



Mons-en-Barœul

MONS-EN-BARCEUL 1959: la belle ville, la cité satellite et le centre d'intérêt urbain

Didier Joseph-François

À Didier Bataille, sans qui presque tout n'aurait pu être exposé

L'ancien village de Mons-en-Barœul a connu au début de la deuxième moitié du XX^e siècle une ambition forte de croissance urbaine de par la volonté de son maire Félix Peltier, dont l'attente fut comblée par le projet de l'architecte Henri Chomette: faire de ce village étendu le long de l'ancien chemin menant de Lille à Roubaix un centre de développement et d'équilibre de la métropole lilloise, susceptible d'offrir une alternative aux formes et figures d'extensions ordinaires de la banlieue, considérées comme problématiques. « Promouvoir la commune de Mons-en-Barœul au rang de cité satellite en lui conférant une dignité urbaine... Créer en cet endroit un ensemble tout à la fois homogène sur le plan communal et spectaculaire sur le plan de l'agglomération lilloise » sont dès janvier 1958 les premiers principes directeurs du « parti » proposé par l'urbaniste G. Perpère¹, futur associé d'Henri Chomette² pour la réalisation de la zone à urbaniser.

143

Si le maire Félix Peltier et l'architecte Henri Chomette apparaissent aujourd'hui comme les deux principaux protagonistes de cette opération qui a incarné dans les années '60 les idéaux de la belle ville, il ne faut pas oublier d'autres artisans de cette volonté: par exemple l'architecte urbaniste communal Collet de Cantelou³, chargé par le délégué départemental à la Reconstruction et au Logement du plan d'aménagement communal, adopté le 9 mars 1957 par le conseil municipal: « la caractéristique essentielle de ce document est de réserver la quasi-totalité des grands espaces libres de la commune pour des réalisations d'ensemble en secteur de plan masse, confirmant ainsi la vocation résidentielle de celle-ci et soulignant l'importance du rôle qui lui est dévolu, comme lieu d'habitation à la périphérie lilloise, pour le desserrement de cette grande ville dans le cadre du plan régional d'urbanisme de Lille Roubaix Tourcoing Armentières Seclin. La commission d'administration générale eût souhaité que la distribution de ces grands espaces libres avec la réservation des terrains pour services publics nouveaux ou leur extension indispensable à une commune qui de 10 000 habitants va en atteindre en quelques années 20 000 avec un déplacement de son chef-lieu, y fussent étudiées et exprimées, car avant longtemps ce plan devra être établi si l'administration municipale ne veut pas résister au

besoin incoercible de terrains pour la construction de logements qui se manifeste chaque jour et si elle n'entend pas laisser compromettre le développement ordonné de la commune.

Quoi qu'il en soit, la commission propose de donner un avis favorable...

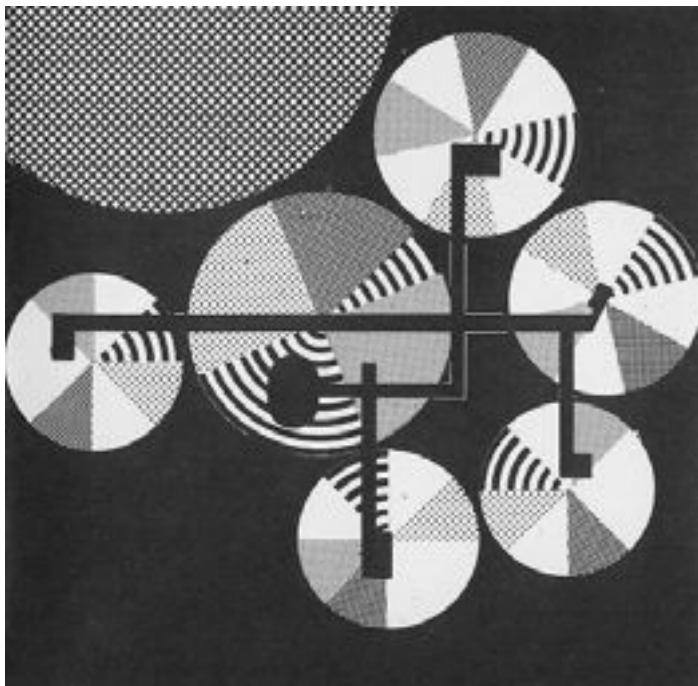
Déclare se ranger entièrement à la proposition de sa commission d'administration générale et donne avis favorable à la prise en considération de l'avant-projet qui lui est soumis en souhaitant, d'une manière insistante, qu'en raison de l'urgence le plan masse détaillé de l'aménagement des zones réservées pour des réalisations d'ensemble soit immédiatement entrepris et qu'il lui soit soumis. »

