

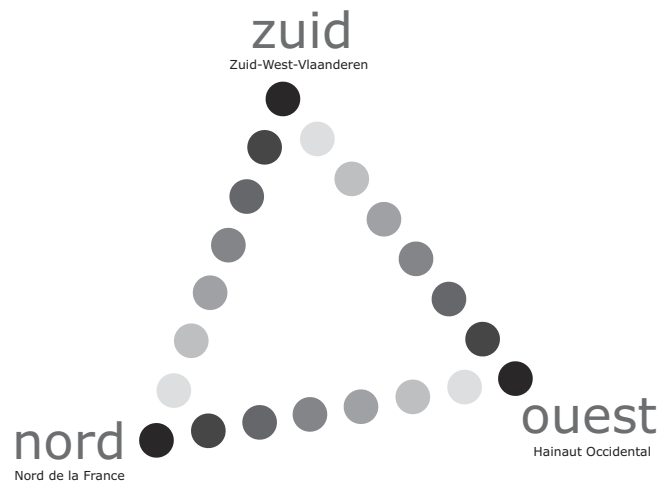
01

**Concurrence et complémentarité
économiques**

4 rapports introductifs

**Economische concurrentie en
complementariteit**

4 inleidende expertises



Een andere kijk

Grensoverschrijdend samenwerken verandert je kijk op je omgeving.

Dat geldt overall, wat ook het doel van de samenwerking moge zijn; en dat geldt hier nog meer, waar we bouwen aan een grensoverschrijdende metropool van Europees belang.

Je verruimt je blik, je ziet meer. Je stelt vast dat le Nord aan je zuidkant ligt, en jouw Zuid in hun noorden; en West (Henegouwen) blijkt dan weer het oosten te zijn. In je vertrouwde omgeving ontdek je onvermoede rijkdommen.

Grensoverschrijdend samenwerken hou je niet vol als je geen ambities noch strategieën bepaalt, geen vriendschap noch verstandhouding bouwt, geen kennis verzamelt.

De activiteiten van de GPCI (samen beslissen om te bouwen aan een grensoverschrijdende metropool) doen ideeën ontstaan, en ambities, strategieën en projecten... die de maatschappelijke krachten aan weerszij van de grens motiveren en tot nauwere samenwerking inspireren.

Enkele honderden actoren, deskundigen, bevoorrechte getuigen en beleidsvoerders werken daartoe samen. Uit hun debatten, getuigenissen, onderzoeken en beslissingen zijn al talrijke deelstudies ontstaan, met als kroon op het werk de *Strategie voor een grensoverschrijdende metropool*.

De uitgave van de "*Cahiers en Dossiers van het Grensoverschrijdend atelier*" (eerst in het kader van het "Grootstad"-project, en nu dank zij een ad hoc Interreg-financiering) zorgt ervoor dat die productie ook ruimere bekendheid geniet, en dat ze de beleidsbeslissingen blijvend inspireert.

Het gaat er immers niet alleen om ambities te bepalen en kennis te verzamelen, maar vooral om projecten te realiseren die onze regio en onze manier van samenwerken ingrijpend vernieuwen en verbeteren. Dat is grensoverschrijdende metropoolvorming: een doordacht antwoord op de uitdagingen van een onzekere toekomst.

Changer le regard

Qu'il s'agisse de coopération transfrontalière au sens large (quel que soit le territoire, le temps ou l'objet), ou de la construction d'une métropole franco-belge de dimension européenne (qui est l'objet de notre action, ici et maintenant), la coopération transfrontalière implique toujours un changement de regard. On constate que le Nord se trouve au Sud et l'Occident à l'Est... le regard s'ouvre, il s'élargit et s'enrichit; et dans un territoire que pourtant on croyait familier on découvre des richesses inattendues.

La coopération transfrontalière se nourrit d'ambitions et de stratégies, de connivences et d'amitiés, et de savoirs. Les travaux de la COPIT (décider ensemble pour bâtir une métropole transfrontalière) font émerger des idées, des ambitions, des stratégies, des projets... pour les faire partager. Ils rapprochent les acteurs du développement territorial et inspirent leurs actions.

Quelques centaines d'acteurs, experts, témoins et décideurs travaillent ensemble. Leurs discussions, témoignages, expertises et décisions ont déjà produit plusieurs études thématiques et (pour les couronner) la *Stratégie pour une métropole transfrontalière*.

La réalisation des "*Cahiers et Dossiers de l'Atelier transfrontalier*" (d'abord dans le cadre du projet "Grootstad", et maintenant grâce à un financement Interreg spécifique) facilite la diffusion de cette production, pour qu'elle inspire durablement les décisions politiques.

Car au-delà des ambitions et des savoirs, il s'agit de réaliser des projets qui transforment notre territoire et notre façon de travailler ensemble. C'est la métropolisation transfrontalière: un pari raisonné sur l'avenir.

01

**Concurrence et complémentarité
économiques**

4 rapports introductifs

**Economische concurrentie en
complementariteit**

4 inleidende expertises

Inhoud

SITUERING VAN DE STUDIE - ATELIER	1
1 ECONOMISCHE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE VOOR DE "AIRE MÉTROPOLITAINE LILLE" - WIM VANHAVERBEKE	8
1. Inleiding	8
2. Een sectorale benadering	8
3. De logistiek	10
4. Dienstverlening en high-tech bedrijven in en rond de metropool	12
5. Verbinding met de metropool vanuit omliggende gebieden	14
2 ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF VOOR EEN GRENSOVERSCHRIJDENDE METROPOOL - JEAN-FRANÇOIS STEVENS	21
1. Inleiding	22
2. Historische, geografische en economische omwenteling	22
3. Nieuwe relaties tussen bedrijven en regio's	26
4. Metropoolvorming aandurven	32
3 UITDAGINGEN VOOR HET GRENSOVERSCHRIJDEND GEBIED - HENRI CAPRON	35
1. Vaststellingen	38
2. Uitdagingen	40
3. Perspectieven	44
4 ECONOMISCHE CONCURRENTIE EN COMPLEMENTARITEIT IN DE EUROMETROPOOL - ANDRE DELPONT	53
1. Inleiding: "krijgskunst" en territoriale marketing	54
2. Competitief zijn	56
3. Een Europese metropool zijn	58
4. Waarin sterk zijn	62
5. Besluiten: de ambitie	74
SAMENVATTING EN BESLUITEN - ATELIER	77
BIJLAGE	
DE AUTEURS	86
RÉSUMÉ - SAMENVATTING - ABSTRACT	88

Sommaire

	CADRAGE DE L'ÉTUDE - ATELIER	1
1	STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR "L'AIRE MÉTROPOLITAINE LILLOISE" - WIM VANHAVERBEKE	9
1.	Introduction	9
2.	Une approche sectorielle	9
3.	La logistique	11
4.	Les services et les entreprises de pointe dans la métropole et autour d'elle	13
5.	L'accessibilité de la métropole vue depuis les territoires environnants	15
2	PROSPECTIVE POUR UNE MÉTROPOLE TRANSFRONTALIÈRE - JEAN-FRANÇOIS STEVENS	21
1.	Introduction	23
2.	Une mutation historique, géographique et économique	23
3.	Nouveaux rapports entre les entreprises et les territoires	27
4.	Oser la métropolisation	33
3	ENJEUX ET DÉFIS POUR LA ZONE TRANSFRONTALIÈRE - HENRI CAPRON	35
1.	Le constat	39
2.	Les enjeux	41
3.	Les perspectives	45
4	CONCURRENCE ET COMPLÉMENTARITÉ ÉCONOMIQUES DANS L'EUROMÉTROPOLE - ANDRE DELPONT	55
1.	Introduction: "art de la guerre" et marketing territorial	55
2.	Être compétitif	57
3.	Être métropole européenne	59
4.	En quoi être fort	63
5.	Conclusion: l'ambition	75
	SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS - ATELIER	77
	ANNEXES	
	LES AUTEURS	87
	RÉSUMÉ - SAMENVATTING - ABSTRACT	88

CADRAGE DE L'ETUDE
SITUERING VAN DE STUDIE

Atelier

De context waarin steden, bedrijven en burgers **economisch** of professioneel **actief zijn** wordt alsmar complexer, **concurrentiëler** en internationaler (zelfs mondialer). Die evolutie is tegelijkertijd bedreiging en uitdaging. Ze biedt nieuwe kansen voor ontwikkeling, voor het creëren van rijkdom, voor maatschappelijke samenhang en voor de persoonlijke ontplooiing van de burgers.

Strategieën voor territoriale ontwikkeling hebben tot doel in die context sterk te staan : dat is **de concurrentiekracht van een regio**.

Criteria en **hefbomen** voor concurrentiekracht zijn - naast bereikbaarheid, grondaanbod, milieuvorwaarden, financiële stimuli en sociaal klimaat - :

- het bereiken van kwalitatieve en kwantitatieve drempelwaarden,
- de diversiteit van de economische structuur (dat is zowat het economisch equivalent van de ecologische biodiversiteit),
- de aanwezigheid van activiteiten met veel groeikansen, of met een hoge toegevoegde waarde,
- de verscheidenheid en de uitmuntendheid (op alle werkniveaus) van de bekwaamheden, de know-how en de netwerken,
- het internationaal gericht zijn (tweeërlei : in het buitenland aanwezig zijn en zelf openstaan voor het buitenland),
- de snelheid (reactietijd op nieuwe ontwikkelingen, producten, markten, behoeften, enz.).

Het komt er op aan waardevolle, zeldzame en veel gevraagde economische actoren, factoren en middelen in de regio samen te brengen en op elkaar af te stemmen, waarbij die actoren bovendien sterk internationaal gericht zijn, vooruitzien en snel handelen.

Het project voor de grensoverschrijdende metropool gaat er van uit dat de uitbouw van een dergelijk geïntegreerd systeem in onze regio in hoge mate bevorderd kan worden door **het leggen van grensoverschrijdende verbanden tussen economische actoren** (tussen steden, bedrijven en burgers van onze Franse, Vlaamse en Waalse regio's) en door **het grensoverschrijdend samenbrengen van economische factoren en middelen. Grensoverschrijdend samenwerken is onze beste troef**.

Maar grensoverschrijdende verbanden blijven zwak ; soms worden ze zelfs negatief ervaren. Barrières, onwetendheid en wederzijds wantrouwen blijven groot. Kortom, de (noodzakelijke) onderlinge concurrentie tussen subregio's verzwakt de globale, externe concurrentiekracht.

Vertrekkend van die vaststelling heeft het Grensoverschrijdend Atelier in het kader van het "Grootstad"-project alvast twee initiatieven genomen :

- enerzijds de opmaak, door vier externe deskundigen, van vier inleidende expertises (volgens een open en «breed-kijkende» aanpak),
- anderzijds de opmaak van een economisch overzicht of «portret» van onze regio.

Les villes, les entreprises et les citoyens déploient leurs **activités économiques** et professionnelles dans un **environnement de plus en plus concurrentiel**, international (voire mondial) et complexe.

Cette évolution constitue à la fois une menace et un défi, et un réservoir d'opportunités pour le développement, pour la création de richesses et de liens sociaux, et pour l'épanouissement personnel des citoyens.

Les stratégies de développement territorial visent à améliorer les performances dans cet environnement : c'est **la compétitivité d'un territoire**.

Parmi les critères et les **leviers** de cette compétitivité figurent, outre l'accessibilité, l'offre foncière, les conditions environnementales, les incitants financiers et le climat social :

- les effets de seuil, aux sens quantitatif et qualitatif,
- la diversité des tissus économiques (c'est l'équivalent économique de la biodiversité écologique),
- la présence d'activités performantes : à haut potentiel de développement, à haute valeur ajoutée, etc.,
- la diversité et l'excellence des compétences, des savoirs et des relations, et ceci à tous les niveaux,
- l'ouverture sur l'international (dans les deux sens : être présent à l'étranger et savoir accueillir l'étranger),
- la rapidité (temps de réaction sur les nouveaux développements, nouveaux produits, nouveaux marchés, nouvelles attentes...).

De façon synthétique, il s'agit de réunir dans un territoire et de mettre en relation directe des acteurs, des facteurs et des moyens économiques qualifiés, rares et recherchés, très ouverts sur le monde, capables d'anticiper et d'agir dans des temps courts.

Le projet de métropole transfrontalière part de l'hypothèse que **la mise en relation transfrontalière des acteurs économiques** (que sont les villes, les entreprises et les citoyens de nos territoires français, flamands et wallons), comme **la mise en commun des facteurs et moyens économiques** constituent un levier très fort pour la construction d'un tel système, peut-être même **le meilleur levier dont nous disposons ici**.

Or, **cette mise en relation transfrontalière des acteurs économiques reste faible** ; elle est parfois même mal perçue et vécue. Les barrières, l'ignorance et la méfiance réciproques demeurent fortes. Il apparaît que les nécessaires concurrences infra-territoriales sont suffisamment difficiles pour nuire à la compétitivité supra-territoriale de notre territoire.

A la lumière de ces constats, l'Atelier transfrontalier a pris les initiatives suivantes. Il a fait réaliser :

- quatre rapports d'experts introductifs (selon une démarche volontairement ouverte et divergente),
- un état des lieux ou «portrait» économique.

Dit cahier bevat de vier rapporten¹, die :

- Wim Vanhaverbeke (Leuven, Universiteit Maastricht),
- Jean-François Stevens (Université de Lille 1, IFRESI),
- Henri Capron (Université Libre de Bruxelles) en
- André Delpont (Agence pour la promotion internationale de la Métropole, APIM Lille),

vertrekkend vanuit hun parate kennis geschreven hebben.

Deze vier rapporten werden besproken door een discussiegroep (zo'n 25 bevoorrechte getuigen uit de economische sector), en inspireerden het «economisch portret» dat het studiebureau «Industries & Services» vervolgens maakte. Ook het «economisch portret» zal weldra als «cahier van het Grensoverschrijdend Atelier» ruimer verspreid worden.

¹ De rapporten werden geschreven in december 1998 en januari 1999, en besproken in februari en maart 1999. Het bureau BTC (Oostende) en het Atelier schreven de vertalingen.

Le présent cahier comprend les quatre rapports¹, réalisés par les quatre experts que sont :

- Wim Vanhaverbeke (Leuven, Universiteit Maastricht),
- Jean-François Stevens (Université de Lille 1, IFRESI),
- Henri Capron (Université Libre de Bruxelles) et
- André Delpont (Agence pour la promotion internationale de la Métropole, APIM Lille),

à partir de leurs connaissances et savoirs «immédiats».

Ces quatre rapports ont été discutés par un groupe de débat (25 témoins privilégiés de la vie économique) et ont guidé la réalisation, par le bureau d'étude «Industries & Services», du «portrait économique». Comme ici ces quatre expertises, le «portrait» sera largement diffusé sous forme de «cahier de l'Atelier transfrontalier».

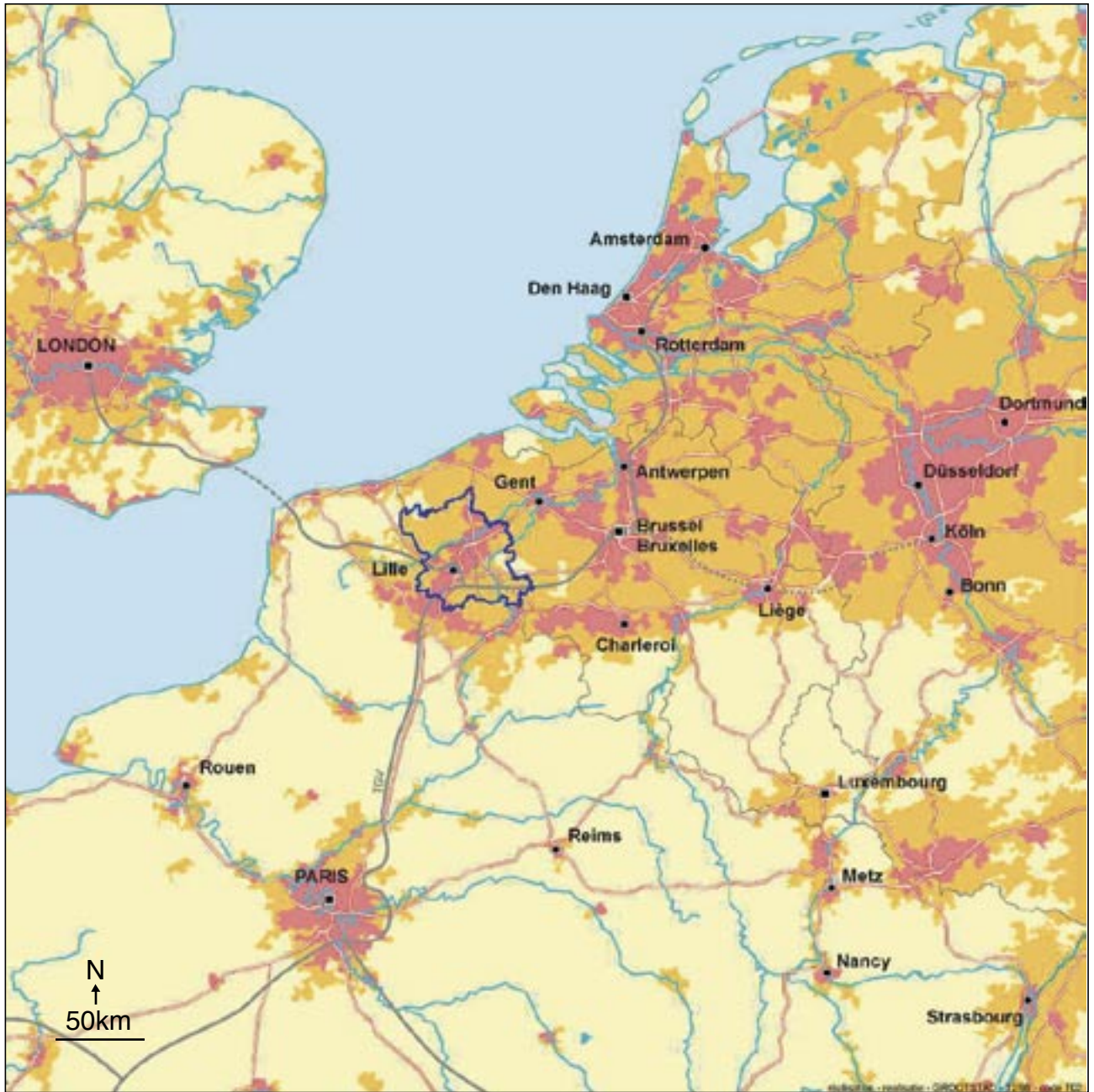
¹ Ces rapports ont été rédigés en décembre 1998 et janvier 1999, et discutés en février et mars 1999. Les traductions ont été réalisées par le bureau BTC (Oostende) et par l'Atelier transfrontalier.

CONCURRENCE ET COMPLÉMENTARITÉ ECONOMIQUES

4 rapports introductifs

ECONOMISCHE CONCURRENTIE EN COMPLEMENTARITEIT

4 inleidende expertises



1

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR "L'AIRE MÉTROPOLITAINE LILLOISE"

Wim Vanhaverbeke

ECONOMISCHE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE VOOR DE "AIRE MÉTROPOLITAINE LILLE"

Wim Vanhaverbeke

1 Inleiding

Voor de aire métropolitaine Lille - dit zijn de 6 arrondissementen waar de GPCI actief is - heeft de voltooiing van de interne Europese markt heel nadrukkelijk nieuwe perspectieven geopend. Naast de gebruikelijke voordelen van de integratie van de Europese markt die voor alle regio's van toepassing zijn hebben grensregio's extra voordelen omdat het effect van het wegvallen van de binnengrenzen vooral voelbaar is naarmate men dichter bij de grens woont. In het verleden heeft de Noord-Franse overheid getracht de driepool Lille-Roubaix-Tourcoing met behulp van grote infrastructuurwerken tot een metropool (*métropole lilloise*) uit te bouwen. De economische omgeving van de omliggende gebieden, waarvan een deel in Henegouwen en West-Vlaanderen ligt, is onder meer hierdoor snel aan het veranderen. Alles wijst erop dat het openen van de binnengrenzen de aire métropolitaine Lille bevrijdt van zijn vroegere perifere ligging in het Belgisch en Frans economisch krachtenveld, terwijl ze nu zou kunnen profiteren van een sterke ruimtelijk-economische positie binnen de Central Capitals Region.

In het verleden is men voor de grensoverschrijdende samenwerking te veel uitgegaan van de idee dat men met een set van grensoverschrijdende projecten de economische integratie zou kunnen bewerken. De ervaring leert dat de economische werkelijkheid complexer is en dat het dynamiseren van de economische activiteiten in een grensgebied met metropool-ambities moet uitgaan van kritische succesfactoren die een echte economische ontwikkeling kunnen genereren. Dit vraagt op de eerste plaats een juiste inschatting van de economische positie van de metropool in een ruimere ruimtelijk-economische context.

In wat volgt bespreken we achtereenvolgens enkele centrale aandachtspunten voor een economisch beleid voor de aire métropolitaine. Achtereenvolgens besteden we aandacht aan de sectorale benadering, de logistiek, de commerciële dienstverlening en de toegankelijkheid van de metropool vanuit de omliggende gebieden.

2 Een sectorale benadering

In een recente studie voor de Euroregio (de drie Belgische gewesten, Nord-Pas-de-Calais en Kent) is gebleken dat verschillende sectoren bepaalde ruimtelijke concentraties vertonen. Er zijn in wezen drie types van concentraties:

1. Bepaalde industriële sectoren vertonen een uitgesproken aaneengesloten concentratie gebied. In appendix 1 wordt het voorbeeld van de textiel gegeven, maar er zijn ook andere sectoren zoals de voedingsnijverheid, elektrische en elektronische onderdelen, farmaceutische nijverheid, metalen producten en de groothandel die dit soort concentratie vertonen. De meeste concentratiezones zijn grensoverschrijdend (Vlaanderen-Henegouwen, Nord-Pas-de-Calais).

2. De logistiek vertoont een concentratie volgens een netwerkpatroon van regio's met complementaire functies: Zeehavencomplexen (mainports), 2de lijnsknooppunten (binnenhavens) waartoe ook de aire métropolitaine Lille kan behoren, en 3de

1 Introduction

Pour l'aire métropolitaine lilloise - comprenant les 6 arrondissements où la COPIT est active - la réalisation du grand marché européen a très explicitement ouvert de nouvelles perspectives. Outre les avantages habituels de l'intégration du marché européen, qui valent pour toutes les régions, les régions frontalières peuvent bénéficier d'avantages supplémentaires : plus on habite près de la frontière, plus se font sentir les effets de leur disparition. Dans le passé, c'est par la réalisation de grands travaux d'infrastructure que les autorités du Nord de la France ont tenté de transformer le triangle Lille-Roubaix-Tourcoing en une métropole (*la métropole lilloise*). C'est en partie pour cette raison que l'environnement économique des territoires voisins (dont certains se trouvent en Hainaut et en Flandre Occidentale) subit de profondes mutations. Tout porte à croire que l'ouverture des frontières européennes libère l'aire métropolitaine lilloise de sa situation périphérique par rapport aux dynamiques économiques belge et française, et que cette aire pourrait désormais profiter d'une position spatio-économique forte au sein de la « Région centrale des capitales ».

Par le passé, la coopération transfrontalière s'inspirait trop de l'idée selon laquelle il y aurait moyen d'agir sur l'intégration économique en mettant sur pied une série de projets transfrontaliers. L'expérience a toutefois montré que la réalité économique est plus complexe et que la dynamisation des activités économiques sur un territoire transfrontalier aux ambitions métropolitaines devrait se fonder sur des facteurs de succès critiques capables de générer un véritable développement économique. Cela exige d'abord que la position économique de la métropole dans son contexte spatio-économique plus large soit évaluée correctement.

Nous analyserons ici quelques questions prioritaires pour une politique économique pour l'aire métropolitaine. Nous traiterons consécutivement l'approche sectorielle, la logistique, les services marchands et l'accessibilité de la métropole depuis les territoires environnants.

2 Une approche sectorielle

Une étude récente réalisée pour l'Eurorégion (les trois Régions belges, Nord-Pas-de-Calais et Kent) a révélé que plusieurs secteurs économiques présentent des concentrations spatiales. Au fond, il existe trois types de concentration :

1. Certains secteurs industriels présentent une zone de concentration très serrée, comme par exemple le textile (mentionné dans l'annexe 1). Mais il existe d'autres secteurs qui présentent ce type de concentration, tels l'industrie alimentaire, le secteur électrique et électronique, l'industrie pharmaceutique, la métallurgie et le commerce en gros. La plupart des zones de concentration sont transfrontalières (Flandre-Hainaut, Nord-Pas-de-Calais).

2. La logistique présente une concentration suivant un réseau d'aires dont les fonctions sont complémentaires : complexes portuaires maritimes (les « mainports »), nœuds de

lijnsknooppunten die het interland bedienen via een fijnmazige netwerkinfrastructuur.

3. Vooral dienstverlenende sectoren vereisen de nabijheid van grootstedelijke gebieden. In appendix 2 is de correlatie met grootstedelijke gebieden voor de verschillende sectoren weergegeven. Hoe groter de positieve waarde (Pearson correlatie) hoe groter de noodzaak van bedrijven in die sector om zich in grootstedelijke gebieden te lokaliseren.

In het eerste geval is het nodig om een grensoverschrijdende strategie te formuleren maar daarbij speelt de metropolitisatie van Lille geen cruciale rol. Transport en logistiek worden in de volgende sectie besproken. In het derde geval is de thematiek van de metropolitisatie wel van belang. De positie van de Metropool in elk van de sectoren met een hoge Pearson-correlatie moet verder onderzocht worden en er moet vooral gekeken worden hoe de groei van de dienstverlenende sectoren kan gestimuleerd worden via de verbetering van het grootstedelijk draagvlak (verbetering van de bereikbaarheid, de uitbouw van specifieke centra voor bepaalde dienstverlening (zoals in Rotterdam), enz...).

Samengevat: De sectorale benadering is maar echt interessant voor de aire métropolitaine in de mate dat men kan verzekeren dat er een relatie bestaat tussen metropolitisatie en economische groei binnen een bepaalde (diensten)sector.

3 De logistiek

De aire métropolitaine krijgt met de voltooiing van de interne EU-markt nieuwe mogelijkheden wat betreft de distributie en de logistieke diensten. De *métropole lilloise* wordt vaak gezien als een mogelijk uitvalspunt voor Zuid-Europese bedrijven naar Noord-Europa en voor Noord-Europese bedrijven naar Frankrijk en Zuid-Europa. De E17-A1 wordt door de EU erkend als één van de megacorridors voor het transport over de weg en die weg wordt nu al gebruikt als een centrale noord-zuid verkeersas.

Daarenboven zullen zich ten gevolge van de Chunnel heel wat transportfluxen ontwikkelen in oost-west richting. De metropool situeert zich op het kruispunt van twee belangrijke verkeersassen en heeft dus alle mogelijkheden om uit te groeien tot een Europees logistiek centrum.

Volgens de reeds vermelde studie voor de Euroregio heeft de metropool Lille alle troeven om uit te groeien tot een port intérieur (en daar bedoel ik niet alleen de binnenscheepvaart mee).

De toegemeten bedrijfsruimte in de omringende havens is krap en duur - m.u.v. de Noord-Franse havens - en de metropool kan daarom een rol vervullen als een vooruitgeschoven logistiek centrum t.o.v. Antwerpen (en Gent). In de toekomst zal deze functie nog belangrijker worden vermits Zeebrugge, Antwerpen en Rotterdam als groeiende havens steeds meer geconfronteerd worden met stijgende opslagkosten en toenemende congestie inzake het wegvervoer. Het is dus best denkbaar dat de metropool in de toekomst een belangrijke 'port intérieur' wordt.

deuxième ligne (les ports intérieurs) dont l'aire métropole lilloise peut faire partie, et nœuds de troisième ligne servant l'arrière-pays à travers une infrastructure au maillage fin.

3. C'est surtout pour les secteurs de services que la proximité de territoires métropolitains est indispensable. L'annexe 2 montre la corrélation avec des territoires métropolitains pour différents secteurs. Plus la valeur positive est élevée (*corrélation Pearson*), plus il est nécessaire pour les entreprises du secteur concerné de s'implanter sur des territoires métropolitains.

