

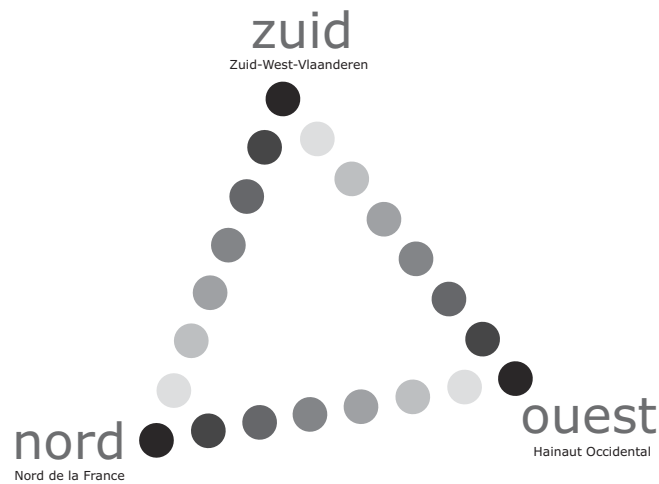


LES DE **cahiers** DE L' VAN HET
GRENSOVERSCHRIJDEND **atelier** TRANSFONTALIER

12

**Une métropole en réseau
Een netwerk-metropool**

*Bruno Sinn – Christian Vandermotten –
Louis Albrechts*



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.

12

Une métropole en réseau

Een netwerk-metropool

*Bruno Sinn - Christian Vandermotten -
Louis Albrechts*

Inhoud

SITUERING VAN DE STUDIE - Atelier	1
DE AUTEURS	4
EEN NETWERK-METROPOOL	7
Bruno Sinn, Louis Albrechts & Christian Vandermotten, m.m.v. Valérie Biot	
Inleiding	8
1 Het onderzoeksveld	10
1.1 De verwachtingen	10
1.1.1 Verschillende gevoeligheden	10
1.1.2 De juistheid van het concept metropool	12
1.1.3 Een meervoudig en complex proces	22
1.2 Methodologie	24
2 Sterke elementen die bijdragen tot de meerwaarden	26
2.1 Sterkten en zwakten van de Frans-Belgische Metropool Lille	26
2.2 Onderzoek van het integratieniveau van elk van de drie deelgebieden in de metropool	28
2.3 Bepaling van de ruimtelijke en functionele morfologie van de Frans-Belgische Metropool Lille, en aanwijzing van nieuwe deelgebieden	30
2.4 Sterkten en zwakten van de nieuwe deelgebieden van het Metropoolgebied	38
2.4.1 De Centrale Agglomeratie	38
2.4.2 Het urbane en rurbane gebied rond Kortrijk	42
2.4.3 De twee grote open gebieden in het westen (Ieper) en het oosten (Tournai)	44
2.4.4 De Grensleie	44
2.4.5 De gebieden van het vroegere Mijnbekken	46
2.4.6 Het overgangsgebied ten zuiden van Lille	46
3 Strategische doelstellingen	48
3.1 Voorwaarden scheppen voor de organisatie van de grensoverschrijdende metropool als netwerk van steden	48
3.2 Een dynamiek van complementariteit en synergie bevorderen tussen de deelgebieden	54
BESLUITEN - Atelier	63
RÉSUMÉ - SAMENVATTING - ABSTRACT	74

Sommaire

CADRAGE DE L'ÉTUDE - Atelier	1
LES AUTEURS	5
UNE MÉTROPOLE EN RÉSEAU	7
Bruno Sinn, Louis Albrechts & Christian Vandermotten, avec le concours de Valérie Biot	
Introduction	9
1 La problématique d'étude	11
1.1 Des attendus	11
1.1.1 Des sensibilités différentes	11
1.1.2 La pertinence du concept de métropole	13
1.1.3 Un processus multiple et complexe	23
1.2 Méthodologie	23
2 Les éléments forts corrélatifs à la production de plus-values	27
2.1 Atouts et faiblesses généraux de Lille Métropole franco-belge	27
2.2 Détermination du degré d'intégration métropolitaine de chacun des territoires	29
2.3 Définition de la morphologie spatiale et fonctionnelle de Lille Métropole franco-belge et émergence de nouveaux territoires	31
2.4 Atouts et faiblesses des nouveaux territoires de l'Aire Métropolitaine	39
2.4.1 L' Agglomération Centrale	39
2.4.2 L' Aire urbaine et rurale courtraisienne	43
2.4.3 Les deux grandes aires vertes occidentale (Ieper) et orientale (Tournai)	45
2.4.4 La Vallée de la Lys frontalière	45
2.4.5 Les territoires de l'ancien Bassin minier	47
2.4.6 L'espace intermédiaire au Sud de Lille	47
3 Des orientations stratégiques	49
3.1 Créer les conditions de l'organisation de la métropole transfrontalière en réseau de villes	49
3.2 Impulser une dynamique de complémentarités et de synergies territoriales	55
CONCLUSIONS - Atelier	63
RÉSUMÉ - SAMENVATTING - ABSTRACT	74

Colofon / Colophon

Verantwoordelijke uitgever /
réalisé par
Grensoverschrijdend Atelier Transfrontalier
Jef Van Staeyen
2 place du Concert
F 59043 Lille cedex

Grafisch concept & layout /
Conception graphique et mise en page :
StockGraphicDesign – Kortrijk
Druk / Impression - Drukkerij Beyaert
Publicatie / Publication : nov 2001
ISSN en wettelijk depot in aanvraag
ISSN et dépôt légal en cours

Vertalingen - Traductions :

- Multilingua Villeneuve d'Ascq,
 - Tom Coppens Leuven,
 - Grensoverschrijdend Atelier Transfrontalier
- Cartografie - Cartographie :
- GEMACA
 - Quentin Rombaux (IGEAT)
 - Vincent Bouyer (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole)
 - Johan Stock

Eindredactie van dit nummer /
Rédaction finale de ce numéro :
Pierre Got - Jef Van Staeyen

Reeds verschenen / Déjà parus

Cahier 1

Concurrence et complémentarité économiques –
4 rapports introductifs
Economische concurrentie en
complementariteit – 4 inleidende expertises

Cahier 2

Portrait du paysage – Portret van het landschap -
Philippe Thomas et Anne Leplat

Cahier 3

Métropolisation transfrontalière : perception,
attentes, orientations –
Grensoverschrijdende metropool : perceptie,
verwachtingen, oriëntaties – TETRA

Cahier 4

La gestion des ressources en eau – Het beheer
van de watervoorraden – Cathy Denimal

Cahier 5

Portrait économique – Economisch portret –
François Milléquant et Hassan EL Asraoui

Cahier 7

Nouvelles stratégies à l'égard du paysage –
Nieuwe strategieën aangaande het landschap –
Eric Luiten

Cahier 8

La métropole transfrontalière en questions :
ce qu'en pensent les secrétaires communaux -
De grensoverschrijdende metropool vandaag en
morgen : de gemeentesecretarissen aan het
woord – TETRA

Cahier 10

Les motifs du paysage – Motieven in het
landschap – Philippe Thomas

Cahier 14

Le décloisonnement frontalier du marché
de l'emploi - De ontgrenzing van de
arbeidsmarkt - WES

Dossier 1

Développement du paysage : projets, acteurs
et outils -
Landschapsopbouw : projecten, actoren en
instrumenten

Dossier 2

Portrait économique, version intégrale –
Economisch portret, integrale versie –
François Milléquant et Hassan EL Asraoui

Dossier 3

La gestion des ressources en eau dans la
métropole, version intégrale –
Het beheer van de watervoorraden in de
metropool, integrale versie – Cathy Denimal

Cadrage de l'étude
Situering van de studie

Atelier

Het Grensoverschrijdend atelier structureerde zijn werkzaamheden rond negen thema's ¹. De studie die in dit cahier wordt gepresenteerd is de derde in het kader van het thema metropoolvorming.

Het thema « metropoolvorming » pakt problematieken aan die een rechtstreekse invloed hebben op het vormingsproces van de grensoverschrijdende metropool en biedt antwoorden op vragen als : waarom een grensoverschrijdende metropool en in welke vorm ? welke meerwaarden kan zij opleveren voor elk van de deelgebieden ?

In twee vorige studies, waarvan de inhoud werd gepubliceerd in de Cahiers 3 en 8, trachtten we meer inzicht te krijgen in de manier waarop het metropoolvormingsproces wordt ervaren door actoren die bij dat proces betrokken zijn.

Voorliggende studie, « Een netwerk-metropool » is ontstaan uit een vaststelling die reeds in de twee vorige studies werd toegelicht : het probleem om politici voor het metropoolvormingsproces te motiveren, en uit een vermoeden : als de politici zouden weten welke meerwaarden het metropoolvormingsproces hen kan opleveren, dan zouden ze er graag bij betrokken willen zijn.

Aan de drie auteurs van de studie werd dus gevraagd antwoorden te bieden op de vraag welke meerwaarden de metropoolvorming kan opleveren voor elk gebied, en enkele aanbevelingen te formuleren om deze meerwaarden te verwezenlijken.

Concreet gezien moest de studie antwoorden op de volgende vragen :

- Wat zijn de sterke punten van een metropool ?
- Hoe positioneert de grensoverschrijdende metropool zich ten opzichte daarvan ?
- Wat zijn de belangrijkste bestaande en potentiële bijdragen van elk gebied aan het metropoolvormingsproces ?
- Welke strategieën kan men de gebieden aanbevelen om hun sterke punten beter te benutten binnen de context van de versterking van het metropoolvormingsproces ?

De studie werd gezamenlijk uitgevoerd door :

- het ISRO (Katholieke Universiteit Leuven), vertegenwoordigd door professor Louis Albrechts,
- het IGEAT (Université Libre de Bruxelles), vertegenwoordigd door professor Christian Vandermotten, hierin bijgestaan door Valérie Biot,
- Het bureau SPIRE uit Roubaix, vertegenwoordigd door Bruno Sinn.

