéressé est obligatoirement tenu de nettoyer les rues de la commune deux fois par semaine les mercredi et samedi*. M. Camille Leborgne, voiturier, prendra la relève en décembre 1930 (198). Ainsi chaque année a lieu l'*adjudication de l'enlèvement des boues* [et] *des cendres ménagères*, car *le Conseil considère que l'enlèvement des boues et immondices doit se faire régulièrement pour assurer l'hygiène de la commune* (223).

À partir de février 1923 le Conseil municipal se pencha régulièrement sur l'éclairage des rues et maisons et envisagea la *concession d'un service d'éclairage électrique* et le 26 mai *la concession d'une distribution d'énergie électrique sur le territoire de la commune de Provin en vue de l'éclairage public et privé est accordée à la Compagnie Électrique du Nord*. Cette concession sera renouvelée pour 40 ans en mars 1923.

Le Conseil ne tarda pas à demander de faire les modifications nécessaires *au sujet des lampes électriques servant à l'éclairage des rues de la commune, qui sont installées dans des conditions assez défectueuses et qui ne satisfont pas aux conditions demandées, principalement rue Léon Gambetta face au chemin du cimetière, à l'angle de la rue de Bapaume et l'angle des rues Nationale et Carnot*. En septembre il fut question de lampes ne fonctionnant pas et de la demande d'installation de deux lampes chez le garde champêtre, *comme cela existait avant-guerre* et de la réparation du système d'éclairage *adossé sur le bâtiment de M. Leroy, maréchal ferrant*.

L'heure était déjà à l'utilisation judicieuse et bien pensée de l'énergie puisque *les lumières électriques devant éclairer les rues de la commune seront fermées tous les jours de la semaine à 9 heures 30 et les dimanches et jours de fête à 11 heures 30 minutes* à compter du 4 septembre 1923 (198).

Le 8 février 1934 il est décidé d'étendre le réseau électrique à d'autres rues de la commune : rue Victor Hugo prolongée, Rue Lafayette, rue Camille Desmoulins ; après tractations avec la Compagnie Électrique du Nord, dont le siège est à Douai, ladite compagnie prenant *à sa charge les frais d'électrification de la rue Lafayette*, un accord est conclu le 22 novembre 1934 (223). La *réception définitive des travaux d'extension du réseau électrique des rues Victor Hugo, La Fayette, Bapaume et Camille Desmoulins exécutés par la Compagnie électrique du Nord à Douai suivant marché de gré à gré du 27 novembre 1934* aura lieu le 27 décembre 1937 (224). L'extension du réseau électrique rue Négrier *en vue de donner de la lumière au stade municipal de sports* sera terminée fin janvier 1939 et le réseau électrique de la rue Catoire *sur toute la longueur du terrain de sports*" sera décidé en décembre 1944. La rue La Fayette Prolongée verra son réseau électrique… prolongé, lit-on à la date du 27 septembre 1945 (224).

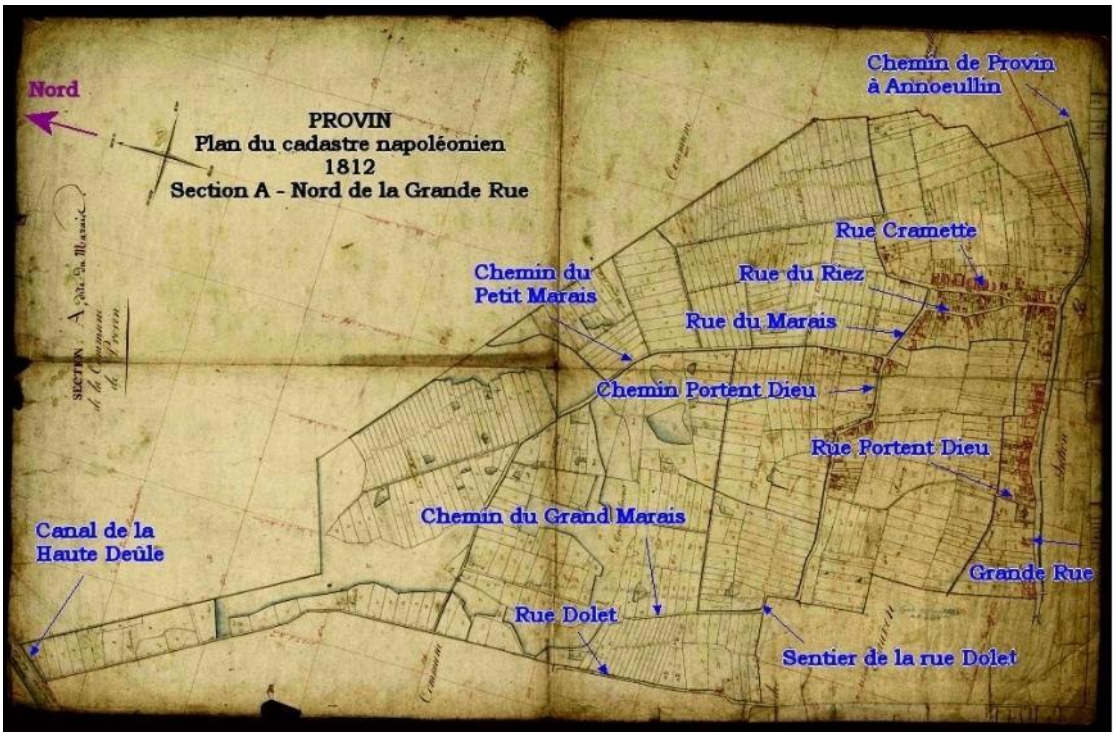
En août 1951, une demande de construction d'une nouvelle cabine de transformation électrique sera faite, à la suite de *la faiblesse et l'irrégularité du courant électrique* et *l'augmentation très grande et régulière de la consommation électrique.* Elle sera construite en décembre 1951, à proximité de l'église. La parcelle de terrain nécessaire (25 m^2) sera louée à Électricité de France jusqu'au 1er janvier 2002 (au taux de un franc par an). En juin 1955, en raison de la construction d'un nouveau lotissement, *le poste de transformation existant rue Gustave Delory, près de la Rue Nouvelle* [sera reconstruit] *rue Saint-Venant, près de la ligne Haute Tension existante*. Les *écarts*, c'est-à-dire les maisons situées à l'écart du village, seront électrifiés en février 1957 (296).