Dans le premier cas de figure, il est nécessaire de formuler une stratégie transfrontalière, mais la métropolisation ne joue pas un rôle crucial. Le transport et la logistique seront traités dans la partie suivante. Dans le troisième cas de figure, la thématique de la métropolisation est bel et bien importante. Il faut poursuivre l'étude de la position de la Métropole dans chacun des secteurs présentant une corrélation Pearson élevée et chercher comment stimuler le développement des services par l'amélioration du «support» [draagvlak] métropolitain (c'est à dire : par l'amélioration de l'accessibilité, l'aménagement de pôles spécifiques pour certains types de services, comme à Rotterdam, etc.).

En conclusion : l'approche sectorielle n'est vraiment intéressante pour l'aire métropolitaine que dans la mesure où il existe une relation entre la métropolisation et la croissance économique au sein d'un secteur (de services) déterminé.

3 La logistique

La réalisation du grand marché européen offre à l'aire métropolitaine de nouvelles possibilités en matière de distribution et de services logistiques. La *métropole lilloise* est souvent considérée comme base potentielle pour les entreprises de l'Europe du Sud (vers l'Europe du Nord) et pour les entreprises de l'Europe du Nord (vers la France et l'Europe du Sud). L'autoroute E17-A1 est reconnue par l'Union européenne comme un des très grands corridors [megacorridors] pour le transport routier, et cette route est déjà utilisée comme axe central de transport nord-sud.

En outre, de nombreux flux de transport est-ouest se développeront à cause du Tunnel sous la Manche. La Métropole se situe au carrefour de deux axes de transport importants et possède donc toutes les possibilités de devenir un centre logistique européen.

D'après l'étude réalisée pour l'Eurorégion, la métropole lilloise possède tous les atouts pour devenir un « *port intérieur* » (par là, je n'entends pas seulement la navigation fluviale).

L'espace industriel disponible dans les ports proches est à la fois trop limité et très cher - à l'exception des ports du Nord de la France. C'est pourquoi la Métropole pourrait jouer le rôle de centre logistique avancé par rapport à Antwerpen (et Gent). Dans l'avenir, cette fonction deviendra encore plus importante, puisque Zeebrugge, Antwerpen et Rotterdam, en tant que ports en pleine croissance, doivent faire face à l'augmentation des frais de stockage et à la congestion des transports routiers. Il se peut donc très bien que la Métropole devienne à l'avenir un *port intérieur* prépondérant.

De metropool Lille beschikt over een uitgebreide set van logistieke centra. Daarenboven levert de Franse overheid inspanningen om deze centra te moderniseren en aan te passen aan de noden van de huidige logistieke dienstverlening en *warehousing*. Ook voor de omringende gebieden is het belangrijk dat de *aire métropolitaine* een draaischijf wordt van het Europees transport. Voor Zuid West-Vlaanderen zijn nog bijkomende redenen om deze beleidsmaterie ernstig te nemen: in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het huidig ruimtelijk beleid in Vlaanderen gaat men er van uit dat Zuid West-Vlaanderen geen belangrijke logistieke rol kan vervullen tenzij er vanuit de *aire métropolitaine* gedacht wordt aan een strategie die het gebied van de zes arrondissementen dekt. De logistieke strategie is er dus één die de drie transportmodi en een bedrijfseconomische strategie omtrent transport en logistiek kan integreren. Het is essentieel dat dit gebeurt voor de ganse *aire métropolitaine* om een antwoord te kunnen bieden op initiatieven die zich aan het ontwikkelen zijn in de omliggende regio's.

Door het feit dat de Leie gecalibreerd wordt en de verbinding met het Seinebekken in het verschiet ligt, is het van groot belang na te gaan wat deze versterkte positie van de binnenscheepvaart kan opleveren in termen van multimodale logistieke activiteiten en de daaraan gekoppelde toegevoegde waarde.

4 Dienstverlening en high-tech bedrijven in en rond de metropool

De Noord-Franse metropool is zich aan het ontwikkelen tot een belangrijk *zakelijk dienstencentrum*. Belangrijk hierbij is dat men twee ontwikkelingen duidelijk voor ogen houdt. Ten eerste dient men na te gaan welke bedrijven zich willen vestigen in de metropool zelf: vb. de ontwikkeling van Eurallille gaat in een andere richting dan oorspronkelijk gedacht werd - meer regionaal grote dienstverlenende bedrijven en minder echte internationale bedrijven.

Daarnaast heeft deze ontwikkeling van commerciële dienstverlening binnen de metropool een positief effect op de ontwikkeling van allerhande dienstverlenende bedrijven in de *aire métropolitaine*. (Voor alle duidelijkheid: Deze ontwikkeling staat grotendeels los van de metropolitisatie van Lille. Ze is mede te danken aan de opkomst van de kenniseconomie waarbij dienstverlening meer dan ooit in de lift zit en waarbij industriële productie en commerciële dienstverlening de twee zijden van eenzelfde ontwikkeling zijn).

Commerciële dienstverlening houdt enorm veel soorten activiteiten in en het is dan ook niet verwonderlijk dat ze elk een aparte lokatie zoeken. Sommige gaan in de metropool een plaats zoeken, andere willen eerder in de periferie hun activiteiten uitbouwen. De metropolitisatie van Lille houdt in dat gebieden tot op 20 à 30 km een interessante lokatie worden voor dienstverlenende bedrijven o.a. ten behoeve van de Noord-Franse metropool en regio. De concentratie van kantooractiviteiten in de metropool zal automatisch een vraag naar gespecialiseerde diensten doen ontstaan.

La métropole lilloise dispose d'un réseau étendu de centres logistiques. En outre, les autorités françaises font des efforts pour moderniser ces centres et les adapter aux besoins des services logistiques actuels et du « *warehousing* ». Les territoires voisins aussi auraient intérêt à ce que l'aire métropolitaine devienne la plaque tournante des transports européens. Le Sud de la Flandre Occidentale a des raisons supplémentaires pour prendre cette question au sérieux. En effet, le Schéma de structure spatiale de la Flandre et la politique spatiale actuelle partent de l'idée que le Sud de la Flandre Occidentale ne peut pas remplir de rôle logistique important, à moins que l'aire métropolitaine n'envisage une stratégie qui couvre le territoire des six arrondissements. Cette stratégie logistique intègre donc les trois modes de transport et une stratégie d'entreprise en matière de transports et de logistique. Il est essentiel que cette stratégie couvre l'ensemble de l'aire métropolitaine pour répondre aux initiatives qui se développent dans les régions voisines.

Puisque la Lys fait l'objet de travaux de mise à grand gabarit et qu'une liaison avec le bassin de la Seine est prévue, il est très important d'examiner ce que ce renforcement de la position de la navigation fluviale peut apporter en termes d'activités logistiques multimodales et de plus-value correspondantes.

4 Les services et les entreprises de pointe dans la métropole et autour d'elle

La métropole du Nord est en train de se développer en un important *centre d'affaires et de services*. Il importe ici de tenir compte de deux développements. D'une part, il faut examiner quelles sont les entreprises qui veulent s'implanter dans la Métropole même. Par exemple : Euralille se développe dans une autre direction que celle initialement envisagée - davantage de prestataires de services régionaux et moins d'entreprises vraiment internationales.

D'autre part, ce développement des services marchands au sein de la métropole a un effet positif sur le développement de toutes sortes d'entreprises prestataires de services dans l'aire métropolitaine (Pour éviter tout malentendu : ce développement se fait en grande partie indépendamment de la métropolisation de Lille ; il se réalise aussi grâce à l'émergence de l'économie de l'information, laquelle favorise plus que jamais les prestations de services et pour laquelle la production industrielle et les services marchands constituent les deux faces d'une même évolution).

Les services marchands comportent toutes sortes d'activités. Aussi n'est-il pas étonnant que chaque activité ait ses propres critères de localisation. Certaines entreprises cherchent un endroit dans la métropole même, d'autres veulent plutôt développer leurs activités dans la périphérie. La métropolisation de Lille implique que les territoires se trouvant dans un rayon de 20 à 30 km deviennent des sites intéressants pour les entreprises prestataires de services qui s'adressent à la métropole comme à sa région du Nord de la France. La concentration d'activités de bureau dans la Métropole aboutira automatiquement à une demande de services spécialisés. Par exemple : étant donné la

Een voorbeeld: Gegeven de flexibiliteit, meertaligheid en snelle, klantgerichte service van de Zuid West-Vlaamse bedrijven en de snelle opkomst van de diensten in deze subregio zou dit wel eens de troef kunnen zijn voor deze sub-regio t.o.v. de metropool.

De ontwikkeling van diensten t.a.v. de *métropole lilloise* steunt op de combinatie van twee succesfactoren : De geografische nabijheid - vergelijkbaar met de Vlaamse rand rond Brussel t.a.v. het internationale dienstencentrum in hartje Brussel - gecombineerd met de streekeigen economische troeven.

Hetzelfde geldt voor de evoluties in de high-tech industrieën. Het is verkeerd te veronderstellen dat de high-tech bedrijven zich automatisch in de metropool zullen vestigen. Integendeel, het omgekeerde lijkt eerder waar te zijn - zie onder meer FLV. Wel is het zo dat de meest recente ontwikkelingen wijzen op het belang van een goed functionerende metropool in de nabije omgeving om operationeel te zijn als high-tech bedrijf. M.a.w., het beleid moet er van uit gaan dat er verschillende high-tech centers zullen ontstaan in de aire métropolitaine. De toegevoegde waarde van een metropool ten aanzien van deze bedrijven moet gezocht worden in de betere bereikbaarheid (t.o.v. de grootstedelijke centra en de poorten), de aanwezigheid van HST-haltes en luchtvaartverbindingen, de realisatie van de aire métropolitaine als proefmarkt voor informaticatoepassingen, informatica- en telecominfrastructuur, enz...

5 Verbinding met de metropool vanuit omliggende gebieden

Ook de verbinding met de metropool kan op termijn een belangrijke economische rol spelen. Wanneer de grote ring rond de metropool een feit wordt, zal deze stad vlot bereikbaar zijn vanuit alle hoeken van de aire métropolitaine.

Tot op heden is in de metropool Lille de nadruk komen te liggen op de ontwikkelingen binnen de metropool zelf uitgaande van de (economische) positie die men wenst in te nemen ten opzichte van andere / nabijgelegen grootstedelijke gebieden zoals Brussel, Köln, London en Paris. Deze positionering is belangrijk maar men heeft daardoor ook het belang van de aire métropolitaine ten dele verwaarloosd. Lille kan in het beste geval uitgroeien tot een echte metropool en dient zich in die zin ook complementair te ontwikkelen met de grotere nationale centra zoals Brussel, Paris en London. Lille zal niet hét economisch centrum worden voor de Parijzenaar of Brusselaar, maar wel voor de inwoners in de aire métropolitaine. Prioritaire aandacht moet dus uitgaan naar de rol van de metropool voor de omliggende gebieden.

De grootstedelijke gebieden zijn belangrijk voor omliggende regio's. De kleinstedelijke en rurale gebieden rond de metropool vormen daar geen uitzondering op. Binnen de nieuwe context van een ééngemaakte interne Europese markt spelen de nabijgelegen grootstedelijke gebieden (Vlaamse Ruit, Randstad, Ruhrgebied, Paris en London) steeds meer een vooraanstaande economische rol. Door de sterk verbeterde

flexibilité, le multilinguisme, la rapidité d'action et le respect du client dans les services offerts par les entreprises du Sud de la Flandre Occidentale, et vu le développement rapide du secteur des services dans cette sous-région, ce phénomène pourrait devenir le principal atout de cette sous-région dans ses relations avec la métropole.

Le développement des services en rapport avec la *métropole lilloise* doit son succès à une combinaison de deux facteurs : la proximité géographique (comparable à celle de la périphérie flamande autour de Bruxelles en rapport avec le centre international de services situé au cœur de Bruxelles) et les atouts économiques propres à la région.

Il en va de même pour l'évolution des industries de pointe. Il est faux de présumer que les entreprises de pointe s'implanteraient automatiquement dans la Métropole. Au contraire, c'est l'inverse qui semble se produire - voir notamment FLV (Flanders' Language Valley). Toutefois, les développements récents montrent toute l'importance de la proximité d'une métropole performante pour que les industries de pointe puissent être opérationnelles. En d'autres termes, notre politique doit se fonder sur le fait que plusieurs pôles technologiques apparaîtront dans l'aire métropolitaine. La plus-value d'une métropole pour ces entreprises sera diverse : une meilleure accessibilité (comparée aux grands centres métropolitains et aux villes-porte), la présence d'arrêts TGV et de liaisons aériennes, la réalisation de l'aire métropolitaine comme marché-test pour des applications informatiques, les infrastructures informatiques et de télécommunication, etc.

5 L'accessibilité de la métropole vue depuis les territoires environnants

A terme, la qualité des liaisons avec la Métropole aussi pourra jouer un rôle économique prépondérant. Avec la réalisation du grand ring, la Métropole sera facilement accessible depuis tous les coins de l'aire métropolitaine.

Jusqu'à présent, dans la métropole lilloise, on a mis l'accent sur le développement dans la métropole même, en vue de la position (économique) que l'on veut acquérir par rapport aux territoires métropolitains proches, tels Bruxelles, Köln, London et Paris. Ce positionnement est important, mais on a quelque peu négligé l'importance de l'aire métropolitaine. Dans le meilleur cas, Lille pourra devenir une véritable métropole et devra se développer en complémentarité avec les grands centres nationaux comme Bruxelles, Paris et London. Lille ne deviendra pas le centre économique par excellence pour le Parisien ou le Bruxellois, mais bien pour les habitants de l'aire métropolitaine. Il faudra donc prêter une attention prioritaire au rôle de la métropole pour les territoires qui l'entourent.

Les territoires métropolitains sont importants pour les régions qui les entourent. Les territoires à la fois ruraux et faits de petites villes, autour de la Métropole lilloise n'échappent pas à ce principe. Dans le cadre du grand marché européen, les territoires métropolitains voisins (le Losange flamand, la Randstad hollandaise, la région de la Ruhr, Paris et London) jouent de plus en plus un rôle économique de premier plan. Grâce à l'amélioration notable des infrastructures de réseau (TGV, réseau autoroutier européen,

netwerkinfrastructuur (HST, Europees net van autosnelwegen, goedkope vliegtuigticketten) vormen zij een samenhangend geheel en fungeren zij als een economisch centrum.

Het belang van de metropool voor de omliggende gebieden wordt geïllustreerd via de figuren in appendix drie: Zij illustreren het effect van een veranderende netwerkinfrastructuur. De eerste figuur is een "multidimensional scaling" -grafiek die gemaakt is op basis van de reistijden per trein tussen verschillende steden in 1992. De tweede figuur is een gelijkaardige grafiek die de "reistijd"-afstanden in kaart brengt in de veronderstelling dat het HST-netwerk volledig gerealiseerd is.

In de eerste grafiek zijn de geografische afstanden tussen de steden min of meer gerespecteerd. In de tweede figuur daarentegen liggen Roeselare en Paris bijvoorbeeld op dezelfde afstand van Brussel. Indien reistijden een concurrentieel gegeven vormen dan illustreren deze grafieken op overtuigende wijze dat buitengebieden nieuwe concurrentie mogen verwachten vanuit grootstedelijke gebieden die een heel stuk verder af liggen. M.a.w., de perifere gebieden van de aire métropolitaine zijn - net zoals andere minder centraal gelegen sub-regio's - door de voltooiing van de Europese binnenmarkt *niet langer een grensregio binnen de Belgische of Franse context, maar er dreigt een nieuwsoortige periferie als "buitengebied" ten opzichte van grootstedelijke gebieden.*

Precies deze nieuwsoortige periferie kan men vanuit een verbeterde interactie tussen het hart van de metropool en de rest van de aire métropolitaine aanpakken. Er moet dringend werk gemaakt worden van de strategie die de metropool in staat stelt ten volle zijn rol als metropool waar te maken voor de paar miljoen inwoners die in de directe omgeving wonen. Dit is mijns inziens de belangrijkste taak van de metropool in het begin van de 21ste eeuw. Een voorbeeld kan dit verduidelijken: Hoe kan het HST-station in Lille zijn rol vervullen als er geen volwaardige feeder-systemen bestaan vanuit de *versant Belge* bijvoorbeeld. Een treinritje van Kortrijk naar Lille illustreert dit op pijnlijke wijze. Of hoe kan de goederentrafiek naar de U.K. via de Chunnel vanuit de aire métropolitaine gedynamiseerd worden als er niet terzelfdertijd gedacht wordt aan de uitbouw van logistieke diensten die deze transportformule voor het bedrijfsleven interessant maakt. Of hoe kan men verzekeren dat poststukken de volgende dag bij de geadresseerde net over de grens toekomen? Of nog, telefoontarieven voor grensoverschrijdende gesprekken zouden als binnenlandse gesprekken getarifeerd moeten worden.

billets d'avion bon marché), ils constituent un ensemble cohérent et fonctionnent comme un centre économique.

L'importance de la Métropole pour les territoires environnants est illustrée dans les figures de l'annexe trois : celles-ci montrent les effets de la transformation de l'infrastructure de réseau. La première figure est un graphique «multidimensional scaling» reprenant les temps de trajet en train entre les villes en 1992. La deuxième figure est un graphique similaire reprenant les distances correspondantes après réalisation complète du réseau TGV.

Le premier graphique respecte plus ou moins les distances géographiques entre les villes. Sur le deuxième graphique par contre, des villes telles Roeselare et Paris se situent à la même distance de Bruxelles. Si les durées de trajet constituent une donnée concurrentielle, ces graphiques montrent de façon convaincante que les espaces ruraux peuvent s'attendre à une nouvelle concurrence de la part de territoires métropolitains situés beaucoup plus loin. En d'autres termes, par la réalisation du grand marché européen, les territoires périphériques de l'aire métropolitaine, tout comme d'autres sous-régions moins centrales, ne sont *plus une région transfrontalière dans le contexte belge ou français, mais risquent de constituer une nouvelle périphérie, une « campagne », par rapport aux territoires métropolitains.*

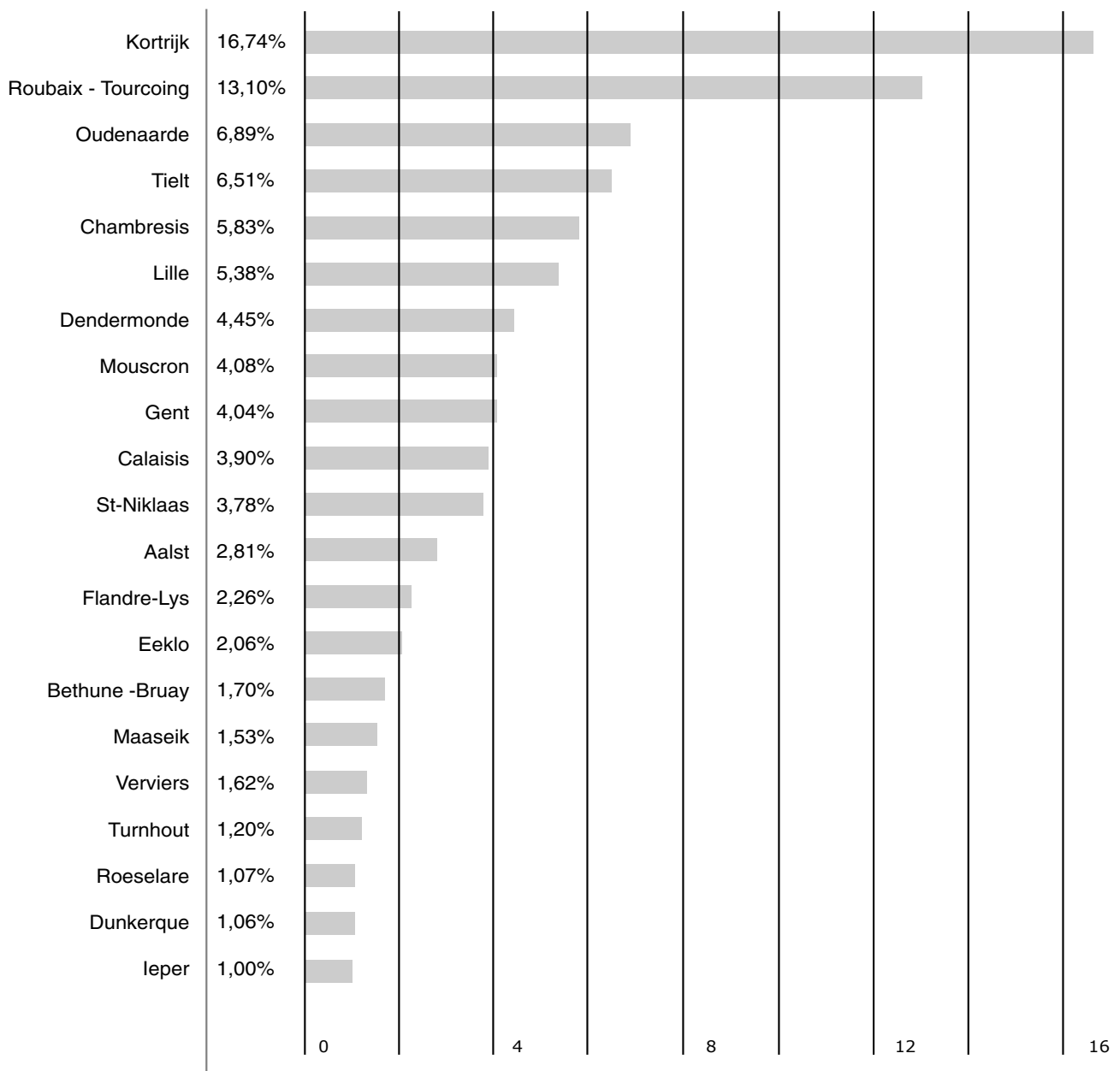
C'est précisément cette nouvelle périphérie que l'on peut aborder à travers l'amélioration de l'interaction entre le cœur de la métropole et le reste de son aire métropolitaine. Il est urgent de mettre en œuvre la stratégie qui permettra à la métropole de jouer pleinement son rôle auprès des quelques millions de personnes habitant dans les environs immédiats. Cela sera, à mon avis, la tâche primordiale de la métropole au début du 21^e siècle. Un exemple peut le montrer : comment la gare TGV à Lille peut-elle remplir son rôle alors qu'il n'existe pas de véritable système de «ramassage» des voyageurs depuis le *versant belge* ? Il suffit - malheureusement - de prendre le train de Kortrijk à Lille pour se rendre compte du problème. Autre exemple : comment dynamiser le trafic des marchandises vers le Royaume-Uni par le Tunnel sous la Manche depuis l'aire métropolitaine en ne pensant pas en même temps au développement de services logistiques, qui rend cette formule de transport intéressant pour les entreprises ? Ou comment assurer que le courrier arrive avec certitude chez le destinataire juste de l'autre côté de la frontière ? Ou encore, les communications téléphoniques transfrontalières devraient bénéficier des mêmes tarifs que les communications nationales.

Appendix 1

Spreiding tewerkstelling textielindustrie in de Euroregio (Euroregio=100%)

Annexe 1

Répartition de l'emploi de l'industrie textile de l'Eurorégion (Eurorégion=100%)



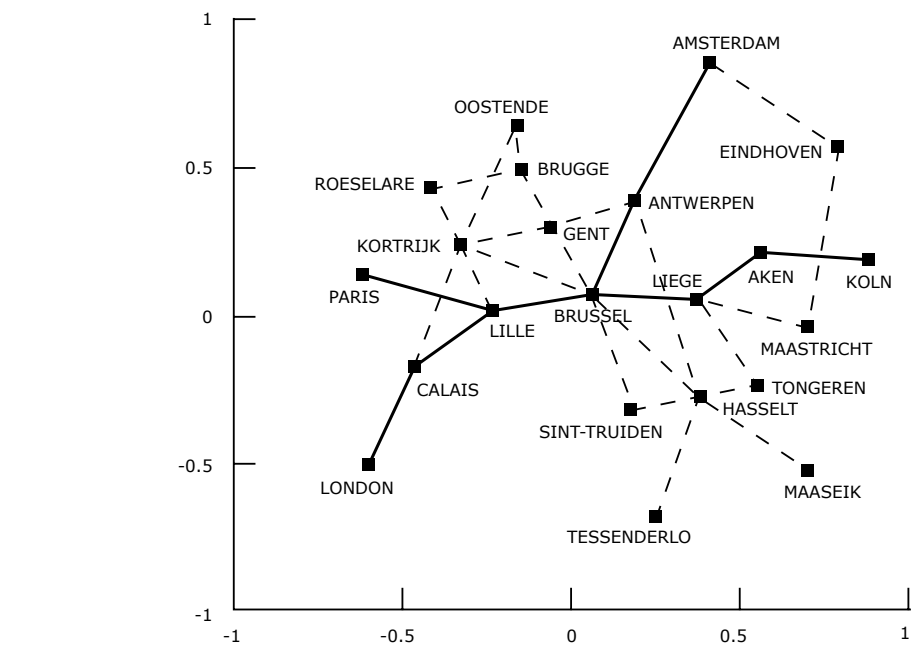
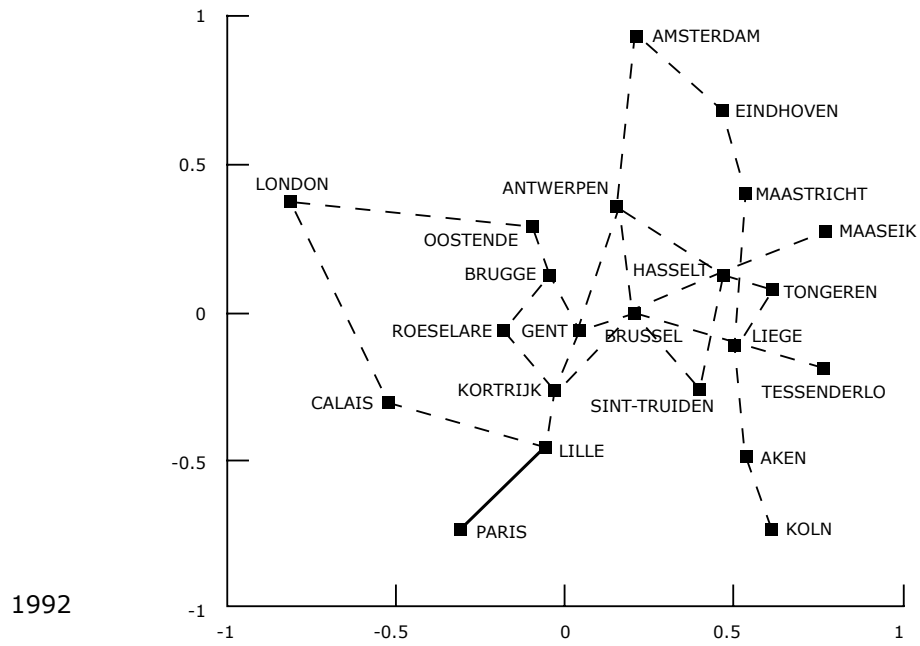
Appendix 2 : de Pearson-correlatie
Annexe 2 : la corrélation Pearson

A0	agriculture	landbouw	-0.185
B0	ind. agricoles et alimentaires	agro- en voedingsnijverheid	-0.321
C1	habillement et cuir	kleding en leerbewerking	-0.152
C2	édition imprimerie	uitgeverijen, grafische sect.	0.392
C3	pharmacie	farmaceutische nijverheid	0.032
C4	équipement du foyer	huishoudartikelen	-0.095
D0	industrie automobile	automobielnijverheid	0.116
E1	constr. navale et aéronautique	scheeps- en vliegtuigbouw	0.152
E2	équipements mécaniques	metaal- en machinebouw	-0.052
E3	équip. électr. et électron.	elektri en elektro prod.	0.346
F1	ind. des produits minéraux	delfstoffennijverheid	-0.180
F2	industrie textile	textielnijverheid	-0.176
F3	industrie du bois et du papier	hout- en papiernijverheid	-0.173
F4	chimie et plastiques	chemie en kunststoffen	0.031
F5	métallurgie	metaalbewerking	0.044
F6	compos. électr. et électron.	elektri en elektro onderdelen	-0.025
G1	produit combustibles	brandstoffen	0.263
G2	eau gaz électricité	water, gas, elektriciteit	0.082
H0	construction	bouw	-0.441
J1	comm. et répar. automobiles	handel en –herstell. voertuigen	0.058
J2	commerce de gros	groothandel	0.443
J3	commerce de détail	kleinhandel en herstellingen	0.034
K0	transports	vervoer	0.263
L0	activités financières	financiële verrichtingen	0.800
M0	activités immobilières	vastgoed	0.267
N1	postes et télécommunications	post en telecommunicatie	-0.012
N2	conseil et assistance	advies en bijstand	0.770
N3	services opérationnels	operat. dienstverlening	0.441
N4	recherche et développ.	onderzoek en ontwikkeling	0.352
P1	hôtels restaurants	horeca	0.032
P2	act. culturelles et sportives	sport, recreatie en cultuur	0.559
P3	services domestiques	diensten voor particulieren	-0.036
Q1	éducation	onderwijs en opvoeding	-0.362
Q2	santé action sociale	gezondheid, maatsch. dienstv.	-0.221
R1	administration publique	overheidsadministratie	-0.049
R2	activités associatives	beroeps-, vak- en verenigen	-0.068

Hoe groter de positieve waarde, hoe groter de noodzaak voor bedrijven in die sector om zich in grootstedelijke gebieden te localiseren.