Cette opération se concrétisera sous la forme administrative d'une Z.U.P., acronyme de « zone à urbaniser en priorité » donnant à l'État un rôle fondamental dans la production du logement de masse, formule choisie par le ministre emblématique de la Reconstruction, Eugène Claudius Petit, pour affronter à la fin des années 50 la construction du logement pour tous. Le décret ministériel du 31 décembre 1958 installe la Z.U.P. dans le paysage politique et urbain français; il permet le 27 novembre 1959 au conseil municipal de Mons-en-Barœul de voter à l'unanimité sa création: « Monsieur le maire fait un large exposé... En fait, il s'agit davantage de pourvoir aux immenses besoins de l'agglomération lilloise qu'à ceux propres à la commune. C'est le mérite des services techniques de la Construction d'avoir décelé cette vocation résidentielle irréversible de la commune à cause de sa proximité avec Lille et de son climat particulièrement sain dû à sa situation élevée... Monsieur le maire indique que sa préférence personnelle, qu'il a fait partager par les commissions des finances et des travaux, penche pour l'adoption de la proposition faite pour des considérations humaines parce que cette solution sauvegarde la personnalité propre de la localité, son autonomie; son choix se porte vers la cité satellite dans laquelle les édiles, les services administratifs gardent le contact direct avec la population et les habitants entre eux, plutôt que vers une intégration dans la grosse agglomération voisine où les individualités se perdent dans un vaste anonymat... Monsieur le maire invite le conseil à manifester par son vote sa totale volonté d'adhésion à la grande œuvre humaine à entreprendre afin d'obtenir ainsi une plus grande autorité d'intervention dans son déroulement. »

La zone à urbaniser par priorité (sic) de Mons-en-Barœul est créée le 15 avril 1960, sous le patronyme « la plaine de Mons » pour souligner sa qualité de plaine en pente douce sous la colline dénommée « mont » où s'est installé le village ancien, le Barœul étant l'un des anciens quar-

tiers de la châtellenie de Lille; mont sur le Barœul, tel est le sens exact de la dénomination de la commune. La Z.U.P. porte sur 110 hectares et compte 4500 logements. La concession de la réalisation est confiée par le conseil municipal lors de sa réunion du 2 février 1960 à la Société d'équipement du Nord. Le 2 juin 1961, l'architecte Henri Chomette présente en séance privée du conseil municipal une première maquette. Le plan d'urbanisme directeur de la commune est soumis du 7 au 21 juillet 1961 à une enquête d'utilité publique. Le programme de construction de logements et d'équipements de la Z.U.P. est voté le 20 février 1962. L'architecte Henri Chomette se remémorera un peu plus tard, vers

Diagramme des
quartiers



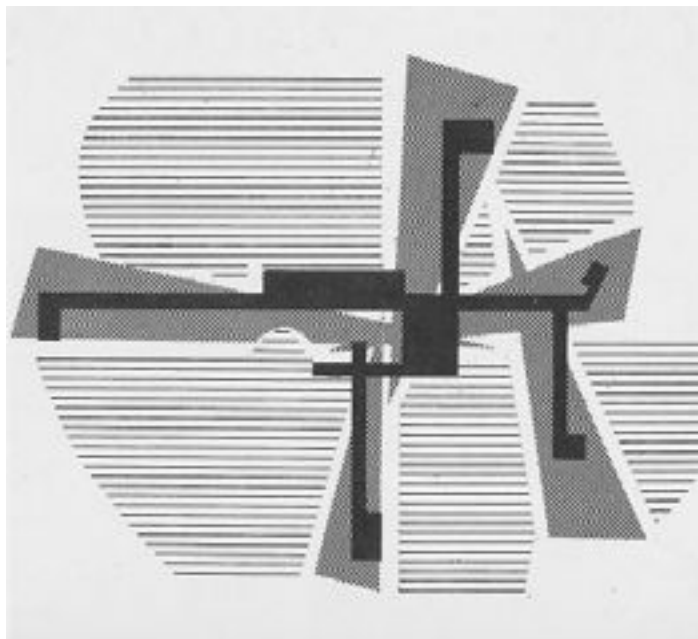
1970, son état d'esprit à la création de la cité nouvelle: «La Z.U.P. de Mons-en-Barœul est un exemple typique d'une urbanisation périphérique structurée faisant prévaloir des noyaux denses autour desquels le tissu urbain s'organise, suffisamment équipés et offrant des emplois nécessaires pour ne pas devenir une «ville-dortoir» tout en restant à échelle humaine.

