

presentatie van de Métropole Européenne de Lille (MEL)
ten behoeve van de deelnemers aan de VRP-reis, september 2026
 Jef Van Staeyen, juli 2026

4. geschiedenis

4.1 la capitale des Flandres

Lille noemt zich graag *Capitale des Flandres*, en het Vlaanderen waartoe Lille behoort is sterk verwant met Belgisch Vlaanderen. [Begrijp : de provincies Oost- en West-Vlaanderen.] Het is dezelfde bodem, hetzelfde landschap (een boom-arm *Bloot Vlaanderen*), (**afbeelding 4**) met een vergelijkbare nederzettingsstructuur, met een vergelijkbare verspreide bebouwing, een dicht wegennet, alomtegenwoordige intensieve landbouw, kleine huisnijverheid en weinig *heerlijkheden* (kleine of grote domeinen tot eer en pret van een adellijke familie of een rijke burger). Het is hetzelfde graafschap Vlaanderen dat tot 1529 (*la Paix des Dames*) leenroerig was aan de Franse koning.

Lille, gelegen in *la Flandre wallonne*, *la Flandre romane* of *la Flandre gallicane*, is altijd een belangrijke stad in dat graafschap geweest. In 1386 vestigde Filips de Stoute (*le Hardi*), hertog van Bourgondië en Graaf van Vlaanderen er de Rekenkamer, wat in de daarop volgende eeuwen een belangrijk gegeven zou blijken : wie Lille bezit heeft ook de archieven. Van de Bourgondische aanwezigheid blijft vandaag nauwelijks nog wat over : een half gebouw, het *Palais Rihour*, en de naam van een straat.

4.2 Louis XIV

De Franse koningen bleven azen op de lage landen, en vonden in het erf- en huwelijksrecht daar wel juridische argumenten voor. In 1667 veroverde het Franse leger, in opdracht van Louis XIV (geboren in 1638 en koning van 1643 tot 1715) en onder leiding van Sébastien Le Prestre de Vauban, de stad Lille op het *Leger van Vlaanderen* (in feite van de zuidelijke Nederlanden). Deze verovering (en talrijke andere: Kortrijk, Doornik...) werd het jaar nadien bekrachtigd in het Verdrag van Aken, maar er zouden nog meerdere oorlogen en verdragen volgen, tot in 1713 in het Verdrag van Utrecht een grens werd vastgelegd die *grosso modo* overeenstemt met de huidige Frans-Belgische grens. Wel werd er nog decennia lang onderhandeld om aan de hand van terreinbezoeken en juridische documenten het precieze tracé te bepalen, en om enclaves en exclaves uit te wisselen. [Zo werd bijvoorbeeld het grondgebied van Menen in 1769 en 1779 flink vergroot : ondermeer wat vandaag *De Barakken* is werd toen van het Franse Halluin bij het *Oostenrijkse* Menen gevoegd.] Uiteindelijk werd die grens in het Verdrag van Kortrijk van 1820 vastgelegd, al kan tot vandaag geen landmeter exact zeggen waar ze ligt. Van 1795 tot 1814 was de grens overigens afgeschaft, wat van 1940 tot 1944 in zekere zin ook is gebeurd, toen Noord-Frankrijk vanuit Brussel werd bestuurd.

De Franse koning Louis XIV moet een heel snuggere kerel zijn geweest, en/of goed omringd, want hij nam een aantal maatregelen waarmee hij zijn tijd vooruit was. Hij streefde naar territoriale continuïteit in een compact en verdedigbaar land, naar een sterke en veerkrachtige economie waarin de provincies in elkaars noden konden

voorzien, en naar steun van de lokale notabelen. Meerdere van die initiatieven hebben effecten die tot vandaag leesbaar zijn, ook in Lille.

4.3 Vauban en de citadel

Zich inspirerend op Italiaanse voorbeelden bouwde Vauban in opdracht van Louis XIV een dubbele gordel van versterkte steden (waarvan sommige bij latere verdragen aan de vijand moesten worden afgestaan...), *le Pré Carré*, met de citadel van Lille in de moerassen ten noorden van de stad als koninginnenstuk, *la Reine des Citadelles* (1667-1673). De *plans-reliefs* op 1/600 van vijftien van die steden, maquettes die in de jaren en decennia nadien werden gebouwd om tijdens veldtochten mee te nemen, kan men bewonderen in het *Palais des Beaux-Arts* van Lille. Tot vandaag is Lille militair een zeer belangrijke stad, met meerdere kazernes en, in de citadel zelf, het hoofdkwartier van het *Corps de réaction rapide - France* (CG-CRR-Fr), een door Frankrijk aangestuurd internationaal leger met militairen uit veertien landen dat opdrachten uitvoert voor Frankrijk, voor de NAVO en voor de Europese Unie. Ook voor militairen is een locatie in een grote stad met talrijke faciliteiten immers aantrekkelijker dan in een afgelegen dorp omringd door bossen en velden, en de uitstekende bereikbaarheid en de nabijheid van de NAVO in Brussel en de SHAPE in Mons zijn belangrijke troeven. [Het zal de Vlamingen verwonderen dat in het wapenschild van dit *Corps*, naast een globe, een zwaard, een vuist, bliksems en vuurmonden, ook een Vlaamse leeuw zit verwerkt, zwart op geel met een beetje rood.]

4.4 Colbert

Als minister van financiën, handel, marine, koloniën en kunst opende Jean-Baptiste Colbert in opdracht van Louis XIV de grenzen voor hoogopgeleide ambachtslieden en voor grondstoffen waaraan het Frankrijk ontbrak, en sloot ze voor (afgewerkte) producten die het land zelf kon maken. In zekere zin ligt het beleid van Colbert aan de basis van de Franse luxe-industrie. Hij maakte van Frankrijk ook een zeevaartland, maar zijn rol in de organisatie van de slavernij is omstreken. In dezelfde periode bouwde Frankrijk een net van kanalen dat de afhankelijkheid t.o.v. de vijandige buitenlandse landen moest beperken, en door inter-provinciaal transport grote hongersnoden moest helpen voorkomen. Van Colbert is ook de volgende instructie bekend, die hij kort na de verovering van Lille verzond aan de koninklijke intendant in de stad: "*Il convient de porter les marchands des pays conquis à prendre la route de France pour l'envoi de toutes leurs marchandises et pour leur passage, notamment en Espagne, Italie et Allemagne... Par ce moyen vous portez les esprits à se détacher des Flamands et des Hollandais et à se lier en même temps avec les Français par union et correspondance de commerce.*" [Breek alle banden met de Spaanse Nederlanden en richt uw blik op het zuiden. Soms lijkt de wereld van vandaag sterk op die van gisteren.]