Plus la valeur positive est élevée, plus il est nécessaire pour les entreprises du secteur concerné de s'implanter sur des territoires métropolitains.

Appendix 3 - reistijden per trein
Annexe 3 - temps de parcours en train



na voltooiing HST
après achèvement TGV

2

PROSPECTIVE POUR UNE METROPOLE TRANSFRONTALIERE

Jean-François Stevens

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF VOOR EEN GRENSOVERSCHRIJDENDE METROPOOL

Jean-François Stevens

1 Inleiding

«**Een Europese metropool worden**» is voor Lille momenteel veeleer een ambitie en een politieke intuïtie dan een echt strategische keuze. Deze ambitie is een vrijwillig breekpunt in een lange geschiedenis van regionale economische conversie. Dat breekpunt heeft concrete vorm gekregen met Euralille, het voluntaristische antwoord op de nieuwe geostrategische situatie van Lille (via Kanaaltunnel en Noord-Europese H.S.T.).

Het resultaat daarvan was **een dynamiek**, die zowel uitging van de actoren uit Lille zelf (zie de grote projecten van de Metropool en de kandidatuur voor de Olympische Spelen) als van de actoren van een ruimer gebied, een gebied dat zich tot voorbij de grenzen uitstrekt en (in Lille) een gemakkelijke toegang tot een spoorweg-hub kreeg. Juist dankzij die dynamiek is het grensoverschrijdende karakter van een grote agglomeratie opnieuw duidelijk geworden.

Maar, hoe sterk de symbolen ook zijn, men mag er geen genoegen mee nemen te verwijzen naar een «grensoverschrijdende» benaming om een «Europese metropool» te zijn, terwijl het juist één van de zwakke punten van Lille is dat het niet goed op de hoogte is van de economische situatie van de Vlaamse en Waalse arrondissementen en dat het niet in staat is om zich concreet als metropool te profileren ten gunste van zowel regionale als grensoverschrijdende economische activiteiten.

Voor het uitstippelen van een economisch ontwikkelingsbeleid voor een grensoverschrijdende stad is het nodig **grondig na te denken over strategie** : Men moet weten wat de sterke en zwakke punten van die specifieke ruimte zijn en zicht hebben op de evolutie van haar economische context (de uitdagingen).

Het opstellen van een economisch overzicht of "**portret**" van de metropool, met aandacht voor al haar deelruimten, is daarom een voorafgaande voorwaarde voor het bepalen van een ontwikkelingsstrategie. Men moet niet alleen aandacht hebben voor de sterke punten en de economische **complementariteiten**, maar ook voor de **concurrentiedynamiek**, vooral omwille van de culturele en organisationele verschillen die in het eenwordende Europa een grote rijkdom kunnen zijn.

Door haar grenssituatie heeft Lille, in vergelijking met andere Europese metropolen, de bijzondere eigenschap dat haar interne kenmerken (als het ware) "in resonantie komen" met enkele grote hedendaagse ontwikkelingen : de evolutie van de context van Lille heeft onmiddellijk interne gevolgen omwille van de grensoverschrijdende openheid.

2 Historische, geografische en economische omwentelingen

Onder de belangrijke stuwende krachten die alle vormen van menselijke organisatie ter wereld aanpassingen opleggen (te beginnen bij de demografische ontwikkelingen, de nieuwe technologische revolutie en de ideologische en culturele ontwikkelingen) zijn er drie die in de Noord-West-Europese ruimte samenwerken en er een nieuwe economische context creëren waarvoor nieuwe strategieën moeten bepaald worden : **een**

1 Introduction

Pour Lille, "**devenir une Métropole européenne**" est, pour l'instant, plus une ambition et une intuition politique qu'un réel choix stratégique. Cette ambition s'inscrit comme une volonté de rupture dans une longue histoire de conversion économique régionale. Cette rupture s'est concrétisée dans Euralille, réponse volontariste à la nouvelle situation géostratégique de Lille créée par le Tunnel sous la Manche et le T.G.V. Nord-Européen.

Une dynamique en est résultée tant de la part des acteurs lillois (les grands projets de la Métropole et la candidature aux jeux olympiques) que de la part des acteurs d'une large aire débordant les frontières qui bénéficiaient d'un accès facile à un hub ferroviaire. C'est dans cette dynamique qu'est réapparu le caractère transfrontalier d'une large conurbation.

Cependant, quelle que soit la force des symboles, il ne peut suffire de se référer à une nomination "transfrontalière" pour être une "métropole européenne" alors que précisément une des faiblesses de Lille est de ne pas bien connaître la réalité économique des arrondissements flamands et wallons et de ne pas savoir décliner concrètement sa proclamation métropolitaine au profit des activités économiques tant régionales que transfrontalières.

Définir une politique de développement économique pour une ville dont le territoire est transfrontalier suppose **une réflexion stratégique**, c'est à dire, une connaissance des forces et faiblesses de cet espace spécifique et une compréhension de l'évolution de son environnement (les défis).

La réalisation d'un "**état des lieux**" économique de la métropole, dans tous ses espaces, est donc un préalable à toute stratégie de développement. Il s'agit de connaître les forces, les **complémentarités** économiques mais aussi les **concurrences dynamiques**, notamment du fait des organisations et des cultures différentes qui peuvent être autant de richesses dans une Europe en création.

En effet, une des particularités de Lille, parmi les métropoles européennes, est que ses caractéristiques internes (du fait de sa réalité transfrontalière) entrent en résonance avec quelques grandes mutations contemporaines : l'évolution de l'environnement de Lille a immédiatement des effets internes du fait même de son ouverture transfrontalière.

2 Des mutations historique, géographique et économique

Parmi les grandes forces motrices dont les évolutions contemporaines entraînent des mutations nécessaires pour toutes les organisations humaines dans le monde (à commencer par les évolutions démographiques, la nouvelle révolution technologique et les évolutions idéologiques et culturelles), il en est trois qui entrent en synergie dans l'espace du Nord - Ouest européen pour déterminer un nouvel environnement et donc qui appellent à la définition d'une nouvelle stratégie : **une mutation historique, une mutation géographique et la mutation économique.**

historische omwenteling, een geografische omwenteling en een economische omwenteling.

Geschiedenis en geografie, Tijd en Ruimte veranderen en maken het Lille mogelijk terug vat te krijgen op zijn economische organisatie :

1. *Met de **Europese integratie** en met het geleidelijk tot stand komen van één groot economisch geheel en van een politieke en sociale ruimte heeft Europa zijn Geschiedenis weer in handen genomen. Het vrije verkeer, niet alleen van goederen en kapitaal maar ook van personen, wijzigt de betekenis van de historische grenzen. De strategische (in militaire zin), politieke en administratieve grondslagen van die grenzen vervagen, wat ten goede komt aan de samenwerking op economisch, cultureel en politiek gebied.*

Voor Lille, dat zich in een gebied bevindt met vele, kwetsbare grenzen, zijn die perspectieven tegelijk bevrijdend en veeleisend. De Europese ruimten die 360 graden worden opengesteld, betekent **evenveel gebieden waar een heel concrete - want grensoverschrijdende - concurrentie heerst**, zowel in onmiddellijke nabijheid als in stedelijke, menselijke en economische continuïteit.

2. *Europa eigent zich zijn interne ruimte ook toe door die ruimte te reorganiseren. In het algemene proces van opening en uitbreiding van de wereldruimte door de nieuwe materiële en immateriële transport- en communicatiemiddelen maakt Europa immers zijn eigen fysieke ruimte compacter via grote infrastructuren, autosnelwegen, tunnels en hogesnelheidstreinen.*

Voor Lille, dat al opgenomen was in het Noord-West-Europese netwerk van autosnelwegen, betekent de bouw van de Kanaaltunnel en de Noord-Europese H.S.T., **dat zijn ruimte wordt opengesteld** en dat in reistijd gemeten afstanden korter worden.

In het bijzonder zullen die initiatieven, **tegen 2015-2020**, een specifieke ruimte afbakenen, de «Central Capitals Region», waarbinnen de grote stedelijke, economische en politieke gehelen, namelijk het Bekken van Parijs, Groot-Londen, Randstad en het Ruhrgebied, slechts op 2 à 3 uur van elkaar verwijderd zijn.

Die grote «**aantrekkingspolen**» [**méga-attracteurs**] oefenen nu al invloed uit op de verschillende gebieden van de Euroregio en tot aan de arrondissementen van de Grensoverschrijdende Metropool Lille.

Die eerste twee convergerende gegevens bepalen een nieuw strategisch gebied, eigenlijk een **nieuw bekken van activiteiten en arbeidsplaatsen**, dat wordt bepaald door 1 uur reistijd vanuit Lille. Dat bekken is de ruimte van de 'Central Capitals Region'.

Het is in die context dat Lille zijn ontwikkelingsstrategie moet uitwerken en die ook moet bepalen met Brussel, de Belgische gewesten en Kent, die zich samen in die hertekende ruimte bevinden.

Voor het bepalen van een strategie en, meer nog, voor het bevorderen van ontwikkeling, zal het, gezien de economische, politieke en historische kenmerken van die ruimte, niet

L'histoire et la géographie, le Temps et l'Espace se modifient pour Lille en lui permettant de se ressaisir de son organisation économique :

1. *L'Europe a repris en main son Histoire avec **l'intégration européenne** et la progressive constitution d'un même ensemble économique et d'un espace politique et social. La libre circulation des biens et des capitaux mais aussi des hommes change la signification des frontières historiques. Leurs fondements stratégiques (au sens militaire), politiques et administratifs s'estompent au profit des échanges économiques, culturels et politiques.*

Pour Lille, située dans un territoire de multiples frontières vulnérables, ces perspectives sont à la fois libératrices et exigeantes. En effet, les espaces européens qui s'ouvrent, à 360 degrés, sont aussi **autant de domaines de concurrence très concrète puisque transfrontalière**, en proximité immédiate et en continuité urbaine, humaine et économique.

2. *L'Europe se saisit aussi de son espace interne en le remodelant. En effet, dans le processus général d'ouverture et de dilatation de l'espace mondial par les nouveaux moyens de transport matériels et immatériels, l'Europe resserre particulièrement son propre espace physique par les grandes infrastructures, autoroutes, tunnels et trains à grande vitesse.*

Pour Lille, qui était déjà insérée dans le réseau autoroutier nord - ouest européen, la réalisation du Tunnel sous la Manche et du T.G.V. Nord Européen **ouvre son espace** et réduit les distances en temps de déplacement.

En particulier, ces réalisations vont, **à l'échéance de 2015-2020**, resserrer un espace particulier qui est celui du "Center Capitals Region" en interconnectant dans un espace-temps de 2 à 3 heures de déplacement les grands ensembles urbains, économiques et politiques que sont le Bassin Parisien, le Grand Londres, la Randstad et la Ruhr.

Or, ces "**méga-attracteurs**" exercent déjà leurs influences sur les différents territoires de l'Eurorégion et jusqu'aux arrondissements de Lille-Métropole transfrontalière.

Ces deux premières données convergentes définissent une nouvelle aire stratégique, en fait, un **nouveau bassin d'activités et d'emplois** défini, par l'heure de déplacement au départ de Lille. Ce bassin est l'espace des Régions Capitales.

C'est donc dans ce contexte que Lille doit élaborer sa stratégie de développement mais aussi, la définir avec Bruxelles et les régions belges comme avec le Kent qui se trouvent, comme elles, au sein de cet espace recomposé.

Cependant, les caractéristiques économiques, politiques et historiques de cet espace font que la seule constatation d'une position géographique "au milieu", en interconnexion des grands ensembles, ne suffit pas pour définir une stratégie et, moins encore, pour assurer un développement.

L'Eurorégion n'est que "l'espace intermédiaire" entre ces très réelles puissances

voldoende zijn enkel vast te stellen dat men zich, geografisch gezien, 'in het midden' bevindt en met de grotere gehelen goed verbonden is.

De Euroregio is niet meer dan een «tussenruimte» tussen de echte machten. De nieuwe strategische ruimte blijkt heel versnipperd te zijn : een ruimte met veel concurrentie, waarin **de belangen van de actoren niet noodzakelijk in het voordeel van samenwerking tussen steden spelen** en, a fortiori, tussen gewesten, rekening houdend met hun kenmerken en met hun verschillende aantrekking door die of die grote «aantrekkingspool» [méga-attracteur].

3. *Nu is het juist de ontwikkeling van de mondiale economische en financiële concurrentie die **tot veralgemeende concurrentie tussen regio's leidt**. Elke ruimte wordt geconfronteerd met de noodzaak haar **competitieve voorsprong** en haar bekwaamheden aan te tonen die nodig zijn voor de ontwikkeling en de vestiging van bedrijven :*

- *de capaciteit om lokale know-how samen te brengen, met andere woorden : specifieke productieve systemen in een netwerk met elkaar binden, dit ten gunste van de hele economische structuur van een relevant gebied.*
- *de capaciteit om op Europees of op mondiaal niveau pertinente netwerken te leiden, of er ten minste deel aan te nemen, dit wil zeggen : veel partnerships kunnen beheren en die eigenheden laten ontwikkelen door zich op een positieve manier te plaatsen op de grote internationale goederen-, diensten- en informatie-stromen.*

3 Nieuwe relaties tussen bedrijven en regio's

Voor Lille, dat een Europese metropool wil worden, hebben die voor regio's en (meer nog) voor steden noodzakelijke capaciteiten, gezien de economische veranderingen, een bijzondere betekenis.

Van de talrijke door analisten vastgestelde kenmerken van internationale steden zijn er ten minste drie die betrekking hebben op regionale metropolen en die een specifiek economische strategie vragen. Ze verwijzen alledrie naar **nieuwe relaties tussen bedrijven en regio's, relaties die steunen op de mogelijkheid van een regio om diensten te ontwikkelen met een toegevoegde waarde :**

I. *Een metropool wordt eerst en vooral bepaald door zijn **capaciteit om zijn eigen ruimte en zijn verschillende activiteiten duidelijk te organiseren**. Een metropool biedt «**schaalvoordelen**» via zijn arbeidsmarkt, en vooral via zijn geschoolde arbeidsmarkt. Dankzij een metropool kunnen actoren, verschillende economische activiteiten en verschillende "lokale productiesystemen" met elkaar in verbinding gesteld worden, zodat "bundeling van functies en van actoren" ontstaat om toegevoegde waarde te creëren.*

Wat Lille zelf betreft, moet de identificatie van de strategische activiteiten, waarmee in het kader van het "Charte d'objectifs" begonnen is, verder uitgewerkt worden, door de belangrijkste activiteiten van de andere arrondissementen van de GPCI erin op te nemen.

et ce nouvel espace stratégique apparaît comme un espace très concurrentiel et très morcelé, dans lequel **les intérêts des acteurs ne jouent pas nécessairement en faveur de la coopération** entre villes et, a fortiori, entre régions compte tenu de leurs caractéristiques et de leur attraction différentielle vers tel ou tel de ces "méga-attracteurs".

3. Et précisément, le développement de la concurrence économique et financière mondiale généralise **la concurrence entre territoires**. Chaque espace est confronté à la nécessité de démontrer ses **avantages comparatifs**, ses compétences qui sont recherchées pour le développement des entreprises et leur localisation :

- la capacité à mettre en relation des savoir-faire locaux, c'est à dire à mettre en réseau des systèmes productifs spécifiques, au profit de l'ensemble du tissu économique d'une aire pertinente.
- la capacité à animer ou, au moins, à participer à des réseaux pertinents au niveau européen ou mondial, c'est à dire, la capacité à gérer des partenariats multiples permettant à ces spécificités de se développer (ou d'émerger) en se situant positivement dans les grands flux internationaux de biens, de services et d'informations.

3 Nouveaux rapports entre les entreprises et les territoires

Ces compétences nécessaires des territoires et, notamment, des villes, compte tenu des mutations économiques, prennent une signification particulière pour Lille qui veut devenir Métropole européenne.

Parmi les nombreuses caractéristiques des villes internationales, repérées par les analystes, il en est au moins trois qui concernent les métropoles régionales et qui impliquent une stratégie spécifiquement économique; elles expriment toutes les **nouveaux rapports entre les entreprises et les territoires, rapports fondés sur la capacité d'un territoire à développer des services à valeur ajoutée:**

I. Une métropole est d'abord définie par sa **capacité à articuler son propre espace et ses différentes activités**. Elle offre des "**économies d'agglomération**" par son marché de l'emploi et surtout de l'emploi qualifié; elle permet la mise en relation des acteurs et des différentes activités économiques, des différents "systèmes productifs locaux" de façon à engendrer des valeurs ajoutées par une situation d' "**agglomérations de fonctions et d'acteurs**".

Pour Lille, la démarche d'identification des activités stratégiques, commencée dans la "Charte d'objectifs", doit être complétée en intégrant les principales activités des autres arrondissements de la COPIT.

Ainsi, aux activités de commerce-distribution, de graphisme, d'agro-alimentaire, de textile, qui font la force de Lille-Roubaix-Tourcoing, pourront s'ajouter le textile de Kortrijk-Ieper-Roeselare et de Mouscron, mais aussi le matériel électronique (Barco), le tréfilage

Op die manier zouden naast de activiteiten als handel en distributie, grafische vormgeving, voedingsmiddelen en textiel (de sterke punten van Lille-Roubaix-Tourcoing) ook de volgende sectoren worden opgenomen : textiel uit Kortrijk-Ieper-Roeselare en Mouscron, elektronisch materieel (Barco), draadtrekkerij (Bekaert), bouwmaterialen uit Tournai en Kortrijk, meubelindustrie uit Kortrijk, Roeselare en Ieper, drukkerijwezen uit Tournai, Roeselare en Kortrijk.

In elk van die sectoren bestaat het strategisch denkwerk erin te na te gaan of netwerkdiensten kunnen worden ontwikkeld op basis van **nabijheids- of plaatseffecten** (meer bepaald in de textielindustrie) :

- marginale vraag [externalités de demande] of "clubeffecten" voor gezamenlijk gebruik van dezelfde goederen of diensten,
- "systeemgoederen" [des "biens-système"], combinatie van complementaire elementen,
- marginaal aanbod [externalités d'offre], diensten die gepaard gaan met een gemeenschappelijk aanbod.

Dergelijke **netwerkeconomie** komt reeds tot uiting in sommige sectoren en in sommige regio's zoals Kortrijk-Roeselare-Ieper, die als een "industriële district" gelden omwille van hun dichte netwerk van nauw met elkaar verbonden KMO's.

Via een analyse van die sectoren en ervaringen zou het mogelijk moeten zijn de rol te verduidelijken die de overheden kunnen vervullen om die dynamiek te begeleiden.

II. *Het tweede kenmerk van een metropool is vooral internationaal te zijn voor de regio, door het vervullen van een **stimulerende functie** [une fonction d'animation] ten gunste van de regionale activiteiten en van een **communicatieve functie** [une fonction d'interface] voor de producenten en consumenten van de regio. Het is dus ook op "basis" van de regionale activiteiten dat een metropool dienstenfuncties kan ontwikkelen.*

Voor Lille is dat heel vanzelfsprekend : daar bleef de ontwikkeling van de commerciële dienstverlening lange tijd beperkt door de desindustrialisatie in Nord-Pas de Calais. Bovendien zorgen de nabijheid en de omvang van het Parijse aanbod van diensten aan bedrijven voor een belangrijke aantrekkingskracht op de regionale bedrijven en voor de tegemoetkoming van hun vraag naar diensten.

Het feit dat die problematiek aan bod komt bij een grensoverschrijdende metropool maakt de zaak er niet eenvoudiger op. Via de Belgische steden uit de GPCI openen zich ook de provincies West-Vlaanderen en Henegouwen, en zelfs de Vlaamse en Waalse gewesten, elk met hun eigen ontwikkelingsschema. Bovendien is ook Brussel natuurlijk een belangrijke stad voor hogere diensten. Uiteindelijk zullen ook de beste financiële diensten in London op termijn makkelijk bereikbaar zijn, evenals de logistieke diensten van Rotterdam en de economische en logistieke diensten van het Ruhrgebied !

Het komt er dus eerst en vooral op aan veel aandacht te besteden aan de in Lille, Kortrijk en Tournai **reeds ontwikkelde diensten**, zodat hun verwachtingen duidelijk worden ten aanzien van de voordelen die Lille-Métropole hen als metropool bieden kan, dankzij

(Bekaert), les matériaux de construction de Tournai et de Kortrijk, les industries du meuble de Kortrijk, Roeselare et Ieper, l'imprimerie de Tournai, Roeselare et Kortrijk.

Dans ces différents secteurs, la réflexion stratégique consiste à rechercher si des **effets de proximité ou des effets de place** (notamment dans le textile) peuvent permettre le développement de services de réseaux :

- des externalités de demande ou "effets de club" pour l'utilisation commune de mêmes biens ou services,
- des "biens-système", combinaison de composantes complémentaires,
- des externalités d'offre, services associés à une offre commune.

Cette problématique d'**économie de réseaux** est vraisemblablement déjà pratiquée dans certains secteurs et dans certains territoires comme Kortrijk-Roeselare-Ieper qui apparaît comme un "district industriel" pour son réseau dense de P.M.E. fortement reliées entre elles.

L'analyse de ces secteurs et expériences devrait permettre de préciser le rôle que les pouvoirs publics peuvent remplir pour accompagner ces dynamiques.

II. *La deuxième caractéristique d'une métropole est d'être d'abord internationale pour sa région, en assurant une **fonction d'animation** au service des activités régionales et une **fonction d'interface** pour les producteurs et les consommateurs de sa région. C'est donc aussi sur la "base" des activités régionales qu'une métropole peut développer des fonctions de services.*

Ceci est particulièrement évident pour Lille dont le développement des services marchands a longtemps été limité par la désindustrialisation du Nord-Pas de Calais. De plus, la proximité et l'importance de l'offre parisienne de services aux entreprises exercent une forte attraction sur les entreprises régionales et la satisfaction de leurs besoins de services.

Le fait d'ouvrir cette problématique dans le cas d'une métropole transfrontalière ne simplifie pas la question puisque, derrière les villes belges associées dans la COPIT, s'ouvrent aussi leurs espaces de Flandre Occidentale et du Hainaut, les régions de Flandre et de Wallonie avec leur propre schéma de développement, et que Bruxelles est évidemment aussi une très importante place de services supérieurs. Enfin, à terme, les meilleurs services financiers présents à Londres seront facilement accessibles, de même que les services logistiques de Rotterdam et les services économiques et technologiques de la Ruhr !

Il s'agit donc d'abord d'attacher une grande attention aux **services déjà développés** à Lille, à Kortrijk et à Tournai de façon à mettre en évidence leurs attentes par rapport aux avantages que Lille-Métropole peut leur offrir comme métropole, par ses équipements, par ses universités et centres de recherche, par la qualification de sa population, par ses emplacements de qualité, par son accessibilité. A l'évidence, des fonctions de transport et de logistique, de commerce, de graphisme, de conseil et d'assistance, de linguistique, mais aussi de services aux personnes, notamment dans les domaines de la santé et de la construction-habitation sont **particulièrement concentrées** dans cet espace transfrontalier et peuvent se développer au-delà d'un niveau minimum de services d'animation régionale.

voorzieningen, universiteiten en onderzoekscentra, scholingsniveau, goeie locaties en goeie bereikbaarheid... Vanzelfsprekend zijn transportfuncties, logistieke functies, functies met betrekking tot handel, grafische vormgeving, advies en begeleiding, taal, maar ook de diensten aan personen, meer bepaald op het vlak van gezondheid en bouwen en wonen ... **sterk geconcentreerd** in dit grensoverschrijdende gebied en kunnen ze zich ontwikkelen tot boven het minimale niveau van regionale dienstverlening.

De ontwikkeling van hogere metropolitische diensten wordt immers gerechtvaardigd door het belang, in het ruime grensoverschrijdende gebied, van activiteiten met betrekking tot vervoer over land, voedingsmiddelenindustrie, verpakking, metaalnijverheid, energie enz. :

Het "metropolitisch werk" is gebaseerd op abstracte functies en op functies die het productieproces voorafgaan : onderzoeksfuncties, functies voor de vernieuwing van opleiding, voor de controle van de processen alsook voor commercieel beheer. Die functies zijn niet noodzakelijkerwijs geconcentreerd in de "Global Cities".

Met andere woorden : ook al is er voor Lille-Métropole effectief een ongelijke concurrentie met de grote nabije "aantrekkingspolen" [méga-attracteurs] en met de grote netwerken van hogere diensten, op markten die al georganiseerd, ja zelfs gecontroleerd zijn, toch zijn die markten niet gesloten, integendeel. De huidige ontwikkelingen inzake Europese integratie en de technologische vooruitgang leiden tot **nieuwe werkterreinen op het vlak van de diensten** en ontsluiten dus nieuwe markten.

De verbanden tussen deze dienstverlenende activiteiten en de universiteiten en onderzoekscentra zijn dus van strategisch belang, in samenhang met de toepassing van Nieuwe Informatie en Communicatietechnologieën.

Ook het aanknopen van relaties met Brussel, zijn dienstverlenende ondernemingen en zijn universiteiten lijkt onvermijdelijk.

III. *Het derde kenmerk van een metropool is zijn integratie in de internationale netwerken en in de internationale stedelijke hiërarchie via de "**vergelijkende voordelen**" [avantages comparatifs] die zij biedt.*

[Dit klassieke begrip mag niet verkeerd begrepen worden : het gaat hier niet om een absoluut voordeel (wat zou dat trouwens kunnen betekenen voor Lille ?) maar om een relatief voordeel, d.i. in vergelijking met zijn eigen onmiddellijke economische context en in vergelijking met een bredere internationale context. Elke specialisatie op die basis betekent een winst voor iedereen.]

Het spreekt voor zich dat de vorige opmerkingen hier ook heel belangrijk zijn : Over welke specifieke know-how kan Lille-Métropole beschikken binnen de Noord-Europese ruimte die op dat vlak al veel te bieden heeft ?

Het komt er op aan de relatieve specialisatie van een weefsel van innoverende bedrijven op te waarderen.

De sterke aanwezigheid van postorder- en van grootwinkelbedrijven [vente à distance et

En effet, l'importance, dans la large région transfrontalière, des activités liées aux transports terrestres, à l'agro-alimentaire, à l'emballage, à la métallurgie, à l'énergie, etc., justifie le développement de services supérieurs métropolitains :

Le "travail métropolitain" est fondé sur des fonctions abstraites et sur des fonctions en amont des processus productifs : fonctions de recherche, d'innovations de formation, de contrôle des processus ainsi que de gestion de commercialisation. Ces fonctions ne sont pas nécessairement concentrées dans les "Global Cities".

C'est à dire que, s'il y a effectivement, pour Lille-Métropole, des concurrences inégales avec les "méga-attracteurs" proches, avec les grands réseaux de services supérieurs, sur des marchés organisés sinon contrôlés, ces marchés ne sont pas fermés, au contraire. Les évolutions de l'intégration européenne et les progrès technologiques ouvrent des **domaines d'innovations** dans les services et donc des marchés nouveaux.

Les liaisons entre ces activités de services et les universités et centres de recherche sont donc stratégiques en association avec la mise en œuvre des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication.

De même, l'établissement de liaisons avec Bruxelles, ses entreprises de services et ses universités apparaît incontournable.