Dans le cas de cette Z.U.P., le problème d'une banlieue désorganisée et diffuse s'est posé d'une manière exceptionnellement aiguë. Gagnant de Lille vers Roubaix et de Roubaix vers Lille, la matière de plusieurs agglomérations petites et moyennes s'était éparpillée sur une surface

immense, implantée en fonction des réminiscences d'un parcellaire rural archaïque, sclérosant le tracé des chemins ruraux et rongéant la campagne en commençant par les bordures du trafic routier.

Du fait de toute absence de structure, c'étaient les équipements collectifs de Lille et de Roubaix qui assuraient le service de la population de cette banlieue sous-équipée au prix d'une congestion grave des équipements et des centres de ces deux villes.

Un centre d'intérêt urbain s'imposait pour la restructurer, l'ordonner et réduire la congestion des deux grandes agglomérations. L'intersection des grands axes de circulation routière en a déterminé sa localisation au nord-est de l'agglomération de Lille... Un vaste noyau de terrains



146

Schéma de structure

vacants a permis d'envisager l'organisation et la structure d'une nouvelle agglomération comportant tous les éléments nécessaires à la vie collective. »

Ces propos liminaires, issus du maître d'ouvrage, maire et conseil municipal de Mons-en-Barœul, et des maîtres d'œuvre du projet urbain, architectes et urbanistes, portent cette image d'humanité et de rationalité, fondements essentiels de la cité satellite du nouveau Mons. Elle est pensée comme une figure contemporaine en double à l'ancien village, avec l'ambition d'une même quantité à terme de 15 000 habitants. On souhaite y transférer le centre civique de la commune, réaliser un cen-

tre culturel, harmoniser les conflits latents entre logements individuels et logements collectifs, marier logements, loisirs, travail et commerces, séparer les flux automobiles et piétonniers, enfin créer de vastes espaces publics et des allées plantées. Ce programme sonne comme un rêve renouvelé de cité idéale, juxtaposée à un village ancien alors de 10 000 âmes. Mais ce qui frappe le plus dans la genèse de cette opération est la volonté de créer l'avenir d'un équilibre métropolitain, d'offrir une alternative à la croissance des grandes villes et un contre-feu à l'expansion jugée chaotique et désordonnée de la banlieue.

Maquette, 1963



147

Un demi-siècle plus tard, il est temps de revenir sur les fondements et les vicissitudes de l'histoire de ce projet.

Le désir de la cité idéale et la recherche de son dessin sont une activité humaine qui traverse les siècles. Avec raison ou vanité, chaque siècle a proposé un modèle de ville porteur d'éternité, disposé à sa propre reproduction. Le projet de la plaine de Mons s'inscrit dans le vaste champ des variations de ces études théologiques, à la croisée de la pensée commune des architectes et des élus locaux. Oui mais le nouveau Mons reste un moment un peu singulier de cette histoire-là au XX^e siècle. Son

ambition initiale, intramétropolitaine, s'est trouvée vite bousculée par l'ambition de l'État de créer une ville nouvelle au titre d'un aménagement du territoire considéré dans l'ambiguïté de l'hexagone national. La DATAR, Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, créée en 1963, portera le projet d'une « métropole d'équilibre » à Lille est, ville nouvelle étendue étudiée en 1967 sur le vaste territoire de 13 communes, qui prendra corps en 1968 avec la création de l'établissement public chargé de l'aménagement de la ville nouvelle de Lille est (EPALE) puis, *in fine*, la fusion des trois communes qui formeront Villeneuve-d'Ascq en 1970.