Het hoeft geen betoog dat deze beleidslijn tot vandaag impact heeft op de economische relaties en op de ruimtelijke ordening, met name de aanleg van verkeersinfrastructuur. Onderzoek op Europees niveau heeft aangetoond dat bij gelijke bevolkingsdichtheid grensregio's een *hogere* infrastructuurdichtheid hebben dan niet-grensregio's, maar dat die infrastructuren de grens vaker volgen dan overschrijden.

Een meer anekdotisch effect van Colbert's beleid is... de kleur van *mimolette*-kaas. Colbert verbood de invoer van Hollandse kaas, maar om aan de hoge vraag vanuit de bevolking (en vanuit het leger) te voldoen mochten Noord-Fransen zelf gelijkaardige

kazen maken die, om ze van Hollandse te onderscheiden, met *anatto* oranje werden gekleurd. [De naam *mimolette* is echter recent, en de huidige vorm, uit *Holland...* is een commerciële interpretatie van de veel rustiekere *boule de Lille*.]

4.5 de lokale notabelen behagen

De Franse koning wist ook de lokale machthebbers aan zich te binden. Tussen de oude stad en de nieuwe citadel liet hij vanaf 1670 een nieuwe wijk met rechte straten en brede panden bouwen, ontworpen door Simon Volland, ook architect van de citadel. [In *le Vieux-Lille* zie je haarscherp het verschil tussen de oudere Vlaamse en de latere Franse stad.] Voor belangrijke burgers en edellieden uit de ruime omgeving verzezen er statige *hôtels particuliers*, tussen *cour* en *jardin*, en belangrijke ambten werden aan belangrijke inwoners toegekend. Met de steun van de *bovenlaag* was het geen wonder dat bij latere conflicten de bevolking van Lille zonder aarzelen het Franse bewind verkoos.

[Deze administratieve en culturele "verfransing" van de stad, die ook in de architectuur te lezen valt, was echter geen talig fenomeen. Ook vóór de verovering door Louis XIV was Frans (of Picardisch) de voertaal in Lille.]

4.6 koninklijk-keizerlijk — de stadjes op de Grensleie

De in 1713 bepaalde Frans-Belgische, of veeleer Frans-Oostenrijkse of koninklijk-keizerlijke grens zou slechts een eeuw later betekenis krijgen. Het grensstadje Comines-Komen op de Leie geeft daarvan een mooie illustratie. [Ook Waasten-Warneton en Wervik kenden een gelijkaardige geschiedenis. Ze waren, op hun manier *königlich-kaiserlich*.] Men mag de Leie niet zien als de brede rivier die ze vandaag is. Ze kronkelde in meerdere armen door het lage land, en door Comines. Vanaf 1713 was Comines een deels Franse, deels Oostenrijkse stad (met een stadhuis en belfort op de Franse oever) die echter door één burgemeester en één schepencollege "grensoverschrijdend" werd bestuurd en één penningmeester had, waarbij naargelang de plek verschillende rechtsregels werden toegepast — er waren overigens ook verschillen tussen buiten en binnen de "muren". In december 1789, enkele maanden na de Revolutie (juli 1789), verplichtte de volksvertegenwoordiging in Parijs de Franse burgers van Comines alle betrekkingen met de "Oostenrijkers" te verbreken, en een afzonderlijk, zuiver Frans stadsbestuur op te richten. Enkele jaren later, na het uitbreken van de Frans-Oostenrijkse oorlog, steeg snel de wederzijdse vijandigheid, met schermutselingen en grensoverschrijdende plundertochten. Anekdotisch is dat Franse plunders op de terugweg van hun rooftochten soms eerst nog een "pot bier" bleven pakken aan Oostenrijkse kant, én dat de burgers van Comines die een vrijheidsboom wilden planten, die boom zijn gaan *kopen* aan Oostenrijkse kant. [Tot vandaag trekken Noord-Fransen graag naar België om de herbergen te bezoeken of om planten en bomen aan te schaffen.]

Van 1795 tot 1814 werd de rijksgrens een binnenlandse departementsgrens : na de annexatie door Frankrijk werd West-Vlaanderen het *département de la Lys* en Henegouwen het *département de Jemmapes* — let op afwijkende schrijfwijze.

4.7 vernielde monumenten in Lille

De revolutionaire periode en de Frans-Oostenrijkse oorlog hebben het stadslandschap van Lille mee bepaald. Twee belangrijke kerken, Saint-Pierre en Saint-Étienne werden tijdens de Oostenrijkse beschietingen van 1792 zwaar beschadigd, en vervolgens ook verder afgebroken.

Ook door de brand van 1916 in het Palais Rihour (een accidentele brand, geen oorlogsfeit, in wat het paleis van de hertogen van Bourgondië was geweest en sinds 1664 als stadhuis werd gebruikt), en nog enkele andere vernielingen, biedt Lille het merkwaardige beeld van een oude stad met grote aantallen gelijkaardige oude huizen (weliswaar het resultaat van zware restauraties) maar met nauwelijks monumentale gebouwen. Het verschil met een stad als Gent kan niet groter zijn.

4.8 een *préfecture*, een metropool — Lille wordt een hoofdstad

Na enig politiek getouwtrek werd de stad Lille in 1803 *Préfecture* van het in 1789 gecreëerde departement *Nord*, waarvan Douai (30 km bezuiden Lille) aanvankelijk de hoofdstad was — allicht heeft het heldhaftige verzet van de bevolking tegen het Oostenrijkse leger daartoe bijgedragen ("*Lille a bien mérité de la Patrie*" verklaarde de *Convention nationale* in 1792 unaniem), in een regio die overigens niet erg revolutiegezind was. De daarop volgende eeuwen zou Lille ervoor ijveren meer en meer hoofd- en grootstedelijke functies naar zich toe te trekken.

Alhoewel de universiteit sinds 1559 in Douai gevestigd was, werden in de loop van de negentiende eeuw talrijke opleidingen in Lille opgericht, of naar daar overgebracht, met als bekendste de *Faculté des sciences* (1854) waarvan Louis Pasteur deken is geweest. In 1875 werd ook een katholieke universiteit opgericht. In 1913 kreeg Lille een bisdom (met *Cambrai*-Kamerijk als aartsbisdom, een verhouding die in 2008 werd omgekeerd), waarvoor van 1856 tot 1999 een neogotische kathedraal werd gebouwd: *Notre-Dame de la Treille*. Lille werd ook de hoofdstad van een regio (eerst *Nord-Pas de Calais*, daarna het grotere *Hauts de France*), en zo ook van alle politieke, administratieve, economische en culturele functies die daarmee samen gaan. Douai, waar in 1713 *le Parlement de Flandres* (een gerechtshof) was ondergebracht (door Louis XIV in 1668 in Doornik gesticht en in 1709 naar Cambrai overgebracht), is wel de juridische hoofdstad gebleven. [In 17de-18de eeuw telde Frankrijk twaalf parlementen, die in feite provinciale gerechtshoven waren. Het *Parlement de Flandres* heette aanvankelijk *Parlement de Tournai*.] De voorlopige kroon op het werk was de TGV "*nord-européen*" — een wat aanmatigende term voor een snelle trein van Parijs naar Amsterdam en Londen. Kort samengevat zijn dat twee eeuwen evolutie van een provinciestad met wat industriële en militaire functies naar een *all-round* metropool — waarbij ik in het midden laat in hoeverre die evolutie is geslaagd.