III. *La troisième caractéristique d'une métropole est son intégration dans les réseaux internationaux et dans la hiérarchie urbaine internationale par les "avantages comparatifs" qu'elle présente.*

[Cette notion classique est à bien comprendre : il ne s'agit pas d'avantage absolu (Qu'est-ce que cela pourrait signifier pour Lille ?) mais d'avantage relatif, par rapport à son propre tissu économique et en comparaison relative internationale. Toute spécialisation sur cette base présente un gain pour tous.]

Il est évident que les remarques précédentes retrouvent ici toute leur importance : Quel savoir-faire spécifique Lille-Métropole peut-elle présenter au sein d'un espace Nord-Européen particulièrement bien doté en la matière ?

Il s'agit de valoriser la spécialisation relative d'un tissu d'entreprises innovantes.

La forte présence d'entreprises de vente à distance et de grande distribution peut être à l'origine d'une spécialisation métropolitaine dans la **distribution - communication**, intégrant le graphisme, les nouvelles technologies de la communication, les formes nouvelles du commerce, la recherche artistique, la veille sociétale . . .

C'est effectivement dans ce domaine que les analyses comparatives entre les métropoles françaises font apparaître une spécificité lilloise. Il y a là un **enjeu stratégique majeur** pour les pouvoirs publics que de veiller à la création des conditions de développement de ces activités à Lille dans un secteur qui est et sera très concurrentiel et très vulnérable aux concentrations financières en Europe ! Seules l'intégration des N.T.I.C. et une veille sociétale (suivi de l'évolution des comportements et des attitudes de consommation et des positions politiques relatives à l'urbanisme commercial) pourra faciliter le développement de ce secteur.

grande distribution] kan aan de basis liggen van een metropolitische specialisatie in de **distributie - communicatie**, met daarbij grafische vormgeving, nieuwe communicatietechnologieën, nieuwe handelsvormen, artistiek onderzoek, maatschappelijk onderzoek [veille sociétale], . . .

Uit de vergelijkende analyses tussen de Franse metropolen blijkt dat Lille juist op dat vlak een specifiek karakter heeft. Het is een **belangrijke strategische uitdaging** voor de overheden erop toe te zien dat de ontwikkelingsvoorwaarden in Lille gunstig zijn en blijven voor de activiteiten in een sector die heel concurrerentieel is en heel gevoelig voor financiële concentratiebewegingen in Europa ! Enkel de integratie van nieuwe informatie- en communicatietechnologieën [N.T.I.C.] en maatschappelijk onderzoek (opvolging van de evolutie van de consumptieve gedragingen en houdingen en van de politieke posities met betrekking tot de commerciële stedelijke ontwikkeling) zal de ontwikkeling van die sector kunnen vergemakkelijken.

Lille bekleedt ook een relatieve positie voor de **diensten inzake schadeverzekeringen**. Het is niet uitgesloten dat deze positie in de toekomst kan worden versterkt via de openstelling voor de markten én de know-how uit België en Groot-Britannië. Men kan het op zijn minst proberen.

Uit dat laatste punt kan een specifieke (niet beconcurrerende) eigenschap worden afgeleid van Lille-Métropole in Europa : zijn objectief grensoverschrijdend karakter, een natuurlijke smeltkroes van Franse, Picardische, Vlaamse, Duitse en Britse culturen.

De Europese integratie en de invoering van de EURO zullen onvermijdelijk gepaard gaan met talloze problemen om de wetgevingen en de commerciële, juridische, fiscale activiteiten aan te passen op alle vlakken van bedrijfs-, handels- en personenrecht. De grensoverschrijdende ondernemingen, de grensoverschrijdende werknemers en zelfs alle activiteiten die met grensoverschrijdende concurrentie worden geconfronteerd zijn zich daar heel goed van bewust !

Lille heeft nu de buitenkans om gedurende ten minste 5 à 10 jaar een **laboratorium voor Europese integratie** te zijn. Dat is ook het uiteindelijke doel van het L.E.I.E.-project (Laboratoire Economique de l'Intégration Européenne / Economisch Laboratorium voor Europese Integratie) dat in Roubaix werd opgestart in samenwerking met de DATAR.

4 Metropoolvorming aandurven

Deze voorstellen om de determinerende elementen voor de internationalisering van de grensoverschrijdende metropool Lille op strategische wijze te behandelen tonen aan dat de **problematiek concurrentie/complementariteit** zich op een heel bijzondere manier voordoet in een euroregionale ruimte die geconfronteerd wordt met de aanzienlijke impact van de grote economische gebieden van mondiale dimensie zoals Paris, London, de Randstad en het Ruhrgebied. Alle gebieden van de Euroregio, en dus ook Lille (net als Brussel), worden eigenlijk geconfronteerd met een andere problematiek, de

Il est un autre domaine dans lequel Lille présente une position relative, c'est celui des **services d'assurance-dommages**. Le renforcement de cette compétence par l'ouverture aux savoir-faire et aux marchés britannique et belge n'est pas à exclure. Il peut au moins être tenté.

Ce dernier point introduit à une spécificité peu concurrencée de Lille-Métropole dans l'Europe : c'est son caractère objectivement transfrontalier, lieu physique de brassage de cultures française, picarde, flamande, allemande et britannique.

Or, l'intégration européenne et la mise en œuvre de l'EURO vont inévitablement entraîner d'innombrables problèmes d'ajustement des législations et des pratiques commerciales, juridiques, fiscales dans tous les domaines du droit des entreprises, des échanges et des personnes. Les entreprises transfrontalières, les travailleurs transfrontaliers et même toutes les activités soumises à la concurrence transfrontalière le savent bien !

Lille dispose, pour une durée de 5 à 10 ans au moins, d'une opportunité en devenant **laboratoire de l'intégration européenne**. C'est le sens profond du projet L.E.I.E. (La Lys en flamand; Laboratoire Economique de l'Intégration Européenne) initié à Roubaix avec la DATAR.

4 Oser la métropolisation

Ces propositions de déclinaison stratégique des éléments déterminant l'internationalisation de la métropole lilloise transfrontalière montrent que la **problématique concurrence/complémentarité** se pose de façon très particulière dans un espace euro-régional soumis aux influences considérables des grands bassins économiques de dimension mondiale que sont Paris, Londres, la Randstad et la Ruhr. Tous les territoires de l'Eurorégion et donc Lille (comme Bruxelles) sont, en fait, confrontés à une autre problématique, celle de l'**éclatement/articulation** : les activités peuvent à la fois se trouver de plus en plus dépendantes des ordres et des services provenant de ces grands donneurs d'ordre ou articuler leurs forces et leurs spécificités pour constituer un bassin eurorégional.

Ces deux problématiques peuvent aussi être considérées comme trop sommaires et être comprises, en fait, comme une même opportunité d'établir des liaisons entre des activités diverses, obéissant à leur propre logique, avec leurs réseaux multiples. L'enjeu est alors de savoir gérer de façon dynamique ces liaisons à géométrie variable. Il s'agit d'**oser la métropolisation**, conçue comme une compétence dans l'articulation d'activités et de réseaux multiples. C'est se fonder sur la complémentarité fondamentale et stratégique de Lille-Métropole transfrontalière : la **diversité culturelle** des comportements, des perceptions, des organisations au profit d'un même **enjeu stratégique** qui est le développement d'activités à haute valeur ajoutée dans un espace très concurrentiel et sous influence.

versnippering/koppeling [éclatement/articulation] : (euroregionale) activiteiten kunnen zowel steeds afhankelijker worden van bestellingen en diensten van deze grote opdrachtgevers , of hun krachten en hun specifieke eigenschappen bundelen om een euroregionaal gebied te vormen.

Die twee probleemgebieden kunnen ook als te beknopt worden beschouwd en eigenlijk worden begrepen als een zelfde mogelijkheid om relaties aan te knopen tussen verschillende activiteiten, die hun eigen logica en hun veelheid van netwerken hebben. De uitdaging bestaat er dus in die uiteenlopende relaties op een dynamische manier te beheren. Het komt er op aan **de metropoolvorming aan te durven**, die wordt gezien als een bekwaamheid in het koppelen van verschillende netwerken en activiteiten. Het gaat er om te steunen op de fundamentele en strategische complementariteit van de grensoverschrijdende metropool Lille : **de culturele diversiteit** van de gedragingen, percepties, organisaties ten gunste van eenzelfde **strategische uitdaging**, namelijk de ontwikkeling van activiteiten met een hoge toegevoegde waarde in een heel concurrerende ruimte onder invloed.

3

ENJEUX ET DÉFIS POUR LA ZONE TRANSFRONTALIÈRE

Henri Capron

UITDAGINGEN VOOR HET GRENSOVERSCHRIJDEND GEBIED

Henri Capron

Deze beschouwingen over de ontwikkelingsperspectieven van het grensoverschrijdend metropoolgebied Lille zijn tot stand gekomen zonder, in deze fase, rekening te houden met eerder uitgevoerde studies omtrent ontwikkelingsmogelijkheden en -keuzes¹.

Alle beschouwingen kunnen worden ondergebracht in volgende drie punten :

- De *vaststellingen* : het naar voren brengen van de sterke en zwakke kanten van het gebied . Op basis daarvan kan een integratiestrategie worden opgesteld.
- De *uitdagingen* : het identificeren van de ontwikkelingskansen en -bedreigingen voor het gebied.
- De *perspectieven* : het in kaart brengen van de keuzemogelijkheden van het gebied in functie van de eerdere vaststellingen en uitdagingen.

Het opmaken van een schema voor grensoverschrijdende integratie moet gebaseerd zijn op een voorafgaande identificatie van de samenwerkingsruimte waarover de drie deelgebieden beschikken. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de betrokkenheid van elk van de drie deelgebieden bij relatief specifieke en aan hen aangepaste ordeningsschema's en ontwikkelingsstrategieën².

Uit de analyse van de "Central Capitals Region" (waartoe de regio behoort) blijkt dat er zes grote, dominante metropoolsystemen zijn. Daarbij situeert de metropool Lille zich in het midden van de Eurocorridor die London, Paris en Brussel met elkaar verbindt. Lille bekleedt ook een centrale positie wanneer men de drie andere grote metropoolsystemen in rekening brengt, namelijk de Randstad, het Ruhrbekken en het metropoolgebied van Frankfurt. Maar die centraliteit staat zelf in concurrentie met Brussel³. Bovendien moet de regio Lille ook rekening houden met andere, potentiële grensoverschrijdende metropoolgebieden (Maastricht-Liège-Aachen en Luxembourg-Metz-Saarbrücken) die, ook als ze minder gepolariseerd zijn, de krachtverhoudingen ten aanzien van de strategische positie van de metropool Lille kunnen wijzigen.

Het is duidelijk dat de metropool Lille alle troeven heeft om de structurerende pool van deze grensoverschrijdende ruimte te vormen, te meer daar de Belgische (zowel Vlaamse als Waalse) arrondissementen korter bij de metropool Lille dan bij de economische polen van hun eigen gewesten gelegen zijn. Lille zal echter maar een echte Europese metropool kunnen worden en zijn strategische positie binnen de eurocorridors maar volledig kunnen uitbouwen als er een grensoverschrijdende dynamiek komt voor territoriale ontwikkeling op partenariale basis. Zo komt men bij de vraag tot identificatie van de complementariteiten (en concurrenties), van de bronnen van synergie (en conflict), en van de samenwerkingsruimten waarin gemeenschappelijke belangen ontstaan tussen ruimtelijke gehelen die onderling verschillen in cultuur en taal en in politieke, economische en sociale structuur⁴. Een gemeenschappelijke ontwikkelingsstrategie zal zich slechts aftekenen na een lang bewustwordingsproces omtrent de betrokkenheid van elk deelgebied (zowel op politiek als sociaal niveau).

Cette réflexion sur les perspectives de développement de la zone métropolitaine transfrontalière lilloise a été effectuée en faisant, à ce stade, abstraction des études réalisées sur les choix et potentialités de développement de la zone¹. Les éléments de réflexion rassemblés se structurent sur les trois points suivants :

- Les *constats* qui devraient permettre de dégager les forces et faiblesses de la zone comme base à partir de laquelle élaborer sa stratégie d'intégration ;
- Les *enjeux* qui consistent à identifier les menaces qui pèsent sur la capacité de développement de la zone et les opportunités qui s'offrent à la zone ;
- Les *perspectives* qui rassemblent les choix possibles de la zone suite aux constats établis et aux enjeux mis en évidence.

L'élaboration d'un schéma d'intégration transfrontalière de la zone doit être basée sur une identification de l'espace de coopération existant entre les trois zones compte tenu de leur appartenance à des schémas d'aménagement du territoire relativement spécifiques auxquels viennent se greffer des stratégies de développement adaptées à chacune des parties constituantes de la zone².

Il ressort de l'analyse des régions centres-capitales auxquelles appartient la zone que prédominent six grands systèmes métropolitains, la métropole lilloise se situant au centre de l'Eurocorridor reliant London-Paris-Bruxelles. Elle se situe également en position intermédiaire lorsqu'il est tenu compte des trois grands autres systèmes métropolitains que sont la Randstad, le bassin de la Ruhr et l'aire métropolitaine de Frankfurt. Mais cette centralité est elle-même concurrencée par Bruxelles³. Par ailleurs, la zone doit également tenir compte des autres foyers potentiels d'aires métropolitaines transfrontalières (Maastricht-Liège-Aachen et Luxembourg-Metz-Saarbrücken), qui, quoi que moins polarisés, pourraient induire un rééquilibrage de la position stratégique de la métropole.

A l'évidence, la métropole lilloise possède tous les atouts lui permettant de constituer le pôle structurant de cet espace transfrontalier, et ce, d'autant plus que les arrondissements belges, tant flamands que wallons, sont plus éloignés des pôles économiques de leur région d'appartenance que de la métropole lilloise. Elle ne pourra cependant devenir véritablement une métropole européenne et exploiter pleinement sa position stratégique au sein des eurocorridors que dans la mesure où est mise en œuvre une dynamique transfrontalière de développement territorial sur une base partenariale. Ceci conduit à se poser la question de l'identification des complémentarités (et des concurrences), des sources de synergie (et de conflit) et des espaces de coopération qui permettraient de générer une communauté d'intérêts entre ces ensembles spatiaux qui se distinguent par la culture, la langue et les structures politiques économiques et sociales⁴. Une stratégie commune de développement de la zone n'émergera qu'au terme d'un processus long de prise de conscience dans chacune des sous-régions de leur appartenance à un espace commun (tant au niveau politique que social).

1 Vaststellingen

Het bestudeerde gebied bestaat uit drie subregionale entiteiten met erg uiteenlopende kenmerken : vooreerst het metropoolgebied Lille, dat tot een gebied behoort waarvan de levensstandaard de laatste decennia aanzienlijk verlaagd is, ook al heeft de metropool zijn gunstige positionering binnen de Franse ruimte kunnen behouden; ten tweede de arrondissementen Ieper-Roeselare-Kortrijk, gebieden met een hoge levensstandaard en een eigen en heel belangrijke dynamiek; en ten derde de arrondissementen Mouscron-Tournai, die met grote problemen te kampen hebben inzake herstructurering van hun activiteiten. Ook al hebben die drie gebieden gemeen dat ze deel uitmaken van een zelfde grensoverschrijdende ruimte, toch hebben ze elk een eigen groei-evolutie. De waarden van het BBP en de werkloosheidscijfers getuigen van de verschillen tussen de zones.

Entiteiten	Oppervlakte	Bevolking	Dichtheid	BBP per inwoner	Werkloos- heidscijfer
IEPER	550	104366	190	98	5,7
KORTRIJK	404	278805	689	113	5,1
ROESELARE	272	139966	511	119	4,2
MOUSCRON	101	70474	706	98	11,5
TOURNAI	608	140953	232	86	12,5
LILLE	879	1153000	1312	110	16,5 ¹
GROOTSTAD	2814	1888000	670	107	-

¹Département du Nord

Globaal genomen kan de hele zone omschreven worden als een regio met een industriële traditie en met specialisatiegebieden die elkaar wederzijds beïnvloeden in een spel van complementariteit (binnen activiteitenniches) en concurrentie (op het niveau van de activiteitensectoren) (textiel, drukkerijwezen, bouwmaterialen, distributie, logistiek...).

In het systeem van de Europese steden komt Lille naar voor als een regionale metropool met een beperkte internationale uitstraling. Belangrijkste zwakke punten zijn de tertiaire diensten op metropolitisch niveau en de relatieve afwezigheid van internationale functies. Zijn universitaire pool is zeker een belangrijke ontwikkelingstroef voor het hele metropoolgebied, dit ondanks de dominerende positie van Ile-de-France inzake technologische vernieuwing. Bovendien heeft de metropool Lille het voordeel over een aantal uitmuntingspolen te beschikken (gezondheid, communicatie, productietechnologie) waarop de ontwikkeling van het grensoverschrijdende gebied steunen kan.

1 Le constat

La zone considérée se compose de trois entités sous-régionales dont les caractéristiques sont sensiblement différentes : l'espace métropolitain lillois qui appartient à une zone dont le niveau de richesse s'est sensiblement détérioré au cours des dernières décennies bien que la métropole ait pu maintenir son positionnement favorable au sein de l'espace français, les arrondissements de Ieper-Roeselare-Kortrijk qui dégagent des niveaux de richesse élevés et un dynamisme propre particulièrement important et les arrondissements de Mouscron-Tournai qui sont confrontés à d'importants problèmes de restructuration de leurs activités. Si ces trois zones possèdent la caractéristique de partager un même espace transfrontalier, elles suivent des trajectoires de croissance spécifiques. L'indice de niveau du PIB et les taux de chômage témoignent des différences entre zones.

Entités	Superficie	Population	Densité	PIB par habitant	Taux de chômage
IEPER	550	104366	190	98	5,7
KORTRIJK	404	278805	689	113	5,1
ROESELARE	272	139966	511	119	4,2
MOUSCRON	101	70474	706	98	11,5
TOURNAI	608	140953	232	86	12,5
LILLE	879	1153000	1312	110	16,5 ¹
GROOTSTAD	2814	1888000	670	107	-

¹Département du Nord

Globalement, l'ensemble de la zone se définit comme une région de tradition industrielle dont les domaines de spécialisation s'interpénètrent selon des rapports de complémentarité (au sein de niches d'activité) et de concurrence (au niveau des secteurs d'activité) (textile, imprimerie, matériaux de construction, distribution, logistique...).

Dans le système des villes européennes, Lille se présente comme une métropole régionale à rayonnement international limité dont les principales faiblesses se situent au niveau des services tertiaires de niveau métropolitain et dans l'absence relative de fonctions internationales. Son pôle universitaire constitue certainement un atout important pour le développement de cet espace métropolitain en dépit de la domination de l'Ile-de-France en matière d'innovation technologique. De plus, la métropole possède l'avantage de bénéficier d'un certain nombre de pôles d'excellence (santé, communication, technologie de la production) sur lesquels appuyer le développement de la zone transfrontalière.

De Vlaamse zijde wordt gekenmerkt door de omvang van haar endogene ontwikkeling: een uiterst ontwikkelde KMO-structuur en belangrijk potentieel voor technologische vernieuwing zijn kenmerkend voor de regio Kortrijk. De economie van die zone steunt in belangrijke mate op lokaal kapitaal. De regio Kortrijk is één van de Vlaamse en Belgische vernieuwingspolen (Bekaert, Picanol, Van de Wiele, G.B.-Bougeries, Vandemoortele, Barco...) met een hogere positionering dan het Europese gemiddelde. Op dat punt bestaat zeer zeker complementariteit met het wetenschappelijke potentieel waarover de metropool Lille beschikt. De diversificatie van de zone vindt momenteel plaats rond de activiteiten van Lernout & Hauspie via het project Flanders Language Valley. Een groot deel van de productie van de regio is bestemd voor export.

De Waalse zijde lijkt minder homogeen, met enerzijds het arrondissement Mouscron, dat de territoriale nabijheid van Vlaanderen geniet, en anderzijds het Doornikse, dat zoals het arrondissement Ieper het meest landelijke deel van de bestudeerde ruimte vormt. De arrondissementen Mouscron en Tournai, die zich midden in een economische herstructurering bevinden, onderscheiden zich door de zwakte van hun ondernemingsdynamisme en van hun vernieuwingspotentieel. De zeer gunstige resultaten, verkregen dankzij de structurele hulp van Doelstelling 1, getuigen echter van een heropleving van het gebied. Via de oprichting van het *Centre Technologique International de la Terre et de la Pierre* wil het Doornikse zijn positie in één van zijn belangrijke specialisatiegebieden nog versterken. In de regio Mouscron wordt de specialisatie in de textielsector versterkt via de investeringen in het kader van Doelstelling 1. Ook in deze subregio neemt men een hoge graad van openheid voor internationale handel waar.

2 Uitdagingen

Zowel de huidige sociaal-economische veranderingen als de versnelling van het Europees integratieproces verplichten de regio's ertoe zich over hun economische toekomst te bezinnen. Daarvoor moeten zowel de reikwijdte van de uitdagingen als hun verhouding tot de ontwikkelingsproblematieken van het gebied juist worden ingeschat. Vervolgens komt het erop aan te bepalen wat voor beleid moet worden gevoerd om de Eurometropool binnen de Europese ruimte gunstig te positioneren. Vooraleer men keuzes maakt is een duidelijke visie nodig met betrekking tot de socio-economische uitdagingen.

Door de **globalisering van de economie** zijn de regio's beperkt in hun handelen. Meer dan ooit moeten ze hun potentieel van endogene ontwikkeling benutten om aan die evolutie het hoofd te kunnen bieden, en moeten ze zich positief distantiëren van de andere regio's via een valorisatie van hun troeven en eigenheden. In plaats van tot een homogenisering van de ruimten te leiden met een van buitenaf opgelegde integratiedynamiek, maakt de globalisering het mogelijk om ruimten opnieuw samen te stellen [recomposer], daarbij vertrekkend van hun specifieke regionale eigenschappen en van hun capaciteit om een unieke combinatie te ontwikkelen van hun eigen potentieel voor het scheppen van rijkdom. De sleutel tot regionale ontwikkeling ligt in de capaciteit van een regio om zich op een originele manier van andere regio's te onderscheiden.

Om over te gaan van een industriële economie naar **een kenniseconomie** moeten alle nodige middelen worden aangewend, zodat de structurele aanpassingen die nodig

Le versant flamand se distingue par l'ampleur de son développement endogène : tissu de PME extrêmement développé et potentiel d'innovation technologique important sont des éléments caractéristiques de la région du Courtrais. L'économie de cette zone est fortement basée sur le capital local. La région du Courtrais constitue l'un des pôles d'innovation flamands et belges (Bekaert, Picanol, Van de Wiel, G.B. Boucheries, Vandemoortele, Barco...) dont le positionnement est supérieur à la moyenne européenne. Il existe sur ce point une complémentarité certaine avec le potentiel scientifique dont dispose la métropole lilloise. La diversification de la zone s'opère actuellement autour des activités de Lernout & Haupsie au travers du projet Flanders Language Valley. Une part essentielle de la production de la zone est destinée à l'exportation.

Enfin, le versant wallon apparaît moins homogène avec d'une part, l'arrondissement de Mouscron qui bénéficie de la contiguïté territoriale avec la Flandre et d'autre part le Tournaisis qui, avec l'arrondissement de Ieper, constitue la partie la plus rurale de l'espace considéré. En pleine restructuration économique, les arrondissements de Mouscron et Tournai se démarquent par la faiblesse de leur dynamisme entrepreneurial et de leur potentiel d'innovation. Les résultats très favorables obtenus grâce aux aides structurelles de l'Objectif 1 témoignent cependant d'une revitalisation de la zone. Avec la création du Centre Technologique International de la Terre et de la Pierre, le tournaisis entend renforcer son positionnement dans un de ses domaines importants de spécialisation. De son côté, la région de Mouscron voit un renforcement de sa spécialisation dans le secteur textile via les investissements aidés dans le cadre de l'Objectif 1. Pour cette sous-région également, on observe un haut degré d'ouverture au commerce international.

2 Les enjeux

Tant les mutations socio-économiques en cours que l'accélération du processus d'intégration européenne imposent aux régions une réflexion approfondie sur leur devenir économique. Ceci implique que soient perçus correctement l'ampleur des enjeux auxquels ces régions sont confrontées ainsi que leurs liens avec la problématique de développement de la zone. La question est dès lors de déterminer quelles politiques mettre en œuvre de manière à positionner favorablement l'Eurométropole au sein de l'espace européen. Les choix à opérer nécessitent préalablement une vision claire des enjeux socio-économiques.

La **globalisation de l'économie** réduit les degrés de manœuvre des régions qui, plus que jamais doivent miser sur leur potentiel de développement endogène pour faire face à ce phénomène et se démarquer positivement des autres régions au travers d'une valorisation de leurs différences et atouts. Loin d'impliquer une homogénéisation des espaces et une logique d'intégration dictée de l'extérieur, la globalisation permet une recomposition des espaces basée sur les spécificités régionales et leur capacité à promouvoir une combinaison non reproductible de leur potentiel de création de richesse. C'est dans la capacité d'une région à se différencier de manière originale des autres régions que réside la clé du développement régional.

La transition d'une économie industrielle vers **une économie basée sur la connaissance** nécessite de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour que s'opèrent au mieux

zijn voor een doeltreffende en duurzame herpositionering, zo goed mogelijk worden uitgevoerd, en moet er voordeel worden gehaald uit de bloei van de dienstensector. Ondernemingen die technologische verandering, organisatorische verandering en verbetering van opleidingsniveau combineren, presteren het best. Om de kennisbasis te behouden en uit te breiden, de doeltreffendheid van de systemen voor R&D-steun te verhogen, de mechanismen voor technologiespreiding te versterken en de wanverhouding tussen vraag naar en aanbod van opleiding te beperken, moeten de institutionele grondslagen van het openbaar beleid grondig worden aangepast.

Door de versterking van de concurrentie tussen de Europese regio's om, in tijden van zwakke groei, de vruchten van de groei te plukken is het des te noodzakelijker om vernieuwende beleidsvormen in te voeren die de regio's in staat stellen concurrentievoordelen te creëren. De verscherpte concurrentie tussen regio's leidt tot een zekere ondoelmatigheid aangezien de invoering van gelijksoortige beleidsvormen leidt tot het tenietdoen van verwachte effecten en zelfs tot destructieve effecten in de zwakste regio's. Alle regio's hebben voor hun regionaal beleid een pakket instrumenten samengesteld, waarbij het van het grootste belang is dieper in te gaan op de samenhang tussen die instrumenten en de specifieke eigenschappen van de regio, de geschiktheid van die instrumenten voor de aangewende strategie en hun specificiteit in vergelijking met wat zich in andere regio's voordoet.

Door de **internationalisering van wetenschap en technologie** moeten de regionale industriële structuren zich integreren in de grote internationale en op zijn minst Trans-Europese netwerken om volop te kunnen meegenieten van de belangrijke externaliteiten terzake en een billijk deel van de vruchten van technologiespreiding te plukken. De inbreng van de regio's in het wetenschappelijk en technologisch beleid is relatief recent ; ze stelt het netelige probleem van de regionale en zelfs lokale bevoegdheden die noodzakelijk zijn voor het opstellen van beheersstrategieën met betrekking tot technologieën. Door het koppelen van het internationaliseringsproces van de technologieën met de groeiende interactie tussen wetenschap, technologie en markt is het noodzakelijk geworden om de traditionele systemen van openbare tussenkomst terzake te herzien.

De verhoogde aandacht voor een **milieuvriendelijkere ontwikkeling** vormt een laatste belangrijk element waarmee in de ontwikkelingsstrategieën rekening moet worden gehouden, zowel inzake regionaal beheer als inzake de keuze van activiteitenfilières. We beleven een radicale wijziging in de perceptie van de onderlinge samenhang tussen technologie, industrie en milieu, dit vanuit een gewijzigd perspectief : het gaat er niet meer om te strijden tegen milieubederf, maar wel meer en meer aandacht te besteden aan een milieuvriendelijke ontwikkeling, met alle gevolgen van dien voor de technologische keuzes. Het ontwikkelen van producten en procédés die compatibel zijn met de milieubescherming vereist radicale vernieuwingen die de regels van het economische spel zullen veranderen, en zal ook gevolgen hebben voor heel de industriële structuur : daarbij zullen er zowel nieuwe winnaars als nieuwe verliezers zijn.