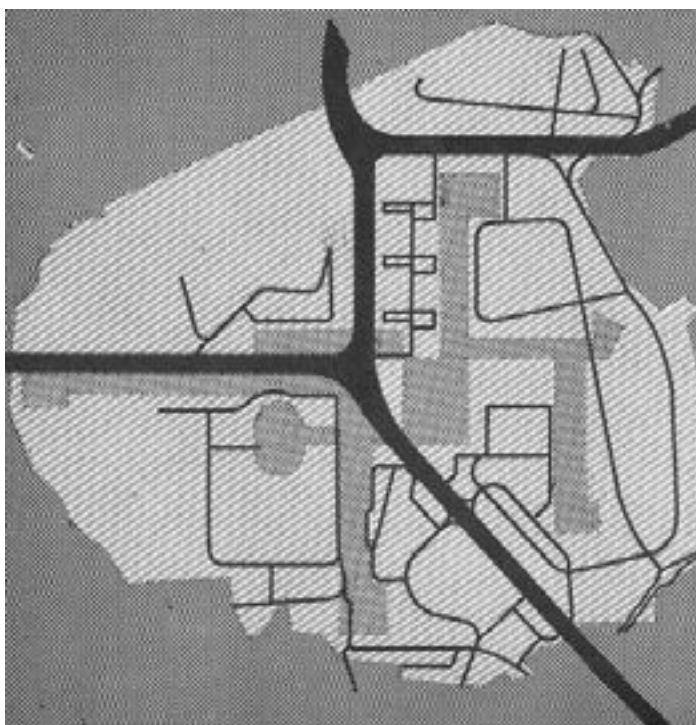
Le premier avatar de cette naissance régaliennne fut une hémorragie des classes moyennes issues des centres anciens de Lille Roubaix Tourcoing venant accéder à la propriété de la maison individuelle et à la modernité du shopping du centre commercial, phénomène accentuant la déprise résidentielle, industrielle et commerciale de la ville ancienne. Leur rêve hédoniste de propriétaire-consommateur à temps plein trouvera à Villeneuve-d'Ascq les lieux naturels d'expansion à leur envie d'individualité. Le deuxième avatar de la ville nouvelle fut la dislocation du territoire rural hérité à travers un incompréhensible, dévastateur et foisonnant réseau de voirie, des implantations de bâtiments sans considération pour les traces et les formes d'occupation anciennes, la perte de la notion d'espace public comme espace civique de la cité. Le troisième avatar, et non le moindre, fut une allergie à la reconnaissance d'une pensée métropolitaine moderne, sachant articuler matérialité, architecture, paysage et territoire, qui commençait à s'exprimer et se dessiner à travers la cité satellite de la plaine de Mons, le campus universitaire de la cité scientifique ordonné en cercles concentriques autour d'une emblématique et toute ronde bibliothèque de la Cité des sciences, conçue en 1965 par les architectes Noël Lemaesquier et Jean Vergnaud, et les lotissements du domaine de Brigode, vaste opération résidentielle autour d'un golf où se construisirent quelques notables expressions d'architecture, notamment les maisons conçues par le tandem des architectes Gilbert Delecourt et Ludwick Peretz⁴.

Pour le nouveau Mons, la conséquence presque immédiate fut son effacement comme figure d'actualité de la modernité, puis une relégation au rang de Z.U.P. tout à fait ordinaire, dotée année après année de programmes de logements sociaux et collectifs, c'est-à-dire une programmation aux antipodes de sa volonté initiale d'équilibre et de cohérence entre logements et équipements. Le centre culturel comme les espaces publics de la commune furent abandonnés et le dessin du projet urbain progressivement modifié pour complaire à une programmation chaoti-

que de l'État, plus attentive à la prise en compte du planning des entreprises de bâtiment que de qualité de la ville et de l'architecture.

Il y eut, au cours de l'histoire de la Z.U.P., beaucoup de variations sur le nombre de logements à réaliser. Henri Chomette évoquera parfois 25 000 habitants nouveaux. Les délibérations du conseil municipal font état d'une inflation progressive du nombre des logements. On parle de 4000 logements à l'origine du projet, en 1960; la presse évoque, en 1963, 4 600 logements à construire dans la Z.U.P. de Mons-en-Barœul et ajoute avec malice: « la ville envahit la campagne, il y a des victimes »