De drie bureaus hebben zowel afzonderlijk als simultaan gewerkt en stonden daarbij steeds in nauw contact met het Atelier.

De eerste conclusies werden besproken en verrijkt door een discussiegroep bestaande uit de leden van het Atelier en enkele personaliteiten van buitenaf.

Ook het doel van de studie, haar resultaten en haar later gebruik maakten het voorwerp uit van uitvoerige en interpellende debatten tussen de auteurs van de studie, het Atelier en de Stuurgroep van het Grootstad-project.

Aan de hand van deze debatten werd de inhoud van de studie herbekeken ; enkele elementen werden daarna verder uitgewerkt.

De studie kan dan ook als een voorbeeld worden beschouwd omwille van haar methodologie, in de mate dat ze kon steunen op een open begeleidingsproces en een actieve interactie tussen de technische en politieke componenten van het project.

¹ metropoolvorming, waterbeheer, landschapsopbouw, economische concurrentie en complementariteit, mobiliteit en bereikbaarheid, hoger onderwijs, cultuur, talen, lokale grensoverschrijdende planning.

L'Atelier transfrontalier a structuré son travail autour de neuf thèmes ¹. L'étude présentée dans ce cahier est la troisième étude entreprise dans le cadre du thème de la métropolisation.

Le thème « métropolisation » a pour but d'aborder des problématiques ayant une incidence directe sur le processus de constitution de la métropole transfrontalière et d'apporter des éléments de réponse aux questions : pourquoi, comment une métropole transfrontalière ? que peut-elle apporter de plus à chacun des territoires qui la composent ?

Les deux précédentes études, dont le contenu a été publié dans les Cahiers numéros 3 et 8, ont cherché à mieux cerner la façon dont était perçu le processus de métropolisation à partir du vécu d'acteurs impliqués dans ce processus.

La présente étude « Une métropole en réseau » est née notamment du constat mis à jour et éclairé par les deux études précédentes : la difficulté de mobiliser la sphère politique autour du processus de métropolisation, et d'une présomption : si la sphère politique connaissait les plus-values engendrées par le processus de métropolisation elle ne manquerait pas de s'y impliquer.

Il a donc été demandé aux trois auteurs de l'étude d'apporter des éléments de réponse à la question : quelles plus-values la métropolisation peut-elle engendrer pour chaque territoire ? et d'émettre des recommandations pour concrétiser ces plus-values.

Concrètement, l'étude devait répondre aux questions suivantes :

- Quels sont les éléments qui font les atouts d'une métropole ?
- Comment se positionne la métropole transfrontalière par rapport à ces éléments ?
- Quels sont les apports majeurs existants et potentiels de chaque territoire au processus de métropolisation ?
- Quelles stratégies peut-on recommander aux territoires pour qu'ils puissent valoriser leurs atouts dans le contexte du renforcement du processus de métropolisation ?

L'étude a été réalisée conjointement par :

- l'ISRO (Katholieke Universiteit Leuven) représenté par le professeur Louis Albrechts,
- l'IGEAT (Université Libre de Bruxelles) représenté par le professeur Christian Vandermotten, assisté de Valérie Biot,
- le bureau SPIRE, à Roubaix, représenté par Bruno Sinn.

Les trois organismes ont travaillé séparément et en concomitance, et ce dans une relation étroite avec l'Atelier.

Les premières conclusions ont été débattues et enrichies par un groupe de réflexion comprenant les membres de l'Atelier et des personnalités extérieures.

L'objectif de l'étude, son résultat et son exploitation ultérieure ont aussi fait l'objet de débats riches et interpellants entre les auteurs de l'étude, l'Atelier et le Comité de Pilotage du projet Grootstad.

Ces débats ont permis de revisiter le contenu de l'étude et d'en faire évoluer certains éléments.

Aussi cette étude peut-elle être considérée comme exemplaire au niveau de sa méthodologie, dans la mesure où elle a bénéficié d'un processus d'accompagnement ouvert et d'une interaction active entre les composantes technique et politique du projet.

¹ *métropolisation, gestion de l'eau, développement du paysage, concurrence et complémentarité économiques, mobilité et accessibilité, enseignement supérieur, langue, culture, planification locale transfrontalière*

De auteurs

SPIRE

SPIRE werd in 1982 opgericht door Bruno SINN, de huidige zaakvoerder. Het bureau doet onderzoek inzake ontwikkeling en ruimtelijke ordening. Bij de gebruikte methodologieën wordt veel aandacht besteed aan de synthese van het micro-economische gedrag en aan het luisteren naar de actoren van de overheid en uit de privé-sector, dit in het kader van systemische benaderingen.

SPIRE is lid van de Association française des Consultants en Aménagement et Développement des Territoires (Franse Vereniging van Adviseurs inzake Ruimtelijke Ordening en Ontwikkeling).

IGEAT

Het Institut de Gestion de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire (Instituut voor Milieubeheer en Ruimtelijke Ordening) van de Université Libre de Bruxelles, geleid door Christian VANDERMOTTEN, verstrekt opleidingen en voert pluridisciplinair onderzoek uit, evenals expertises in de domeinen milieu, lokale ontwikkeling en toerisme.

De verschillende teams van het instituut bestuderen sociaal-economische, sociaal-politieke en stedenbouwkundige aspecten van de regionale en lokale ontwikkeling en van het milieu, indicatoren van duurzame ontwikkeling en geomarketing.

ISRO

Het Instituut voor Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening (I.S.R.O.) verzorgt vanaf het begin van de jaren zestig onderwijs op Europees niveau.

De onderzoekseenheid Planning en Ontwikkeling binnen het I.S.R.O. lag mee aan de basis van de structuurplanningmethodiek die nu in Vlaanderen als standaardmethode geldt voor structuurplannen op alle beleidsniveaus. Door zijn betrokkenheid in diverse projecten van fundamenteel onderzoek en deelname aan internationaal onderzoek is de onderzoekseenheid in staat de nieuwste inzichten en benaderingswijzen in haar beleidsadvies te verdisconteren. Daarbij wordt vooral aandacht geschonken aan de implementeerbaarheid van de adviezen in hun concrete beleidsruimtelijke context.

Les auteurs

SPIRE

Fondé en 1982 par Bruno SINN, actuel dirigeant, SPIRE est un bureau d'études dont le champ d'investigation est le développement et l'aménagement du territoire.

Les méthodologies mises en œuvre donnent une place importante à la synthèse des comportements micro-économiques et à l'écoute des acteurs publics et privés, dans le cadre d'approches systémiques.

SPIRE est membre de l'Association française des Consultants en Aménagement et Développement des territoires.

L'IGEAT

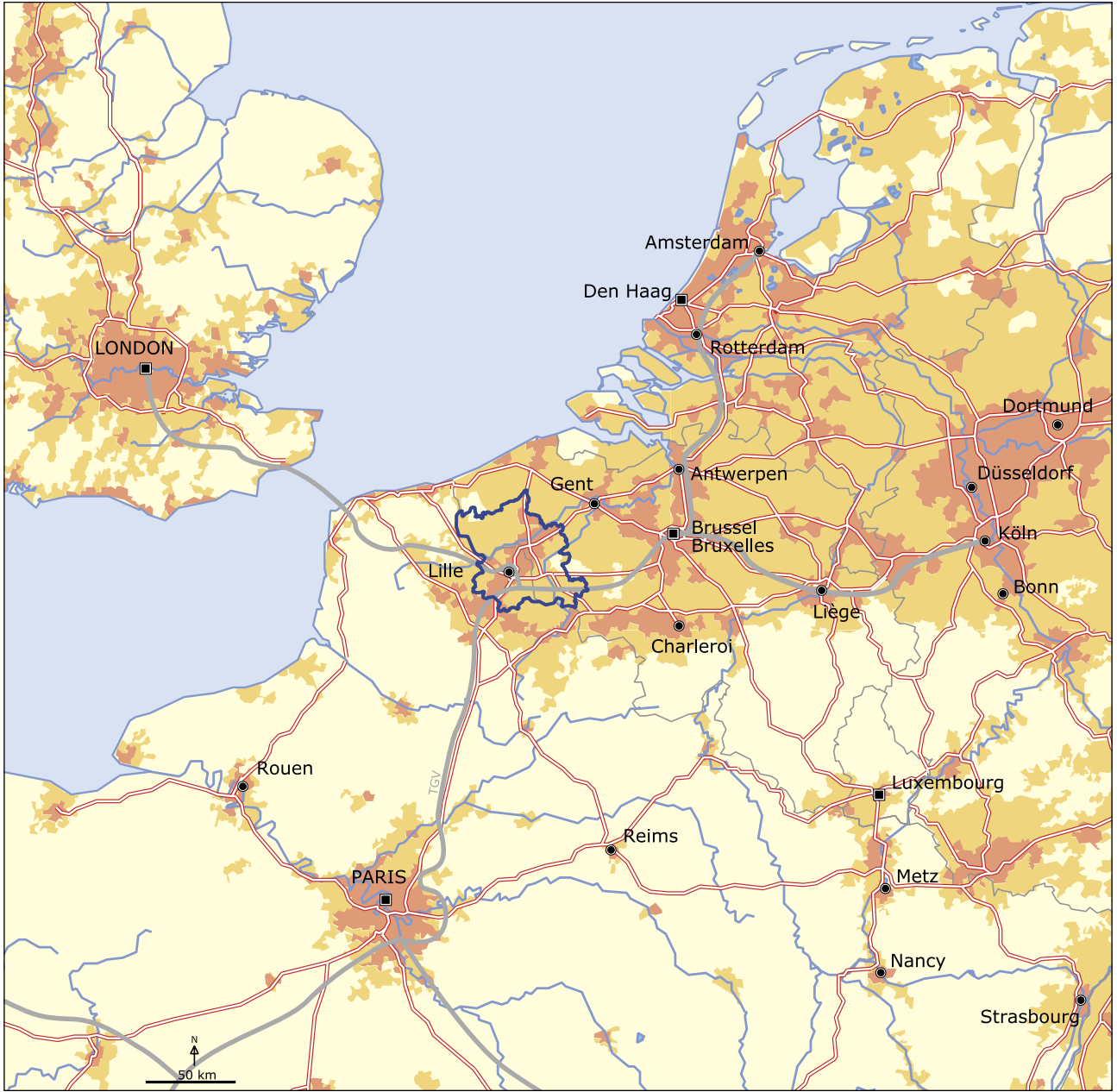
L'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire de l'Université Libre de Bruxelles, dirigé par Christian VANDERMOTTEN, offre des enseignements et réalise des travaux de recherche pluridisciplinaires ainsi que des expertises dans les domaines de l'environnement, du développement local et du tourisme.