Die enkele elementen bepalen de algemene context waarin zowel de regionale als de grensoverschrijdende ontwikkelingsstrategieën moeten worden bepaald. Rekening houdende met die elementen, wat zijn dan de grote sturende principes bij het opstellen van een doeltreffende ontwikkelingsstrategie en hoe moeten de nieuwe gegevens van de wereldeconomie daarin worden geïntegreerd ?

les ajustements structurels indispensables à un repositionnement efficace et durable et bénéficier de la montée en puissance des activités de service. Les entreprises qui combinent changement technologique, changements organisationnels et amélioration des niveaux de qualification sont celles qui dégagent les meilleures performances. Maintenir et étendre la base de connaissance, accroître l'efficacité des systèmes de soutien à la R&D, renforcer les mécanismes de diffusion des technologies, réduire les dysfonctionnements entre l'offre et la demande de qualification implique une adaptation profonde des bases institutionnelles qui sous-tendent les politiques publiques.

L'intensification de la concurrence entre les régions européennes pour capter les fruits de la croissance en période de croissance faible rend d'autant plus impérieuse la mise en œuvre de politiques novatrices qui permettent aux régions de se créer des avantages concurrentiels. La concurrence exacerbée entre régions constitue une source d'inefficacité dans la mesure où la mise en place de politiques similaires se traduit par une annihilation des effets attendus, voire par des effets destructeurs dans les régions les plus fragiles. Toutes les régions ont mis en place une panoplie d'instruments de politique régionale pour lesquels il est capital de s'interroger sur leurs liens avec les spécificités de la région, leur adéquation par rapport à la stratégie déployée et leur originalité par rapport à ce qui se fait dans les autres régions.

L'internationalisation de la science et de la technologie impose aux tissus industriels régionaux de s'intégrer aux grands réseaux internationaux et à tout le moins transeuropéens pour bénéficier pleinement des importantes externalités en la matière et capter une juste part des fruits de la diffusion des technologies. L'immixtion des régions dans les politiques de science et technologie est relativement récente, ce qui n'est pas sans soulever le problème épineux des compétences régionales, voire locales, indispensables à l'élaboration de stratégies de maîtrise des technologies. Le couplage du processus d'internationalisation des technologies et l'interactivité croissante entre science, technologie et marché nécessite une révision des systèmes d'intervention publique traditionnels en la matière.

L'accent placé sur un **développement plus respectueux de l'environnement** constitue un dernier élément capital à prendre en compte dans les stratégies de développement tant en termes de gestion du territoire qu'en termes de choix en matière de filières d'activité. Une modification radicale est en train de s'opérer dans la perception des interdépendances entre technologie, industrie et environnement, celle-ci reposant sur un changement de perspective selon lequel il s'agit de moins en moins de lutter contre les dégradations de l'environnement et de plus en plus de miser sur un développement respectueux de l'environnement avec ce que cela implique au niveau des choix technologiques. L'élaboration de produits et procédés qui soient compatibles avec la préservation de l'environnement requiert des innovations radicales qui induiront des changements dans les règles du jeu économique avec les répercussions que cela implique sur l'ensemble du tissu industriel : l'apparition de nouveaux gagnants comme de nouveaux perdants.

Ces quelques éléments définissent le cadre général dans lequel doivent être conçues les stratégies de développement tant régionales que transfrontalières. Compte tenu de ces éléments, quels sont les grands principes qui doivent guider l'élaboration d'une stratégie de développement efficace et comment y intégrer les nouvelles données de l'économie mondiale ?

3 Perspectieven

De drie deelgebieden, die samen het referentiegebied vormen, behoren elk tot gewesten waarvan de strategische keuzes een vanzelfsprekende invloed uitoefenen op de ontwikkelingsperspectieven van elk van de deelgebieden. Elke versterking van de integratie tussen de drie deelgebieden zal gebaseerd zijn op het samenbrengen van troeven op economisch, technologisch, educatief, cultureel, sociaal en toeristisch vlak. Op maatschappelijk vlak gaat het ondermeer om het verhogen van de aantrekkelijkheid van het grensoverschrijdend gebied inzake milieu, leefomgeving en dienstverlening aan de bevolking. Op het gebied van technologie en opleiding moet het oprichten van structurende grensoverschrijdende competentiepolen als basis voor de ontwikkeling en voor de versterking van specialisaties van de verschillende zones worden gestimuleerd. Inzake economie ten slotte, komt het erop aan om een gemeenschappelijk imago te ontwikkelen van de regio als grensoverschrijdend metropoolgebied. Het welslagen van de gebruikte strategie zal afhangen van de capaciteit van het gebied om een echt grensoverschrijdend partnership te ontwikkelen en om zijn stimulerende functie doeltreffend te vervullen.

De informatiemaatschappij.

Het inzetten van de nieuwe communicatiemiddelen, vooral inzake informatiebeheer, is van essentieel belang, niet alleen voor de concurrentiekracht van de ondernemingen, meer bepaald de KMO's, maar ook voor alle andere sectoren van het economisch en sociaal leven. Informatietechnologieën zijn diffuserende technologieën die een spreidingsbeleid vereisen dat aangepast is aan het driedelige niveau van infrastructuur, ontvankelijkheid en exploitatie, om te kunnen voldoen aan de behoeften van bedrijven, organisaties, instellingen en consumenten.

In een informatie-economie zijn de regionale verschillen steeds meer gebaseerd op de kwaliteit van de regionale informatie-omgeving, die op haar beurt afhangt van de kennisvoorraad van de arbeidskrachten, van de dichtheid van de interne informatienetwerken en van de aard en verscheidenheid van de internationale communicatie- en informatieverbindingen van de regio. Steeds meer zal de concurrentiekracht afhangen van het vermogen om informatie voort te brengen en de commerciële exploitatie van die informatie te verzekeren. In dat opzicht zal het vernieuwde gebruik van telecommunicatie een belangrijke bron van concurrentievoordelen vormen. De informatietechnologieën vormen een bevoorrecht kanaal voor het verspreiden van een grensoverschrijdende dynamiek inzake diensten voor ondernemingen en consumenten.

Duurzame ontwikkeling.

De druk die de overheid uitoefent met het oog op een milieuvriendelijker ontwikkeling zal het onderzoek naar ecologische technologieën bevorderen. Landen en/of gewesten die fors geïnvesteerd zullen hebben in de ontwikkeling van milieuvriendelijke technologieën zullen een bevoorrechte concurrentiepositie innemen op één van de meest dynamische markten van de toekomst. Ondernemingen die zich met milieuvraagstukken bezighouden zijn veelal dynamischer, zowel wat betreft commercieel beleid als technologische ontwikkeling en investeringsstrategie.

3 Les perspectives

Les trois entités constituant l'espace de référence appartiennent respectivement à des régions dont les choix stratégiques influent tout naturellement sur les perspectives de développement de chacune des entités. Tout renforcement de l'intégration entre les trois zones se basera sur une mise en synergie des atouts dans les domaines économique, technologique, éducatif, culturel, social et touristique. Sur le plan social, un aspect important porte sur l'amélioration de l'attractivité de la zone transfrontalière en matière de services à la population, d'environnement et de cadre de vie. Dans le domaine des technologies et de la formation, il convient de stimuler la création de pôles de compétence transfrontaliers structurants en tant que point d'appui au développement et au renforcement des spécialisations des différentes zones. Enfin, en matière économique, il importe de promouvoir une image de marque commune de la zone en tant que région métropolitaine transfrontalière. La réussite de la stratégie mise en œuvre sera conditionnée par la capacité de la zone à mettre en place un véritable partenariat transfrontalier et d'assurer avec efficacité sa fonction d'animation.

La société de l'information.

La mise en place des nouveaux moyens de communication, particulièrement en matière de gestion de l'information, est vitale non seulement pour la compétitivité des entreprises, particulièrement les PME, mais également pour tous les secteurs de la vie économique et sociale. Les technologies de l'information sont des technologies diffusantes qui nécessitent la mise en place de politiques de diffusion appropriées au triple niveau des infrastructures, de la réceptivité et de leur exploitation de manière à satisfaire les besoins des entreprises, des organisations, des institutions et des consommateurs.

Dans une économie de l'information, les différenciations régionales seront de plus en plus basées sur la qualité de l'environnement informationnel régional qui est elle-même fonction du stock de connaissance de la main d'œuvre, de la densité des réseaux d'information internes et de la nature et de la diversité des liaisons internationales de communication et d'information de la région. De plus en plus, la compétitivité dépendra de la capacité d'engendrer de l'information et d'assurer son exploitation commerciale.

En ce sens, l'utilisation novatrice des télécommunications constituera une source essentielle d'avantages concurrentiels. Les technologies de l'information constituent un canal privilégié au travers duquel favoriser l'émergence d'une dynamique transfrontalière en matière de services aux entreprises et aux consommateurs.

Le développement durable.

La pression exercée par les autorités publiques en faveur d'un développement respectueux de l'environnement stimulera la recherche de technologies vertes. Les pays et/ou régions qui auront fortement investi dans le développement de technologies respectueuses de l'environnement bénéficieront d'un positionnement compétitif avantageux dans un des marchés les plus dynamiques de l'avenir. D'une manière générale, les firmes concernées par les questions environnementales sont les plus dynamiques tant sur le plan de leurs politiques commerciales que de leur développement technologique et de leur stratégie d'investissement.

Voor een pro-actief ontwikkelingsbeleid op het vlak van milieu is het nodig om buiten het strikte kader van milieubehoud en -beheer te gaan. Enkel zo kunnen én activiteiten in de verschillende stadia van de filière én internationaal competitieve ondernemingen gestimuleerd worden. Binnen de Eurometropool zijn er vele mogelijkheden om op dat gebied samen te werken (waterbeheer, afvalbeheer, ontwikkeling van alternatieve energieën).

Diensteneconomie.

De commerciële diensten hebben de laatste twee decennia de industrie verdrongen. De groeiende concurrentie en de snelle evolutie van de technologieën brengen de ondernemingen ertoe zich te richten tot externe dienstverleners en een beroep te doen op industriële toeleveranciers. Dat verschijnsel van meta-industrialisatie verklaart mede de groei van de tertiaire sector. Via de identificatie van de behoeften van de ondernemingen kan de ontwikkeling van regionale ondernemingen worden bevorderd en kan op die manier aan die behoeften worden voldaan.

Ook al is de Eurometropool betrekkelijk goed voorzien wat betreft openbare diensten en diensten voor gebruikers, toch moet de geschiktheid van de metropool Lille als poortstad en strategisch knooppunt op Europees vlak nog worden bewezen. Daartoe moeten de te ontwikkelen activiteiten-niches worden geïdentificeerd en moet er een geschikte strategie worden uitgewerkt. Twee van die mogelijkheden verdienen zeker bijzondere aandacht : diensten voor bedrijven en toerisme.

Versterking van de industriële basis.

Het komt er hier op aan de industriële bedrijvigheid te bestendigen door voorrang te geven aan de ontwikkeling van structurerende en kansrijke activiteiten, door een beleid te voeren dat gericht is op de uitbouw van de industriële filières en door te mikken op de nieuwe technologieën ... De uitdagingen betreffen hier niet zozeer de directe arbeidsplaatsen, maar wel de vermenigvuldigende effecten die verband houden met de regionale internalisering van de verwante activiteiten en met de toe-eigening van waardevolle segmenten in de betrokken filières.

Dankzij de overgang van een industriële naar een diensteneconomie, gebaseerd op een gestage groei van immateriële investeringen, kan op langere termijn selectief worden opgetreden voor de bevordering van de industriële structuur. Het behoud van industriële activiteiten is nodig voor de expansie van de dienstensector, hoewel industrie op lange termijn steeds minder een structurerend element van de economische activiteit zal vormen.

De KMO's vormen de structurerende kern van de regionale bedrijvigheid. Dat betekent dat er op grensoverschrijdend niveau gerichte acties moeten worden opgezet, zoals economische netwerkiniciatieven [l'animation économique], het vormen van netwerken of het scheppen van industriële clusters, zodat de ontwikkeling van de KMO's in een uitgesproken grensoverschrijdende context bevorderd wordt.

Zodra bepaald is aan welke activiteiten men voorrang wil geven moet een geschikte grensoverschrijdende strategie worden uitgewerkt en uitgevoerd die een positieve uitwerking heeft op de ontwikkeling van de gekozen activiteiten en op het ontstaan van kansrijke projecten.

Une politique pro-active de développement de la filière environnementale demande de dépasser le cadre strict de la préservation et de la gestion de l'environnement pour stimuler véritablement l'émergence d'activités aux divers stades de la filière et d'entreprises compétitives sur la scène internationale. Existente au sein de l'Eurométropole, de nombreuses opportunités de coopération dans ce domaine (gestion de l'eau, gestion des déchets, développement des énergies alternatives).

L'économie des services.

Les services marchands ont supplanté l'industrie au cours des deux dernières décennies. L'accroissement de la concurrence et l'évolution rapide des technologies conduisent les entreprises à externaliser leurs prestations de services et à avoir recours à des sous-traitants industriels. Ce phénomène de méta-industrialisation est l'un des facteurs explicatifs de la croissance tertiaire. C'est par l'identification des besoins des entreprises que pourra être favorisé le développement d'entreprises régionales en réponse à ces besoins.

Si l'Eurométropole est relativement bien dotée en matière de services aux consommateurs et de services publics, la vocation de la métropole lilloise en tant que ville-porte et noeud stratégique sur le plan européen reste à affirmer. Pour ce faire, il convient d'identifier les créneaux d'activité à développer et d'élaborer une stratégie appropriée. Parmi ces créneaux, deux d'entre eux méritent certainement un soin attentif: les services aux entreprises et le tourisme.

Renforcement de la base industrielle.

Il s'agit ici d'assurer la pérennisation de l'activité industrielle en privilégiant le développement d'activités structurantes et porteuses, en mettant en œuvre une politique de remontée des filières industrielles et en misant sur les nouvelles technologies.... L'enjeu n'est pas tant ici les emplois directs qui peuvent être créés mais les effets multiplicateurs liés à l'internalisation régionale des activités connexes et à l'appropriation des segments valorisants des filières concernées.

La transition d'une économie industrielle vers une économie de type serviciel basée sur une croissance soutenue des investissements immatériels permet, dans une perspective de long terme, d'être sélectif quant à la structure industrielle que l'on entend privilégier. Le maintien d'une activité industrielle est nécessaire pour accompagner l'expansion du secteur des services bien que, à long terme, l'industrie sera de moins en moins l'élément structurant de l'activité économique.

Les PME constituent le pôle structurant de l'activité régionale, ce qui nécessite que soient mises en œuvre au niveau transfrontalier des actions ciblées, telles que l'animation économique, la constitution de réseaux ou la création de clusters industriels visant à assurer leur développement dans une perspective résolument transfrontalière.

Une fois opérés les choix en matière d'activité que l'on entend privilégier, doit être élaborée et mise en œuvre une stratégie transfrontalière appropriée qui favorise l'essor des activités sélectionnées et l'émergence de projets porteurs.

De oprichting van een Eurometropool is gebaseerd op het invoeren van een **originale strategie** die de betrokken ruimte in staat stelt zich te onderscheiden van de andere ruimten en die het elk van de partners mogelijk maakt een billijk voordeel te halen uit de grensoverschrijdende integratie. Ook al hebben de drie deelgebieden gemeenschappelijke kenmerken die hen tot concurrenten maken, toch bestaan er ook complementariteiten. Vormt de positionering tegenover de grote Europese economische polen een uitdaging, dan is de identificatie van integratiegebieden die niet botsen met de strategische keuzes van de betrokken staten en gewesten ook een uitdaging die zeker even belangrijk is. Een van de mogelijkheden is het invoeren van een **grensoverschrijdend innovatiesysteem** waarop de economische en sociale ontwikkeling van het hele gebied steunt. Dat systeem zou kunnen worden gerealiseerd aan de hand van gemeenschappelijke initiatieven op volgende vlakken : wetenschap en techniek, onderwijs en opleiding, financiële structuren, organisatie van productiestructuren, beleidsstructuur. Via de uitwerking van een dergelijk concept kunnen de doelstellingen van het project in grote lijnen bereikt worden (voor de metropoolvorming moet de technologische positionering op Europees vlak worden versterkt; de aanwezigheid van universitaire infrastructuur, in combinatie met een belangrijke innovatiecapaciteit, komt ten goede aan een opwaardering van dat potentieel; voor de concurrentiekracht van de regio moet een doeltreffend en geïntegreerd beleid worden gevoerd inzake immateriële investeringen...) .

Om de strategische informatie die noodzakelijk is voor de organisatie van een geïntegreerde grensoverschrijdende ruimte zo goed mogelijk te bundelen en aan te wenden, zou het nuttig zijn mochten er activiteiten worden ontwikkeld voor grensoverschrijdende begeleiding (identificatie van de potentiële actoren, starten van projecten, ontwikkeling van netwerken...). Die activiteiten zouden kunnen worden gebaseerd op informatie die verzameld, gestructureerd en geanalyseerd wordt in het kader van een grensoverschrijdend onderzoekscentrum [un observatoire transfrontalier] (statistisch instrument, strategische waakzaamheid, prospectief labo, verspreiding van gerichte informatie naargelang de beoogde marktsegmenten...) .

¹Dit aspect gaat verder dan de doelstelling van deze nota en zou moeten worden behandeld in het economische portret.

²Bij het schema moet de aandacht uitgaan naar de strategische opties die de verschillende deelgebieden in hun ordeningsplannen hebben goedgekeurd. Die opties kunnen in een aantal gevallen indruisen tegen de keuzes die nodig zijn voor de vorming van een Eurometropool. Een voorbeeld hiervan vormt de Waalse S.D.E.R. Ook al behoren Mouscron en Tournai definitief tot de metropolitische invloedzone Lille, dan is er nog altijd het voorstel om zich in te schrijven in een alternatieve Eurocorridorzone naar Liège, waarbij gerekend wordt op de noodzaak het Brusselse metropoolgebied te verlichten. De strategie van de metropool Lille wordt ook in beschouwing genomen in het structuurplan Vlaanderen, waarin wordt verduidelijkt dat Kortrijk zich niet mag profileren als satellietstad van Lille, maar de functie van grote stad binnen het Vlaamse stedelijke systeem op zich moet nemen.

³Ook al vormt Brussel ontegenzeggelijk één van de grote Europese centra met leidinggevende functies, toch is zijn economische structuur, in tegenstelling tot de andere grote Europese polen, hoofdzakelijk van administratieve aard zonder stevige industriële basis. Die handicap zou de Eurometropool op een positieve manier kunnen benutten.

⁴In dat opzicht leert de INTERREG-ervaring hoe moeilijk het is om projecten te ontwikkelen die een echte grensoverschrijdende dimensie hebben en die volledig onderworpen zijn aan nationale beperkingen. Dat aspect wordt speciaal in de verf gezet door het Europese parlement dat betreurt dat er nog maar weinig voorbeelden zijn van echte grensoverschrijdende samenwerking.

La création d'une Eurométropole repose sur la mise en place d'une **stratégie originale** qui permette à l'espace concerné de se distinguer des autres et à chacun des partenaires de retirer un juste avantage de l'intégration transfrontalière. Si les trois entités possèdent des caractéristiques communes qui les placent en situation de concurrence, des complémentarités existent également. Si le positionnement par rapport aux grands pôles économiques européens constitue un défi, l'identification d'espaces d'intégration qui n'entrent pas en conflit avec les choix stratégiques des régions et Etats d'appartenance en constitue un autre non pas moins important. Une piste éventuelle serait d'envisager la mise en place d'un **système d'innovation** transfrontalier sur lequel s'appuie le développement économique et social de l'ensemble de la zone. Ce système serait articulé au travers de la mise en place d'actions communes dans les domaines suivants: science et technique, éducation et formation, structures financières, organisation des structures productives, organisation politique. La concrétisation d'un tel concept permettrait de rencontrer en grande partie les objectifs poursuivis par le projet (la métropolisation nécessite un renforcement du positionnement technologique sur le plan européen, l'existence d'infrastructures universitaires combinée à une capacité d'innovation significative milite en faveur d'une valorisation de ce potentiel, la compétitivité du territoire implique la mise en œuvre de politiques efficaces et intégrées en matière d'investissements immatériels...).

Afin de canaliser et d'exploiter au mieux les informations stratégiques indispensables à l'organisation d'un espace transfrontalier intégré, il serait opportun de développer des activités de guidance transfrontalière (identification des acteurs potentiels, émergence de projets, développement de réseaux...) qui pourraient s'appuyer sur une information collectée, structurée et analysée au sein d'un observatoire transfrontalier (outil statistique, veille stratégique, laboratoire de prospective, diffusion d'informations ciblées selon les segments de marchés visés...).

¹Cet aspect dépasse l'objectif de cette note et devrait être couvert par l'état des lieux économique.

²Le schéma à élaborer doit prendre en compte les options stratégiques adoptées par les différentes entités dans leur plan d'aménagement du territoire, lesquelles peuvent être, dans un certain nombre de cas en contradiction avec les choix que nécessite la constitution d'une Eurorégion. Par exemple, dans le cas du S.D.E.R. wallon, si l'appartenance de Mouscron-Tournai à la zone d'influence métropolitaine lilloise est acquise, subsiste la proposition de s'inscrire dans une zone alternative d'Eurocorridor reliant Liège en misant sur la nécessité de décongestionner l'aire métropolitaine bruxelloise. La stratégie de la métropole lilloise est également considérée dans le structuurplan flamand qui précise que Kortrijk ne peut se positionner comme ville satellite de Lille mais doit assumer un rôle de grande ville au sein du système urbain flamand.

³Si Bruxelles constitue incontestablement un des grands centres de commandements européens, contrairement aux autres grandes métropoles européennes, sa structure économique est principalement de type administratif sans base industrielle forte. Ce handicap pourrait être exploité favorablement par l'Eurométropole.

⁴A ce titre, l'expérience INTERREG montre combien il est difficile de développer des projets qui revêtent réellement une dimension transfrontalière et s'astreignent totalement des contingences nationales. Cet aspect est notamment souligné par le parlement européen qui déplore que les exemples d'une véritable coopération transfrontalière sont encore peu nombreux.

4

CONCURRENCE ET COMPLEMENTARITE ECONOMIQUES DANS L'EUROMETROPOLE

André Delpont

ECONOMISCHE CONCURRENTIE EN COMPLEMENTARITEIT IN DE EUROMETROPOOL

André Delpont

Inleiding

« KRIJGSKUNST » EN TERRITORIALE MARKETING

CONTEXT : DE SPELREGELS VAN DE LANGE ECONOMISCHE CYCLUS SINDS 1974

- informatie- en kennis-technologie en -economie
- openstelling van grenzen en mondialisering
- flexibiliteit van markten van goederen en diensten, arbeidskrachten en kapitaal
- inperking van de rol van de staten en ontstaan van nieuwe solidariteitsruimten

DE CONCURRENTIE TUSSEN DE BEDRIJVEN HEEFT IMPACTEN OP :

- > de regio's
- > de arbeidskrachten

UITDAGINGEN :

- Opstarten van) > Ontwikkelingsprojecten
- Behouden van) ONDERNEMINGEN, meer bepaald > Projectverantwoordelijken
- Aantrekken van) > Financiering en investeringen

Om dat te bereiken mobiliseren lokale beslissers rond hun strategie een aantal middelen, dit in concurrentie, in samenwerking of solidair met andere regio's en in een voortdurend evoluerende omgeving. Ze hanteren met andere woorden de regels van de « krijgskunst» en passen ze aan. Op de keuze van de middelen na zijn het dezelfde regels die de bedrijven ...en militairen goed kennen.

DOELSTELLING :

Voorwaarden scheppen voor het opvangen van economische stromen die zorgen voor «natuurlijke» vernieuwing van activiteiten en arbeidsplaatsen in metropolen door heel mobiel geworden ondernemingen.

DE OP TE VANGEN STROMEN : GOEDEREN, PERSONEN, FINANCIERING, INNOVATIES

1 Competitief zijn

1.1 BEDRIJFSCONTEXT : DE PLEK ZOEKEN MET DE BESTE CONCURRENTIEKRACHT

1.1.1 MONDIALISERING : 3 GROTE CRITERIA VOOR HERLOKALISERING VAN ACTIVITEITEN

- **Kosten** : naar de plaats gaan waar ze het laagst zijn.
- **Mededinging via innovatie is permanent** : naar de plaats gaan waar zeker brein te vinden is. Dat speelt in het voordeel van de grote ontwikkelde metropolen, waar de arbeidsmarkt van het kaderpersoneel het meest flexibel is en de onderzoekscapaciteiten het meest relevant zijn.
- **Distributie** : een hele reeks activiteiten worden gevestigd waar de markten het dichtst zijn : dat is in het voordeel van werelddelen met een dichte en hoge koopkracht.

Introduction

« ART DE LA GUERRE » ET MARKETING TERRITORIAL

CONTEXTE: LES REGLES DU JEU DU CYCLE ECONOMIQUE MULTIDECENNAL DEPUIS 1974

- *technologie et économie de l'information et de la connaissance*
- *ouverture des frontières et mondialisation*
- *flexibilité des marchés de biens et services, de ressource humaine et de capitaux*
- *réduction du rôle des Etats et apparition de nouveaux espaces de solidarité géographiques*

LA CONCURRENCE ENTRE LES ENTREPRISES SE REPERCUTE SUR :

- > les territoires
- > la ressource humaine

ENJEUX :

- | | |
|---|---------------------------------------|
| Créer) | > Les projets de développements |
| Retenir) LES ENTREPRISES, c'est à dire | > Les porteurs de projets |
| Attirer) | > Les financements et investissements |

Pour y parvenir les décideurs locaux mobilisent, autour d'une stratégie, des moyens, en compétition, en alliance ou en solidarité avec d'autres territoires et cela sur un terrain en constante évolution. Bref ils appliquent en les adaptant, les règles de l'«art de la guerre», qui sont les mêmes, au choix des moyens près, que celles que connaissent bien les entreprises ...et les militaires.

OBJECTIF :

Créer les conditions d'accueil des flux économiques qui assurent le renouvellement «naturel» des activités et des emplois dans les métropoles par des entreprises désormais très mobiles.

LES FLUX A CAPTER : MARCHANDISES, PERSONNES, FINANCEMENTS, INNOVATIONS

1 Être compétitif

1.1 CONTEXTE ENTREPRISE : ALLER LA OÙ ON OBTIENT LA MEILLEURE COMPETITIVITE

1.1.1 MONDIALISATION : 3 GRANDS CRITERES DE RELOCALISATION DES ACTIVITES

- **Coûts** : aller là où ils sont minimaux.
- **La compétition par l'innovation est permanente:** aller là où elles sont certaines de trouver la matière grise. Ceci avantage les grandes métropoles développées où le marché de l'emploi des cadres est le plus fluide et les capacités de recherches les plus pertinentes.
- **Distribution** : toute une série d'activités s'implante là où les marchés sont les plus denses : ceci est à l'avantage des parties du monde à pouvoir d'achat dense et élevé.

1.1.2 EUROPESE INTEGRATIE : OPNIEUW OP DE VOORGROND

- **De voordelen die de Europese Unie de ondernemingen biedt** : stabiliteit, perfectie en rijpheid, vooruitzicht op een feitelijk Europees bestuur.
- **Toch blijft het in Europa voor een onderneming raadzaam te letten** op wat is overgebleven aan interne economische (sociale, juridische en fiscale) verschillen; op de culturele verschillen (marketing) ; op het goed begrip van de organisatie-methodes.

Het wordt dus een belangrijke troef het gebied te zijn dat het best geplaatst is om van die mogelijkheden te genieten. Een multiculturele grensoverschrijdende site in het hart van het dichtste en rijkste deel is a priori heel aantrekkelijk.

1.2 CONCURRENTIE REGIO'S/BEDRIJVEN : HOGE TOEGEVOEGDE WAARDE NASTREVEN

1.2.1 MOBILITEIT VAN BEDRIJVEN : GEEN ENKELE REGIO IS VEILIG

Er zijn twee soorten bedrijven die de regio's confronteren met de wet van de concurrentie, nl. zij die op zoek zijn naar een nieuwe site en zij die er al gevestigd zijn. Bedrijven kunnen op diverse wijzen vertrekken : sitesluitingen, niet-modernisering, delokalisatie of uitgifte van activiteiten.