4.9 industriële revolutie en snelle demografische groei

In het begin van de negentiende eeuw telde wat vandaag de *Métropole Européenne de Lille* is : een stad Lille van ongeveer 55 000 inwoners (vergelijkbaar met Antwerpen of Gent), plus enkele grote industrie-dorpen of stadjes (Tourcoing, Roubaix, Armentières) van 8 tot 10 000 inwoners, en een dicht netwerk van kleinere stadjes en dorpen, de meeste op 2 à 3 km van elkaar. Omdat in het *Ancien Régime* Lille meerdere privileges had om hoogwaardige stoffen te weven, moesten de grote dorpen Tourcoing en Roubaix zich lange tijd tot goedkopere, ruwere en soms clandestiene producten

beperken. Door de snelle evolutie van de productiewijzen, vooral in Engeland, en door de Franse Revolutie verdwenen die privileges op het eind van de 18de eeuw. Uit de ambachtelijke textiel-nijverheid met huisarbeiders (vaak landbouwers) ontstond in korte tijd een sterke, gemechaniseerde textielindustrie die de kleine ambachtelijke nijverheid uit de markt prijsde.

Het is goed aan de huidige economische en politieke conflicten te denken, omtrent reken capaciteit, computerchips en zeldzame aardmetalen, om te begrijpen wat eind 18de begin 19de eeuw is gebeurd in de textiel-strijd tussen Engeland, Noord-Frankrijk en België. De *uitvoer* van grondstoffen voor de textielindustrie werd verboden, en op de *invoer* van afgewerkte producten werden taksen gezet. Industriële spionage kwam vaak voor. [Lieven Bauwens' in 1800 via Hamburg naar Gent gesmokkelde *Mule Jenny* (1800) was geen uitzondering.] Verbeurd verklaarde kerkelijke goederen (gebouwen, renten, kerkschatten) vormden een nieuw, beschikbaar kapitaal. Terwijl het platteland (onder meer in West- en Oost-Vlaanderen) verpauperde, kenden Roubaix, Tourcoing en Lille — en Gent — een snelle groei.

Hierna zal blijken dat de groei vooral door migratie uit België werd gevoed. Enkele cijfers over de bevolkingsgroei in de 19de eeuw (1800-1900; behalve voor Kortrijk, 1830-1900) :

- Roubaix: *maal vijftien in één eeuw*, van ongeveer 8 000 tot 125 000.
- Tourcoing: *maal zeven*, van iets meer dan 11 000 tot bijna 80 000.
- Lille: *maal vier*, van ongeveer 55 000 tot 210 000.
- Croix, een randgemeente van Roubaix: *maal dertien*, van 1200 tot 16 000.
- La Madeleine, een randgemeente van Lille: *maal twintig*, van 600 tot 12 400.
- Kortrijk, minder dan een *verdubbeling* (in zeventig jaar), van 19 000 tot 33 000.

In Croix en La Madeleine geschiedt de groei vooral na 1865, wanneer hun respectieve centrumsteden nagenoeg "vol zijn", en ze de overloop opvangen.

4.10 de grens als paradox: een trein, een kanaal, en massale migratie uit België

De impact van een grens is soms paradoxaal. Ze kan zowel een rem als een motor zijn. Drie belangrijke evenementen uit de eerste helft van de 19de eeuw dienen vermeld.

1. Al in 1843 kreeg Lille een **spoorwegverbinding** met Moeskroen en Kortrijk, via Roubaix en Tourcoing, en daarmee ook met Brussel. [Pas drie jaar later, in 1846 was er ook een verbinding met Parijs — het Belgische vorstenpaar met Franse (schoon)ouders was fan.]
2. Van 1826 tot 1877 werd een **kanaal** van de Deûle naar de Schelde gegraven, via Tourcoing en Roubaix. Dat ging niet zonder problemen. Aan de westkant werd "makkelijk" de Marque (een kleine zijrivier van de Deûle) gekanaliseerd, en aan de oostkant kwam er het Canal de l'Espierre. Via dat kanaal (en de Schelde, en het Canal d'Antoing) kon de Borinage worden bereikt, en kon steenkool worden aangevoerd. De uitvoering van het centrale sluitstuk van het kanaal stuitte echter op financiële en technische problemen. Door een lage heuvelrug ten zuiden van Roubaix zou een tunnel worden gegraven, maar de bodem stortte in — een probleem dat later ook het kanaal van Ieper naar de Leie in Komen heeft gefnuikt. Uiteindelijk werd na jaren van stilstand een noordelijk tracé met een omweg gekozen, en in 1877 voltooid: het *Canal de*

Roubaix. Het oude tracé, deels uitgevoerd en daarna gedempt, is goed leesbaar in het stratenplan van Roubaix, en op de terreinen waar de werken zijn gestaakt omdat de bodem onzeker was, werd van 1869 tot 1905 het prachtige Parc Barbieux aangelegd, waar in 1911 de *Exposition Internationale du Nord de la France* werd gehouden. Roubaix had toen net een nieuw, indrukwekkend stadhuis gebouwd (1907-1911, architect Victor Laloux, ook ontwerper van de *Gare d'Orsay* in Parijs) en stond op de top van zijn industriële macht en roem. [Maar ik loop vooruit op de feiten.]

3. Veel belangrijker nog was **de hongersnood die in de jaren 1840 Vlaanderen teisterde**. De bevolking was er sterk gestegen, de akkers werden steeds kleiner, de huisnijverheid leverde niets meer op, en de aardappeloogsten mislukten door de waterschimmel *Phytophthora infestans*. Tienduizenden Vlamingen verlieten het land en trokken naar de steden, de mijnen (Borinage) en de fabrieken. Lille, Roubaix, Tourcoing en de Franse grensstadjes kenden een explosieve demografische en stedelijke groei. Samen met de werk en woonst zoekende armoezaaiers, kwamen ook industriëlen, handelaars en bouwbedrijfjes. Grond werd gekocht, straten werden getrokken, fabrieken, herenhuizen en kleine, individuele arbeiderswoningen werden gebouwd. Die stonden langs de straten zelf (in zogenaamde *forts*) of, vaker nog, in hun binnengebieden, in *courées* (te vergelijken met beluiken). Het is een (merkwaardige) eigenschap van de private, speculatieve volkswoningbouw in Roubaix, Lille, etc.: kleine landeigenaars realiseerden kleine projecten zonder collectieve woonvormen (geen *kazernes*). Twee bouwlagen, één gevel, elk zijn voordeur, een individueel (kolen)hok over de deur in de smalle steeg, en een collectief toilet.