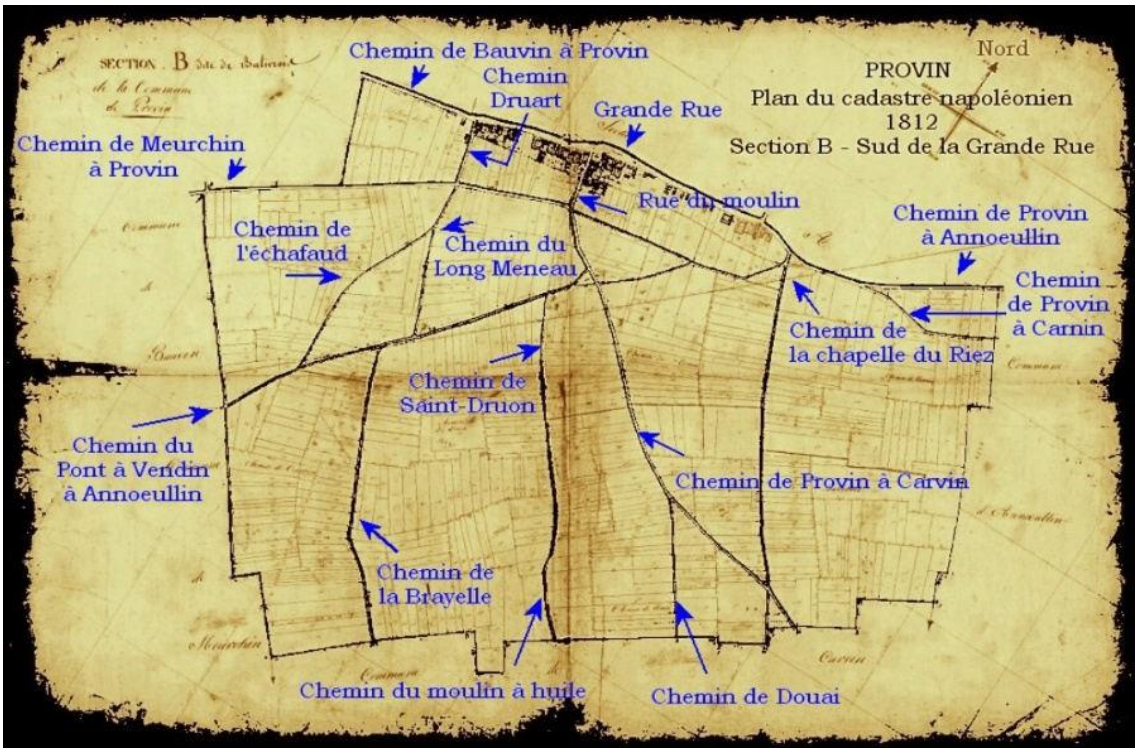
Le réseau d'eau potable est progressivement étendu à toutes les rues du village et à toutes les voies d'abord dénommées « nouvelles », desservant de nouveaux lotissements. Des terrains sont acquis pour élargir, par exemple, la rue du cimetière en 1962 (300).

Au cadastre de 1812

Le cadastre napoléonien de 1812 fournit un certain nombre de noms de rues, dont la plupart ont depuis été rebaptisées.

Le village se résumait quasiment, en ce début du 19e siècle, aux actuelles rue Nationale et Jules Guesde pour sa traversée, Carnot, Delory, Faidherbe, Charles Saint-Venant et Victor Hugo pour sa partie nord vers les marais, Camille Desmoulins et Ghesquière pour sa partie orientée au sud vers Carvin.