1.2.2 DE INZET VAN DE CONCURRENTIE : RIJKDOM EN WAT TOT RIJKDOM LEIDT

Behoud, afname of toename van activiteiten van bedrijven meet men op diverse wijzen :

- **Taksen** : belastinggrondslagen voor de openbare financiën
- **Arbeidsplaatsen**
- **Structurerende effecten**

1.2.3 CONCURRENTIENIVEAUS : ALS « RUSSISCHE POPJES »

Bedrijven interesseren zich voor drie of vier niveaus van territoriale "producten"

- **De** makkelijk bereikbare **stedelijke metropool** met hoge concentratie aan voorzieningen, bekwaamheden en diensten; zij vormt een voedingsbodem voor vele activiteiten
- **De aantrekkingszone van de metropool** : daarbij rijst de vraag of de bedrijven gemakkelijk toegang hebben tot het betrokken metropolitisch potentieel.
- **De natie-staat** die de juridische, fiscale en administratieve spelregels bepaalt en het kader vormt van gebruiken en tradities.
- **De grote economische regio** die bediend zal worden door de te vestigen of de te ontwikkelen eenheid.

De stedelijke, administratieve en beslissingsgrenzen alsook de taalkundige en identitaire gehelen hebben soms niets te maken met die « nuttige economische ruimten » waarvoor bedrijven zich interesseren. *Daaraan herkent men ook het eigen karakter van een grensoverschrijdende regio met de risico's maar ook - waarom niet - met de voordelen die daarmee gepaard gaan.*

1.1.2 INTEGRATION EUROPEENNE : RETOUR SUR LE DEVANT DE LA SCENE

- **Les avantages offerts par l'Union européenne aux entreprises** : stabilité, sophistication et maturité, perspective d'un gouvernement européen de fait.
- **Il reste qu'il convient en Europe pour une entreprise de prendre garde** ce qui reste de différences économiques internes : social, juridique et fiscal, aux différences culturelles (marketing), à la compréhension des modes d'organisation.

Etre le territoire le mieux placé pour profiter de ces opportunités devient donc un atout important. Un site transfrontalier multiculturel placé au cœur de la partie la plus dense et la plus riche est à priori en bonne position pour séduire.

1.2 CONCURRENCE TERRITOIRES/ENTREPRISES : CAPTER LA HAUTE VALEUR AJOUTEE

1.2.1 MOBILITE DES ENTREPRISES : AUCUN TERRITOIRE N'EST A L'ABRI

Les entreprises qui font peser sur les territoires les lois de la concurrence ne sont pas uniquement celles qui cherchent un nouveau site, mais aussi celles qui y résident déjà. Les modalités de départ sont diverses : fermetures de site, non-modernisation, délocalisation ou externalisation d'activités.

1.2.2 ENJEUX DE LA CONCURRENCE : CAPTER LA RICHESSE ET CE QUI LA GENERE

Le maintien, la perte ou un gain d'activités d'entreprises se mesure de plusieurs façons :

- **Taxes** : bases d'imposition pour les finances publiques
- **Emplois**
- **Effets structurants**

1.2.3 NIVEAUX DE COMPETITION : LES « POUPEES RUSSES »

Les entreprises s'intéressent à trois ou quatre niveaux de produits territoriaux

- **La métropole urbaine** bien desservie qui concentre équipements, compétences et services et constitue un bouillon de culture pour nombre d'activités.
- **La zone d'attraction de la métropole**; la question est alors de savoir si l'entreprise a facilement accès au potentiel métropolitain concerné.
- **L'Etat-nation** qui définit les règles du jeu juridiques, fiscales, et administratives et qui est le cadre d'habitudes et de traditions.
- **La grande région économique** que va desservir l'unité implantée ou développée.

Les limites urbaines, décisionnelles et administratives ainsi que les ensembles linguistiques et identitaires n'ont parfois rien à voir avec ces « espaces économiques utiles » qui intéressent l'entreprise. *On voit là aussi la spécificité d'un territoire transfrontalier avec les risques mais aussi, pourquoi pas, les chances que cela représente.*

2 Een Europese metropool zijn

Een Europese metropool worden komt erop neer de best mogelijke plaats te vinden binnen een reeks ruimten die min of meer goed in elkaar passen.

2.1 NOORD-WEST-EUROPA : EEN UITZONDERLIJKE CONCENTRATIE VAN RIJKDOM

2.1.1 DE REGIO : MEGALOPOLISSEN EN TUSSENRUIMTE

- **De 3 punten van de « Gouden Driehoek »**

Deze 3 megalopolissen komen overeen met de economische breinen en harten van 3 grote traditionele economische mogendheden in Europa (Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland)

London en het zuidoosten van Engeland

Paris en het bekken van Paris

Düsseldorf en Noord-Rijnland (met het Ruhrgebied)

- **De tussenruimte : de « grote Nederlanden »** [les grands Pays-Bas]

Dat omvat Nederland in strikte zin, België en Noord-Frankrijk

Deze ruimte heeft dezelfde dichtheid als de megalopolissen, maar beschikt niet over een sterke metropolitische structuur en heeft niet kunnen bouwen op de functie van economisch centrum van een grote staat.

Het noordelijk deel wordt gestructureerd rond de Hollandse Randstad, een echt Europese metropool : vanuit concurrerende stedelijke gehelen van dezelfde omvang (hoofdzakelijk Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag) hebben de Nederlanders de noodzakelijke kritische massa kunnen mobiliseren rond een gecoördineerde ontwikkelingsstrategie.

Het zuidelijk deel blijft ongestructureerd : de Belgisch-Noord-Franse nevelvlek.

Dat netwerk van steden biedt een interessant potentieel, maar de veelheid van grenzen, de verscheidenheid van culturen en de afwezigheid van een politiek en administratief kader op het juiste niveau hebben tot nog toe nog niet geleid tot het succes dat Nederland kent. Twee of drie opkomende agglomeraties, elk met haar eigen handicaps, zouden aanspraak kunnen maken op de functie van Europese metropool :

- Antwerpen, een wereldhaven, is wat klein en heeft weinig gediversifieerde tertiaire functies

- Brussel beschikt over hoofdstedelijke kenmerken (Europese functies en zetels van multinationals); maar is niet in staat die troeven te benutten om de omliggende regio's te verenigen

- Lille-Métropole, een grote regionale metropool, dynamisch en ambitieus, die de kritische metropoolmassa bijna bereikt. *In grensoverschrijdende dimensie zou ze de moeilijkheden overwinnen en zich inpassen in een samenwerkingssysteem met het Belgische stedennetwerk, en een heel eigen persoonlijkheid hebben met twee nationaliteiten en twee culturen.*

Bij het gebruik van de metropolitische functies door burgers en ondernemingen van die « Zuidelijke Nederlanden » wordt minder en minder rekening gehouden met politieke en culturele grenzen : een voorbeeld daarvan zijn de druk bezochte luchthavens en handelscentra.

2 Être métropole européenne

Etre une métropole européenne, c'est trouver la meilleure place possible au sein d'une série d'espaces qui s'emboîtent plus ou moins bien les uns aux autres.

2.1 EUROPE DU NORD OUEST : UNE CONCENTRATION DE RICHESSES EXCEPTIONNELLE

2.1.1 LE TERRITOIRE : MEGAPOLES ET ESPACE INTERMEDIAIRE

- **Les 3 pointes du « Triangle d'Or »**

Ces trois mégapoles correspondent aux cœurs et aux cerveaux économiques de trois grandes puissances économiques traditionnelles de l'Europe (France, Grande-Bretagne et Allemagne)

Londres et le sud-est de l'Angleterre

Paris et le bassin parisien

Düsseldorf et la Rhénanie du Nord (dont la Ruhr)

- **L'espace intermédiaire : les « grands Pays-Bas »**

Il regroupe les Pays Bas au sens strict, la Belgique et le nord de la France

De même densité que les mégapoles, il ne dispose pas d'une structuration métropolitaine forte et n'a pu s'appuyer sur une fonction de capitale économique de grand état.

Le nord se structure autour du Randstad hollandais, véritable métropole européenne : à partir d'ensembles urbains concurrents de taille équivalente (principalement Amsterdam, Rotterdam, Utrecht et La Haye) les hollandais ont su mobiliser la masse critique nécessaire autour d'une stratégie de développement coordonnée.

Le sud reste non structuré : la nébuleuse belgo-nordiste. Ce réseau de villes offre un potentiel intéressant, mais la multiplicité des frontières, la diversité des cultures et l'absence d'un cadre politique et administratif à l'échelle qui convient, n'ont jusqu'à présent pas permis une réussite à la hollandaise. Deux ou trois agglomérations émergent qui pourraient prétendre à une fonction de métropole européenne, chacune affligée de handicaps :

- Antwerpen, grand port, est un peu petite et peu diversifiée dans ses fonctions tertiaires

- Bruxelles, attributs de capitale, (fonctions européennes et sièges de multinationales) ; mais ne parvient pas à valoriser ces atouts pour fédérer les territoires environnants

- Lille-Métropole, grande métropole régionale, dynamisme et ambitions, et frôle la masse critique métropolitaine; il lui manque la moitié de son « hinterland » naturel ; *Avec une dimension transfrontalière elle passerait le cap et s'intégrerait dans une coopération avec le réseau de villes belge et aurait une personnalité binationale et biculturelle très originale.*

L'usage des fonctions métropolitaines par les citoyens et les entreprises de cet espace «Pays Bas du Sud» tient de moins en moins compte des frontières politiques et culturelles: en témoignent notamment la fréquentation des aéroports et des commerces.

2.1.2 DE SOLIDARITEITEN : HOMOGENITEIT EN HOOFDKWARTIEREN

- **Identiteit.**

Homogeniteit met betrekking tot klimaat, tertiaire activiteiten die verband houden met de functies van hoofdsteden en hoofdkwartieren, logistieke functies voor het hele Europese vasteland.

- **Gezamenlijke problemen en belangen**

Beheer van de stedelijke concentraties en organisatie van het transport.

Reconversie van de oude industriële centra en van de zwakke stedelijke structuren.

Het hoofd bieden aan de concurrentie van « sun-belts » en landen met lage productiekosten.

2.1.3 DE INTERNE CONCURRENTIE : ZO STERK ALS DE REGIO DICHT IS

Er is een uiterst harde mededinging voor het bekomen van de beslissingsfuncties en de logistieke stromen tussen de grote zakencentra en de logistieke centra.

2.2 AAN WEERSZIJDEN VAN DE GRENS IS HET NATIONAAL SYSTEEM IN CRISIS

2.2.1 DE CRISIS VAN HET FRANSE STAATSSYSTEEM : TEGEN DE CYCLUS/ECONOMIE IN

De traditie van centralisatie van de staat en van economische interventie stemde overeen met het model van de vorige economische cyclus (1929-1974) : planning, massaproductie, belang van de staat, verzorgingsstaat. Het staat lijnrecht tegenover het model van de cyclus die in 1974 begonnen is.

- **De staat als werkgever verliest terrein** met onder meer de voortgaande privatisering van de openbare sector, het opgeven van protectionisme en interventionisme; de concurrentie tussen Paris en zijn Europese concurrenten, de economische bevoogding door de Europese overheden. *Deze ontwikkeling speelt in het voordeel van grensoverschrijdende regio's.*
- **De verzorgingsstaat : het behoud ervan vormt een voorwaarde voor de andere ontwikkelingen.** De noodzaak een staat in stand te houden die kan instaan voor financiële transfers en solidariteit tussen beide kanten van de « sociale breuk » zit diep verankerd
- **De « jakobijnse » staat komt opnieuw op de voorgrond, ondanks de onmiskenbare decentraliserende « Girondijnse » vorderingen.** Het jakobinisme belast en blokkeert dus de grensoverschrijdende dynamiek : *een ambtenaar uit Paris kan zich maar moeilijk voorstellen wat lokale dynamieken met betrekking tot grenzen inhouden.*

Naast die min of meer aanvaarde ontwikkelingen wordt ook teruggegrepen naar een op Paris gerichte ontwikkelingsstrategie voor Frankrijk.

Die beweging vindt bij velen aanhang :

- **de Parijse handelswereld**
- **de « jakobijnse » denkrichting**
- **het Parijse en technocratische gezag**

2.1.2 LES SOLIDARITES : HOMOGENEITE ET QUARTIERS GENERAUX

- **Identité** : homogénéité liée à : climat, activités tertiaires liées aux fonctions de quartiers généraux et de capitales, fonctions logistiques pour l'ensemble du continent européen.
- **Intérêts et problèmes communs**
Gestion des concentrations urbaines et organisation des transports.
Reconversion des anciens centres industriels et des tissus urbains dégradés.
Faire face à la concurrence des « sun-belts » et des pays à faible coût de production.

2.1.3 LA CONCURRENCE INTERNE : AUSSI FORTE QUE LA REGION EST DENSE

La compétition y est extrêmement forte pour la captation des fonctions de décision et des flux logistiques entre les grandes places d'affaires et les centres logistiques de cet espace.

2.2 LE CADRE NATIONAL EST EN CRISE DES DEUX COTES

2.2.1 LA CRISE DU SYSTEME ETATIQUE FRANÇAIS : A CONTRE CYCLE/ECONOMIE

La tradition de centralisation de l'Etat et d'interventionisme économique était en phase avec le modèle du cycle économique précédent (1929-1974) : planification, production de masse, poids de l'Etat, Etat-providence. Il est aux antipodes du modèle du cycle dans lequel nous sommes entrés en 1974.

- **L'Etat-patron est en perte de vitesse** avec entre autres la privatisation continue du secteur public, l'abandon du protectionnisme et de l'interventionisme ; la mise en compétition de la place parisienne avec ses concurrentes européennes et la tutelle économique des autorités européennes. *Cette évolution avantage les territoires transfrontaliers.*
- **L'Etat-providence : la garantie de son maintien conditionne les autres évolutions.**
La nécessité du maintien d'un Etat capable d'assurer les transferts financiers et la solidarité entre les deux versants de la « fracture sociale » est profondément ancrée.
- **L'Etat « jacobin » revient sur le devant de la scène, malgré les avancées « girondines » décentralisatrices indéniables .** Le jacobinisme est une source de lourdeur et donc de blocage pour la dynamique transfrontalière : *un fonctionnaire basé à Paris comprend difficilement à quoi tiennent les dynamiques locales liées aux frontières.*

Derrière ces évolutions plus ou moins bien acceptées se catalyse un retour à une stratégie de développement de la France, focalisé sur Paris. Ce mouvement rassemble différents partisans :

- la « place parisienne »
- le courant d'opinion « jacobin »
- le pouvoir parisien et technocratique

2.2.2 HET EINDELOZE UITEENSPATTEN VAN BELGIË

- **De middelpuntvliedende krachten**

Verschillen qua identiteit en cultuur

Een verregaande « devolutie » van de machten

De geleidelijke verdwijning van de « uiterlijke tekenen van de natie » :
landsverdediging, munt

Een scheidingsdynamiek

- **De samenhoudende krachten**

Onvoorspelbare toekomst : geen enkele prognose is zeker.

Een vergelijkbaar administratief en sociaal « systeem » ...

Een wederzijdse kennis en gemeenschappelijke leefgewoonten, die beide dieper
zitten dan verwacht.

Die ontwikkelingen wegen door op de wording van een grensoverschrijdende eurometropool : is een bewuste samenwerking tussen Walen en Vlamingen via Lille Métropole immers politiek aanvaardbaar voor de betrokken regio's en gemeenschappen ? Elke institutionele onzekerheid vertraagt nu eenmaal de beslissingen.

3 Waarin sterk zijn

Territoriale hypothese : concentrische cirkels waarvan het centrum overeenstemt met de GPCI.

3.1 EUROMETROPOOL : EEN ECONOMISCHE REALITEIT

3.1.1 DE ECONOMISCHE ELEMENTEN VAN DE EUROMETROPOOL

- **Kortrijk en Zuid-West-Vlaanderen : « small is beautiful »**

Activiteiten

- een concentratie van familie-KMO's en van grote groepen als Beaulieu of Bekaert

- enkele successen in de hightech : Lernout & Hauspie of Barco

Motoren van de dynamiek

- de tweede economische pool van Vlaanderen met een buitengewone groei sinds 1945

- ondernemingszin en pioniersgeest met een familiaal en individualistisch karakter,

- sterk in handel en sterk in export

- sterke innovatiecapaciteit, pragmatisme en opmerkelijke flexibiliteit

Grenzen van het model

- onderontwikkeling van de diensten en zwakte van het hoger onderwijs

- lange-termijn-strategie en eigen kapitaal voor schaalvergroting, behoudens
uitzonderingen

- netwerkeffecten lijken meer familiaal dan professioneel

2.2.2 L'ÉCLATEMENT INTERMINABLE DE LA BELGIQUE

- **Les forces centrifuges**

Des divergences identitaires et culturelles

Une « dévolution » des pouvoirs extrêmement poussée

La disparition progressive des « signes extérieurs de nation » : défense, monnaie

Une dynamique de la séparation

- **Les forces qui retiennent**

Calendrier imprévisible : aucun pronostic n'est certain.

Un « système » administratif et social comparable...

Des habitudes de vie commune et une connaissance réciproque plus profondes que prévu.

Ces évolutions pèsent sur le devenir d'une eurométropole transfrontalière : en effet une coopération volontaire via Lille Métropole entre Wallons et Flamands est-elle politiquement acceptable pour les régions et communautés concernées ? Enfin toute incertitude institutionnelle ralentit les décisions.

3 En quoi être fort

Hypothèse de base territoriale: des cercles concentriques dont le centre est la COPIT.

3.1 EUROMETROPOLE : UNE REALITE ECONOMIQUE

3.1.1 LES COMPOSANTS ECONOMIQUES DE L'EUROMETROPOLE

- **Kortrijk et le sud-ouest flamand : « small is beautiful »**

Les activités

- une concentration de PME familiales et de grands groupes comme Beaulieu ou Bekaert

- quelques réussites à signaler dans les high tech : Lernout et Hauspie ou Barco

Moteurs de la dynamique

- le deuxième pôle économique de la Flandre avec une croissance exceptionnelle depuis 1945

- un esprit entrepreneurial et pionnier marqué par le caractère familial et individualiste,

- une force commerciale et une présence à l'export très développée

- une forte capacité d'innovation, un pragmatisme et une flexibilité remarquable

Limites du modèle

- le sous développement des services et faiblesse de l'enseignement supérieur

- la stratégie long terme et les capitaux propres pour une croissance en taille, sauf exception

- les effets de réseau paraissent plus liés à des liens familiaux que professionnels

- **Lille Métropole : nieuwe clusters, grote lokale en internationale ondernemingen**

- Activiteiten

- de economie is heel gediversifieerd en gericht op de diensten
- dominerende clusters zijn distributie, logistiek en geldwezen ; opkomende sectoren zijn toerisme, gezondheid, milieu, elektronische handel en virtuele beelden
- maatschappelijke zetels van grote ondernemingen uit de regio en uit het buitenland
- pool met brein : 100 000 studenten, 6500 onderzoekers,

- Motoren van de dynamiek

- de 3e economische pool van Frankrijk
- de internationaal gerichte ontwikkeling : buitenlandse investeringen en import/export
- structurerend effect van grote lokale groepen, een klasse van lokale "familiale" ondernemers
- het vermogen om professionele en intersectorale samenwerkingsverbanden te scheppen
- de dynamiek van de kleine ondernemingen
- metropoolvorming, grote projecten en nieuwe aantrekkingskracht voor "young professionals"
- de nieuwe toegankelijkheid op de weg, het spoor en in de lucht

- Grenzen van het model

- technologische transfers en innovatiecapaciteit, activiteiten met hoge toegevoegde waarde
- het kleine aantal middelgrote ondernemingen en te weinig nieuwe starters
- desocialeenstedelijkegevolgenvandeconomischecrisisvandejaren60-70

- **Tournaisis & Mouscron-Comines : inhaken op naburige of internationale dynamiek**

- Activiteiten

- sommige traditionele activiteiten zijn gehandhaafd
- talloze filialen van ondernemingen uit naburige regio's hebben zich daar gevestigd

- Motoren van de dynamiek

- economische reconversie en stedelijke herstructurering
- het aantrekken van externe investeringen begint vruchten af te werpen
- het vermogen een bindende rol te vervullen tussen de aangrenzende gebieden : Vlaanderen, Lille, Brussel
- het vermogen voordeel te halen uit de Europese subsidies

- Grenzen van het model

- lage dichtheid en zwakte van het hinterland (Henegouwen), versnippering in deelgebieden
- afwezigheid van eigen economische dynamiek, vooral wat betreft ondernemen

- **Lille Métropole : nouveaux clusters, grandes entreprises locales et internationales**

Les activités

- l'économie est très diversifiée et tournée vers les services
- les « clusters » dominants sont la distribution, la logistique, et la finance ; émergent à présent le tourisme, la santé, l'environnement, le commerce électronique et les « nouvelles images »
- sièges sociaux de grandes entreprises nées dans la région et entreprises étrangères
- pôle de matière grise : 100 000 étudiants, 6500 chercheurs,

Moteurs de la dynamique

- le 3ème pôle économique français
- le développement par l'international : investissements étrangers et import export
- l'effet structurant des grands groupes locaux, classe d'entrepreneurs « familiaux » locaux
- la capacité à développer des synergies professionnelles et intersectorielles
- le dynamisme des petites entreprises
- métropolisation, grands projets et nouvelle attractivité vis à vis des jeunes professionnels
- la nouvelle desserte routière ferrée et aérienne

Limites

- les transferts de technologie et la capacité d'innovation, les activités à haute valeur ajoutée
- le faible nombre d'entreprises de taille moyennes et la création d'entreprises insuffisante
- les séquelles sociales et urbaines de la crise économique des années 60-70

- **Tournaisis-Mouscron-Comines : capter les dynamiques voisines ou internationales**

Les activités

- certaines activités traditionnelles se sont maintenues
- de nombreuses filiales de sociétés des territoires voisins sont venues s'y implanter

Moteurs de la dynamique

- la reconversion économique et la restructuration urbaine
- l'attraction d'investissements externes commence à produire des résultats
- la capacité à jouer les interfaces entre les espaces environnants : Flandre, Lille, Bruxelles
- la capacité à tirer parti des aides européennes

Limites

- faible densité et faiblesse de l'arrière pays (Hainaut), éclatement en sous-espaces
- absence de dynamique économique autonome en particulier sur le plan entrepreneurial

3.1.2 STRATEGISCHE BALANS : EEN GOED, NOG NIET OPGEWAARDEERD POTENTIEEL

EUROMETROPOOL		
	POSITIEVE PUNTEN	NEGATIEVE PUNTEN
KOSTEN	<ul style="list-style-type: none"> - « pro-werk »-mentaliteit - Doelstelling 1 en 2 gebieden - Goede productiviteit 	<ul style="list-style-type: none"> - Heterogeniteit en kosten van de arbeidskrachten - Ongelijk scholingsniveau
TOEGANG MARKTEN	<ul style="list-style-type: none"> - In het hart van één van de rijkste en dichtste markten ter wereld - Uitstekende handel & distributie - Ligging en toegankelijkheid HST en weg 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen grote luchthaven in het gebied
INNOVATIE EN BREIN	<ul style="list-style-type: none"> - Aanwezigheid van een metropoolmassa - Culturele verscheidenheid - Ontwikkeling van het toerisme - Onderzoekspool (LM) - Innoverende KMO's (Vlaanderen) - Levenskwaliteit « stad op het platteland » 	<ul style="list-style-type: none"> - Niet begrijpen en niet stimuleren van het metropolitische potentieel - Intern onbegrip - Leemtes in het hotelwezen - Relatieve zwakte qua onderzoek - Zwaktes samenwerkingsverbanden onderzoek-KMO - Klimaat

OMGEVING VAN DE EUROMETROPOOL

KOSTEN		<ul style="list-style-type: none"> - Concurrentie ontwikkelingslanden voor traditionele activiteiten als textiel
TOEGANG MARKTEN	<ul style="list-style-type: none"> - Het hergroeperen van vele tertiaire activiteiten rond de « blauwe banaan » 	<ul style="list-style-type: none"> - Concurrentie van administratief homogenere zones (Holland)
INNOVATIE EN BREIN	<ul style="list-style-type: none"> - Europese integratie - Begin aantrekkingskracht extern brein 	<ul style="list-style-type: none"> - Vertraging in onderzoek en technologie t.o.v. grote megalopolissen en « sun belts »

3.1.2 BILAN STRATEGIQUE : UN BON POTENTIEL ENCORE NON VALORISE

EUROMETROPOLE		
	POINTS POSITIFS	POINTS NEGATIFS
COUTS	<ul style="list-style-type: none"> - Mentalité « pro-travail » - - Sites classés Objectif 1 ou 2 - Bonne productivité 	<ul style="list-style-type: none"> - Hétérogénéité et coût de la ressource humaine - Niveau de qualification inégal
ACCES MARCHES	<ul style="list-style-type: none"> - Au cœur d'un des marchés les plus riches et les plus denses au monde - Excellence commerce-distribution - Emplacement et desserte TGV-route 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de grand aéroport sur le site
INNOVATION ET MATIÈRE GRISE	<ul style="list-style-type: none"> - Existence d'une masse métropolitaine - Diversité culturelle - Développement du tourisme - Pôle de recherche (LM) - PME innovantes (Flandre) - Qualité de vie « ville à la campagne » 	<ul style="list-style-type: none"> - Non lisibilité et non-animation du potentiel métropolitain - Incompréhensions internes - Lacunes dans la grande hôtellerie - Relative faiblesse/recherche - Faiblesses synergies recherche-PME - Climat

ENVIRONNEMENT DE L'EUROMÉTROPOLE

COUTS		<ul style="list-style-type: none"> - Concurrence des pays en voie de développement pour les activités traditionnelles comme le textile
ACCES MARCHES	<ul style="list-style-type: none"> - Recentrage de beaucoup d'activités tertiaires sur la « banane bleue » 	<ul style="list-style-type: none"> - Concurrence de zones plus homogènes administrativement (Hollande)
INNOVATION ET MATIÈRE GRISE	<ul style="list-style-type: none"> - Intégration européenne - Début d'attractivité pour la matière grise externe 	<ul style="list-style-type: none"> - Retard en recherche et en technologie v.à.v. des grandes mégapoles et du « sun belt »

3.2 DE GRENDOVERSCHRIJDENDE EUROMETROPOOL : NOG ZEER VIRTUEEL

3.2.1 DE GRENDOVERSCHRIJDENDE DYNAMIEK : FEITELIJK BESTAAT ZE ...

EUROMETROPOOL		
	POSITIEVE PUNTEN	NEGATIEVE PUNTEN
ECONOMIE	<ul style="list-style-type: none"> - Vitaliteit van de informele economische praktijken > ondernemingen burgers - Objectieve economische complementariteiten - Belang van de commerciële stromen en investeringen - Mogelijkheid om voordelige voorwaarden aan weerszijden van grens te combineren - Aanwezigheid van specialisten in het « grens-springen » 	<ul style="list-style-type: none"> - Heterogeniteit van de lokale economieën - Onderwaardering van het potentieel voor samenwerking - Afwezigheid van een onderzoekscentrum dat in staat is de commerciële en financiële stromen te meten - Ingewikkelde formaliteiten om van het ene land in het andere te komen
IDENTITEIT EN DAGELIJKS GEDRAG	<ul style="list-style-type: none"> - Leefruimte voor handel en recreatie, zelfs onderwijs - Conflicten noch malaise m.b.t. geschiedenis of identiteit t.o.v. grens - Culturele verscheidenheid - Belangstelling voor Nederlandse taal aan Franse kant - Veelheid van grensoverschrijdende samenwerkingsprogramma's 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen geïntegreerde arbeidsmarkt - Grensoverschrijdende relaties worden niet ervaren als een doorslaggevende uitdaging - Intern onbegrip en onevenwicht in het gebruik van de taal van het buurland
INSTITUTIONEEL KADER	<ul style="list-style-type: none"> - Zoeken naar een gezamenlijke strategie rond de GPCI 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen regelmatig overleg tussen de politieke beslissingsmakers - Geen echt gemeenschappelijk ontwikkelingsbeleid