De geograaf Firmin Lentacker heeft in 1974 steekproeven uitgevoerd in de bevolkingsregisters van een aantal gemeenten, teneinde **het aandeel eerste-generatie Belgische migranten** te kennen. Ziehier enkele cijfers voor de periode 1861-1870: (afbeelding 5)

- Halluin (grenst aan Menen): 70%
- Roubaix: 50%
- Fives en Wazemmes (twee vroegere gemeenten, nu wijken van Lille): 35%
- Tourcoing: 30%

[De bekendste van alle Belgische migranten in Frankrijk is ongetwijfeld Pierre De Geyter, geboren in Gent in 1848 en als kind met zijn ouders naar Lille verhuisd. Hij werd arbeider in de machinebouw in Fives, maar was ook actief in het muziekleven. In 1888 componeerde hij, op bestelling, de muziek voor de *Internationale*, een strijdlid dat in opeenvolgende stappen helemaal *internationaal* zou worden.]

Nadien zijn die hoge getallen geleidelijk gedaald, zowel door de veroudering (vervanging van overleden ouderen door baby's) als door de terugkeer van een deel van de migranten naar België. Ver zijn die niet gegaan, want ze hebben vooral Moeskroen en Menen (met de wijk *De Barakken*) bevolkt. Naar verluidt heeft de dienstplicht, die na de Franse nederlaag van 1870 werd ingevoerd, een deel van deze mensen aangespoord het land weer te verlaten. In 1889 kwam er ook een wet die het makkelijker maakte de Franse nationaliteit te verwerven. Toch woonden er volgens Lentacker's onderzoek tot 1940 in de agglomeratie Lille-Roubaix-Tourcoing méér inwijkelingen uit België dan uit andere Franse streken. [Enkel mensen die in het arrondissement Lille geboren zijn werden in die analyse niet als inwijkeling beschouwd.] (afbeelding 6)

4.11 hoe Belgisch is Roubaix en zijn de Noord-Franse steden ?

De massale inwijking van Belgische werk-zoekers heeft het maatschappelijk leven tijdelijk ver-vlaamst. Reglementen en dreigementen vanwege de fabrieksbazen aan de arbeiders werden in twee talen opgesteld, en de vraag mag gesteld worden in hoeverre sommige plaatselijke gebruiken al voordien bestonden, dan wel door de migranten zijn meegebracht of beïnvloed: traditionele spelen (*jeu de bourle* of *trabol*, wipschieten), vinkensetting, stang-poppentheaters...

Maar dat zijn kleine, soms tijdelijke fenomenen in vergelijking tot drie meer structurele effecten. Vooraleer daarover te spreken is het belangrijk een wat ruimer perspectief te nemen. Er zijn immers **drie vormen van Belgisch-Franse migratie** (of arbeidsmigratie) geweest. Behalve de reeds vermelde **permanente migratie**, vooral van de jaren 1840, waren er:

- De **dagelijkse arbeidsmigratie** (of pendel) vanuit West-Vlaanderen naar de Noord-Franse industrie. Die pendel, met maxima van enkele tienduizenden in het Interbellum, heeft *grosso modo* tot de jaren 1960 geduurd. Ze betrof niet alleen de industrie. Ook huispersoneel trok dagelijks de grens over. [Duidelijke cijfers bestaan niet. Sommige zijn meer een element van een politiek pleidooi, andere betreffen grotere geografische gebieden. Maar de 46 800 West-Vlaamse grensarbeiders in 1930 zullen toch vooral in Lille, Roubaix, Tourcoing, Armentières, etc. hebben gewerkt. De nu Henegouwse gemeenten van het arrondissement *Mouscron-Comines* behoorden toen, en tot in 1963, tot de provincie West-Vlaanderen.]

- De **seizoensarbeid**, waaraan het monument langs de E17-autoweg in Aalbeke herinnert. De zogenaamde *Fransmannen* — ik vermoed dat ze aan Franse kant een andere naam kregen, de *Flahutes* misschien, toen niet echt een vriendelijke term — trokken veel verder dan Lille, naar Picardië en Île de France. Sommigen zijn daar gebleven.

Overigens heeft de Noord-Franse industrie ook beroep gedaan op jonge vrouwen uit de mijnstreek, die dagelijks met bussen werden aangevoerd, en later, toen de Vlaamse grensarbeiders zeldzaam werden omdat ze — "*werk in eigen streek*" — in eigen streek beter en beter betaald werk vonden, op Noord-Afrikaanse arbeiders.

Maar daarmee loop ik nogmaals vooruit op de geschiedenis. Drie structurele, blijvende effecten van de Belgische, Vlaamse immigratie zijn :

- (1) De agglomeratie Lille, en dus ook **de metropool Lille is een kind van de grens**. De demografische, industriële en economische groei is het resultaat van de locatie vlakbij, of vlak over de grens. Ondanks de eigen dynamieken hadden Lille, Roubaix en Tourcoing en de grensstadjes nooit een zo sterke groei gekend indien de in 1713 vastgelegde nationale grens meer naar het noorden of naar het zuiden had gelegen, of niet had bestaan. Kortrijk of Doornik, of Douai als Noord-Franse metropool, het had kunnen zijn. Of Lille als middelgrote stad in Zuid-West-België.

- (2) **De grens heeft het stratenplan van de metropool getekend**, althans in het grensgebied. De Vlaamse arbeiders die in de Noord-Franse fabrieken gingen werken besteedden hun geld aan de Belgische kant van de grens, in Komen, in Menen (*de Barakken*) en in Moeskroen (*Risquons-Tout, Mont-à-Leux...*). Daaruit zijn de typische

grens-winkelstraten ontstaan, die tot vandaag enigszins populair zijn bij de Noord-Franse grensbevolking. Tot de bouw van autoweg E17 (toen E3, in 1972) of zelfs tot de afschaffing van de grensposten (1993) waren die grensstraten ook belangrijke verkeersassen voor grensoverschrijdend vervoer. [Zowel aan de Leiebrug in Komen als in *Risquons-Tout* was er tot 1993 zwaar grensverkeer, waarbij de straat vol vrachtwagens stond.]

[Merkwaardig genoeg — of net niet ? — leidde de invoering van nationale ruimtelijke plannings-wetgeving in de jaren 1960 (België : 1962 ; Frankrijk : 1967) tot begrensde ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij projecten a.h.w. met de rug naar de grens werden gebouwd. Met andere woorden : *zonder* nationale planningsdiscipline waren de ruimtelijke ontwikkelingen grensoverschrijdend, maar *mét* nationale planningsdisciplines werden de burens genegeerd. Ironisch genoeg is dat ook de tijd waarin de Europese unie (toen nog de Europese Economische Gemeenschap EEG, met zes) gestalte kreeg. Terwijl de nationale grenzen langzaam gingen vervagen, werden ze lokaal versterkt.]