Nord
PROVIN
Plan du cadastre napoléonien
1812
Section A - Nord de la Grande Rue
Chemin de Provin à Annoeullin
Rue Cramette
Rue du Riez
Chemin du Petit Marais
Rue du Marais
Chemin Portent Dieu
Rue Portent Dieu
Chemin du Grand Marais
Canal de la Haute Deûle
Grande Rue
Rue Dolet
Sentier de la rue Dolet

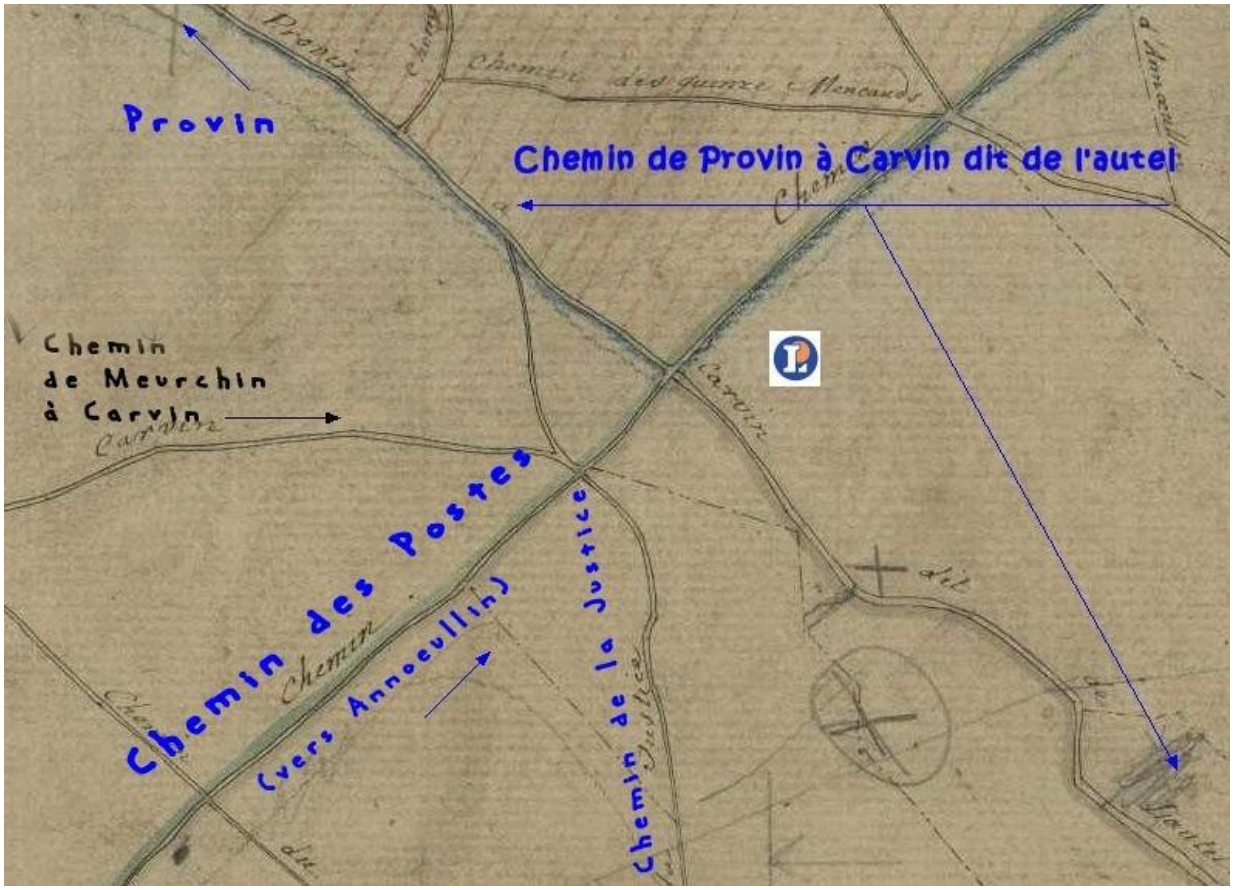

Chemin de Bauvin à Provin
Chemin Druart
Grande Rue
Nord
PROVIN
Plan du cadastre napoléonien
1812
Section B - Sud de la Grande Rue
Chemin de Meurchin à Provin
Rue du moulin
Chemin de Provin à Annoeullin
Chemin de l'échafaud
Chemin du Long Meneau
Chemin de Provin à Carnin
Chemin de la chapelle du Riez
Chemin de Saint-Druon
Chemin du Pont à Vendin à Annoeullin
Chemin de Provin à Carvin
Chemin de la Brayelle
Chemin du moulin à huile
Chemin de Douai

Une voie gauloise puis romaine

Henri Couvreur ([251]) pense que le Chemin des Postes de Carvin (actuellement rue de la Vieille Justice et Chemin des Postes qui mène vers Annoeullin et dessert le centre commercial) était une voie romaine, appelée le *Décumatus*, servant de base pour tracer les divisions cadastrales de Carvin (les *centuries, constituées par des carrés de 700 à 710 mètres de côté*) lorsqu'elle croisait à angle droit une autre route, moins importante appelée *Cardo*.