Plan des quartiers
et réseaux



(La Croix du Nord du 3 juin 1963). Dès 1963, le concept de « la belle ville » semble devoir s'effacer derrière les simples impératifs de production du logement social, par une société d'économie mixte dépourvue de moyens et n'ayant pas encore la qualité d'aménageur des sols. « Si la commission générale s'appuie avec tant d'insistance sur l'obtention d'un concours maximum de l'État et des collectivités supérieures pour lui permettre cette opération, c'est que la commission générale veut convaincre l'Autorité Supérieure (sic) de lui faire prendre conscience que cette affaire n'est pas strictement la sienne et qu'elle dépasse, et

bien au-delà, le cadre communal; elle en recueille les charges et non les fruits... On ne peut manquer de s'inquiéter de la prédominance dans les grands ensembles de logements collectifs... que les architectes résistent mal à la tentation de réaliser une composition grandiose... que les charges sont exceptionnellement lourdes... Que la proportion de 1/3 de logements individuels pour 2/3 de logements collectifs ramène la proportion des individuels au quart de l'ensemble sans aucune assurance qu'elle ne s'effritera pas encore au cours de l'exécution » (extraits du conseil municipal du 9 juillet 1963). Le nombre sera porté à 6600 logements en 1976, dans une proportion effectivement modifiée de deux tiers à trois quarts de collectifs: « La commune, en fait, a vu son caractère résidentiel définitivement consacré par la création de ce

150



**Mons-en-Barœul,
Centre Europe**

vaste ensemble d'habitations due à l'inspiration des autorités ministérielles et ne peut donc espérer tirer des ressources substantielles de l'existence d'activités industrielles ou commerciales. Or sa population est passée de 11 569 habitants recensés en 1962 à 28 089 d'après les résultats du dénombrement de 1975 et progressera jusqu'à 32 000 habitants à l'achèvement de la zone urbanisée en priorité prévu en 1977 » (séance du 24 juin 1976 du conseil municipal). On ne peut que relever aujourd'hui cette délicate formulation du rédacteur à propos de « l'inspiration des autorités ministérielles »; sa pensée intime continue de sourdre des lignes du procès-verbal de l'assemblée communale. Il faut considérer avec gravité les diktats et les incohérences d'une programmation centralisée qui s'acheminait vers une ségrégation des hommes

et des territoires, dont la nocivité et les dysfonctionnements commenceront à se vérifier sur le terrain à peine 10 ans plus tard.

Un autre chapitre doit être également évoqué: la desserte par les transports en commun. Dans les années 1950, le village de Mons-en-Barœul est desservi chaque jour par 126 liaisons du tramway vers Lille et Roubaix, présent dans la ville et la métropole depuis le dernier quart du XIX^e siècle, sous forme hippomobile avant de rencontrer la traction électrique. Les quartiers sud de la commune sont desservis par une ligne d'autobus reliant Flers à Lille, avec une fréquence de 125 liaisons aller-retour. La situation apparaît donc convenable. Mais l'ambition politique affichée dans les années 1950 et '60 est de permettre à chacun d'accéder à l'automobile, standard de vie considéré comme un bien-être individuel. Il faut donc laisser la place de la chaussée aux automo-

Mons-en-Barœul,
chaufferie



151

biles et aux camions pour rouler commodément sur les voies anciennes et nouvelles généreusement macadamisées. Le tramway est alors considéré comme un trouble à la circulation, un obstacle à sa fluidité. Les lignes F, HI barré et I barré desservant Mons-en-Barœul seront respectivement fermées en 1956, 1965 et 1964 et remplacées par des autobus dont les fréquences se réduiront au fil des ans. Il faudra attendre le prolongement de la ligne N°2 du métro, en 1995, pour que le quartier du nouveau Mons soit enfin commodément desservi, alors que la ligne N°1 avait été ouverte dès 1983 au profit d'un tracé par Hellemmes vers la ville nouvelle (Villeneuve-d'Ascq).

Au crépuscule de sa vie, Henri Chomette se fera le pourfendeur de ces

transformations technocratiques⁵: « C'est alors que naquirent la pensée préfabriquée et la politique des grands ensembles. Les mystères de la désormais célèbre 'zuperie' des années '60 restent à déchiffrer. Vous devrez, ici, vous contenter de quelques indices. Vous verrez que les théories d'architecture, réduites à leurs sous-produits, n'y peuvent figurer qu'au titre d'alibis pour les apprentis sorciers du technocosme... Mons-en-Barœul pouvait espérer que ces puissances convergentes, au sommet des pouvoirs publics, aboutissent au moins à la desserte régionale de l'opération avant l'arrivée des habitants. Comme Zorro, le métro est bien arrivé. Mais il est arrivé avec 40 ans de retard sur les habitants. Il faut en considérer les tragiques conséquences... L'arrivée du métro avec 40 ans de retard ne constitue pas en soi un phénomène isolé. Elle est hautement symbolique. Elle montre que toute l'opération de la Z.U.P., et dans tous ses détails, a été conduite exactement à l'envers du bon sens, à contresens des demandes de l'architecture urbaine... On a ajouté des prothèses, collé des sparadraps, barbouillé les immeubles de dérisoires et ruineuses réhabilitations des apparences, distribué des guitares ou des ballons... Ces artifices ont, en fait, condamné l'opération de Mons à la dictature du tiroir-caisse, de quelques impératifs mesurables et artifices de procédure comme principaux juges du bien et du mal. »