Ses équipes travaillent entre autres sur les aspects socio-économiques, socio-politiques et urbanistiques du développement régional et local et de l'environnement, ainsi que sur les indicateurs du développement durable et le géomarketing.

ISRO

L'Institut pour l'Urbanisme et l'Aménagement de l'Espace (Instituut voor Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening ; I.S.R.O.) propose depuis le début des années soixante un enseignement de niveau européen.

L'unité de recherche Planification et Développement de l'I.S.R.O. était l'un des organismes à l'origine de la méthodologie pour la planification des plans de structure, qui est maintenant valable en Flandre comme méthode de référence pour la totalité des "Structuurplan" et ceci à tous les niveaux politiques. Grâce à son engagement dans divers projets de recherche fondamentale, et à sa participation à la recherche internationale, cette unité est en mesure d'intégrer les nouveaux concepts et les nouvelles approches dans ses conseils stratégiques. Elle met surtout l'accent sur la mise en application pratique de ces conseils dans leur contexte politique quotidien.



Une métropole en réseau

Een netwerk-metropool

*Bruno Sinn (SPIRE), Louis Albrechts (ISRO)
& Christian Vandermotten (IGEAT),
avec le concours de/m.m.v. Valérie Biot*

Version initiale juin 2000

Oorspronkelijke versie juni 2000

Inleiding

Het project **GROOTSTAD**¹ werd opgestart door de GPCI onder het motto "*Bouwen aan een grensoverschrijdende metropool - Bâtir une métropole transfrontalière*". Het doel ervan is het opstellen van een grensoverschrijdend ontwikkelings- en ordeningsschema.

In het motto wordt de fundamentele tegenstelling reeds duidelijk die we in deze studie willen uitklaren :

- "bouwen aan" duidt immers op een concept in wording en op een voluntaristische instelling van de initiatiefnemers ;
- de term "metropool" daarentegen verwijst naar een realiteit, naar het bestaan van een gebied dat zich "metropool" kan noemen.

Tijdens een lezing voor de overleggroep van de GPCI, op 9 maart 1999, herinnerde Daniel Pauwels² aan de oorspronkelijke bedoeling van het in 1991 officieel gestarte partnerschap : "*...omwille van de politieke wil om samen te werken en omwille van de toekomstige eenmaking van de Europese markt in 1993...*". Hij wees ook op de inhoud van het oprichtingsprotocol van de GPCI : "*...het bijzondere, originele karakter van onze grensoverschrijdende stedelijke regio met een netwerk van nabijgelegen steden, de hoop op een nooit geziene bloei die wij kunnen stimuleren dankzij het openstellen van de grenzen, de ingebruikneming van de Kanaaltunnel en de komst van de H.S.T. in Lille, ... allemaal aspecten die de roeping van deze regio als uitwisselingsgebied nog versterken...*" en "*...de GPCI moet de gemeenschappelijke problemen inzake ruimtelijke ordening, ontwikkeling en dagelijks bestuur aanpakken... en projecten voor samenwerking opzetten...*".

Het enthousiasme van dit politieke engagement wordt echter niet weerspiegeld in de enquête³ die datzelfde jaar 1999 op vraag van het Grensoverschrijdend atelier werd uitgevoerd bij de gemeentesecretarissen uit het werkingsgebied van de GPCI. Vanuit deze bevoorrechte actoren van de overheid - die doorgaans toch beter geïnformeerd zijn dan de gemiddelde burger - blijkt slechts een matige belangstelling voor het concept *grensoverschrijdende metropool*. Voor hen is het nut van een dergelijke samenwerking eerder onduidelijk. Het idee van de grensoverschrijdende metropool werd vooral in Vlaanderen sceptisch ontvangen. Toch werd het niet resoluut of volledig verworpen. Het bestaan van grensoverschrijdende functionele relaties wordt immers al lang niet meer in twijfel getrokken. Een voorbeeld is het grensoverschrijdend koopgedrag : het ruime aanbod in het Belgisch winkelapparaat is een aantrekkingspool voor Fransen, en in Frankrijk heeft de keten Auchan vele Belgische klanten. Een ander voorbeeld is het stadscentrum van Lille dat door de Belgische beleidsverantwoordelijken steevast wordt aangeduid als een belangrijke toeristische bestemming.

¹ Het referentiegebied van het Grootstad-project betreft 6 administratieve arrondissementen die de perimeter van de 5 intercommunales van de GPCI benaderen maar niet strikt volgen.

² Daniel Pauwels is bestuurder van de I.E.G.

³ "De grensoverschrijdende metropool vandaag en morgen : de gemeentesecretarissen aan het woord", Cahier 8 van het Grensoverschrijdend atelier (een studie uitgevoerd door TETRA).

Introduction

"*Bouwen aan een grensoverschrijdende metropool - Bâtir une métropole transfrontalière*" telle est la devise du projet **GROOTSTAD** porté par la COPIT qui consiste en l'élaboration d'un schéma transfrontalier d'aménagement et de développement ¹.

Ce slogan contient et exprime à lui seul une "contradiction fondatrice" que la présente problématique d'étude se propose de clarifier voire de dépasser :

- "bâtir" sous-entend d'une part que tout est à faire et d'autre part que les institutions porteuses du projet se fixent de façon volontariste cet objectif,
- "métropole" sous-entend que l'on admet comme acquis l'existence d'un territoire pertinent pouvant se réclamer de cette appellation.

Lors d'une intervention devant le comité consultatif de la COPIT le 9 mars 1999, Daniel Pauwels ² rappela les motivations premières de ce partenariat officialisé en 1991 : "...à la fois la volonté politique de travailler ensemble et le futur avènement en 1993 du grand marché intérieur...". Le même orateur rappela également les termes de la charte constitutive de la COPIT qui exprime : "...la particularité originale de notre ensemble transfrontalier à forte concentration urbaine dans un réseau de villes proches, l'espoir d'essor sans précédent que nous pouvons nourrir grâce à l'ouverture des frontières, la mise en service du lien fixe transmanche et l'arrivée du T.G.V. à Lille, autant de renforcement de la vocation de terre d'échange de cet ensemble..." et "...la COPIT devra aborder les problèmes communs de développement et de gestion journalière... et concrétiser des projets de coopération...".

Les résultats de l'enquête ³ réalisée la même année auprès des secrétaires communaux du territoire de la COPIT à la demande de l'Atelier Transfrontalier s'inscrivent en contrepoint du volontarisme institutionnel qui porta la COPIT sur les fonds baptismaux.

Alors que les secrétaires communaux sont des acteurs privilégiés de la vie publique, plus informés que la moyenne des citoyens, l'enquête fait apparaître un faible intérêt pour le concept de *métropole transfrontalière*. Le doute principalement exprimé peut se résumer en une question simple : "à quoi ça sert ?". Les responsables flamands semblent être les plus sceptiques.

Il ne s'agit pas d'un rejet franc et massif, d'ailleurs l'existence de longue date de faits transfrontaliers est reconnue, telle que l'attractivité commerciale croisée des versants belges et français : commerce diversifié côté belge, l'enseigne "Auchan" côté français ; le centre ville de Lille étant plus perçu comme une destination touristique par les responsables belges interrogés.

¹ Le territoire de référence du projet Grootstad concerne 6 arrondissements administratifs approchant mais ne correspondant pas tout à fait au périmètre des 5 intercommunales composant la COPIT.

² Daniel Pauwels est administrateur de l'I.E.G.

³ "La métropole transfrontalière en questions", Cahier 8 de l'Atelier transfrontalier (étude réalisée par TETRA).

De terughoudendheid van de gemeentesecretarissen kan worden verklaard vanuit een drietal twijfels :

- Het bestaan van de grensoverschrijdende metropool, in de zin van een grensoverschrijdende samenwerking door de overheden of door economische actoren, is niet duidelijk.
- Ten tweede is er twijfel of de overheid wel belang heeft om aan een dergelijk proces mee te werken, vermits de deelgebieden van de grensoverschrijdende metropool reeds over een voldoende hoog uitrustingsniveau beschikken, waarmee de inwoners best tevreden zijn.
- Ten derde vragen sommigen zich af, indien er al sprake is van een grensoverschrijdende metropool, of het wel nodig is dit proces in de verf te zetten.

In dit verdeelde veld van enerzijds een kleine kring van aanhangers van de grensoverschrijdende metropool en anderzijds een groot aantal sceptici waaronder de gemeentesecretarissen, liet het Grensoverschrijdend atelier deze studie uitvoeren. Ze zoekt naar de "meerwaarden van de metropoolvorming" en wil een antwoord bieden op de evidente vraag naar het nut van dergelijke samenwerking.

1 Het onderzoeksveld

1.1 DE VERWACHTINGEN

De onderzoeksvraag luidt dus : *welke meerwaarden heeft de metropoolvorming opgebracht en kunnen worden verwacht [door / van / voor] elk van de gebieden van de Frans-Belgische Metropool Lille ?* Deze studie steunt op de resultaten van bestaand onderzoek op het grondgebied van de *Frans-Belgische Metropool Lille*.