3.2 L'EUROMETROPOLE TRANSFRONTALIERE : ENCORE TRES VIRTUELLE

3.2.1 LA DYNAMIQUE TRANSFRONTALIERE : DANS LES FAITS, ELLE EXISTE...

EUROMETROPOLE		
	POINTS POSITIFS	POINTS NEGATIFS
ECONOMIE	<ul style="list-style-type: none"> - Vitalités des pratiques économiques informelles > entreprises citoyens - Complémentarités économiques objectives - Importance des flux commerciaux et des investissements - Possibilité de combiner les conditions avantageuses de part et d'autre de la frontière - Existence de spécialistes du jeu de « saute-frontières » 	<ul style="list-style-type: none"> - Hétérogénéité des économies locales - Sous valorisation du potentiel de synergies - Absence d'observatoire permettant de prendre la mesure des flux commerciaux et financiers - Complexité des formalités pour le passage d'un pays à l'autre
IDENTITE ET PRATIQUES QUOTIDIENNES	<ul style="list-style-type: none"> - Bassin de vie pour le commerce et les loisirs, voire l'éducation - Ni conflits ni malaise historique ou identitaire liés à la frontière - Diversité culturelle - Intérêt pour la langue néerlandaise du côté français - Floraison régulière de programmes de coopération transfrontaliers 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de véritable bassin d'emploi - Les relations transfrontalières non ressenties comme un enjeu décisif - Incompréhensions internes et déséquilibre dans la pratique de la langue du voisin
CADRE INSTITUTIONNEL	<ul style="list-style-type: none"> - Recherche d'une stratégie commune autour de la COPIT 	<ul style="list-style-type: none"> - Absence de fréquentation régulière entre décideurs politiques - Pas de véritable politique commune de développement

OMGEVING VAN DE METROPOOL

	POSITIEVE PUNTEN	NEGATIEVE PUNTEN
ECONOMIE	<ul style="list-style-type: none">- Herlokaliseringen van bedrijven i.f.v. de Europese integratie	<ul style="list-style-type: none">- Concurrentie van andere, beter gekende grensoverschrijdende zones uit de omgeving Aachen-Liège-Maastricht, Saarlorlux
IDENTITEIT EN DAGELIJKSE BEZIGHEDEN	<ul style="list-style-type: none">- Moeilijkheden voor de meeste grensoverschrijdende gebieden langs de Franse grens	<ul style="list-style-type: none">- Grensoverschrijdend gedrag inzake werkgelegenheid, en een meer ontwikkeld identiteitsgevoel in andere gebieden langs de Franse grens
INSTITUTIONEEL KADER	<ul style="list-style-type: none">- Begin van erkenning voor onze uitmuntendheid inzake grensoverschrijdende samenwerking in institutionele kringen.- Alsmear sterker wordende Europese integratie, vooral rond de euro- Belangstelling van de Europese Unie voor de in de eurometropool ontwikkelde grensoverschrijdende initiatieven	<ul style="list-style-type: none">- Discriminaties t.g.v. de Europese subsidiesystemen- Wantrouwen, onverschilligheid of onbegrip van de centrale overheden voor de grensoverschrijdende dynamiek- Verschillen qua staatsvorm in Frankrijk en in België

ENVIRONNEMENT DE L'EUROMÉTROPOLE

	POINTS POSITIFS	POINTS NEGATIFS
ECONOMIE	<ul style="list-style-type: none"> - Relocalisations des entreprises en fonction de l'intégration européenne 	<ul style="list-style-type: none"> - Concurrence d'autres zones transfrontalières mieux médiatisées à proximité Aachen-Liège-Maastricht, Saarlorlux
IDENTITE ET PRATIQUES QUOTIDIENNES	<ul style="list-style-type: none"> - Difficultés à émerger de la plupart des espaces transfrontaliers le long de la frontière française 	<ul style="list-style-type: none"> - Pratiques transfrontalières en termes d'emploi et sentiment identitaire plus développé dans d'autres sites le long de la frontière française
CADRE INSTITUTIONNEL	<ul style="list-style-type: none"> - Début de reconnaissance de notre excellence en matière de coopération transfrontalière dans les milieux institutionnels. - Intégration européenne en train de se renforcer en particulier autour de l'euro - Intérêt de l'Union Européenne pour les initiatives transfrontalières développées dans l'eurométropole 	<ul style="list-style-type: none"> - Discriminations générées par le système d'aide européen - Méfiance, indifférence ou incompréhension des autorités centrales pour les dynamiques transfrontalières - Différences de nature des Etats en France et en Belgique

3.2.2 EEN OVERVLOED AAN PARADOXALE GRENSOVERSCHRIJDENDE ZIENSWIJZEN : ALLEN IN HETZELFDE SCHUITJE » ZONDER DE VERSCHILLENDE « THUISSHAVENS » TE VERLOOCHENEN

- De drie grenzen en de drie gebieden : zo goed als uniek in Europa
- Lille Métropole en de Fransen : verknocht aan Frankrijk en Belgisch pragmatisme...
- De Belgische kant en Lille Métropole : schrik voor de "reus" waar men niet zonder kan
- De West-Vlaamse specificiteiten : de trots van een succes dat aan niemand anders te danken is:
- De Waalse specificiteiten : een sleutelrol vervullen.
- Mentaliteiten, grensoverschrijdende samenwerking in de eurometropool : geen obstakels maar ook geen mobilisering

3.2.3 EEN GREN MET FORMALITEITEN : ZOWEL HINDERNIS ALS TROEF

De grens brengt administratieve, juridische en fiscale verschillen met zich mee. Zij belemmert de samenwerking, maar dat zorgt voor bekwaamheden en voor de gewoonte om van het ene systeem of de ene wereld naar de andere over te gaan. Op fiscaal vlak bestaat er een gebied met specifiek statuut.

3.2.4 DE GRENDOVERSCHRIJDENDE DYNAMIEK VAN DE CONFLICTEN

De conflicten en de mededinging tussen gebieden of ondernemingen ontwikkelen zich zoals in eender welke metropool die niet bij een grens ligt (cf. Randstad).

3.2.4 BRUSSEL EN LONDON : NIEUWE GRENDOVERSCHRIJDENDE PARTNERS ?

- Brussel : pendelen mogelijk
- London : Lille, het bruggenhoofd op het vasteland ?

3.3 KEUZE EN VOORSTELLEN

3.3.1 DE KEUZE : BONDGENOTEN OF CONCURRENTEN

- De onderliggende factoren : de dagelijkse concurrentie
- Het « politiek correcte » : geen krijgshaftig gedrag
- De vastgestelde realiteit : een grote onwetendheid
- Bondgenootschap : samenwerking sluit mededinging niet uit

3.3.2 DE VOORSTELLEN

- «DE ZUIDELIJKE NEDERLANDEN » ALS VISIE
De ontwikkelde samenwerking inpassen in een dynamiseringsproces van het stedelijke netwerk van het economische geheel België-Nord Pas de Calais.
- *LANGE TERMIJN 5 À 10 JAAR :*
VOORWAARDEN CREËREN VOOR COHERENTE EN DUURZAME ACTIE
Het gebied en zijn verschillende niveaus omschrijven : zie bijlage
Politiek forum : ervoor zorgen dat de belangrijkste beslissingsnemers die belast zijn met de toekomst van de eurometropool-gebieden, elkaar ontmoeten en tot eenzelfde toekomstvisie komen

3.2.2 DANS LES TÊTES : LES PARADOXES TRANSFRONTALIERS NE MANQUENT PAS: « TOUS SUR LE MEME BATEAU » SANS RENIER DES « PORTS D'ATTACHE » DIFFERENTS

- La triple frontière et les trois espaces : un cas quasi unique en Europe
- Lille Métropole et les Français : attachement français et pragmatisme... « à la belge » ?
- Le versant belge et Lille Métropole : peur du « géant » et besoin de lui
- Les spécificités ouest-flamandes : la fierté d'une réussite qui ne doit rien à personne:
- Les spécificités wallonnes : jouer l'interface.
- Mentalités, coopération transfrontalière dans l'eurométropole : pas d'obstacles mais pas de mobilisation

3.2.3 LA FRONTIERE DES FORMALITES : A LA FOIS UN OBSTACLE ET UN ATOUT

La frontière génère des différences administratives-juridiques-fiscales .

C'est un frein aux échanges, mais cela crée des compétences et une habitude de passer d'un système ou d'un univers à l'autre. Il existe sur le plan fiscal une bande de territoire à statut spécifique.

3.2.4 LA DYNAMIQUE TRANSFRONTALIERE DES CONFLITS

Les conflits et compétitions entre territoires ou entreprises se développent comme au sein de n'importe quelle métropole (cf Randstad) non frontalière.

3.2.4 BRUXELLES ET LONDRES : DE NOUVEAUX PARTENAIRES TRANSFRONTALIERS ?

- Bruxelles : navettage possible
- Londres : Lille, la tête de pont sur le continent ?

3.3 CHOIX ET PROPOSITIONS

3.3.1 LE CHOIX : ALLIES OU CONCURRENTS

- Les sous-entendus : la concurrence au quotidien
- Le « politiquement correct » : pas d'affichage belliqueux
- La réalité constatée : une large ignorance
- Alliance : la coopération n'exclut pas la compétition

3.3.2 LES PROPOSITIONS

- *UNE VISION « PAYS-BAS DU SUD »*

Inscrire la coopération développée dans un processus de dynamisation du réseau urbain de l'ensemble économique Belgique-Nord Pas de Calais.

- *LONG TERME 5 A 10 ANS :*

RÉUNIR LES PRÉALABLES À UNE ACTION DURABLE COHÉRENTE

Définir le territoire et ses différentes échelles : voir annexe

Forum politique : faire en sorte que les décideurs-clé en charge de l'avenir des territoires composant l'eurométropole se rencontrent et partagent une même vision de l'avenir

Organisation et moyens communs : prévoir la mise en place d'outils d'étude et d'action communs

Organisatie en gemeenschappelijke middelen : gezamenlijke studie- en actiemiddelen inzetten

- **MOMENTEEL** : « *KLEINE STAPPEN* » *DIE IN DE GOEDE RICHTING GAAN*
Onderzoekscentrum : bestaande stromen en mogelijke complementariteiten identificeren
Documenten : informatiedocumenten opstellen
Modelacties :
 - spitstechnologieën (verband tussen Flanders Language Valley en elektronische handel ?, verdere ontwikkeling van de virtuele beeld-pool [le pôle image] ?, oprichten van een milieu-pool ?)...
 - meertaligheid,
 - een specifieke grensoverschrijdend statuut
 - de ontwikkeling van het toerisme
 - de arbeidsmarkt van het kaderpersoneel« Euroforce »-netwerk

- **HET VOLGENDE STADIUM** : *GROTE ZAKEN DIE SAMEN MOETEN WORDEN VERDEDIGD*
 - Profiteren van logistieke stromen
 - Meertaligheid
 - Kandidaturen voor evenementen en voor Europese diensten
 - Voorzieningen
 - Bijzonder statuut als laboratorium voor Europese integratie

- **STUDIEVOORSTELLEN** : *ECONOMISCHE TEST-SECTOREN MET EEN STERK POTENTIEEL*

Zich interesseren voor één of verschillende van de volgende economische thema's om een « in-vivo »-onderzoek te voeren naar de verbinding- en onderzoeksmogelijkheden van de kritische massa : informatica-elektronica, milieu, pool virtuele beelden-drukkerijwezen-audiovisuele media, arbeidsmarkt van het kaderpersoneel.

Men zou het volgende kunnen bestuderen : samenstelling van elk van de subgehelen : inhoud, belang en ontwikkelingsmechanismen, bestaande samenwerking of eventuele hindernissen voor de ontwikkeling ervan, maatregelen die samenwerking kunnen aanmoedigen.

4 Besluiten: de ambitie

ERKEND WORDEN ALS DE BESTE SITE VOOR EUROPESE ECONOMISCHE INTEGRATIE : EXPERIMENTEN, AFWIJKEND STATUUT, LABEL

DE REGIO ZIJN WAAR MEN ALS ONDERNEMING OF ALS BURGER DE MEESTE VOORDELEN HAALT UIT EUROPA

- **IMMÉDIAT : LES « PETITS PAS » QUI VONT DANS LE BON SENS**
Observatoire : identifier les flux existants et les potentiels de complémentarité
Documents : établir des documents d'information
Actions témoins :
 - les hautes technologies (lien entre Flanders Language Valley et le Commerce électronique ?, valorisation du pôle image ?, constitution d'un pôle environnement ?)...
 - le multilinguisme,
 - un statut frontalier d'exception
 - le développement du tourisme
 - le marché de l'emploi des cadresRéseau « Euroforce »

- **LA PROCHAINE ÉTAPE : GRANDES CAUSES À DÉFENDRE ENSEMBLE**
 - Captation des flux logistiques
 - Multilinguisme
 - Candidatures à l'accueil d'événements et des services européens
 - Equipements
 - Statut dérogatoire de laboratoire de l'intégration européenne

- **SUGGESTIONS D'ÉTUDE : SECTEURS ÉCONOMIQUES TÉMOINS À FORT POTENTIEL**
S'intéresser à un ou plusieurs des thèmes économiques suivants pour étudier « in-vivo » les possibilités d'interconnexion et de recherche de la masse critique : informatique-électronique, environnement, pôle image-imprimerie-audiovisuel, le marché de l'emploi des cadres.
On pourrait étudier : la composition de chacun des sous ensembles : contenu, poids et mécanismes de développement, les échanges existants ou les obstacles à leur non développement éventuels, les mesures propres à dynamiser les synergies.

4 Conclusions: l'ambition

ÊTRE RECONNU COMME LE MEILLEUR SITE DE L'INTEGRATION ECONOMIQUE EUROPEENNE : EXPERIMENTATION, STATUT DEROGATOIRE, LABEL

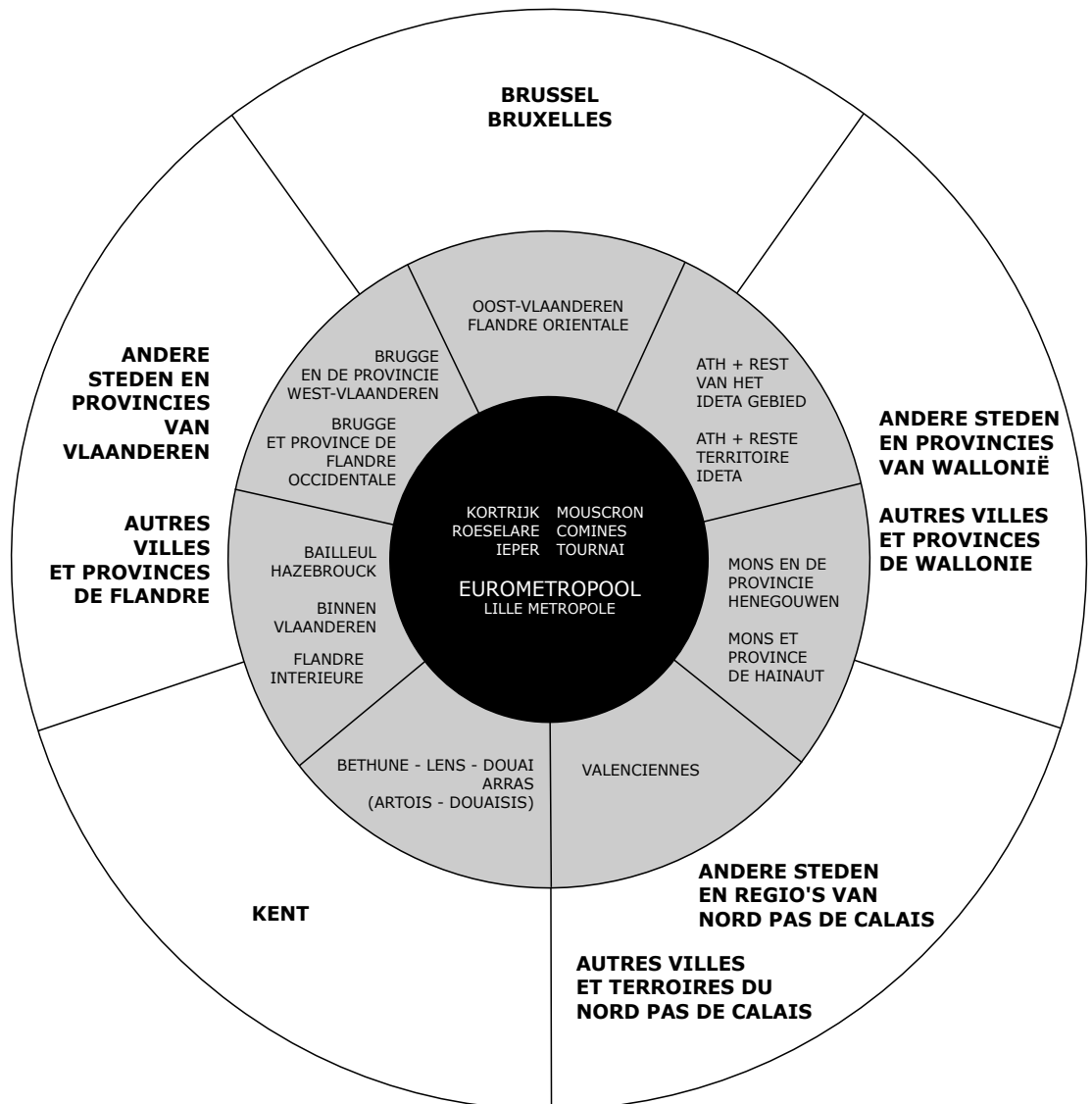
ÊTRE LE TERRITOIRE OU L'ON PROFITE LE MIEUX DE L'EUROPE COMME ENTREPRISE OU COMME CITOYEN

Het gebied van de Eurometropool

De drie cirkels : van Eurometropool tot Euroregio

Le territoire de l'Eurométropole

Le trois cercles : de l'Eurométropole à l'Eurorégion



DE EUROMETROPOOL

De sterkste grensoverschrijdende economische en stedelijke concentratie in Europa

De 24e stad van Europa

L'EUROMETROPOLE

La plus forte concentration économique et urbaine transfrontalière en Europe

La 24ème ville d'Europe

SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

Atelier

SAMENVATTING EN BESLUITEN

Atelier

*Elk op zijn manier spreken de vier deskundigen (en, met hen, ook de discussiegroep) over **ruimte (1)**, over **tijd (2)** en over **grens (3)**. Zo bouwen ze een referentiekader waarin ze onze regio en haar **economische uitdagingen (4)** situeren. Het Atelier is van mening dat hieruit **drie prioriteiten** afgeleid kunnen worden **voor een selectieve en doelgerichte strategie** voor economische samenwerking en ontwikkeling **(5)**.*

1 Ruimte

In deze tijd van mondialisering, globalisering, openstelling van de grenzen, versterking van de concurrentie... beleven we verrassenderwijs een **"terugkeer naar de regio"**. Als antwoord op het verzwakken of verdwijnen van nationale regelsystemen bevelen de deskundigen, impliciet of expliciet, de "comeback" van de regio aan als instrument voor economische ontwikkeling. 't Is immers op schaal van een regio dat bedrijven een gunstige investeringsomgeving vinden, en 't is op die schaal dat ontwikkelingsstrategieën bepaald en uitgevoerd kunnen worden. **Een regio moet op haar eigen krachten kunnen rekenen.**

Die eensgezindheid moet echter wat genuanceerd worden zodra de regio een naam moet krijgen of gedefinieerd moet worden : metropool, metropoolgebied, centrum en periferie krijgen uiteenlopende betekenissen.

We zijn trouwens niet alleen. Denk maar aan de nabijheid, "op goed een uur rijden", van de vier "grote aantrekkingspolen" : London, Paris, Randstad en Ruhrgebied. Elk van deze polen is goed voor 5% van het Bruto Binnenlands Product van Europa. In vergelijking met die reuzen, die echte of quasi-hoofdsteden zijn (politieke, economische en technocratische beslissingscentra), en die steeds sterker worden, **zijn wij verdeeld**. Onze verdeeldheid kan trouwens niet losgemaakt worden van de verdeeldheid van "de Zuidelijke Nederlanden" (België en Noord-Frankrijk). Onze metropolitane problematiek en de problematiek van de Euroregio zijn verwant ; de economische integratiestrategieën kunnen en moeten elkaar wederzijds versterken.

Uiteenlopende meningen ook wat betreft de kwaliteit van de nabijheid binnen de Frans-Belgische metropool zelf, en wat betreft **de ongelijke inkorting van de ruimte**. Enkele voorbeelden : "Lille-Roeselare" mag je weldra vergelijken met "Lille-London" ! ... wat is de ruimtelijke impact van de Nieuwe Informatie- en Communicatietechnologieën ? ... en wat blijft er nog over van het "Agora"-effect (van samenwerking door nabijheid) ?

2 Tijd

Na een economische cyclus van planning en massaproductie, waarbij de Staat instond voor de organisatie van de economie (1929-1974), zijn wij nu in een periode gekomen :

- waarin de rol van de Staat verzwakt en er **nieuwe solidariteitsruimten ontstaan**,
- waarin de (economische) grenzen opengesteld worden en de problematieken en spanningsvelden gemonialiseerd worden,
- waarin meer **flexibiliteit** verwacht wordt op de markten van goederen en diensten, van kapitaal en human resources,

Dans leur diversité, les quatre rapports d'experts, et les travaux du groupe de débat, nous parlent d'**espace (1)**, de **temps (2)** et de **frontière (3)**, par rapport auxquels ils situent notre territoire et ses **enjeux économiques (4)**. De l'avis de l'Atelier, leur rencontre peut inspirer trois priorités **pour une stratégie sélective et ciblée de coopération pour le développement économique (5)**.

1 L'espace

Mondialisation, globalisation, internationalisation, intensification de la concurrence... produisent un étonnant **«retour sur territoire»**. Face à la disparition ou l'affaiblissement des moyens de régulation nationaux, les experts prônent, explicitement ou implicitement, le **«come back»** du territoire comme outil de développement économique. C'est à l'échelle d'un territoire que les entreprises cherchent un contexte favorable à leurs investissements, et c'est à cette échelle que se définissent et se mettent en œuvre des stratégies de développement. **Le territoire doit pouvoir compter sur ses propres forces.**

Cette unanimité se nuance quand il s'agit de nommer ou de définir le territoire : métropole, aire métropolitaine, centre et périphérie ont des significations diverses. Et nous ne sommes pas seuls : n'oublions pas la présence, **«à une bonne heure de chez nous»**, des quatre **«méga-attracteurs»** que sont London, Paris, Randstad et Ruhr : chacun pèse 5% du P. I. B. européen. Face à ces géants (capitales réelles ou quasi, centres de décisions politiques, économiques et technocratiques) dont l'influence devient de plus en plus forte, **nous sommes divisés**. Et cette division ne peut être déconnectée de celle des **«Pays-Bas du Sud»** (la Belgique plus le Nord-Pas-de-Calais). Les enjeux métropolitains et eurorégionaux sont proches les uns des autres. Leurs stratégies d'intégration économique doivent se conforter mutuellement.

Divergence aussi sur la qualité de la proximité à l'intérieur de la métropole franco-belge, et sur la distorsion de l'espace. Exemples : «Lille-London» vaudra «Lille-Roeselare»!... quel est l'impact spatial des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) ? que devient la fonction **«Agora»** (la synergie par la proximité) ?

2 Le temps

Après un cycle économique de planification, de production de masse, d'Etat organisateur de l'économie (1929-1974), nous sommes entrés dans une ère

- de réduction du rôle de l'Etat et d'**apparition de nouveaux espaces de solidarité,**
 - d'ouverture des frontières (économiques) et de mondialisation,
 - de **flexibilité** des marchés des biens et des services, des capitaux et des ressources humaines,
 - de **technologies et d'économie de l'information et de la connaissance,**
 - d'**interdépendance des entreprises,** par la constitution de **«clusters»** et deréseaux,
- mais aussi

- waarin de **informatie- en kennistechnologie en -economie** aan belang winnen,
 - waarin **bedrijven** via netwerk- of clustervorming **meer en meer van elkaar afhankelijk** worden,
- maar ook
- waarin naar een ontwikkeling gestreefd wordt die duurzaam is, en meer **mens- en milieuvriendelijk**.

3 Grens

Onze grenssituatie is en blijft een belangrijk gegeven.

- 3.1** Door haar grensoverschrijdend karakter is onze regio als het ware "**in resonantie**" met de grote hedendaagse ontwikkelingen. Maar de grens is veelvuldig, en haar verdwijning of omvorming gaat langzaam. Mét de invoering van de Euro en vóór de harmonisering op fiscaal, sociaal en bedrijfsrechtelijk vlak, ontstaat er, voor een periode van pakweg 10 à 15 jaar, ofwel een "grens-handicap", ofwel (als we de zaak goed aanpakken) een "**grens-troef**". Die grens-troef bestaat reeds enigszins (met juridisch en fiscaal advies, arbitrage, enz.). Maar we kunnen ze versterken via het "L.E.I.E."-project (het "*Laboratoire Européen d'Intégration Economique*", of Europees Laboratorium voor Economische Integratie, een project dat met medewerking van de Franse "DATAR" onderzocht werd).
- 3.2** **De grens is een ontmoetingsplaats.** Want ze is ook cultureel, in de maatschappelijke zin van het woord. En verrijkend : een plaats van ontmoeting en nabijheid, waar iedereen van iedereen kan leren. (Aan de gebruikte terminologie te horen is die grens veelvuldig, of onzeker, of beide : "*Frans, Latijns, Angelsaksisch, Vlaams, Noords*", ...)
- 3.3** Maar juist door deze grenssituatie kennen wij noch elkaar, noch onszelf (dit is : wat we samen zijn) : wat zijn onze sterkten en onze zwakten ; waarin vullen we elkaar aan ... ? De grenssituatie bemoeilijkt ook de communicatie (met elkaar, en met de buitenwereld). **Observatie, analyse, informatie en communicatie zijn een belangrijke taak voor de openbare actoren**, dit ten voordele van de investeerders. Ook netwerkvorming is belangrijk, want wij hebben veel van elkaar te leren.
- 3.4** Het ontstaan van een **grensoverschrijdende arbeidsmarkt** (in twee richtingen ! want de vroegere "*grensarbeid*" was éénrichtingsverkeer) is zowel een middel tot als een voordeel van een grensoverschrijdende metropool.
- 3.5** En taal, of **talen** ? Wat een troef ! en wat een problemen ! Meertaligheid is een troef in de internationale concurrentie... Taal is een hinderpaal voor grensoverschrijdende arbeid ... Taal is een markt en een product dat verkocht kan worden.
- 3.6** Tot slot nog dit. De risico's die voortvloeien uit de **interne concurrentie** zijn minder groot dan de risico's van de **versnippering** : wij moeten onze interne concurrentie kunnen beheersen en de soms nefaste gevolgen ervan beperken, zonder hun belang te overdrijven ; ... en wij mogen de kracht en de hardnekkigheid van nationale denkpatronen en beslissingsnetwerken niet onderschatten.

- d'un développement qui devient, ou doit devenir, plus durable, plus **respectueux des ressources humaines et de l'environnement**.

3 La frontière

Notre situation frontalière inspire de nombreuses réflexions.

- 3.1** Par sa réalité transfrontalière, notre territoire est comme **«en résonance»** avec les grandes mutations contemporaines. La frontière est multiple, et son effacement ou sa transformation prend du temps. Entre introduction de l'Euro et harmonisation dans les domaines fiscal, social, et de droit des entreprises, il se crée un *«handicap-frontière»* ou, au contraire, si nous nous organisons, une **«opportunité-frontière»** pour une période que, *«à la louche»*, on peut estimer à 10-15 ans. Cet atout-frontière se développe déjà sur le terrain (conseil juridique et fiscal, arbitrage...) ; renforçons-le, sous la forme d'un *«Laboratoire Européen d'Intégration Economique»* (le L.E.I.E. ; un projet déjà étudié avec le concours de la DATAR).
- 3.2** Nous vivons dans un **espace de rencontres**. Car la frontière est culturelle, aussi. Au sens sociétal. Et enrichissante : lieu de rencontre et de proximité, et d'apprentissage mutuel. (Bien que les adjectifs utilisés sont multiples, car incertains : *«français, latin, anglo-saxon, flamand, nordique»*, etc.)
- 3.3** Toutefois, cette situation transfrontalière nous empêche de nous connaître (le nous *«ensemble»* et le nous *«les uns les autres»*) : quelles sont nos forces, nos faiblesses, nos complémentarités... ? Et elle nous empêche de communiquer (entre nous, et vers l'extérieur). **Observation, analyse, information et communication constituent un rôle privilégié pour les acteurs publics**, au bénéfice des investisseurs. La mise en réseau l'est aussi, car nous avons beaucoup à apprendre les uns des autres.
- 3.4** L'émergence d'un **marché de l'emploi transfrontalier** (à double sens ! car l'emploi *«frontalier»* d'antan était à sens unique) apparaît autant comme une condition à remplir pour devenir une métropole transfrontalière, que comme un de ses principaux avantages.
- 3.5** Quant aux **langues** ? Quel atout ! et quels problèmes ! Le multilinguisme est un atout compétitif... Il y a l'obstacle linguistique à l'emploi transfrontalier... Les langues sont un marché, et un produit à vendre.
- 3.6** Enfin, les risques liés à la **concurrence interne** sont moindres que ceux liés à l'**éclatement** : nous devons savoir gérer les concurrences internes, maîtriser leurs effets parfois néfastes, sans exagérer leur importance... et ne pas sous-estimer la persistance et la force des modèles de pensée et des systèmes décisionnels nationaux.