Cette autre route romaine était peut-être, avance-t-il, la Route de Provin à Carvin, l'actuelle rue Camille Desmoulins. *Le Chemin de Provin, dit de l'Autel*, […] *a pu être utilisé comme cardo à l'époque romaine, il fut en tous cas très probablement modifié pour se prêter alors à la construction cadastrale, ce qui laisse supposer qu'il était d'origine gauloise*. (Voir ci-dessous sur plan de 1826)

Le Chemin de Douai s'est aussi appelé Petit Chemin de Provin, et se jetait dans le Chemin du Mitan ([251]).



« En mémoire de »

Pour que le souvenir des F.F.I. tués lors de la libération reste vivace dans l'esprit de la population, la délégation [c'est-à-dire le Conseil municipal] *décide* [le 29 octobre 1944] *de donner leur nom à diverses rues et cités de la commune. C'est ainsi que : la place Carnot à l'extrémité de la rue Carnot s'appellera Place René Lechantre ; la cité du Maroc s'appellera désormais cité Edgard Sion ; la rue Négrier s'appellera désormais rue Henri Catoire.* [En outre] *la Place Jean-Jaurès s'appellera désormais Place du général de Gaulle ; la rue Nationale s'appellera désormais rue Jean Jaurès* (224).

En janvier 1946, la section provinoise de l'Association des déportés demande que le nom d'Ernest Lemaire, *martyr de la déportation* soit donné l'une des rues du village : *Nous avons approuvé, Messieurs et Madame, ainsi que la population de Provin, nous n'en doutons pas, le beau geste par lequel vous avez symbolisé le Souvenir de nos trois braves Provinois tombés au champ d'honneur pour la libération. Nous avons maintenant la certitude que notre camarade Ernest Lemaire, déporté, vient de prendre la quatrième place parmi les Martyrs des barbaries allemandes et que nous lui devons l'hommage de la reconnaissance. Aux chers Parents désolés et éprouvés par cette guerre, frappés en plus par la douleur de ne pouvoir pleurer sur la tombe de leur cher enfant comme tant d'autres, qu'il soit donné au moins cette consolation de voir gravé sur les murs du village le nom de leur fils bien-aimé.* Cette lettre est signée : Alexandre Leborgne (224).

Lors de la délibération du Conseil municipal du 16 septembre 1957, les nouvelles rues créées dans la commune reçoivent un nom :

1° La rue Nouvelle du lotissement Catoire portera le nom de Ernest Lemaire, enfant de la commune tué en déportation à Weissendorf (Allemagne) le 8 avril 1945 à l'âge de 25 ans.

2° La rue Nouvelle du lotissement scolaire, 1ère partie, de la rue Nationale à la nouvelle école de filles (et en prévision de son raccordement avec la rue St Venant) portera le nom de Léon Blum, ancien président du Conseil, en souvenir des services rendus à la société ; 2e partie, de la rue Faidherbe à l'intersection de la rue ci-dessus (et en prévision de son raccordement futur avec la rue Gambetta) portera le nom de Jean Baptiste Lebas, ancien président du Conseil général du Nord, mort en déportation (300).

La préfecture approuvera le 27 août 1964 une autre décision de dénomination : *La rue Nouvelle, du lotissement lieu-dit « Le Village » (de la rue St Venant à la rue Lebas) portera le nom de Roger Salengro, ancien ministre de l'Intérieur, ancien député du Nord et ancien Maire de Lille, en souvenir de son action philanthropique, ses œuvres sociales, et des services rendus à la Société* (300).

La Place du Riez

C'est en juillet 1959 que naît l'idée *de création d'une place publique avec espaces verts*, qui serait située *rue Gustave Delory, dans un quartier regroupant des nouvelles constructions à l'angle de ladite rue G. Delory et des rues Faidherbe et Saint-Venant.* […] *L'acquisition du terrain pourrait se faire par voie d'échange* (300). L'idée est reprise dix ans plus tard, en juin : *Par délibération du 20 juillet 1959, le C. M. avait décidé d'acquérir la parcelle de terrain Section A N° 1171 de 472 m² appartenant à Mr Lheureux en vue de la réalisation d'une place publique. Cette acquisition faite par voie d'échange constituait la première partie de la création de cette place (angle des rues Delory, St Venant et Faidherbe). Pour achever cette réalisation* [le Conseil décide] *d'acheter le terrain A.648* [et] *approuve l'accord amiable signé par le propriétaire Mme Vve Wiplier-Véron.* Il est dit le 24 juillet 1969 que cette place recevra le nom de Place du Riez (302).

Le projet initial (*une place publique avec espaces verts*) ne verra que partiellement le jour, puisque cette place est maintenant un parking qui permet d'accueillir les camions.

Un classement

Le 1er juin 1965, les différentes voies provinoises seront classées ainsi (300) :

A – Voies communales à caractère de chemin :

— Chemin de Carvin

— Chemin des Fontaines

— Chemin de Meurchin

B – Voies communales à caractère de rue :

— Léon Blum

— Catoire

— du Cimetière

— Dollet

— G. Delory

— Camille Desmoulins

— Henri Durre

— Faidherbe

— Gambetta

— Ghesquière

— Victor Hugo

— Victor Hugo prolongée

— La Fayette

— E. Lemaire

— J. Bte Lebas

— du Nord (?)