152

Le projet de Chomette se basait sur une lecture raisonnée de l'armature urbaine métropolitaine, ce dont témoignent ses actes de création. Il s'accompagnait également d'une réflexion organisée sur la place des quartiers dans la ville, la répartition des logements individuels et collectifs dans la cité, les lieux de travail et de loisirs, la qualité du cheminement et des espaces publics, le croisement des financements publics et privés, la temporalité de chaque type de construction entre logements, équipements et activités, afin de faire naître, comme un bon cuisinier, la saveur de la ville. Toutes ces intentions se lisent très commodément à travers la photographie de la maquette d'origine du projet et s'expriment avec clarté dans les interventions qu'il consacre à Mons-en-Barœul, depuis son premier exposé dans la revue *Technique et Architecture* de novembre 1962 jusqu'à sa conférence de 1995 à l'École d'architecture de Lille. Il peut être également intéressant de rapprocher les dessins et schémas qu'il propose de l'opération avec d'autres produits de la production artistique des années 1950 et '60, tels un mobile d'Alexandre Calder, une composition de Vasarely ou une robe de Paco Rabanne. L'usage cinétique qu'il suggère à travers les différentes trames de « zipaton », ce film adhésif offrant une large gamme

de trames et de nuances qui fit les beaux jours du renouveau du dessin d'architecture, lui permet d'installer son œuvre dans l'esprit du temps. Il reste aujourd'hui à se promener dans et autour de la résidence et du centre commercial de l'Europe, construits avec l'architecte Jehan Boyer à partir de 1966, pour retrouver une atmosphère de ce qui aurait pu être l'esquisse d'une belle ville du début de la deuxième moitié du XX^e siècle. On s'y retrouve sous les arcades d'une rue commerçante qui affiche entre le dallage au sol, le moulage des piles et les caissons du sous-plafond une manière moderne de réinventer les modèles urbains parisiens de la place des Vosges et de la rue de Rivoli. On y trouve l'agrément de circuler à pied et en sécurité entre des perspectives construites d'immeubles et de végétation, lorsque la maîtrise de l'espace public et de la composition urbaine était encore qualifiée d'art civique.

Mons-en-Barœul,
galerie



Cette histoire ne connaît pas d'épilogue. La ville, la communauté urbaine et l'État, à travers l'agence nationale de rénovation urbaine, se sont aujourd'hui engagés dans un vaste programme avec un budget de 180 millions d'euros, émanant de la Caisse des dépôts, principale instigatrice et responsable des désordres survenus dans la programmation du projet initial. Ce projet ANRU de 2009 est considéré comme l'un des plus importants de France. Il pourrait répondre à une partie des espérances du maire et de l'architecte, Félix Peltier et Henri Chomette, émises à la fin des années '50, mais il incarne également leurs pires craintes: 400 logements seront démolis, un millier réhabilités et labellisés Haute Qualité Environnementale « sans oublier bien sûr la revitalisation économique et l'accompagnement social des habitants ». Les

voies de circulation seront réduites au profit de l'aménagement paysager et les abords de l'hôtel de ville renforcés pour servir la centralité du lieu. Des équipements et un marché couvert compléteront le dispositif.

Il reste à se demander si les structures qui ont si bien mené à mal le projet initial sauront aujourd'hui mieux comprendre et faire la ville. Il est à craindre que l'action de rénovation urbaine ne se transforme en une exaction sur ce qui reste de l'œuvre architecturale et urbaine, sous prétexte de confort thermique et autres normalisations contemporaines, renouvelant ainsi la manière technocratique, française et ordinaire, de détournement d'une pensée autrement féconde⁶.