(3) De grens en de migratie hebben de sociaal-economische en politieke cultuur van de metropool mee bepaald. Toen de arbeiders in de Noord-Franse fabrieken in 1880 het werk neerlegden en een lange staking begonnen, kwamen Gentse vakbondsleiders van Vooruit (o.a. Édouard Anseele en Edmond van Beveren) naar de wijk *Mont-à-Leux* in Moeskroen, vlakbij de grens, om de stakers toe te spreken. Ze leerden hun "Franse" collega's hoe ze ziekenkassen, stakingskassen en coöperatieven hadden opgericht, en zo enige maatschappelijke zekerheid hadden gecreëerd en sterker stonden in hun conflicten met de werkgevers : *het Gentse model*. Daarmee werkten ze voort op veel eerdere initiatieven. Al in 1857, toen ze zelf in staking waren — de Gentse textielarbeiders waren vaak in staking — waren Gentse vakbondsmensen naar Roubaix gekomen om bij hun collega's steun te zoeken. Het eerste Congres van de Internationale in Brussel in 1868 gaf een sterke stimulans, en vanaf 1871 bestonden er regelmatige Frans-Belgische contacten. Het feit dat de arbeiders hun zondag graag in België doorbrachten en de gemeenschappelijke Vlaamse taal vergemakkelijkten de samenwerking en de doorstroming van ideeën, wat door de Franse *préfecture* met argusogen werd gevolgd.

Deze reformistische aanpak zou later bijdragen aan het succes van de socialistische partij bij de nationale en lokale verkiezingen in Roubaix, Lille en andere Noord-Franse steden. In 1892 veroverde de *Parti Ouvrier* de macht in het gemeentehuis van Roubaix, en in 1894 werd Jules Guesde, een intellectueel uit Parijs met internationale contacten, verkozen tot *Député* van Roubaix. Guesde was marxist én legalist.

Niet veel later zou men ook aan werkgevers-zijde, geïnspireerd door de pauselijke encycliek *Rerum Novarum* van 1891, aansturen op een overleg- eerder dan een conflictmodel in de behandeling van sociale problematieken. De macht in Roubaix zou meermaals kantelen van een gematigd, reformistisch socialisme naar een gematigd centrisme. En vaak zou in de daarop volgende eeuw Noord-Frankrijk de toon zetten in sociale vernieuwingen, met als beste voorbeeld de werkgevers-bijdrage (1% van de loonmassa) voor de financiering van sociale huurwoningen en betaalbare koopwoningen, die in 1943 in Roubaix (op initiatief van Albert Prouvost, baas van *La Lainière de Roubaix*) op vrijwillige basis werd gestart, in 1953 in Frankrijk werd veralgemeend (verplicht), maar nadien, in de 21ste eeuw, geleidelijk werd "generationaliseerd" en gebanaliseerd. Heden beheert *Action Logement* op nationaal niveau patronale bijdragen ten gunste van huisvesting voor een bedrag van ongeveer 3 miljard euro per jaar. Tot vandaag is de Noord-Franse politieke cultuur nauw verwant

met de Belgische, wat zich onder meer toont in de bestuursmeerderheden die in de *Métropole Européenne* en op stedelijk niveau worden gevormd.

Sindsdien, sinds de massale Belgische immigratie in de negentiende eeuw, en de grensarbeid in de twintigste, zijn nog talrijke andere migratie-golven over Roubaix en de metropool gegaan. De bespreking van hun impact valt buiten het bestek van deze tekst, en buiten de deskundigheid van de auteur ervan.

4.12 stedelijke ontwikkeling in de 19de eeuw

Lille, Roubaix en Tourcoing en de stadjes en dorpen errond kenden in de tweede helft van de 19de eeuw uiteraard ook een zeer sterke stedelijke ontwikkeling. Roubaix werd *la ville aux mille cheminées* (daarmee Mulhouse, Roanne, Elbeuf (bij Rouen)... de loef afstekend). Roubaix heeft een open plan, zonder duidelijke grenzen, met enkele grotere lanen (waaronder een gedempt kanaal) in een ster rond het centrum, en Tourcoing heeft een meer radio-concentrische structuur. Kenmerkend voor Lille is de aanwezigheid van oude stadswallen, die omstreeks 1859 aan de oostzijde doorbroken en door nieuwe vervangen werden. Het stedelijk oppervlak werd toen vijfmaal groter, en in de nieuwe stadsdelen, waarin ook de dorpen Wazemmes, Esquermes en Moulins lagen, werd rond een vijfhoekige structuur van brede lanen een typisch 19de eeuws stratenplan gelegd: rechte straten, veel scherpe hoeken, enkele plantsoenen, perspectieven op monumenten (kerken, theaters, universiteitsgebouwen, station...). Net als Brussel kreeg Lille een hartvormig plan (zij het veel groter). Toch moet onderstreept worden (wat te weinig gebeurt) dat niet alleen in Lille, maar ook in Roubaix en Tourcoing het stratenpatroon aan een aantal kwaliteitseisen beantwoordt : regelmatige rooilijnen, regelmatige straatbreedtes en gevelhoogtes, overzichtelijke kruispunten en geen of nauwelijks doodlopende straten, dit alles ondanks (of mits?) de eenvoud van de huizen en de aanwezigheid van beluiken (of *courées*) en fabrieken. [Recentere wijken in de agglomeratie halen vaak niet dat elementaire kwaliteitsniveau.] Roubaix is echter zeer dicht bebouwd, en *versteend*. In 1912 woonde ongeveer de helft van de bevolking in beluiken: er waren 1324 beluiken met 13 820 huisjes. Behalve in enkele lanen met bomen en enkele zeldzame (soms heel mooie) parken in de betere buurten was (is) er geen groen. Er waren (zijn) ook nauwelijks tuinen : de binnengebieden zijn vaak dichtgebouwd, nu ook met veranda's, keukens, badkamers. De huizen zelf zijn echt heel klein.

Roubaix en Tourcoing tooiden zich ook met imposante gebouwen, die de trots van de stad uitdrukten : stations (en stationsboulevards), postkantoren, handelskamers, *Banque de France* en (voor Roubaix reeds vermeld) stadhuizen. Het *dorp* Roubaix kreeg voor zijn indrukwekkende stadhuis ook een stadhuisplein (waarop de dorpskerk van het dorpse verleden getuigt). Tot de indrukwekkendste gebouwen behoorden ook de fabrieken, meerdere verdiepingen hoog, met belforten en kantelen. [Het belangrijkste voorbeeld is Motte-Bossut, *l'usine monstre*, waarvan het huidige volume uit het einde van de 19de eeuw dateert, en waar nu ondermeer *Les Archives du Monde du Travail* gevestigd zijn.]