— de Pont-à-Vendin

— E. Sion

— Charles St Venant

C – Voies communales à caractère de place publique :

— Grand'Place

— Place de l'Église

— Place du Marais

Cette liste n'est cependant pas exhaustive (bien qu'officielle) : on n'y trouve pas la rue Salengro, pourtant baptisée le 27 août précédent.

De nouvelles voies d'accès (302)

Mais les constructions continuent d'aller bon train, de nouvelles voies sont tracées pour desservir les lotissements créés et les voies existantes sont réaménagées.

Septembre / Novembre1967 : projet d'installation d'aqueducs rue Catoire et rue Dollet et réfection de ces rues ; projet de construction d'une chaussée neuve, dite rue Catoire prolongée.

Mai 1968 : ouverture d'une rue *reliant la rue Salengro à la Cité Sion, d'une longueur de 105 mètres, d'une largeur de 10 mètres (trottoirs compris), qui prendra le nom de rue E. Sion prolongée.*

Septembre 1968 : création d'une voie nouvelle entre les rues Salengro et Gambetta.

Février 70 : aménagement de la rue La Fayette et du Chemin de Pont-à-Vendin.

Mars 1971 : travaux de viabilisation rue du Bois, ouverte en mai 1968, *d'une longueur de 125 mètres et d'une largeur de 9 mètres, trottoirs compris*.

Octobre 1967 : dénomination de voies nouvelles :

La *voie perpendiculaire à la rue Catoire, longueur 75 m, largeur 11 m* est nommée rue Léo Lagrange […] *(1900-1940). Homme politique français mort au Champ d'Honneur en 1940 à Evergnicourt (Aisne). Sous-secrétaire d'état aux Sports et Loisirs en 1936, 1937 et 1938, il favorisa l'essor du tourisme et du sport.* (302).

La *voie parallèle à la rue Catoire, 58 m de long, 11 m de large* est nommée rue Anatole France. *Écrivain français (1844-1924), auteur de romans et œuvres politiques célèbres. Membre de l'Académie française en 1896, prix Nobel de littérature en 1921* (302).

Mars 1972 : dénomination de voies nouvelles :

Le Chemin de Pont-à-Vendin s'appellera *rue Pasteur. Pasteur (1882-1895), chimiste et biologiste français qui effectua de remarquables travaux sur les maladies contagieuses et particulièrement la prophylaxie de la rage, du charbon, etc*.

Le Chemin rural N° 10, le Chemin Vert, s'appellera *rue Charles Vion. Ancien maire de la commune de 1947 à 1968, décédé en cours de mandat le 18 septembre 1968. Fut un homme de valeur qui s'attacha à faire de notre commune une cité moderne*.

La voie perpendiculaire à la rue Catoire s'appellera *rue Albert Thomas (1878-1932). Ancien ministre, fondateur du Bureau International du Travail, chef de la section du travail à la SDN*.

La rue parallèle à la rue Catoire s'appellera *rue Marcel Bertrand. Ancien sénateur, ancien adjoint au maire de Lille et Président de l'Office Municipal HLM de Lille. Promoteur et instigateur de nombreuses réalisations dans le domaine de logements locatifs.*

Le CM décide de dénommer le nouveau groupe scolaire actuellement en construction Chemin vert « Groupe Scolaire Charles Vion.

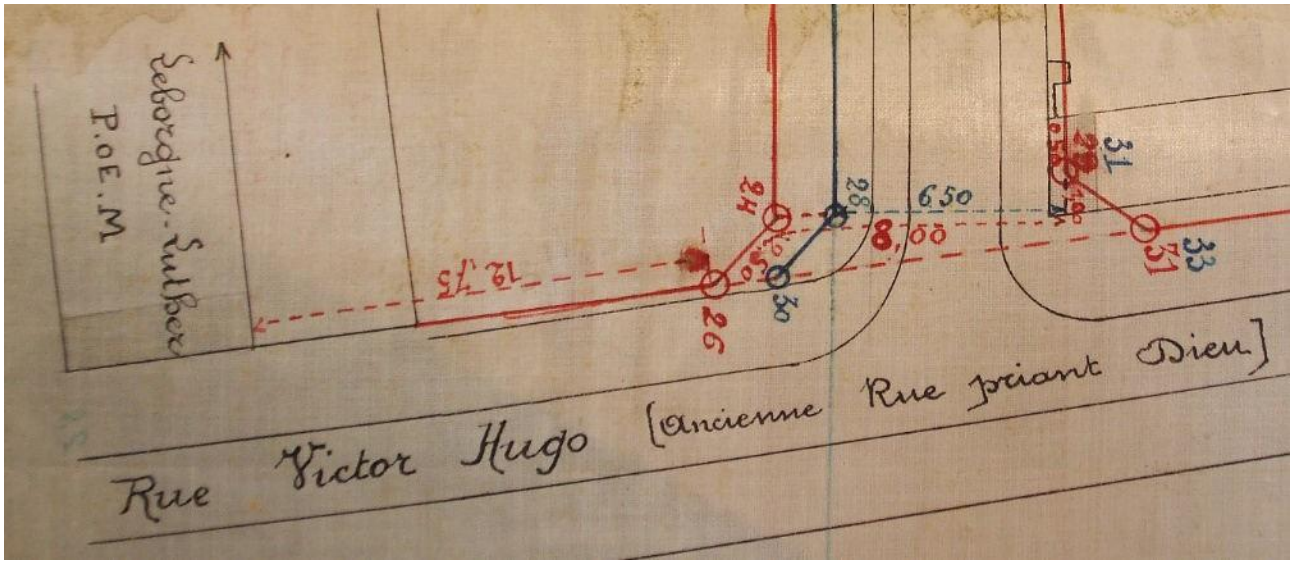
Juin 1973 : construction d'une voie nouvelle entre la rue Salengro et la rue Léon Blum pour desservir le groupe de 36 logements locatifs. Cette voie, lit-on en septembre, longue de 72 m 45, large de 9 m, s'appellera rue Denis Cordonnier