À ce jour, deux formes de reconnaissance ont été apportées à l'œuvre d'Henri Chomette sur la Z.U.P. de Mons-en-Barœul. Lorsque la municipalité décide la conception d'un logo pour la ville, elle choisit de se représenter à travers quatre doigts de la main émergeant d'une colline, à l'image des 4 tours de la résidence Europe structurant la perspective principale du nouveau Mons. En mai 2001, la grande chaufferie centrale qui couronne la Z.U.P. et les transformateurs électriques du nouveau Mons sont inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, comme témoignage du rapprochement entre art, matériaux standardisés, esthétique industrielle et savoir-faire traditionnel. La chaufferie est beaucoup plus qu'un bâtiment fonctionnel. Elle est une cathédrale de matière et de lumière, un hymne à la façon de l'homme. Ces reconnaissances montrent une voie; l'œuvre de Félix Peltier et de Henri Chomette reste une pensée vivante pour l'avenir de la ville et du territoire métropolitain.

154

NOTES:

¹ Note analytique justifiant les principes d'aménagement proposés par l'urbaniste, Paris, le 22 janvier 1958, signés par l'architecte G. Perpère, urbaniste S.F.U. On ne sait pas encore grand-chose des formes de ses interventions ultérieures et de la nature de sa collaboration avec Henri Chomette. Ils établiront ensemble en avril 1961 le programme d'urbanisation et d'équipement de la Z.U.P. pour la Société d'équipement du Nord, concessionnaire de l'opération. Il participera en 1962 au concours

d'urbanisme pour la ville nouvelle de Toulouse-le-Mirail où il obtiendra un quatrième prix avec P. Sonrel, J. Duthilleul et E. Michaelian.

² Henri Chomette (1921-1995). Sa carrière nationale commence en 1948 avec la reconstruction du siège de la Société générale à Douai, ce qui lui permettra d'être chargé par Eugène Claudius Petit du plan de reconstruction de la ville de Douai; sa carrière internationale s'illustre dès 1948 avec sa réussite au concours pour le palais impérial d'Addis-Abeba,

puis avec de nombreux bâtiments publics en Afrique de l'Ouest. Il fut également au début des années 1950 l'architecte-urbaniste du lotissement communal des Sarts, premier secteur d'agrandissement raisonné à Mons-en-Barœul sur une parcelle de 15 ha qui appartenait aux hospices de Lille. 675 logements y sont réalisés dès 1958, pour $\frac{3}{4}$ individuels et $\frac{1}{4}$ collectifs.

- 3 L'architecte Collet de Cantelou s'illustrera également à Lille au début des années 1950 par la construction d'une série d'habitations collectives pour les HBM et la SNCF aux éléments d'architecture standardisés.
- 4 Voir l'article de Philippe Louguet: *Le vrai et jeune visage de la métropole: les années 50 et 60*, publié dans *Lille métropole: un siècle d'architecture et d'urbanisme 1890-1993*, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, École d'architecture de Lille-régions Nord, Le Moniteur ed. 1993
- 5 Conférence de Henri Chomette le 9 février 1995 devant les étudiants de l'École d'architecture de Lille, reproduite dans l'Annuel 1997/1998 de l'établissement.
- 6 Cette situation polémique se retrouve aujourd'hui très présente dans de nombreux exemples de grands ensembles, par exemple la cité de l'Étoile à Bobigny, la cité Emmaüs de l'abbé Pierre construite par Candilis, Josic et Woods en 1960. Voir rapport de recherche de Richard Klein « La Cité de l'Étoile à Bobigny, expertise historique » LACTH ENSAP de Lille, 2010.

SAMENVATTING

Mons-en-Barœul 1959: "belle ville", satellietstad en voorbeeld van een evoluerende visie op urbanisatie

In de tweede helft van de twintigste eeuw hechtte Félix Peltier, burgemeester van Mons-en-Barœul, veel belang aan de manier waarop werd omgegaan met de verstedelijking van zijn gemeente. Zijn toekomstvisie was in grote lijnen terug te vinden in het project van architect Henri Chomette. Van de gemeente langs de oude weg tussen Rijsel en Roubaix wilden ze een voorbeeld van evenwichtige ruimtelijke ordening maken in de Rijselse metropool. Het project moest een volwaardig alternatief vormen voor de traditionele en weinig geslaagde vormen van stedelijke uitbreiding. Vandaag worden Félix Peltier en Henri Chomette gezien als de twee protagonisten van het project, maar ook anderen droegen hun steentje bij. Zo moet de naam van de toenmalige stedenbouwkundige Collet de Cantelou zeker worden genoemd.