De locatie van **het station van Lille** vormt een verhaal op zich : zou het ten westen of ten oosten van de stad komen, buiten de wallen? Uiteindelijk is het de spoorweg naar Kortrijk (en Brussel) die de beslissing heeft geforceerd : de oostkant. Na lange tegenstand vanuit militaire hoek werd de spoorweg dóór de stadswallen gevoerd, en werd het station op de rand van de stad gebouwd. Het kreeg een boulevard met

perspectief op het theater (nu rue Faidherbe), een theater dat in 1903 door een brand werd vernield. [Waarna een nieuw theater, de opera, op een licht gewijzigde site werd gebouwd.] Het station *Lille-Flandres* — de naam dateert van 1993, toen het TGV-station *Lille-Europe* werd voltooid — is overigens (deels) het oude *Gare du Nord* van Parijs. In 1846 gebouwd werd het in 1867 steen per steen naar Lille vervoerd en daar herbouwd. Wel kreeg het een extra verdieping, een gevelspits met klok die naar een ander gebouw uit Lille verwijst (*la Grande Garde* op de Grote Markt) en twee paviljoenen aan de zijkanten (hun minder sobere architectuur is duidelijk laat-19de-eeuws). [Zou de vormelijke gelijkenis met het *Archiginnasio* van de universiteit van Bologna enkel toevallig zijn?]

4.13 bloei en verval in de 20ste eeuw

De periode van 1906 tot 1909 kan beschouwd worden als de geboorte van de metropool — of op zijn minst van de agglomeratie of het stedenet — Lille-Roubaix-Tourcoing. In 1906 besliste de departementale raad (*Conseil général* genoemd) een 50 meter brede boulevard aan te leggen die in een Y-vormig plan (een stemvork, bijna) Lille met Roubaix en Tourcoing verbindt. De Belgische industrieel Empain bouwde er, via de *Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing* (ELRT) een tramlijn van 17 km, door de inwoners tot vandaag de *Mongy* genoemd, naar de ingenieur die het project ontwierp. Gedurende enige decennia, van de jaren '60 tot 1985, was dit tramnet één van de slechts drie overblijvende in Frankrijk (samen met Saint-Étienne en Marseille). Overigens zijn er ook meerdere lokale trammaatschappijen geweest die talrijke straten in Lille, Roubaix, Tourcoing, Armentières en daarbuiten bedienden.

Op de vooravond van de Eerste wereldoorlog stonden de Noord-Franse textielsteden en -stadjes op het toppunt van hun macht. [Denk aan de genoemde *Exposition Internationale du Nord de la France*.] Textiel is echter nooit de enige industrie geweest. Er was (is) ook een belangrijke staalverwerkende nijverheid (stoomlocomotieven, bruggen en later ook tunnelboren in Fives, later Fives-Cail-Babcock), voedingsnijverheid, chemische nijverheid (een spin-off van de voedingsnijverheid) en alle industrieën die bij een grote stad horen (drukkerijen...).

Om Lille is in de maanden **augustus, september en oktober 1914** met wisselende kansen gevochten. De stad werd aanvankelijk niet verdedigd (*ville ouverte*), daarna wel, en tenslotte door het Duitse leger veroverd en tot oktober 1918 bezet. Gedurende vier jaar zou het front een twintigtal kilometer ten westen van de stad liggen en even ten oosten van Armentières over de Leie gaan. De grootste materiële schade van de beschietingen was er in de Leiestadjes Armentières en Comines (waarvan de stadscentra, stadhuizen en belforten in historiserende stijl zouden worden heropgebouwd, maar minder radicaal dan in Ieper) en in de stationsbuurt van Lille. Het stationsplein en de stationsstraat van Lille (*place de la Gare* en *rue Faidherbe*) bieden overigens een zeer boeiende combinatie van Parijse "Haussmann"-architectuur, neo-Vlaamse Renaissance wederopbouw-architectuur van na WO1, én vaag regionalistische wederopbouwarchitectuur na WO2.

Als je in een van de Noord-Franse textielsteden of hun buitenwijken een rijhuis wil kopen, is de kans groot dat de makelaar je spreekt over "*une mille neuf cent trente*", een huis uit de jaren '30 van de 20ste eeuw. Een ongeveer vijf meter breed huis, baksteen, twee bouwlagen en een mansarde-kap met Vlaamse dakpannen boven de kroonlijst. Twee kamers diep en een hamervormig plan. Allicht heeft een van de vorige eigenaars

het sanitair en de verwarming al gemoderniseerd, maar zitten er nog enkele originele, zeer geapprecieerde stijlelementen in. [Als je minder middelen hebt, wordt je misschien een eenvoudigere arbeiderswoning voorgesteld.]

Dat is paradoxaal, omdat "de jaren dertig" in de geschiedenis van de metropool toch maar een klein deel vormt, én omdat die periode bekend staat om de zware economische crisis. Maar misschien is de voorraad "1930" ook het gevolg van het feit dat er *nadien* (WO 2 en de jaren erna) weinig financiële middelen waren om ze te vernielen. [Vanaf de jaren '70 werden die huizen *de facto* beschermd door de lage dichtheden (*coefficient d'occupation des sols*, of COS) die in het *Plan d'occupation des sols*, of POS werden ingeschreven.]

Van het **interbellum** kan ik weinig meer melden dan dat de agglomeratie zich flink aandikte, dat de militaire omwalling van Lille en de forten in 1919 werden gedeclasseerd, en dat enkele boeiende sociale woningbouwprojecten werden uitgevoerd : *le Nouveau Roubaix* (584 appartementen en 191 huizen), *les 400 maisons* in Lille, *la Cité Délivrance* (835 woningen plus collectieve voorzieningen) voor de *cheminots* naast het gelijknamige rangeerstation in Lomme. [Net als in andere steden werd de gedeclasseerde omwalling in de daaropvolgende eeuw of langer een *speelterrein* voor ringwegen, sportterreinen, sociale woningcomplexen, openbare voorzieningen (expo-hallen), etc. Sommige stukken zijn in nauwelijks meer dan een eeuw al aan hun derde invulling toe, nadat de twee vorige zijn afgebroken.]

In feite kan je het in het stedelijk landschap van de metropool duidelijk zien : tot de jaren '50 en '60 zie je soms prachtige private woningen en wooncomplexen, ook in Roubaix. Maar van de jaren '70 en '80 zie je alleen sociale woningcomplexen, vaak van lage kwaliteit (inplanting, architectuur, bouwkwiteit). Dat heeft deels te maken met de bouw van de nieuwe stad Villeneuve d'Ascq, die een groot aandeel van bouw-inspanning naar zich getrokken heeft, maar ook en vooral met de economische achteruitgang. [En met de verminderde aandacht voor de kwaliteit van de volkswoningbouw, allicht.]