Septembre 1973 : classement d'une partie du Chemin d'Annœullin à Pont-à-Vendin dans la voirie communale

Octobre 1973 : désaffection, suppression et aliénation du *Chemin Communal dit Chemin de Saint-Druon, repris au cadastre section B 682-685-686*. La surface du terrain sera vendue aux propriétaires riverains.

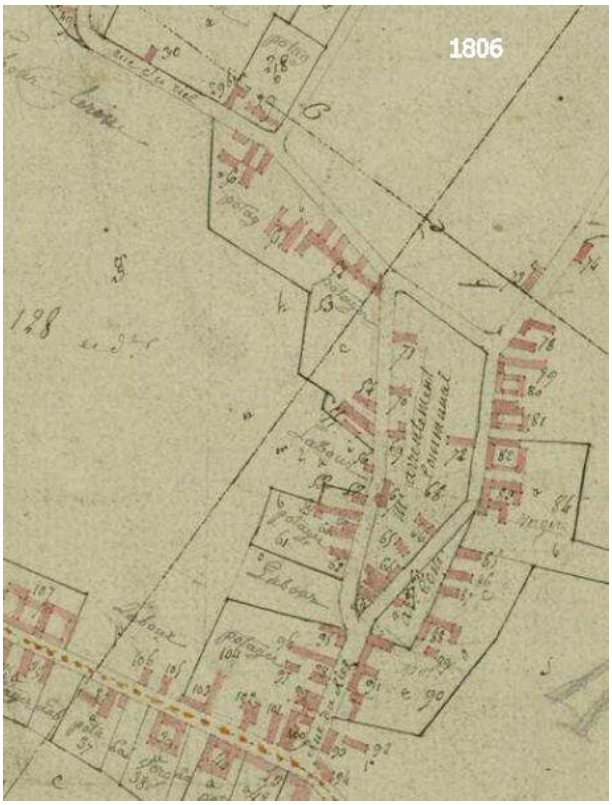
Cette recherche sur Provin étant censée couvrir la période de mille ans s'étalant de 967 à 1967, j'arrêterai ici la liste des ouvertures de rues. Elles seront encore nombreuses et les Conseillers municipaux ne sont jamais à court d'idées pour trouver les dénominations adéquates. Certaines rues ont changé de nom au cours des ans ; voici quelques-unes de ces modifications.

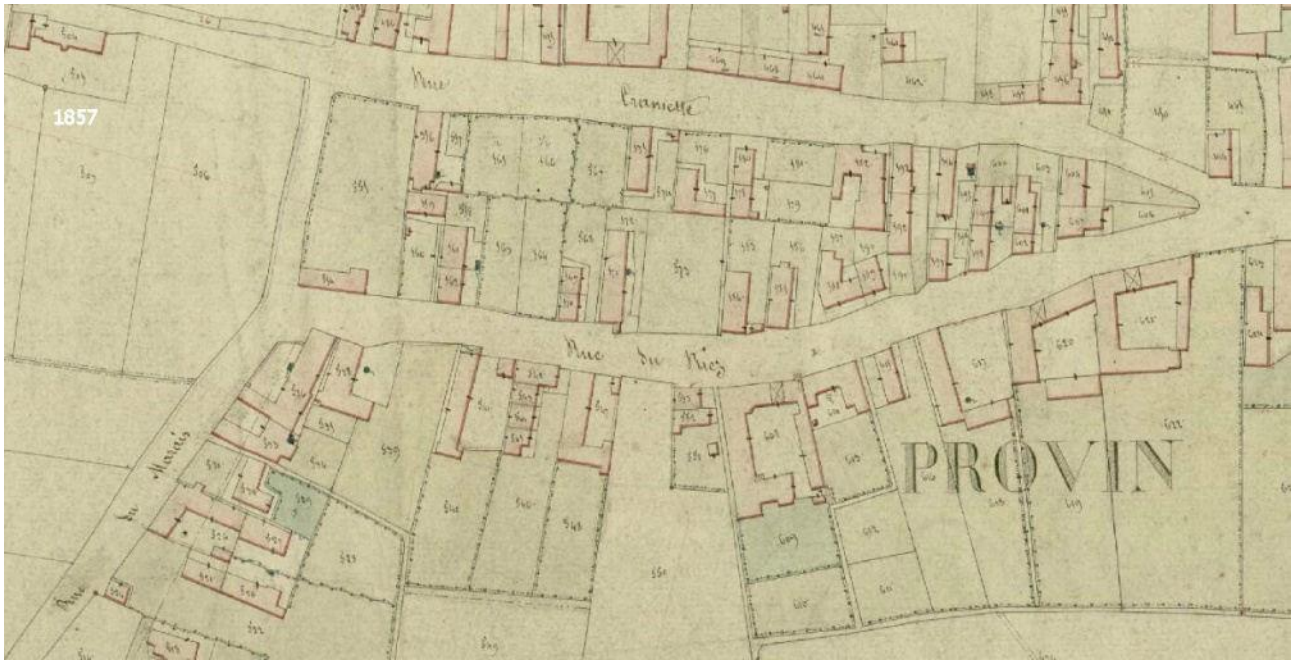
Anciens noms	Noms actuels
Rue Portent Dieu (nom porté sur le plan cadastral de 1812) ou Chemin / Rue Priant Dieu	Rue Léon Gambetta et Rue Victor Hugo (dates de modification non retrouvées) et Rue Charles Saint-Venant (1927) ([223])