Het is niet makkelijk een antwoord te bieden op deze vraag omdat de betekenis van de gebruikte concepten zich moeilijk laat vatten. "Metropoolvorming" heeft immers een meervoudige betekenis, zoals eerder reeds aangehaald. Het slaat zowel op het aspect "vorming" als op de reeds voltrokken realiteit van een grensoverschrijdende metropool. Tijdens het onderzoeksproces heeft het een tijdje geduurd voor de verschillende betekenisvelden ervan duidelijk werden, en groeide het besef dat het onmogelijk was om alle aspecten in deze studie te belichten.

Om een beter beeld te krijgen van de betekenissen zullen we eerst aangeven wat vaak onuitgesproken blijft.

1.1.1 Verschillende gevoeligheden

Louis Albrechts wierp zich op als de tolk (in beide betekenissen van het woord) van de "Vlaamse gevoeligheid" en maakte duidelijk welke beelden omtrent machtsstructuren het concept "metropoolvorming" kan oproepen.

Eenvoudig gesteld zien de Fransen meer dan de Vlamingen in de grensoverschrijdende metropool vooral voordeel in de marketing van een grensoverschrijdende regio. Om de geloofwaardigheid van die metropool te versterken, en om voldoende inwoners te tellen, heeft Lille de steden Ieper, Kortrijk, Mouscron en Tournai nodig.

De Fransen zouden hierbij nogal "Jacobijns" tewerk gaan. De Vlamingen daarentegen willen bovenal hun culturele eigenheid bewaren en zijn extra gevoelig voor het behoud

Les doutes exprimés par les secrétaires communaux concernent :

- la réalité d'un processus de métropolisation, synonyme de renforcement des liens et des interdépendances entre territoires impliqués dans la COPIT, que ce processus résulte de la somme des initiatives prises par les agents économiques ou qu'il soit le fruit d'une action politique, et/ou
- l'intérêt pour la puissance publique de s'engager en faveur d'un tel processus alors que les différents territoires composant la supposée métropole transfrontalière sont dotés d'équipements performants satisfaisant la population, et/ou
- l'intérêt intrinsèque de souligner et de mettre en exergue un tel processus, dans l'hypothèse ou l'existence de ce dernier serait vérifiée.

Faisant le constat d'un hiatus possible entre un microcosme acquis aux vertus du processus de métropolisation et les tenants d'un scepticisme qui dépasse les seuls secrétaires communaux, l'Atelier Transfrontalier de la COPIT a commandité la présente étude sur le thème des "plus values de la métropolisation", afin de répondre à la question certes réductrice mais incontournable du "à quoi ça sert ?"

En d'autres termes, existe-t-il des plus values à attendre d'un processus de métropolisation ?

1 La problématique d'étude

1.1 DES ATTENDUS

La problématique d'étude répond à la question : *quelles plus values de la métropolisation sont-elles apportées et peuvent être attendues [par / de / pour] chacun des territoires composant Lille Métropole Franco Belge ?* Elle s'appuie, à cette fin, sur les acquis de la recherche et les études menées sur le territoire de *Lille Métropole Franco Belge*.

Il n'est pas simple de répondre à cette question car il n'est pas simple de préciser le champ sémantique des concepts utilisés. Notamment "métropolisation" fait référence à la notion de métropole, mais indique de plus un mouvement déjà présent dans le terme de "processus" qui lui est souvent associé et véhicule différentes connotations.

Il aura fallu laisser le temps jouer son rôle d'incubateur pour qu'à la fin de la présente investigation, différents champs sémantiques et connotations puissent être explicités - *encore que nous soyons certains de ne pas être exhaustifs*.

Commençons donc par expliciter les non dits afin de clarifier les termes du débat.

1.1.1 Des sensibilités différentes

Louis Albrechts s'est fait le traducteur (au sens premier et second du terme) de la "sensibilité flamande" et a ainsi révélé à quel point le concept de "métropolisation" pouvait véhiculer de représentations sur l'organisation des pouvoirs.

De façon simplificatrice, les Français de *Lille Métropole Franco Belge* seraient plus sensibles que les Flamands aux vertus du marketing territorial et, consécutivement, à la nécessité impérieuse de franchir un seuil critique sur le plan démographique. En d'autres termes, Ieper, Kortrijk, Mouscron et Tournai seraient nécessaires à Lille pour constituer une métropole internationale "plus crédible".

van hun taal. Deze Vlaamse cultuur wordt gekenmerkt door een organisatie die niet hiërarchisch maar eerder "netwerkvormig" is. Lille maakte overigens deel uit van de Lage Landen, tot de stad vrij laat in de geschiedenis – in het midden van de 17de eeuw – door het Franse koninkrijk definitief werd geannexeerd.

De vragen die door deze studie worden opgeroepen hebben dus betrekking op het naast elkaar bestaan van verschillende culturele gevoeligheden en op hun mogelijke wederzijdse verrijking. Zonder te willen vooruitlopen op het al dan niet bestaan van een grensoverschrijdende metropool en van een aantoonbaar proces van metropoolvorming dat al dan niet meerwaarden creëert, moeten we toch vaststellen dat de vertegenwoordigers van naburige, verschillende culturen de wil hebben om samen te werken. Net zoals bij de opbouw van Europa is dit reeds een stap in de goede richting. Het middel "samenwerking" is ook een doel.

Deze gezamenlijke wil, zowel bij Vlamingen, Walen en Fransen, om voor de grensoverschrijdende metropool samen te werken binnen de GPCI, vormt reeds een eerste meerwaarde. We komen later nog terug op de manier waarop die feitelijke metropool wordt opgebouwd en ontwikkeld, en zullen daarbij met alle bestaande gevoeligheden rekening houden.

1.1.2 De juistheid van het concept metropool

Vooreerst zullen we nagaan of de verschillende "metropool"-concepten van toepassing zijn op de grensoverschrijdende verstedelijking die we in de "de Frans-Belgische Metropool Lille" aantreffen.

In hun boek "Lille et sa région urbaine - la bifurcation métropolitaine" (Lille en haar stadsgewest - de metropool op een tweesprong) gebruiken Didier Paris en Jean-François Stevens de klassieke noties stad, agglomeratie, stedelijk netwerk, metropool, metropoolvorming... en confronteren deze met de realiteit van "Lille". De auteurs tonen hoe de Franse rijksdienst voor statistisch onderzoek, het I.N.S.E.E.⁴, de traditionele statistische eenheden waarmee ze de stad onderzocht, voortdurend heeft moeten aanpassen. De stedelijke realiteit evolueert voortdurend en neemt steeds vaker meerpolige en tegelijk "peri-urbane" vormen aan.

Ook Christian Vanderमotten verwijst naar de "hermetropoolvorming" van de grote Europese steden, met daarbij de volgende nuancering :

"Sinds ruim tien jaar kan een « remétropolisation » van de Europese economie worden vastgesteld, maar op een schaal die we kunnen omschrijven als die van het geheel van sterk verstedelijkte gebieden van het Europese centrumgebied. De concrete effecten zijn zichtbaar in de overgangsgebieden tussen de grootste steden, in peri-urbane zones of in de buurt van de kleinere steden die in dit centrale Europese gebied zo talrijk zijn. Hierbij maken we abstractie van sommige metropoolcentra en stedelijke gebieden die nog de gevolgen dragen van de industrialisatieprocessen van de 19de eeuw.

Daarom moet elke geografische en economische studie van de steden rekening houden met de metropoolgebieden in hun geheel : de centrale steden met hun randgebieden waar de economische activiteit gedeconcentreerd wordt, en met hun werkgelegenheidsgebieden, en met de nabijgelegen middelgrote steden die toch in de context van de metropooldynamiek functioneren en ze soms voeden (Leuven en Louvain-la-Neuve ten opzichte van Brussel, Oxford en Cambridge ten opzichte van London, Uppsala ten

⁴ Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

Tout en poursuivant cet objectif, les Français reproduiraient, sans intention cachée d'ailleurs, un schéma culturel jacobin qui leur est cher. Or les Flamands veulent avant tout exister culturellement parce qu'ils sont les tenants d'une culture et d'une langue minoritaire -*héritiers de la culture des villes hanséatiques et de l'espace rhénan-* et d'un mode d'organisation non pyramidal mais "réticulaire" (en réseau). Lille appartient d'ailleurs à cet espace des *Pays Bas* avant d'être annexée définitivement mais tardivement par le royaume de France au milieu du 17^{ème} siècle.

Les questions soulevées par la présente étude révèlent donc la coexistence de sensibilités culturelles différentes et leur possible enrichissement mutuel.

Cependant, sans préjuger de l'existence ou non d'une métropole transfrontalière et d'un processus de métropolisation "objectif" générateur ou non de plus values, faisons d'abord le constat qu'il existe de la part de représentants de cultures différentes juxtaposées dans l'espace, une volonté commune de travailler ensemble et qu'à l'instar de la construction européenne, ce processus est vertueux, ce moyen est en soi une fin.

La quête partagée du fait métropolitain, commune aux Flamands, Wallons et Français et cristallisée dans la COPIT constitue la première plus value recherchée.

Nous reviendrons ultérieurement sur la façon de fabriquer et d'exprimer le fait métropolitain en prenant en compte la totalité des sensibilités en présence.

1.1.2 La pertinence du concept de métropole

Avant cela on ne peut faire l'économie de s'interroger sur la pertinence des concepts composés à partir du terme *métropole* au regard de la réalité du territoire que nous avons choisi d'appeler : *Lille Métropole Franco Belge*.

Dans leur ouvrage : *"Lille et sa région urbaine - la bifurcation métropolitaine"* Didier Paris et Jean-François Stevens déclinent les notions de ville, agglomération, conurbation, métropole, métropolisation... pour les confronter à la réalité "lilloise".

Ces auteurs montrent qu'en France, l'I.N.S.E.E.⁴ a dû constamment adapter les outils statistiques lui permettant d'appréhender la réalité urbaine parce qu'elle-même était en constante évolution, prenant des formes de plus en plus multipolaires et à la fois périurbanisées.