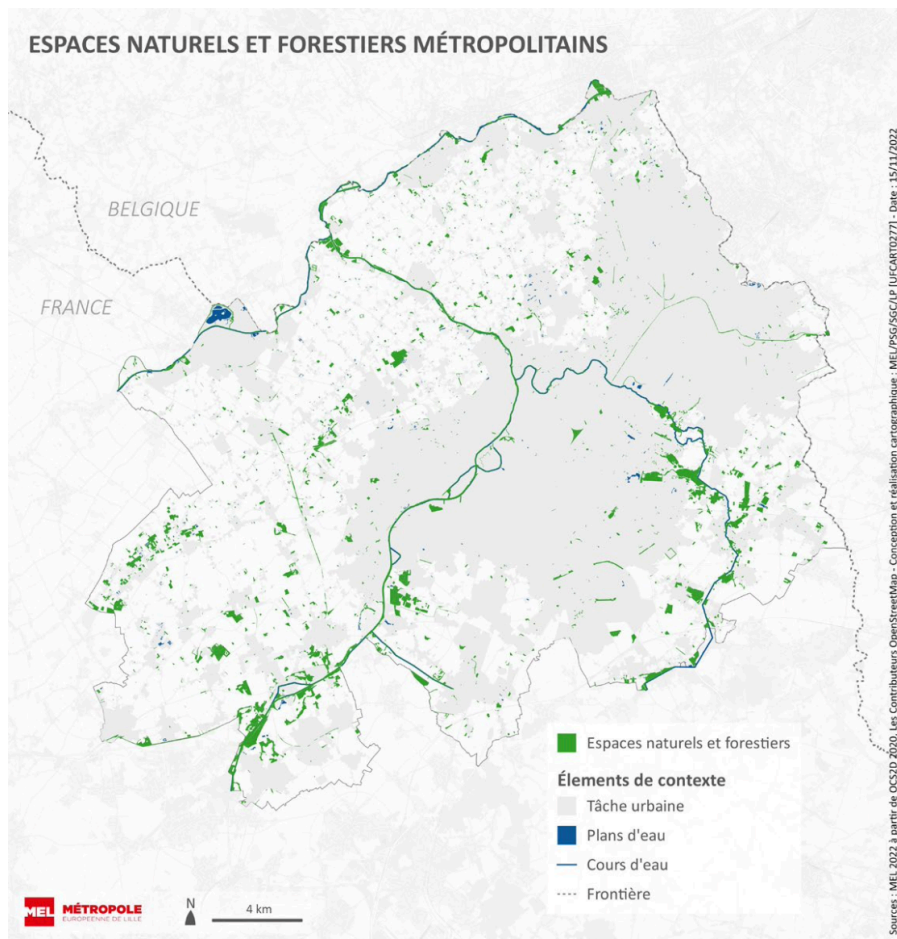
Die economische achteruitgang viel niet meteen op. Het interbellum en de eerste decennia na de Tweede wereldoorlog waren ook de periode waarin een deel van het textielkapitaal in de distributiesector werd geïnvesteerd. In 1922 begon *La Redoute* met de postorderverkoop *Vente par correspondance* (VPC) van wol. In 1932 werd *Les Trois Suisses* opgericht (de fabriek stond naast een café in Tourcoing dat door de heer Suys en zijn drie dochters werd gerund, zegt de overlevering), *Vert Baudet* en *Saint-Maclou* dateren van 1963. [Vert Baudet, maar ook Blanchemaille, Brunpain, Noirbonnet, Rougeporte, Neuville... in de Noord-Franse grammatica staat het adjectief vaak vooraan]. Twee jaar eerder, in 1961 had Gérard Mulliez, telg van de Phildar-familie (breiwol - *fil d'art*) zijn eerste supermarkt *Auchan* in de wijk *Les Hauts Champs* (Roubaix, Hem) geopend. [Talrijke bedrijven zijn vernoemd naar de wijk of de straat waar hun eerste of belangrijkste atelier gevestigd was. La Redoute startte in de rue de La Redoute, Saint-Maclou is de patroonheilige van Wattrelos...] De familiale groep Mulliez zou uitgroeien tot een conglomeraat van zelf opgerichte of overgekochte distributiebedrijven (Decathlon, Norauto, Flunch, Kiabi, Leroy-Merlin...).

In 1957 was *La Lainière de Roubaix* een fabriek met 7800 werknemers op de grens van Roubaix en Wattrelos, voldoende toonaangevend om bezoek te krijgen van de Engelse koningin Elisabeth II in 1957 en van de Sovjet-Russische leider Chroesjtsjov in 1960. In 1973 was het bedrijf uitgegroeid tot een holding (textiel, kleding, media), die vanaf 1977 in zwaar weer zou komen, waarbij in de jaren '80 meerdere zware ontslaggolven zouden volgen. De fabriek sloot in 2000, er waren nog 200 werknemers. In 2004 werden de boeken neergelegd.

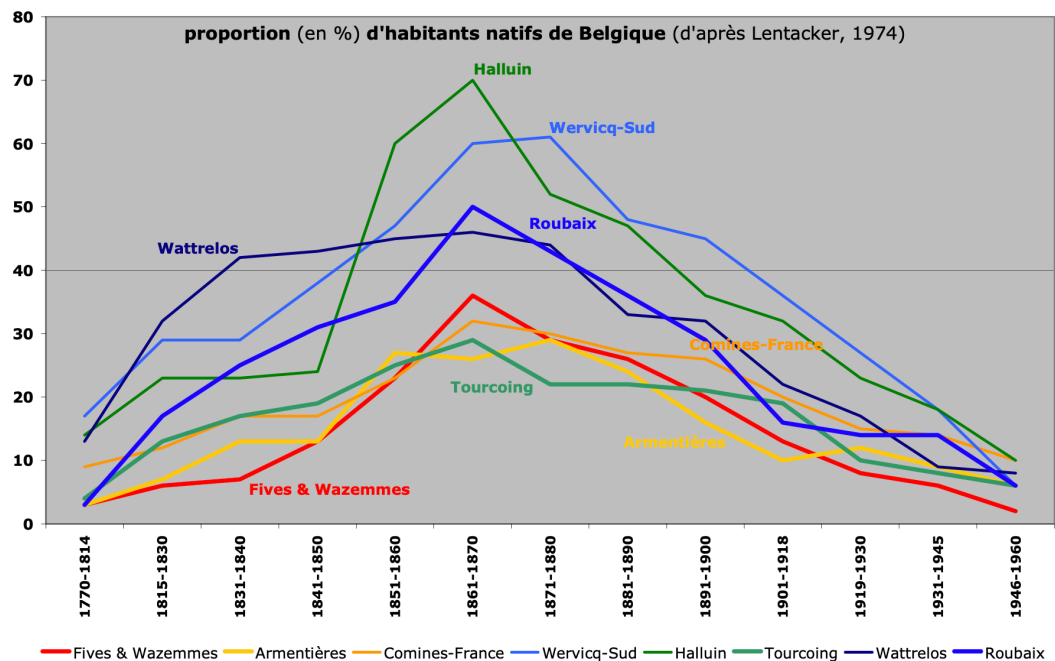
Deze geschiedenis mag illustratief zijn voor de moeizame omvorming en langzame dood van veel textielfabrieken en -imperia. Meerdere textielbedrijven raakten ook verzeild in speculatieve aankoop- en verkoop-operaties waarbij ze werden verhandeld niet omwille van industriële maar van financiële strategieën. Een voorbeeld is de noodlijdende groep Boussac, in 1978 verworven door Agache-Willot en in 1981 verkocht aan een jonge makelaar (Bernard Arnault, geboren en getogen in Roubaix) die met (relatief) beperkte eigen financiële middelen maar met steun van de zakenbank Lazard tussen 1982 en '85 staatssubsidies van 999,9 miljoen *francs* wist te bekomen op basis van de belofte 12 000 van 16 000 jobs te behouden. Wat hij uiteindelijk niet deed. Hij ontmantelde de groep om de parels te bewaren : vooral *Christian Dior Couture* en het Parijse grootwarenhuis *Au Bon Marché*, de eerste stappen naar het luxe-imperium LVMH.