Anciens noms	Noms actuels
Rue Druart (cadastre 1857) puis	Rue Henri Ghesquière (1927) ([223])

Rue du Riez	Rue Carnot (1806) et Rue Faidherbe (1857)





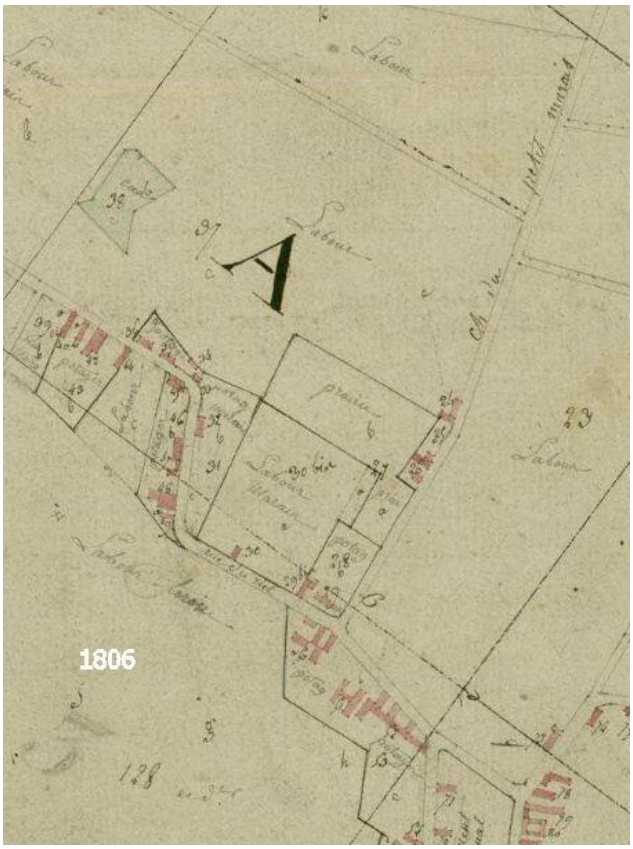
Rue du Marais (1857)	Rue Charles Saint-Venant (en partie) ([223])

Rue Cramette (1857) et son prolongement : chemin rural n°2	Rue Gustave Delory (1927) ([223]) Rue Gustave Delory (1959) ([300])

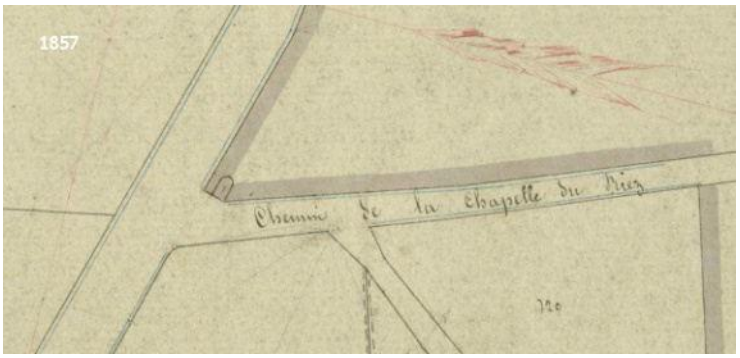
Place Carnot Place de la Liberté	Place René Lechantre (1944) ([224])