Dans le même registre, Christian Vandermotten évoque le processus de "remétropolisation" des grandes villes européennes tout en apportant une nuance :

"Une «remétropolisation» de l'économie européenne s'observe certes depuis une bonne décennie, mais à une échelle qui est plutôt celle de l'ensemble des régions fortement urbanisées du centre européen, de sorte que ses effets concrets peuvent se manifester dans des régions interstitielles entre les plus grandes villes, dans des franges périurbaines ou à proximité de villes plus petites parsemant cet espace central européen et laisser ainsi pour compte certains centres métropolitains ainsi que des régions urbaines marquées par les séquelles de la vieille industrialisation du 19^{ème} siècle.

Dès lors, toute étude de géographie économique urbaine doit aujourd'hui prendre en compte les régions métropolitaines dans leur ensemble, les villes centrales avec leurs franges périurbaines, où se déconcentre l'activité économique, ainsi que leurs bassins d'emploi et des villes moyennes voisines, mais fonctionnant dans le contexte de la dynamique métropolitaine, et parfois la nourrissant (Leuven et Louvain-la-Neuve par rapport à Bruxelles, Oxford et Cambridge par rapport à London, Uppsala par rapport à Stock-

⁴ Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

opzichte van Stockholm, enz.). In het Rijngebied kennen zelfs de dichtbevolkte overgangsgebieden tussen de grootste steden een enorme groei.

We kunnen dus spreken van de «hermetropoolvorming» van de Europese economie, maar op voorwaarde dat hierbij de schaal wordt bepaald waarop dit concept wordt toegepast : uitspraken over de band tussen een nieuwe economische groei en hermetropoolvorming moeten dus rekening houden met de ruimtelijke schaal van de analyse en hebben vaak geen betrekking op de centrale steden.”

Didier Paris en Jean-François Stevens van hun kant stellen dat de statistische instrumenten van het I.N.S.E.E. - hoe efficiënt en gesofistikeerd ze ook zijn - toch letterlijk “begrensd” blijven, omdat ze door even “begrensd” rijksdiensten worden geproduceerd. Het blijkt niet mogelijk stedelijke fenomenen over de rijksgrenzen heen statistisch waar te nemen. Grensoverschrijdende verstedelijking vaststellen gebeurt daarom op basis van eenvoudige ruimtelijke fenomenen, zoals de continuïteit van het bebouwde gebied en de aanwezigheid van “zustersteden” aan weerszijden van de Leie.

Aan de hand van gegevens zoals administratieve en politieke samenwerking tussen sommige Franse gemeenten, indicatoren zoals bevolkingsdichtheid, bodemgebruik, werkgelegenheid en pendel, en zo nodig politiek strategische argumenten is het mogelijk stapsgewijs over te gaan :

- van de stad Lille naar de “Communauté urbaine” en, bij uitbreiding, naar het administratief arrondissement,
- van de “Communauté urbaine” naar een grensoverschrijdende agglomeratie of metropool,
- van een grensoverschrijdende agglomeratie of metropool naar een uitgebreider metropoolgebied dat ook het Mijnbekken omvat,
- van een uitgebreid metropoolgebied naar een sterk verstedelijkte “Euroregio” met Kent, Vlaanderen, Wallonië, Brussel Hoofdstad en Nord-Pas de Calais.

Om bij deze schaalverschuiving het noorden niet te verliezen kunnen verschillende houdingen worden aangenomen. Drie daarvan werken we hier wat verder uit :

1. werken met administratieve grenzen

Bij gebrek aan onweerlegbare gebiedsafbakeningen, **kunnen we voorzichtigheids-halve de bestaande (nationale) administratieve indelingen hanteren.** Anders gezegd : vermits we geen bestuurlijke grenzen hebben voor de functioneel en ruimtelijk relevante gebieden, doen we alsof de bestaande bestuurlijke grenzen relevant zijn. Deze benadering heeft vooral aanhang bij die actoren die vrezen dat de samenwerkingsverbanden van de grensoverschrijdende metropool een verschuiving in de machtsrelaties en bevoegdheden teweeg zullen brengen.

2. op zoek naar een grensoverschrijdende aanpak

Een tweede benadering is grensoverschrijdend, en zoekt haar argumenten op een meer Europese schaal. Als voorbeeld van zo’n benadering zijn er de resultaten van het Europese onderzoeksprogramma “GEMACA”. Op de kaart van Noord-West-Europa zijn de centrale morfologische en functionele gebieden afgebeeld.

- De morfologische gebieden

Een morfologisch gebied wordt gedefinieerd als een continu bebouwd gebied van aan elkaar grenzende gemeentes met een bevolkingsdichtheid die groter is dan 650 inw/km².

holm, etc.). Dans l'espace rhénan, ce sont même les régions interstitielles densément peuplées situées entre les plus grandes villes qui sont globalement touchées par de fortes croissances.

On peut donc parler de «remétropolisation» de l'économie européenne, mais à condition de préciser l'échelle à laquelle on applique le concept : les affirmations quant à une liaison entre nouvelle croissance économique et remétropolisation doivent donc tenir compte de l'échelle spatiale de l'analyse et ne concernent souvent pas les villes centrales."

Didier Paris et Jean-François Stevens mettent en évidence que les outils statistiques de l'I.N.S.E.E., aussi performants et sophistiqués soient-ils, parce que produits par une administration d'Etat, sont victimes de l'effet frontière. En cela, ils ne permettent pas d'appréhender la réalité transfrontalière de la métropole lilloise, dont ces auteurs attestent l'existence par le continuum bâti s'étalant en de nombreux points de part et d'autre de la frontière et la présence de "cités jumelles" de part et d'autre de la Lys.

La coopération administrative et politique entre certaines communes françaises, les indicateurs de densité de population, d'occupation du territoire et d'échange et à défaut les arguments de stratégies politiques existent qui permettraient de passer :

- de la ville de Lille à la Communauté Urbaine et par extension à l'arrondissement administratif,
- de la Communauté Urbaine à une agglomération/métropole transfrontalière,
- d'une agglomération/métropole transfrontalière à une aire métropolitaine élargie intégrant le Bassin minier,
- d'une aire métropolitaine élargie à une "Eurégion" fortement urbanisée: l'Eurorégion Kent, Flandre, Wallonie, Bruxelles-Capitale, Nord Pas de Calais.

Afin d'éviter la sensation de vertige que peut procurer ce glissement d'échelle et contourner la difficulté, il est possible d'adopter plusieurs points de vue. Trois ont été identifiés et développés à la suite :

1. le respect des découpages administratifs

Puisqu'il n'est de limite véritablement pertinente et incontestable, **il est prudent de s'en remettre in fine aux découpages administratifs en place (nationaux)**. En d'autres termes : à défaut d'avoir les périmètres institutionnels de territoires pertinents, considérons comme pertinents les territoires des périmètres institutionnels. Cette orientation satisfait ceux qu'un objet transfrontalier inquiète, aussi informel et consensuel soit-il, parce que pouvant remettre en cause l'organisation des pouvoirs actuelle.

2. la recherche de méthodologies qui s'affranchissent des frontières

Rechercher les méthodologies qui s'affranchissent des frontières, élargissent l'échantillon de référence en se plaçant à une échelle européenne. Il en est ainsi des résultats du programme de recherche européen GEMACA. A la suite est présentée une carte de l'Europe du Nord Ouest où sont représentées les aires morphologiques centrales et les aires fonctionnelles.

- Les aires morphologiques

Une aire morphologique est définie comme un continuum bâti, comprenant les communes contiguës ayant une densité de population supérieure à 650 habitants par km².

Source - Bron : A. Colard, d'après - naar GEMACA (1996), Les régions métropoles de l'Europe du nord-ouest. Limites géographiques et structures économiques, Paris, IAURIF, Bruxelles, ULB-IGEAT, Umlandverband Frankfurt, London Research Centre, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, Regio Randstad & ILS des Landes Nordrhein-Westfalen.

- De functionele gebieden

Een functioneel gebied wordt bepaald door het geheel van de statistische eenheden (gemeentes) die aan elkaar grenzen, waarvan meer dan 10% van de actieve bevolking werkt in de economische hoofdagglomeratie (of hoofdagglomeraties in het geval van meerpolige stedelijke gebieden) ⁵.

Voor de *Frans-Belgische metropool Lille* toont deze kaart het bestaan van drie aggregatie- (of samenvoegings-) niveaus :

- het morfologische gebied rond de vier polen Lille, Roubaix, Tourcoing en Villeneuve d'Ascq, waaraan ook Kortrijk in het Vlaamse Gewest en Mouscron in het Waalse Gewest worden toegevoegd en in een uiterste geval ook Tournai (gemeentes die over enkele meters aan elkaar grenzen),
- het functionele gebied,
- en tenslotte de Euroregio met een hoge bevolkingsdichtheid.

De resultaten van dit Europese onderzoeksprogramma, dat vrij neutraal staat tegenover deze materie, tekenen voor de metropool Lille de contouren van een grensoverschrijdende centrale stedelijke kern en van een grensoverschrijdend stedelijk gebied.

Deze resultaten doen vragen rijzen bij :

- enerzijds het beeld van een grensoverschrijdende metropool die zich beperkt tot het voluntaristisch samenwerkingsverband van de GPCI, en
- anderzijds het beeld van een grensoverschrijdende metropool die in een veel ruimere stedelijke Euroregio wordt gevat (volgens welk beeld "heel de Euroregio een grensoverschrijdende metropool is").

Bovendien toont deze kaart hoe Lille zich situeert ten opzichte van enkele grote metropoolgebieden van Noord-West-Europa.