De administratieve vorm waarin een en ander werd gegoten was de ZUP. De "Zones à urbaniser par priorité" waren een initiatief van minister Eugène Claudius Petit en moesten een coherent antwoord zijn op de ongeremde, massale woningbouw in de Franse voorsteden. De ZUP Mons-en-Barœul werd opgericht op 15 april 1960 en had betrekking op een

gebied van 110 hectare met 4.500 woningen. De “Société d'équipement du Nord” was verantwoordelijk voor de concrete uitvoering.

De doelstellingen getuigden van een weldoordachte visie met oog voor het noodzakelijke evenwicht in een grootstedelijke context. In de ZUP Mons-en-Barœul moest het maatschappelijke leven zich geheel kunnen ontplooiën. Er was plaats voor een cultureel centrum en men streefde een aanvaardbaar evenwicht na tussen eengezinswoningen en flatgebouwen. Huisvesting, ontspanningsmogelijkheden, werk en handelszaken konden elkaar aanvullen. De grote aders voor het autoverkeer moesten gescheiden blijven van de infrastructuur voor voetgangers. Er was ook behoefte aan een uitgebreide publieke ruimte en lanen met nieuwe aanplanting.

Al snel ondervond de ZUP Mons-en-Barœul echter de gevolgen van een ander, groots opgezet urbanisatieproject. In 1963 werd een DATAR (“Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale”) opgericht, die zich vooral bezig zou houden met Lille-est. Dit nieuwe stadsdeel zou dertien gemeenten omvatten. Drie gemeenten werden samengevoegd en zouden in 1970 Villeneuve-d'Ascq worden. De toenmalige drang naar het bezit van een eigen woning, het liefst niet te ver gelegen van een modern shoppingcenter, zorgde ervoor dat de middenklasse

massaal Mons-en-Barœul en de aanpalende gemeenten verliet, richting Villeneuve-d'Ascq. Bovendien werd het landschap rond Mons-en-Barœul zwaar toegetakeld door de aanleg van een onoverzienlijk, grillig wegennet, de willekeurige plaatsing van gebouwen en de miskennis van het maatschappelijk belang van de openbare ruimte. Men leek als het ware allergisch voor een moderne kijk op de grootstad die niet alleen oog zou hebben voor het materiële en het architecturale aspect, maar evenzeer voor het landschap en een goede ruimtelijke ordening.

Zo werd de ZUP Mons-en-Barœul in korte tijd een project zoals er al vele waren. Aanvankelijk wilde men er “la belle ville” creëren, maar al vanaf 1963 werd dat concept opgegeven. Alles moest wijken voor sociale woningbouw. Dit leidde tot een sociaal-eenzijdige en aanzienlijke toename van de bevolking. In 1962 telde Mons-en-Barœul nog 11.569 inwoners, in 1975 waren het er al meer dan 28.000. In de oorspronkelijke ZUP was men nochtans uitgegaan van een beheersbare groei van de bevolking (tot ongeveer 15.000 inwoners).

Tekenend voor de context waarin de ZUP Mons-en-Barœul werd gerealiseerd, is de manier waarop werd omgegaan met het openbaar vervoer. In de jaren 50 waren er naar Rijsel en Roubaix samen nog 126 tramverbindingen. Maar de auto was niet meer in te nemen.

Iedereen moest er een hebben en moest er overal mee kunnen komen. De tramlijnen stonden de vrije doorgang van de auto in de weg en werden een na een opgeheven. Pas toen in 1995 metrolijn 2 tot het nieuwe Mons werd verlengd, werd de gemeente opnieuw goed bediend.

Het urbanisatieverhaal van Mons-en-Barœul is nog niet ten einde. De gemeentelijke overheid, de “Communauté Urbaine” en de Franse staat hebben de handen in elkaar geslagen. Hun groots opgezette programma, dat de ruimtelijke ordening in Mons-en-

Barœul alsnog moet verbeteren, wordt gezien als een van de belangrijkste projecten van de “Agence nationale pour la rénovation urbaine” in Frankrijk. Dit ANRU-project heeft een budget van 180 miljoen euro en wordt gefinancierd door de Caisse des Dépôts, nochtans een van de grote verantwoordelijken voor de ontsparing van de ZUP Mons-en-Barœul. Men mag zich dan ook afvragen of de overheden die niet konden zorgen voor een goede urbanisatie in Mons-en-Barœul dat nu plots wel zullen kunnen.

(Samenvatting door Hans Vanacker)