4 Welke economische uitdagingen ?

Naast de reeds vermelde uitdagingen "**grens**" en "**taal**" vragen ook de (niet altijd metropolitische) **economische polen** onze bijzondere aandacht : er zijn massa-effecten voor televerkoop, grootschalige kleinhandel, schadeverzekering, voedingsmiddelenindustrie en textiel, maar ook voor "*bouwen en wonen*" (een nog niet onderkende "*domotica*"-pool, van bouw, meubilering enz. tot milieutechnologieën). Ook zijn er **complementariteiten** tussen technologieën voor taal, beeld, televerkoop, E-commerce en multimedia, of de zgn. nieuwe informatie- en communicatietechnologieën...

Er is ook de **logistieke** functie : de metropool kan een "achterhaven" zijn voor de grote Noordzeehavens. (Grote investeringen zijn nuttig op grensoverschrijdend niveau ; de ondernemingsstrategieën betreffen de 3 of zelfs de 4 vervoersmodi.)

Meer metropolitisch... Door zijn netwerk van dynamische en vernieuwende ondernemingen (en vooral : die in staat zijn snel te reageren), door zijn netwerk van technologische laboratoria, verbonden aan de universiteiten van Lille, en door de aanwezigheid van grote openbare en private klanten (inzake milieu, transport, gezondheid, verkoop...) beschikt de metropool (de "*grensoverschrijdende technopool*" ?) over meerdere elementen die noodzakelijk zijn voor het ontstaan van **grensoverschrijdende innovatiesystemen**.

Voor wat de **dienstensector** betreft kan de metropool zich richten op de Europese functies van bedrijven met betrekking tot innovatie, productvorming, verkoop, enz.

5 Om selectief te zijn : drie prioriteiten

Het Grensoverschrijdend Atelier stelt voor dat de openbare besturen, in samenwerking met privé partners, (en zonder andere domeinen uit het oog te verliezen), een **selectieve** grensoverschrijdende strategie uitwerken rond volgende **drie prioriteiten** :

- **onze grensoverschrijdende situatie als troef,**
- **metropool én technopool worden,**
- **observatie, communicatie en netwerkwerkvorming.**

Onze grensoverschrijdende situatie als troef uitspelen, betekent :

- een **Europees Laboratorium voor Economische Integratie** (L.E.I.E.) worden, en de ontwikkeling van de dienstensector daarrond structureren,
- meer mensen moeten **meer en beter vreemde talen kennen en beheersen**; taal wordt een economische activiteit,
- de versterking van de economische relaties met **London** en **Engeland**.

Metropool én technopool worden, dat is :

- de ontwikkeling bevorderen van **grensoverschrijdende innovatiesystemen**, met laboratoria voor technologisch onderzoek, dynamische ondernemingen,

4 Quels enjeux économiques ?

Outre **la frontière**, et **la langue**, déjà mentionnées, il y a des **pôles économiques** (des effets de masse), pas nécessairement métropolitains, qui méritent notre attention : c'est la vente à distance, la grande distribution, les assurances-dommages, l'industrie agro-alimentaire et le textile, mais aussi un pôle «*habitat-domotique*» à reconnaître, autour de la construction, l'ameublement, ... jusqu'aux technologies de l'environnement. Il y a des **complémentarités**, entre technologies de la langue, de l'image, de la vente à distance et du commerce électronique, des multimédias, les «*NTIC*»... Il y a la fonction **logistique** : la métropole peut être un «*arrière-port*» pour les grands ports de la Mer du Nord. (Les grands investissements se justifient à l'échelle transfrontalière. Les stratégies, entrepreneuriales, doivent intégrer les 3, voire 4 modes de transports.)

Plus métropolitains... Par son tissu d'entreprises très dynamiques et innovantes (et surtout : capables de réagir vite), par son réseau de laboratoires technologiques, liés aux universités de Lille, et par la présence de grands clients publics et privés (environnement, transports, santé, vente...) la métropole (technopole transfrontalière ?) dispose de plusieurs éléments nécessaires à la constitution de **systèmes d'innovation transfrontaliers**.

Dans le domaine des **services**, la métropole doit être capable d'accueillir des **fonctions européennes** des entreprises, structurées autour de l'innovation, du produit, de la commercialisation...

5 Être sélectif : les trois priorités

A partir de cette lecture, l'Atelier transfrontalier propose aux acteurs publics d'être sélectifs et de bâtir une stratégie transfrontalière, ouverte vers les acteurs privés, qui, sans négliger les autres domaines, privilégie les **trois priorités** que sont :

- **jouer à fond l'atout frontière,**
- **devenir une métropole technopôle,**
- **se connaître, communiquer et mettre en réseau.**

Jouer à fond l'atout frontière, c'est notamment :

- devenir le **Laboratoire Européen d'Intégration Economique** (L.E.I.E.), élément structurant du développement des services,
- favoriser **l'apprentissage des langues**, et faire des langues un produit économique,
- renforcer les liens économiques entre la métropole transfrontalière et **London et l'Angleterre.**

Devenir une métropole technopôle, c'est :

- favoriser l'émergence de **systèmes d'innovation transfrontaliers** entre les laboratoires de recherche technologique, les entreprises dynamiques, la main d'œuvre qualifiée et les grands clients, avec **des outils financiers et de promotion adéquats** (capital-risque, animation...).

geschoolde arbeidskrachten en grote opdrachtgevers, met **adequate financierings- en promotie-instrumenten** (risicokapitaal, coördinatie...).

Observatie, communicatie en netwerkwerkvorming :

- permanente **observatie, analyse, informatie en communicatie** van de grensoverschrijdende economische realiteit,
- een permanent **wederzijds** leerproces.

Daarbij nog dit.

Het ontstaan van een **grensoverschrijdende arbeidsmarkt** blijkt zowel een voorwaarde tot als een meerwaarde van grensoverschrijdende economische integratie te zijn. Ze is tegelijkertijd hefboom en product. Daarbij wordt verwacht dat die nieuwe grensoverschrijdende arbeidsmarkt (in tegenstelling tot onze recente ervaring en tot actuele voorbeelden in grensoverschrijdende regio's als Lotharingen, Genève enz.) globaal in evenwicht zal zijn, en alle deelgebieden van de Frans-Belgische metropool ten goede kan komen.

Se connaître et communiquer, et mettre en réseau :

- une **observation, analyse, information et communication** permanentes des réalités économiques transfrontalières,
- **l'apprentissage mutuel.**

A cela, il faut ajouter que l'émergence d'un **marché de l'emploi transfrontalier** apparaît comme un levier important pour favoriser l'intégration transfrontalière des systèmes économiques, et aussi comme une plus-value de cette intégration. L'attente existe que ce marché transfrontalier (à la différence de notre expérience historique récente, et des exemples actuels dans les territoires transfrontaliers lorrains, genevois, etc.) soit globalement équilibré, et qu'il bénéficie à tous les territoires de la métropole franco-belge.

De auteurs

Wim Vanhaverbeke (1959) studeerde wijsbegeerte en economische wetenschappen aan de Katholieke Universiteit Leuven van 1979 tot 1986. Hij bekwam een Master of Arts in Economics en werkte enige jaren als onderzoeksassistent Internationale Economie voor Prof. Paul De Grauwe. Van 1990 tot 1992 studeerde hij bedrijfsbeheer in de IESE-businessschool in Barcelona. Hij behaalde de graad Doctor in Business and Administration in 1995.

Hij werkt momenteel als universitair docent aan de Universiteit Maastricht (departement bedrijfswetenschappen, afdeling "organisatie"), waar hij Innovatiemanagement en Verandermanagement onderwijst. Hij werkt deeltijds aan projecten omtrent regionale economie, locatiestrategieën, infrastructuurbeleid, stedelijke netwerken enz.

Jean-François Stevens is doctor in de Economische wetenschappen, Maître de Conférences aan de Université de Lille II.

Als expert van de economische ontwikkeling heeft hij, via meerdere boeken en rapporten, een belangrijke bijdrage geleverd aan de denkoefeningen omtrent de ontwikkelingskansen van de regio Nord-Pas de Calais en van de Metropool Lille (bv. : "Lille, eurocité", 1989, voor de Préfecture de la Région Nord-Pas de Calais).

Jean-François Stevens was stichter en directeur van de Pôle Universitaire Européen de Lille. Momenteel is hij verantwoordelijk voor de cel "Prospective" van de Conseil Régional Nord-Pas de Calais.

Henri Capron is handels- en management-ingenieur, master in de econometrie en doctor in de economische wetenschappen. Hij is professor aan de Université Libre de Bruxelles (ULB) en directeur van de afdeling toegepaste economische wetenschappen (DULBEA). Hij specialiseerde zich met name in regionale economie en innovatie-economie.

Recent publiceerde hij o.m. "Fonds structurels et disparités inter-régionales de croissance" (1998), "The Flemish Innovation System : an external viewpoint" en "The National Innovation System of Belgium" (nog uit te geven). Hij werkt ook aan de evaluatie van het ontwikkelingsplan van Belgisch Henegouwen en onderzocht voor de Europese Commissie de effecten van de Structuurfondsen op de regionale convergentie.

André Delpont (1952) behaalde diplomas van het Institut d'Etudes Politiques (Paris), licentiaat Stedelijke geografie (Université Paris 1) en CAAE van het Institut d'Administration des Entreprises (Paris 1). Als economist werkte hij zijn hele loopbaan rond streekontwikkeling, en werd expert inzake projectontwikkeling.

Hij is afkomstig uit Zuid-Frankrijk, woont sinds 1983 in Lille, en werkte er vooral rond :

- de komst van de TGV en de grote projecten die daarmee gepaard gaan,
- de ontwikkeling van beslissings- en technopolitische functies,
- internationale dynamieken, vooral grensoverschrijdende samenwerking en meertaligheid.

Hij is ook Consul van Denemarken in Lille en doceert aan het Institut d'Etudes Politiques van Lille.

Momenteel werkt hij als zaakgelastigde bij het APIM, Agence de Promotion Internationale de Lille Métropole.

Les auteurs

Wim Vanhaverbeke (1959) a étudié la philosophie et les sciences économiques à la Katholieke Universiteit Leuven de 1979 à 1986. Il a obtenu un Master of arts en sciences économiques, et a travaillé quelques années comme assistant de recherche en économie internationale auprès du Prof. Paul De Grauwe. De 1990 à 1992, il a étudié la gestion des entreprises à l'école d'affaires IESE à Barcelona. Il a obtenu le grade Doctor in Business and Administration en 1995.

Il travaille actuellement comme assistant professeur à la Universiteit Maastricht (département gestion des entreprises, section "organisation"), où il enseigne le management de l'innovation. Il travaille à temps partiel pour des projets concernant l'économie régionale, les stratégies de localisation, la politique infrastructurelle, les réseaux de villes, etc.

Jean-François Stevens est docteur ès Sciences économiques, Maître de conférences à l'Université de Lille II.

Economiste du développement, il a contribué, avec plusieurs ouvrages et rapports, à la réflexion sur les perspectives de développement de la région Nord-Pas de Calais et de la Métropole lilloise (dont, par exemple "Lille, eurocité", 1989, pour la Préfecture de la Région Nord-Pas de Calais).

Il a été directeur fondateur du Pôle Universitaire Européen de Lille ; il est actuellement responsable de la mission Prospective du Conseil Régional.

Henri Capron : Ingénieur commercial et de gestion, maître en économétrie et docteur en science économique, est professeur à l'Université Libre de Bruxelles et co-directeur du département d'économie appliquée (DULBEA). Ses domaines de spécialisation portent sur l'économie régionale et l'économie de l'innovation.

Parmi ses travaux récents, on citera "Fonds structurels et disparités inter-régionales de croissance", "The Flemish Innovation System : an external viewpoint" et "The National Innovation System of Belgium" (à paraître). Il intervient également en qualité d'évaluateur dans le cadre du plan de développement du Hainaut belge et a effectué pour la Commission Européenne des études sur l'impact des Fonds structurels sur la convergence régionale.

André Delpont (1952) est diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et titulaire d'une Licence de Géographie Urbaine (Paris 1) et du CAAE de l'Institut d'Administration des Entreprises (Paris 1). Economiste, il a développé toute sa carrière dans le secteur du développement local et est devenu un spécialiste du développement de projets. Originaire du midi de la France, il est installé à Lille depuis 1983 ; il y a en particulier travaillé :

- sur l'arrivée du TGV et les grands projets d'accompagnement,
- le développement des fonctions de décisions et de technopole,
- les dynamiques internationales, en particulier la coopération transfrontalière et le multilinguisme.

Il est par ailleurs Consul de Danemark à Lille et Maître de Conférence à l'Institut d'Etudes Politiques de Lille.

Il travaille actuellement comme ingénieur d'affaires à l'APIM, Agence de Promotion Internationale de Lille Métropole.

Résumé

[coopération transfrontalière, concurrence et complémentarité économiques, métropole lilloise franco-belge]

A la demande de l'Atelier transfrontalier de Lille métropole franco-belge, Wim Vanhaverbeke, Jean-François Stevens, Henri Capron et André Delpont analysent les enjeux de développement et d'intégration économiques qui se posent pour les territoires qui composent la métropole lilloise transfrontalière.

Ces analyses conduisent l'Atelier à proposer des objectifs de développement autour des priorités :

- jouer à fond l'atout frontière,
- devenir une métropole technopôle,
- se connaître, communiquer et mettre en réseau.

L'émergence d'un marché de l'emploi transfrontalier apparaît comme un levier et un avantage de l'intégration économique.

Samenvatting

[grensoverschrijdende samenwerking, economische concurrentie en complementariteit, Frans-belgische metropool Lille]

Op vraag van het Grensoverschrijdend Atelier gaan Wim Vanhaverbeke, Jean-François Stevens, Henri Capron en André Delpont na welke economische ontwikkelings- en integratie uitdagingen zich stellen voor de gebieden die samen de grensoverschrijdende metropool Lille vormen.

Op basis daarvan suggereert het Atelier volgende prioriteiten :

- de grensoverschrijdende situatie als troef,
- metropool én technopool worden,
- observatie, communicatie en netwerkvorming.

Het ontstaan van een grensoverschrijdende arbeidsmarkt is zowel een voorwaarde tot als een meerwaarde van economische integratie.

Abstract

[cross-border co-operation, economic competition and complementarity, French-Belgian metropolis of Lille]

At the request of the Cross-Border Workshop, Wim Vanhaverbeke, Jean-François Stevens, Henri Capron and André Delpont analyse the challenges with regard to development and economic integration which the areas that constitute the cross-border metropolis of Lille have to face.

On the basis of this analysis, the Workshop puts forward the following priorities :

- the cross-border situation regarded as an asset,
- becoming a metropolis and a centre of technology,
- observation, communication and networking.

The development of a cross-border job market is both a condition for and a surplus value of economic integration.

oktober 1991: Vijf Franse, Waalse en Vlaamse intercommunales (Lille Métropole Communauté Urbaine, IDETA, IEG, Leiedal en WVI) beslissen samen een grensoverschrijdende permanente conferentie van intercommunales op te richten: de GPCI (of COPIT voor onze Franse en Waalse burens).

januari 1998 – december 2001: Na meerdere gezamenlijke projecten te hebben uitgevoerd en/of ingeleid, starten de vijf partners, samen met het Agence de développement et d'urbanisme, een gemeenschappelijk beslissingsproces voor de ontwikkeling en ordening van de Frans-Belgische metropool. Het project neemt de vorm aan van een Grensoverschrijdend ontwikkelings- en ordeningsschema. Het krijgt de naam "Grootstad": een acroniem van de Nederlands- en Franstalige namen van het schema. Het krijgt financiële steun van Europa (programma Terra van de DG Regio voor innoverende initiatieven inzake ruimtelijke ordening). De projectpartners, de Vlaamse en Waalse gewesten en de provincie West-Vlaanderen dragen ook bij tot zijn financiering. Voor het uitwerken van het project, dat uiteindelijk leidt tot een "*Strategie voor een grensoverschrijdende metropool*", ontpopt de GPCI zich tot een "machine" om ideeën te produceren en draagvlak te creëren. Het resultaat: een gezamenlijk toekomstperspectief met concrete projecten die door de drie regio's gedragen worden. Om het gezamenlijke denkwerk en de Strategie beter kenbaar te maken publiceert de GPCI zestien "*Cahiers en/of Dossiers van het Grensoverschrijdend atelier*", die gemiddeld in 1000 exemplaren verspreid worden.

september 2000: De GPCI krijgt een juridische basis. Bij gebrek aan grensoverschrijdende juridische instrumenten wordt ze omgevormd tot een vereniging naar Frans recht, waarin de Franse en Waalse intercommunales rechtstreeks deelnemen. Omdat de Vlaamse intercommunales vooralsnog niet kunnen toetreden tot verenigingen wordt met hen een samenwerkingsovereenkomst afgesloten, zodat ook zij evenwaardig betrokken worden bij de werking en besluitvorming van de GPCI.

25 maart 2002: Zo'n 400 Fransen, Walen en Vlamingen nemen in de Kortrijkse Schouwburg deel aan het eerste "*Rendez-vous van de Frans-Belgische Eurometropool*". Voor de GPCI, die dat colloquium organiseert, komt het erop aan de "*Strategie voor een grensoverschrijdende metropool*", resultaat van het project "Grootstad", bredere bekendheid te geven, en erover te kunnen debatteren. Op het podium en in de zaal zitten zowel actoren van permanente grensoverschrijdende samenwerking, als experts en beleidsvoerders. Er ontstaat een "positieve kortsluiting" tussen verschillende groepen actoren die samen bouwen aan de grensoverschrijdende metropool.

16 september 2002: De Belgische en Franse Eerste Ministers en de Minister Presidenten van de Franse Gemeenschaps- en de Vlaamse en Waalse Gewestregeringen ondertekenen het akkoord inzake grensoverschrijdende samenwerking tussen lokale openbare besturen. Na ratificatie door de parlementen zal dit akkoord de mogelijkheid scheppen grensoverschrijdende openbare structuren op te richten, onder meer voor de GPCI.

2002-2003: De GPCI houdt een raadpleging omtrent de "*Strategie voor een grensoverschrijdende metropool*" bij 270 lokale besturen, overheden, administraties en instellingen. De Strategie vindt haar weerslag in de beleidsdocumenten en de projecten van lokale, regionale en nationale overheden en van openbare en particuliere actoren aan weerszij van de grens. De GPCI vertaalt de prioriteiten van de Strategie in een "*Prioritaire en Operationeel Plan*" (POP) dat ze in juni 2003 goedkeurt, en dat ze samen met de intercommunales uitvoert.

29 oktober 2003: Z. M. Albert II, Koning der Belgen, op staatsbezoek in Frankrijk, spreekt tot de Grensoverschrijdende Permanente Conferentie van Intercommunales: "*In tien jaar tijd heeft deze Permanente Conferentie zich een reputatie opgebouwd van heus laboratorium inzake grensoverschrijdende samenwerking.*" Door zijn bezoek, en door zijn deelname aan meerdere grensoverschrijdende evenementen, beklemtoont hij het belang dat de Belgische en Franse instanties, op alle bevoegdheidsniveaus, hechten aan het slagen van de grensoverschrijdende samenwerking.

2003-2005: Dank zij het Interreg 3a-programma France-Wallonie-Vlaanderen krijgt de GPCI steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) voor het project "*Een andere kijk*": de GPCI publiceert een nieuwe reeks "*Cahiers en Dossiers van het Grensoverschrijdend atelier*" met zowel resultaten van het project "Grootstad" die nog niet de nodige bekendheid kregen als meer recent werk.

octobre 1991: Cinq intercommunales française, wallonnes et flamandes (Lille Métropole Communauté Urbaine, IDETA, IEG, Leiedal en WVI) décident de créer une conférence permanente intercommunale transfrontalière: la COPIT (ou GPCI pour nos voisins flamands).

janvier 1998 – décembre 2001: Après avoir initié et réalisé plusieurs projets communs, ces cinq structures engagent, avec le concours de l'Agence de développement et d'urbanisme, un processus décisionnel commun pour le développement et l'aménagement de la métropole franco-belge. Ce processus prend la forme d'un schéma transfrontalier: le projet "Grootstad", d'après les dénominations néerlandaise et française du schéma. Le projet bénéficie de concours financiers européens (programme Terra de la DG Regio pour les initiatives innovantes d'aménagement du territoire). Les partenaires du projet, les régions Flandre et Wallonie et la province de Flandre Occidentale participent également à son financement. Pour la réalisation du projet, qui conduit finalement à l'élaboration d'une "*Stratégie pour une métropole transfrontalière*", la COPIT se transforme en "machine" à produire de la matière grise et de la participation. Le résultat: une vision d'avenir commune et de nombreux projets transfrontaliers, crédibles et partagés, à concrétiser. Pour faire connaître cette réflexion commune et la Stratégie qui en résulte, la COPIT publie seize "*Cahiers et/ou Dossiers de l'Atelier transfrontalier*", diffusés à environ 1000 exemplaires.

septembre 2000: La COPIT se donne une base juridique. En l'absence d'outils juridiques transfrontaliers, elle se transforme en association de droit français, dont les membres sont les intercommunales wallonnes et française. Puisque les intercommunales flamandes ne peuvent adhérer à une association, une convention de coopération est conclue, qui leur permet de participer au fonctionnement et à la prise de décision de la COPIT.

25 mars 2002: Quelques 400 français, flamands et wallons se réunissent dans le théâtre de Kortrijk pour le premier "*Rendez-vous de l'Eurométropole franco-belge*". Pour la COPIT, organisatrice de ce colloque, il s'agit avant tout de faire connaître et de débattre de sa "*Stratégie pour une métropole transfrontalière*", fruit du processus "Grootstad". Sur le podium et dans la salle, ce colloque réunit des acteurs de la coopération transfrontalière, des experts et des décideurs. Il produit une sorte de "court-circuit" entre les différents groupes d'acteurs qui bâtissent ensemble la métropole transfrontalière.

le 16 septembre 2002: Les Premiers Ministres français et belge et les Ministres Présidents des gouvernements wallon, flamand et de la Communauté française de Belgique signent l'accord sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales. Après ratification par les parlements, cet accord permettra de créer des organismes publics transfrontaliers, par exemple pour la COPIT.

2002-2003: La COPIT organise une consultation au sujet de la "*Stratégie pour une métropole transfrontalière*" auprès de 270 collectivités locales, autorités, administrations et institutions. La Stratégie inspire désormais les orientations politiques et les projets des autorités locales, régionales et nationales et des acteurs publics et privés de part et d'autre de la frontière. La COPIT traduit les priorités de la Stratégie dans son "*Plan Opérationnel Prioritaire*" (POP) qu'elle approuve en juin 2003, et qu'elle met en œuvre avec les intercommunales.

29 octobre 2003: S. M. Albert II, Roi des Belges, en visite d'Etat en France, s'exprime devant la Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière: "*Depuis dix ans, cette Conférence Permanente s'est forgée une réputation de véritable laboratoire de coopération transfrontalière.*" Par sa visite, et par sa participation à plusieurs événements transfrontaliers, il souligne l'intérêt qu'accordent les instances belges et françaises, à tous les niveaux de compétence, à la réussite de la coopération transfrontalière.

2003-2005: Grâce au programme Interreg 3a France-Wallonie-Vlaanderen, la COPIT obtient un concours financier du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) pour le projet "*Changer le regard*": la COPIT publie une nouvelle série de "*Cahiers et Dossiers de l'Atelier transfrontalier*", ceci à la fois pour valoriser les résultats du projet "Grootstad" qui n'ont pas encore été diffusés, et pour faire connaître ses travaux plus récents.

GRENDOERSCHRIJDEND **atelier** TRANSFRONTALIER

une initiative de la

COPIT
Conférence
Permanente
Intercommunale
Transfrontalière

een initiatief van de

GPCI
Grensoverschrijdende
Permanente
Conferentie van
Intercommunales

Ideta Tournai (b)

leg Mouscron (b)

Lille Métropole Communauté urbaine (f)

Leiedal Kortrijk (b)

Wvi Brugge (b)

avec

met

Agence de développement

et d'urbanisme de

Lille métropole (f)

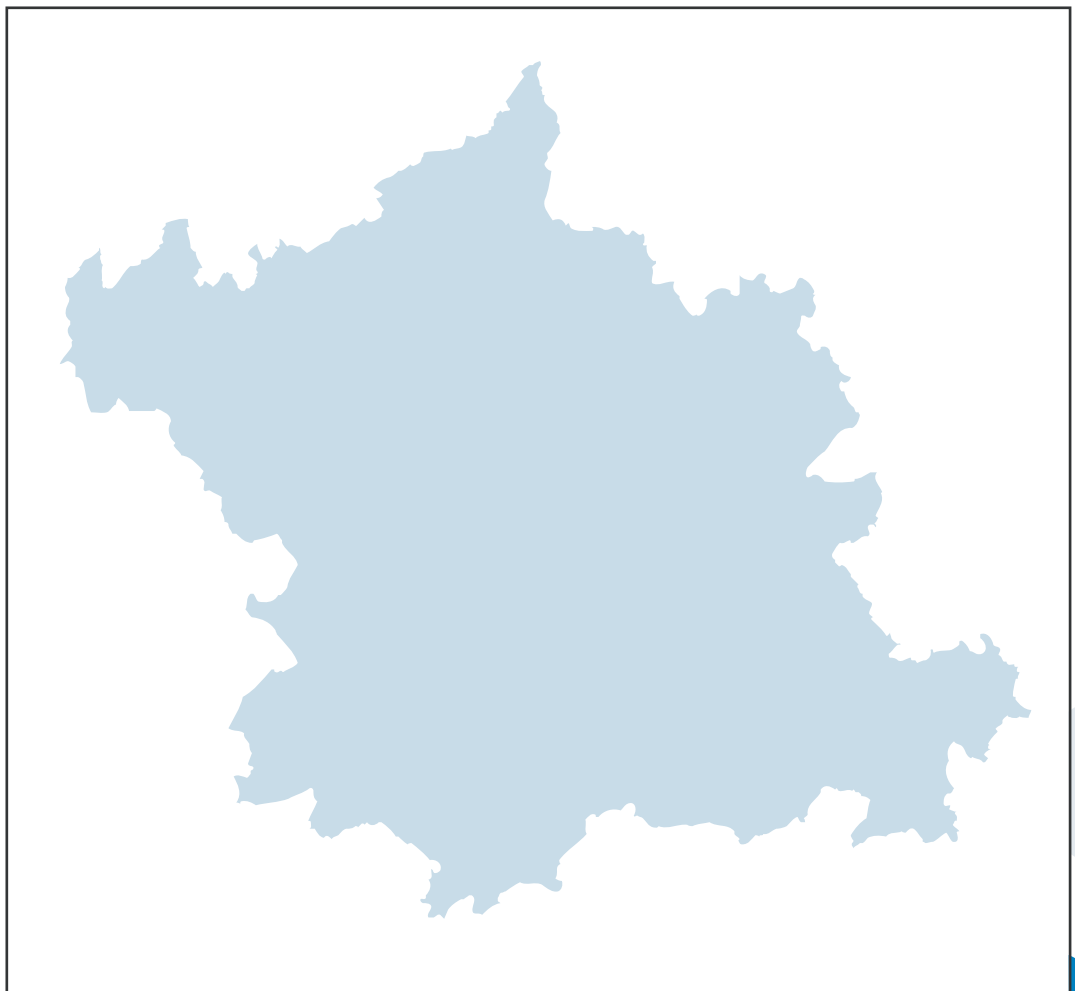


ce projet est cofinancé par

l'Union Européenne

dit project wordt gesteund

door de Europese unie



COPIT – GPCI

2 place du Concert - F 59043 Lille cedex
tél (33) 320 63 33 65 - fax (33) 320 63 33 99
info@copit-gpci.org - www.copit-gpci.org