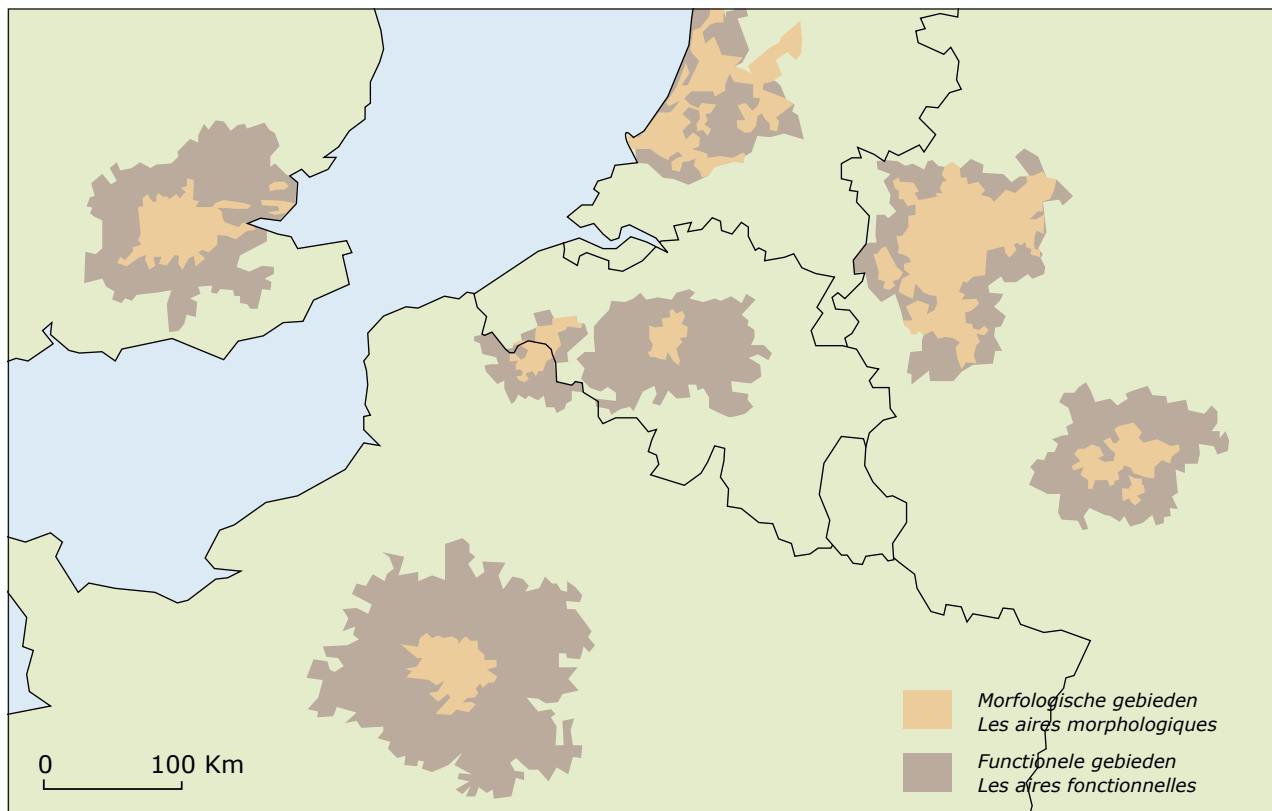
3. van een statische naar een dynamische visie

Deze statische benaderingen kunnen we ook vervangen of vervolledigen door een meer dynamische visie.

De studies die Charles Gachelin ⁶ uitvoerde voor het Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (1992 en 1998) zijn voorbeelden van dergelijke benadering. Volgens deze auteur zijn de metropoolgebieden de structurerende elementen van de mondialisering : *"De opkomende steden zijn het structurerende element geworden van een nooit geziene mutatie die de wereld aan het eind van de 20e eeuw ondergaat.*

⁵ C. Vandermotten, F. Vermoesen, W. De Lannoy, S. De Corte & al. (1999), "Europese steden. Vergelijkende cartografie", Brussel, Het Tijdschrift van het Gemeentekrediet, nummer 207-208, 408 pagina's.

⁶ Agence de Développement de Lille Métropole / Charles Gachelin "Métropolisation - dynamique de métropolisation ; hypothèses pour la métropole lilloise" 1992 ; "Métropolisation acte 2 : être une cité émergente" 1998.



- Les aires fonctionnelles

Une aire fonctionnelle est définie par l'ensemble des unités statistiques (communes) limitrophes dont plus de 10% de la population active travaille dans l'agglomération économique principale (ou dans les agglomérations principales dans le cas de régions urbaines multipolaires) ⁵.

En ce qui concerne *Lille Métropole Franco Belge*, cette carte fait apparaître l'existence de trois niveaux d'agrégation :

- l'aire morphologique organisée autour des quatre pôles que sont Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq auxquels s'ajoutent Kortrijk en Région flamande, Mouscron en Région wallonne et à laquelle pourrait être intégrée Tournai dans une situation limite (communes contiguës sur quelques mètres),
- l'aire fonctionnelle,
- et par défaut, l'échelle eurorégionale de forte densité de population.

⁵ C. Vandermotten, F. Vermoesen, W. De Lannoy, S. De Corte & al. (1999), "Villes d'Europe. Cartographie comparative", Bruxelles, Bulletin du Crédit Communal, numéro 207-208, 408 pages.

Ze dragen de visies, maken de keuzes, trekken de beste krachten aan. Door externe tekenen (architectuur, investeringen, evenementen) zijn ze de zichtbare transponering van de context van de veralgemeende concurrentie. De rol van de opkomende steden is niet nieuw. Elke eeuw heeft zijn grote steden gehad. Wat vandaag anders is, is het feit dat de opkomst van steden een mondiaal verschijnsel is. Elke stad kan zich in elk geval in deze beweging integreren als ze bereid is om vrijwillig te muteren. De opkomende steden kenmerken de mondialisering. De twee verschijnselen versterken elkaar" (1998).

De studie van 1992 vermeldt 10 voorwaarden om te kunnen spreken van een metropoolvormingsproces :

- het bereiken van bepaalde drempelwaarden (kantoormarkt, hotelaanbod, internationale luchthaven...),
- de beslissende keuze voor kwaliteit,
- een nieuw stedelijk imago,
- bereikbaarheid,
- een nieuwe ruimtelijke structuur,
- de capaciteit om grote evenementen te organiseren,
- het bestaan van een consensus over het ontstaan van een metropolitaan gezag,
- internationale functies,
- diversiteit van de dynamieken,
- sturing van de metropoolvorming.

De studie van 1998 legt het accent op het voluntaristische aspect van het proces en op de dynamieken die bij opkomende metropolen aanwezig zijn :

- zijn eigen troeven gebruiken om zich te positioneren binnen een agressieve concurrentie,
- een aantrekkelijk vestigingsmilieu uitbouwen voor bedrijven en ook voor inwoners,
- grote projecten opzetten en grote evenementen aantrekken,
- een imago opbouwen van dynamisme (...) : sportploeg, innovaties en knowhow, communicatie.

In deze benadering worden weliswaar objectieve maatstaven gegeven, zoals "het bereiken van drempelwaarden" die toelaten opkomende steden te classificeren, of een toekomstig potentieel te identificeren. Maar hoewel de criteria worden opgesomd, worden de drempels niet in cijfers uitgedrukt. *Voorbeeld : vanaf hoeveel hotelkamers of overnachtingen wordt een stad echt internationaal geloofwaardig ?*

Bij gebrek aan kwantitatieve maatstaven om de "provinciesteden" van de "internationale steden" te onderscheiden zullen we de interpretatie van Charles Gachelin volgen en stellen dat als het Beleid meent dat de vereiste drempelwaarden werden overschreden om de stad een internationale identiteit te geven, het ook legitiem acties mag ondernemen om de opkomst van de stad op wereldvlak te bevorderen.

Hier vinden we het voluntaristische aspect van het stichtingscharter van de GPCI terug. Wat wel verschilt is het belang dat wordt gehecht aan de internationale concurrentie, en de noodzaak van regiomarketing (vlaggenschipprojecten en communicatie) als voorwaarde om te bestaan.

Les résultats de ce programme de recherche européen, qui ne peut être suspecté d'a priori, dessinent pour la métropole lilloise les contours d'un noyau urbain central déjà transfrontalier et d'une région urbaine transfrontalière.

Ce traitement interpelle autant :

- l'échelle de coopération résultant d'un volontarisme politique et concrétisée au travers de la COPIT,
- que les tenants d'une dissolution du fait métropolitain transfrontalier au sein d'une Eurorégion urbaine.

Cette carte présente également l'intérêt de positionner Lille dans le contexte de quelques grandes aires métropolitaines de l'Europe du Nord Ouest.

3. d'une vision statique à une vision dynamique

L'angle d'approche peut être déplacé en passant d'une vision statique à une vision dynamique.

Les réflexions de Charles Gachelin ⁶ dans le cadre des études réalisées pour l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (1992 et 1998) peuvent porter ce qualificatif. Selon cet auteur, les métropoles sont l'élément structurant de la mondialisation :

"Les cités émergentes sont devenues l'élément structurant de la mutation sans précédent qui transforme le monde en cette fin de siècle. Elles portent les visions, font les choix, attirent les meilleurs. Elles sont la transposition visible par des signes externes (l'architecture, les investissements, les événements) du contexte généralisé de concurrence. Le rôle des villes émergentes n'est pas nouveau. Chaque époque a ainsi eu ses villes phares. Ce qui est différent aujourd'hui est que la diffusion du processus d'émergence est un phénomène mondial. En tous cas, toute ville peut s'intégrer dans ce mouvement, si elle est apte à s'engager dans une mutation qui est toujours volontaire. Les cités émergentes caractérisent la mondialisation. D'ailleurs, les deux phénomènes s'entretiennent" (1998).

L'étude de 1992 énonce 10 conditions permettant d'attester d'un processus de métropolisation :

- les effets de seuil (marché de bureaux, structure hôtelière, aéroport international...),
- le choix décisif de la qualité,
- une nouvelle image urbaine,
- l'accessibilité,
- une nouvelle structure spatiale,
- la capacité à gérer le grand événementiel,
- l'existence d'un consensus et l'émergence d'un pouvoir métropolitain,
- la fonction internationale,
- la diversité des dynamiques,
- la gestion de la métropolisation.