De *Métropole Européenne de Lille* is niet de enige textielstad van de regio — Calais en Caudry zijn dat ook (voor kant) —, maar het industrieel profiel van Noord-Frankrijk is voor de rest vooral zware industrie : steenkool en staal. Ook die industrie heeft een zeer zware crisis doorstaan. In 1990 werd in Oignies (halverwege Lille en Douai) de laatste steenkool van Nord-Pas de Calais naar boven gehaald (vergelijk : Heerlen in 1974; Farciennes, de laatste Waalse mijn, in 1984; Zolder in 1992). De staalindustrie, die vanaf de jaren 1960, net als elders in Europa in moeilijkheden kwam, werd van het binnenland (Valenciennes, Denain, Maubeuge, maar ook Lotharingen) naar de kuststreek (Duinkerke) overgebracht (vergelijk : Zelzate). De nationale (en later ook regionale) overheid is wel vaker en dirigistisch opgetreden in de (grootschalige) zware industrie, onder meer door de steun aan en begeleiding van projecten in de automobielsector (Douai, Valenciennes...) (vergelijk : Ford Genk).

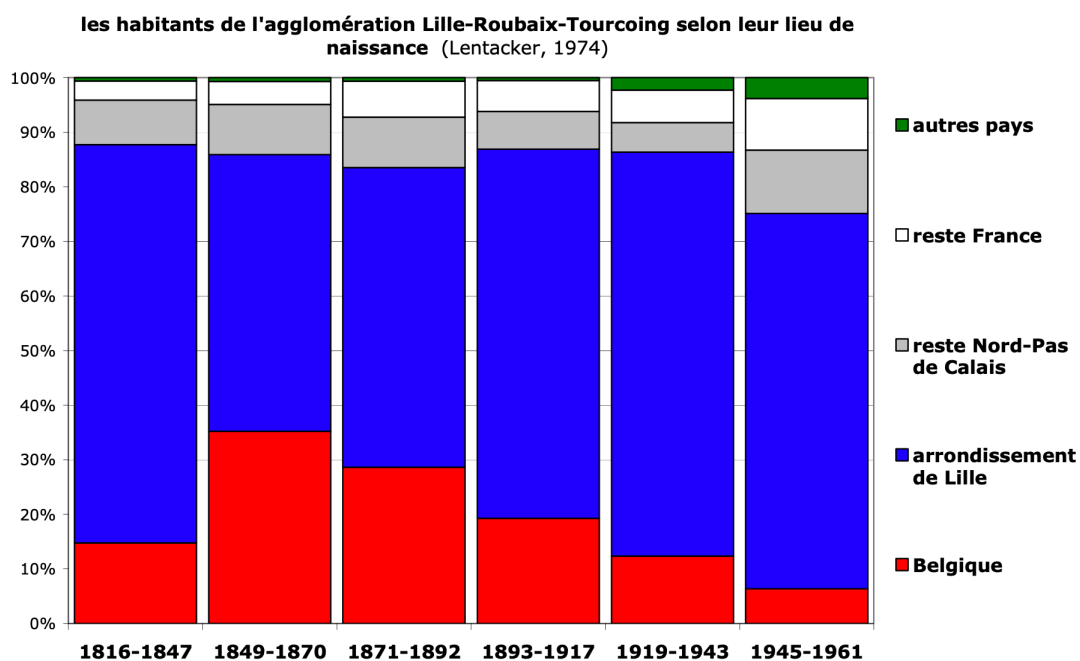
Tijdens **de Tweede wereldoorlog** werd Lille door het Duitse leger bezet van 31 mei 1940 tot 4 september 1944. [Na de bevrijding zouden de geallieerden zeer snel door België oprukken, om halt te houden aan het Albertkanaal.] Samen met de departementen Nord en Pas de Calais werd Lille tijdens de Duitse bezetting vanuit Brussel militair bestuurd. De materiële schade van de oorlog was eerder beperkt : weliswaar zware Britse bombardementen op het rangeerstation Lomme-Délivrance in april 1944, waarbij sommige bommen meerdere kilometers buiten het station zware schade aanrichtten. Steden als Maubeuge, Béthune en Duinkerke werden echter veel zwaarder getroffen. Duinkerke zou overigens zowel in 1940 als in 1945 een belangrijke rol spelen : de slag om Duinkerke met de Britse evacuatie is bekend; minder geweten is dat de stad pas op 9 mei 1945 zou worden bevrijd (de dag na de Duitse overgave in Berlijn). Een dramatisch oorlogsfeit is ook het bloedbad van Ascq op 1 april 1944, toen in een Duitse vergeldingsactie (na een aanslag op een militair konvooi in het station van Ascq) 86 burgers werden vermoord (en anderen mishandeld). Ter herinnering aan deze feiten is de nieuwe stad *Lille-Est*, die eerst Villeneuve-en-Flandre zou heten, Villeneuve d'Ascq gedoopt.



afbeelding 4, een natuur-arm gebied



afbeelding 5, aandeel eerste-generatie Belgische inwijkelingen in enkele steden
gegevens F. Lentacker ; verwerking Jef Van Staeyen



*afbeelding 6, samenstelling bevolking Lille-Roubaix-Tourcoing naar geboorteplaats
gegevens F. Lentacker ; verwerking Jef Van Staeyen*