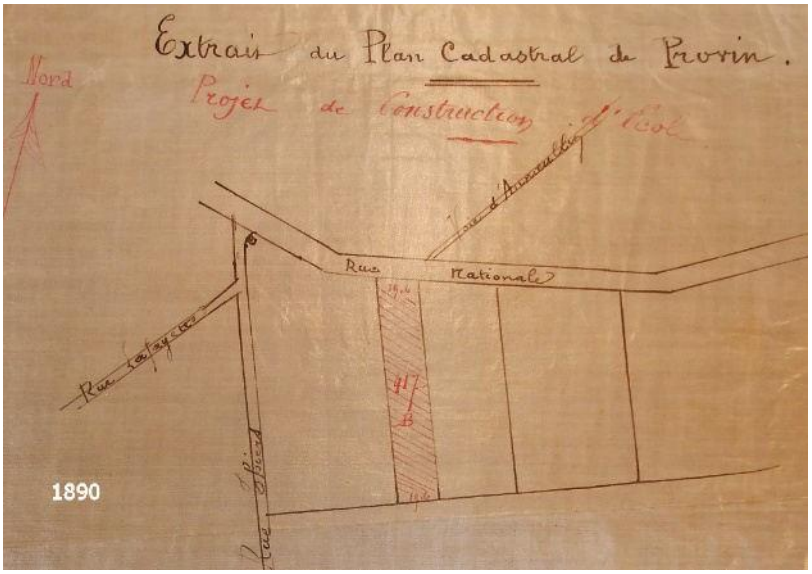
Le côté gauche de la photographie précédente…

Chemin du Petit Marais puis Rue Négrier Chemin rural N° 4 Chemin rural N° 5, dit Chemin des Fontaines	 Rue Henri Catoire (1944) ([224]) Rue Henri Catoire (1959) ([300]) Rue Henri Catoire (1974) ([302])



	Chemin de la Chapelle du Riez (cadastre 1812) puis Rue Thiers (1890)	Rue Henri Durre





	Chemin vicinal N° 3 de Meurchin à Provin	Rue La Fayette ([300])

	Chemin vicinal N° 1 puis Rue du Moulin et Chemin de Provin à Carvin à partir de l'actuelle rue La Fayette (cadastre 1812)	Rue Camille Desmoulins (dates des modifications non retrouvées) ([296])

	Chemin rural N° 11 (1927) ([223])	Rue Victor prolongée (1959) ([300])

	Chemin rural N° 10 dit Chemin Vert	Rue Charles Vion (1972) ([302])

Cité Grise	Cité Sacco et Venzetti (1927) ([223]) (localisation non retrouvée)

Cité du Maroc	Cité Edgar Sion (1944) ([224])

Grande Rue (cadastre 1812, 1857) Chemin de Grande Communication n° 39 (1843) Rue Nationale Rue Jean Jaurès (1944) ([224]) Rue du Général de Gaulle (1949)	S'appelait Rue de Bapaume à partir de l'angle des Rues Nationale et Carnot vers Annœullin, au moins jusque 1937 Actuellement Rue Nationale puis Jules Guesde de l'église à Bauvin

Grand Place Place Jean Jaurès (1927) ([223]) Place du Général de Gaulle (1944) ([224])	La place s'appelle actuellement Place Jean Jaurès

Un mystère subsiste

Il concerne une rue nommée Rue de Chanzy, dont le nom apparaît dans l'acte de naissance d'Antoine Leclercq né en 1903, ne figure pas dans les tableaux de recensement de 1906 et n'est indiqué sur aucun autre document.

N° 69.

Naissance

Leclercq

Antoine Louis.

L'an mil neuf cent trois, le vingt-quatre mai, à midi, pardevant nous, Louis Menu, Maire officier de l'Etat-Civil de la Commune de Provin, arrondissement de Lille, département du Nord, a comparu André-Joseph Leclercq, âgé de quarante-six ans, mineur, né et domicilié à Provin, lequel nous a présenté un enfant du sexe masculin, né hier, à trois heures du matin, de lui comparant [illegible] demeure, sise à Provin, rue Chanzy, et de Marie-Anne Grard, [illegible] trois ans, cabaretière, née et domiciliée à Provin, [illegible] déclaré vouloir donner les pré= [illegible] et présentation [illegible] ans,

QUARTIERS, VILLAGES, HAMEAUX, SECTIONS OU RUES. 1	NOMBRE de MAISONS. 2	de MÉNAGES. 3	D'INDIVIDUS. 4	de FRANÇAIS. 5	D'ÉTRANGERS. 6
1° Quartiers, sections ou rues formant l'agglomération du chef-lieu.					
Rue Nationale	154	168	635	634	1
id id Maisons vacantes	4	"	"	"	"
rue de Bapaume	10	13	50	50	"
rue Camille Desmoulins	30	44	169	169	"
id id Maison vacante	1	"	"	"	"
rue La Fayette	7	18	66	66	"
rue Carnot	25	29	111	110	1
rue Cramette	34	50	193	193	"
rue Faidherbe	24	33	120	116	4
rue Victor Hugo	73	91	363	363	"
rue Léon Gambetta	21	28	114	114	"
rue Negrier	9	11	39	39	"
TOTAL de la population agglomérée au chef-lieu ..	392	485	1860	1854	6

Recensement de 1906

Tous les faits historiques et les anecdotes rapportés ici sont basés sur des écrits anciens (*reproduits en italique*) et les noms des auteurs, éditeurs, de tous les extraits, cartes, plans, cartes postales, photographies présentés sont référencés clairement dans le fascicule 001. Les mots peu courants (ancien français) y sont aussi expliqués dans leur contexte dans le glossaire ; ces mots sont suivis de *.