L'étude de 1998 met plus l'accent encore sur l'aspect volontariste du processus en soulignant les dynamiques communes à toutes les métropoles en émergence :

- utiliser ses propres atouts pour se positionner dans une concurrence agressive,
- devenir attractive non seulement pour les entreprises mais aussi pour les hommes,
- s'appuyer sur de grands projets et attirer un grand événement,
- construire une image de dynamisme (...) : équipe sportive, innovations, faire savoir.

⁶ Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole / Charles Gachelin
 "Métropolisation - dynamique de métropolisation ; hypothèses pour la métropole lilloise" 1992 ;
 "Métropolisation acte 2 : être une cité émergente" 1998.

Bruno Bonduelle ⁷, een stuwende kracht achter de kandidaatstelling van Lille als gaststad voor de Olympische Spelen van 2004, is zeker en vast één van de ferventste voorstanders van een metropolitane identiteit, van een "Grand Lille" in dienst van de regiomarketing.

In zijn werk "*Nord et Pas de Calais, l'impossible tête-à-tête (ou le Grand Lille raconté aux Grands Lillois)*", toont Bruno Bonduelle treffend aan dat Lille geen internationaal imago heeft, wat duidelijk bleek toen de metropool Lille zich kandidaat stelde als gaststad voor de Olympische Spelen. Die vaststelling brengt hem tot enkele harde conclusies : "...De Metropool Lille heeft de middelen niet om zich kenbaar te maken in Atlanta, London, San Francisco of Tokio ... Het jazzfestival wordt geassocieerd met Tourcoing, de wereldbeker improvisatie met Marcq-en-Barœul, de aankomst van de Tour de France met Wasquehal... En Paris-Roubaix : dat is Roubaix. Al deze evenementen zijn zo versnipperd dat onze communicatie eraan ten onder gaat. Bedrijven met wereldfaam doen via hun briefpapier, hun verpakkingen en hun catalogi de naam van hun vestigingsstad de hele wereld rondgaan. Die naam luidt niet Lille, maar Croix, Villeneuve d'Ascq, Lezennes of Templemars. Wie weinig middelen heeft, moet zich concentreren op één merk. Dat leert men al jaren in de eerste les marketing, in het eerste jaar van om het even welke handelsschool. In de Metropool Lille ijvert iedereen voor bekendheid maar uiteindelijk is niemand bekend."

De "Vlaamse elite" die in het kader van deze studie werd ondervraagd heeft aandacht voor dit pleidooi ten gunste van het scheppen van één identiteit, maar vanuit haar bijna legendarische pragmatisme overheerst de vrees dat dit moet leiden tot een herverdeling van de macht, en met name tot een centralistische structuur.

Het betrokken deel van het Waalse Gewest van zijn kant staat zeer gunstig tegenover de toenadering tot Lille.

Overigens zou een belangrijk element in de analyse ontbreken mochten het beleid en de beleidsmakers niet worden vermeld als één van de determinerende factoren in het proces van de opkomende steden (ook al spreken de politici zelf niet uitdrukkelijk over "opkomende steden", zoals de wetenschappers dat wel doen).

Aan Franse zijde zien we een duidelijk verband tussen de internationale uitstraling van Pierre Mauroy, de belangrijke beslissingen inzake openbare werken en ruimtelijke ordening die hem worden toegeschreven, en de wil om van Lille een internationale stad te maken.

In een synthese ter voorbereiding van de Assises de la Métropole (*een manifestatie die in 2000 werd georganiseerd door het Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole*), uitte Claude Neusschwander zich in lovende bewoordingen die door heel wat politieke en economische actoren ⁸ worden gedeeld :

"In de transformatie naar een metropool neemt de man een heel aparte plaats in. Pierre Mauroy wordt unaniem erkend als de doordachte bezieler van de stille revolutie die de metropool heeft ondergaan : als Eerste minister wist hij de Franse President en de Iron Lady immers te overtuigen van het belang van de Kanaaltunnel. Hij bracht hiermee de transformatie van de regio op gang, die langzaam maar zeker uit haar impasse is geraakt. Het was eveneens Pierre Mauroy die in termen van ruimtelijke ordening wees op de noodzaak van de TGV in Lille ; en ten slotte was hij het die het nieuwe station liet bouwen in het hart van de centrumstad, aan de rand van de oude stad die toen helemaal werd gerenoveerd..."

⁷ Bruno Bonduelle is Voorzitter van het Comité Grand Lille en van het Agence pour le développement international de Lille métropole (APIM).

Dans cette approche, des éléments "objectifs" dénommés "effets de seuil" existent qui permettent de différencier les cités émergentes ou présentant un potentiel pour le devenir. Si des critères ont été listés, les seuils ne sont pas quantifiés. *Exemple : à partir de combien de chambres d'hôtel ou de nuitées une cité devient-elle crédible internationalement ?*

En l'absence de seuils quantitatifs qui permettent de séparer "les villes de province" des cités internationales, considérons, en interprétant Charles Gachelin, que si le Politique estime franchis les seuils requis permettant à une cité de revendiquer une identité internationale, le Politique peut légitimement engager les actions qui favoriseront l'émergence de la cité sur la scène mondiale.

On retrouve ici l'accent volontariste de la charte fondatrice de la COPIT. Néanmoins, ce qui diffère, c'est l'importance donnée à la concurrence internationale et la nécessité d'un marketing territorial (combinant actions de développement médiatiques et communication) érigé en condition existentielle.

Bruno Bonduelle ⁷, un autre acteur de la candidature de Lille aux Jeux Olympiques de 2004, peut certainement être considéré comme l'un des plus farouches partisans de la création d'une identité métropolitaine ou "grand lilloise" au service du marketing territorial. Dans son ouvrage : *"Nord et Pas de Calais, l'impossible tête-à-tête (ou le Grand Lille raconté aux Grands Lillois)"*, Bruno Bonduelle dresse un tableau saisissant de l'inexistence d'une image internationale de Lille dont il a pu prendre la mesure dans les démarches accomplies pour la candidature de Lille Métropole aux Jeux Olympiques. Ce constat lui permet d'asséner des conclusions sans réserve : *"...Faute de moyens, Lille Métropole ne communique pas plus à Atlanta qu'à Londres, à San Francisco ou à Tokyo....Le festival de jazz, c'est Tourcoing. La coupe du monde de l'improvisation, c'est Marcq-en-Barœul. L'arrivée du Tour de France, c'est Wasquehal. Paris-Roubaix, c'est Roubaix. Que dire de la dispersion de tous ces événements sinon qu'il s'agit d'un formidable gâchis pour notre communication. Que dire de ces firmes à la renommée mondiale et qui sur leur papier à lettres, leurs emballages ou leurs catalogues font connaître au monde entier : Croix, Villeneuve d'Ascq, Lezennes ou Templemars. Quand on a peu de moyens, on les concentre sur une seule marque. C'est ce que l'on apprend au premier cours de marketing, en première année de n'importe quelle école de commerce. Lille Métropole, c'est chacun pour sa notoriété et l'absence de notoriété pour tous."*

Si la fraction de "l'élite flamande" interrogée dans le cadre de la présente étude prend note de ce plaidoyer favorable à la création d'une seule identité, son pragmatisme légendaire lui fait anticiper et craindre le mode d'organisation pyramidal que pourrait soutenir la satisfaction de cet objectif.

Quant à la partie de la région wallonne concernée, elle apparaît très favorable au rapprochement avec Lille.

Par ailleurs, il manquerait une clef de décryptage si le Politique n'était pas mentionné comme l'un des facteurs déterminant un processus de ville émergente (même si les hommes politiques ne se réfèrent pas explicitement au concept de "ville émergente", développé par les chercheurs).

⁷ Bruno Bonduelle est Président du Comité Grand Lille et de l'Agence pour le développement international de Lille métropole (APIM).

Deze unanimiteit gaat gepaard met de versterking van het gevoel van betrokkenheid van de Fransen bij de metropool Lille. De versterking van die identiteit, ten minste op het niveau van de belangrijke actoren, draagt onmiskenbaar bij tot het metropoolvormingsproces.

1.1.3 Een meervoudig en complex proces

Het metropoolvormingsproces is dus meervoudig en complex. Er zijn objectief waarneembare gegevens zoals de grensoverschrijdende continuïteit van urbane, suburbane en rurale deelruimten ; er zijn initiatieven voor stedelijke ontwikkeling die een impact kunnen hebben op supralokale schaal – *als we elke intercommunale van de GPCI als lokale schaal beschouwen* - ; er zijn elementen van regio-marketing op internationale schaal ; er is politiek voluntarisme in een gunstige politieke conjunctuur ; er bestaat een gevoel van betrokkenheid... Ook al zijn er verschillen in deze realiteiten naargelang de Franse, Vlaamse en Waalse deelgebieden van de metropool, of verschillen in de manier waarop die realiteiten vanuit de uiteenlopende culturele en politieke achtergronden geïnterpreteerd worden.

Met het risico van een te verre gaande vereenvoudiging, kunnen we stellen dat er twee opvattingen zijn over het grensoverschrijdende metropoolvormingsproces :

- een instrumentalistische of praktijkgerichte visie : vanuit die visie wenst men daadwerkelijke plannen en projecten op te zetten op schaal van de *Frans-Belgische Metropool Lille*,
- een marketingvisie : hierin wordt de Frans-Belgische metropool als één product, *als een nog te bepalen merk* verkocht in Europa en in de wereld.

Van de eerste visie zijn vooral de Vlamingen voorstander, van de tweede vooral de Fransen, terwijl de Walen de beide benaderingen gunstig gezind zijn.

1.2 METHODOLOGIE

Bij de analyse van het complexe gegeven van de metropool trachtte het studieteam, in nauwe samenwerking met de leden van het Grensoverschrijdend atelier, twee struikelblokken te vermijden :

- enerzijds kon het niet de bedoeling zijn een verzameling van louter kwantitatieve gegevens aan te leggen. Hoewel in sommige gevallen misschien een vergelijking met internationale indicatoren mogelijk zou zijn, is de uitkomst hiervan wellicht zeer geschematiseerd en weinig genuanceerd ;
- anderzijds wilde men ook niet komen tot een opsomming van voluntaristische verklaringen, wars van de realiteit en haar sterkten en zwakten.

Daarom werd er een vragenlijst opgesteld die het midden houdt tussen beide uitersten. De lijst steunt daartoe op een kwalitatieve analyse die snel maar toch enigszins systematisch werd uitgevoerd.

⁸ Deze gesprekken met de actoren van de metropool (vooral in het Franse deelgebied maar ook in Vlaanderen en Wallonië) werden gevoerd op verzoek van de *Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole* en het *Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole*.

En effet, sur le versant français, comment ne pas relever de coïncidence entre l'affirmation de la stature internationale de Pierre Mauroy, les décisions majeures d'aménagement du territoire qui lui sont attribuées et la volonté de faire émerger Lille sur la scène internationale.

Claude Neusschwander, dans une synthèse préparatoire aux Assises de la Métropole (*manifestation organisée en 2000 par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole*), exprime, sur un mode certes panégyrique, une réflexion néanmoins partagée par de nombreux responsables du monde politique et économique ⁸ :

"Dans la mutation de la métropole, un homme tient une place tout à fait à part. Pierre Mauroy est reconnu unanimement comme l'auteur lucide de la révolution tranquille qui a bouleversé la métropole : c'est lui qui a usé de son poids de Premier ministre pour convaincre le Président français et la Dame de Fer de l'intérêt majeur du tunnel sous la Manche, accomplissant ainsi l'acte fondateur de la mutation de la région, de ce fait sortie de son impasse. C'est lui qui, ensuite, a convaincu de la nécessité, en termes d'aménagement du territoire, de faire se croiser les TGV à Lille ; c'est lui qui enfin, a fait le choix d'installer la nouvelle gare au cœur de la ville centre, en bordure de la vieille ville, alors en cours de réhabilitation..."

Cette unanimité coïncide avec le renforcement du sentiment d'appartenance des Français à la métropole lilloise. Ce renforcement identitaire, au moins au niveau des élites, participe incontestablement du processus de métropolisation.

1.1.3 Un processus multiple et complexe

Ce processus de métropolisation est donc multiple et complexe. Il agrège des données objectives telles que les continuums urbains, suburbains et rurbains de part et d'autre de la frontière, des actes de développement et d'aménagement du territoire pouvant avoir un impact à une échelle supra locale - *le local pouvant être assimilé à chacune des intercommunalités de la COPIT* -, des dimensions de marketing territorial d'échelle internationale, un volontarisme et une conjoncture politique favorable, un sentiment d'appartenance... Sachant que selon les versants de la métropole franco belge, la réalité peut être différente et que la même réalité peut être perçue différemment compte tenu d'une diversité de références culturelles et politiques.

En prenant le risque d'une simplification excessive, considérons que nous sommes en présence de deux conceptions du processus de métropolisation transfrontalière :

- une vision instrumentale : monter des projets de développement et d'aménagement pertinents à l'échelle de *Lille Métropole Franco Belge*,
- une vision marketing : faire exister une marque, *encore à définir*, désignant l'existence d'une Métropole Franco Belge sur la scène internationale.

La première vision étant privilégiée par les Flamands, la seconde l'étant par les Français, les Wallons pouvant être considérés comme sensibles aux deux approches.

1.2 MÉTHODOLOGIE

Faisant le bilan de cette complexité, l'équipe d'étude, en relation étroite avec les représentants de l'Atelier Transfrontalier, a tenté d'éviter deux écueils :

- un rassemblement de données uniquement quantitatives, permettant peut-être dans

⁸ Ces entretiens avec des acteurs de la métropole (principalement sur le versant français mais également en Flandre et en Wallonie) ont été réalisés à la demande de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole et de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.

Het onderzoek verliep in twee fasen. In de eerste fase werd voor elk deelgebied (Vlaams, Waals en Frans) nagegaan welke de troeven zijn op nationale of internationale schaal (voorzieningen, economische concentratie, bestaande of potentiële immateriële factoren) en omgekeerd wat de problemen en onvolkomenheden zijn. In de tweede fase werd door confrontatie van het verzamelde materiaal gezocht naar meerwaarden die door elk van de gebieden kunnen worden bijgedragen of andersom juist nodig zijn. *De meerwaarden van het ene gebied kunnen de "minwaarden" van het andere gebied in de "gemeenschappelijke pot" van de globale metropool (of van het metropoolvormingsproces) compenseren, zodat uiteindelijk een win-win situatie kan ontstaan voor het gehele gebied.*

De eerste fase van het onderzoek steunde op de voorafgaande kennis van elk van de deskundigen, op bestaande studies en op gesprekken met bevoorrechte getuigen. Om elk onderzoek zo rigoureuus en systematisch mogelijk te laten verlopen, werd voor de gegevensverzameling een gemeenschappelijk kader bepaald. Daarvoor werden een aantal items weerhouden waarmee de steden ten opzichte van elkaar kunnen worden vergeleken :

- ligging (in het Centraal Europees gebied, op een sterke verkeersas, ten aanzien van materiële of immateriële netwerken...),
- economische positionering (multifunctioneel, of bestaan van specifieke sectoren, belang van de band tussen onderzoek en ontwikkeling...),
- schaal en kwantitatieve drempel (bevolking, vorming van een netwerk van steden...),
- dynamiek van de actoren, structurering, publiek-private partnerships,
- sociale structuur,
- erfgoed en cultuur,
- milieu,
- stedelijk beleid,
- toerisme.

Voor elk van de deelgebieden werden deze items geëvalueerd en werden bijzondere troeven van nationaal of internationaal belang aangegeven. Ook tekorten of problemen werden opgetekend. Deze inventaris van potenties en problemen liet toe een globale appreciatie voor de metropool op te stellen.

De verkregen informatie werd in tabelvorm voorgesteld (één per gebied : Vlaams, Waals en Frans). Van dit overzicht werd een aparte uitgave gerealiseerd ⁹ .

⁹ IGEAT, ISRO & SPIRE voor het Grensoverschrijdend Atelier : "Studie over de meerwaarden van de metropoolvorming; tussenrapport : objectieve en subjectieve elementen voor de bepaling van het metropoolvormingsniveau".

certains cas une comparaison à des standards internationaux, mais de façon trop schématique et peu nuancée,

- une succession d'énoncés volontaristes sans référence aux réalités, positives comme négatives, du terrain.

Nous avons donc positionné le questionnement à un niveau intermédiaire entre ces deux extrêmes, et nous nous sommes fondés sur un travail d'analyse qualitative qui, bien que rapide, s'est voulu un minimum systématique.

A cette fin, les investigations ont été organisées en deux temps :

- dans un premier temps, repérer pour chacun des versants (flamand, wallon et français) les éléments remarquables à une échelle nationale voire internationale (équipements, concentration économique, facteurs immatériels, existants ou potentiels) et inversement les déficits et insuffisances manifestes,
- dans un deuxième temps, faire émerger au moyen d'une confrontation des informations ainsi collectées, les plus values pouvant d'une part être "versées" et d'autre part être escomptées par chacun des territoires - *les plus values des uns pouvant compenser les moins values des autres dans le "pot commun" du fait métropolitain ou du processus de métropolisation* -, dans une combinaison globalement gagnante pour tous.

Le premier temps de l'investigation a reposé sur la connaissance préalable qu'avait chacun des experts, sur la compilation d'études et d'autre part sur les entretiens réalisés avec des personnes ressources. Afin de donner aux investigations un caractère rigoureux et systématique, un cadre de collecte d'informations a été arrêté. Pour ce faire une série d'items permettant de hiérarchiser les cités les unes par rapport aux autres a été dressée :

- localisation (dans l'espace central européen, sur un axe de transport fort, vis à vis des réseaux matériels ou immatériels...),
- positionnement économique (multi-fonctionnel ou existence de filières spécifiques, importance du lien entre recherche et développement...),
- échelle et seuil quantitatif (population, animation d'un réseau de villes...),
- dynamique d'acteur, structuration, partenariat privé-public,
- structure sociale,
- patrimoine et culture,
- environnement,
- politiques urbaines,
- tourisme.

Pour chacun de ces items les éléments qualifiés de remarquables sur un plan national voire international ont été listés. Il s'agit de la présence d'éléments de rayonnement supra-local réels voire potentiels ou de leur absence notoire. La présence ou l'absence de ces éléments permet de remarquer positivement ou négativement la métropole et de la caractériser.

La restitution de ces collectes et le tri d'informations a été consigné sous forme de matrice réalisée par versant (flamand, wallon et français) faisant l'objet d'un tiré à part ⁹ .

⁹ IGEAT, ISRO & SPIRE pour l'Atelier Transfrontalier : "Etude sur les plus values de la métropolisation ; rapport intermédiaire : éléments objectifs et subjectifs permettant de définir le niveau de métropolisation".

2 Sterke elementen die bijdragen tot de meerwaarden

2.1 GEMEENSCHAPPELIJKE STERKTEN EN ZWAKTEN VAN DE FRANS-BELGISCHE METROPOOL LILLE

Op basis van de analyse werden volgende sterkten en zwakten gedetecteerd :

Belangrijkste sterke punten

- De centrale geografische positionering en de mogelijkheid om zich op korte tijd naar drie Europese hoofdsteden te begeven (Paris, London, Brussel).
- Het bestaan van een "industriële cultuur" (*die zich nu heeft toegelegd op de diensten, voor distributie en televerkoop*). Het economisch weefsel heeft enkele specifieke sectoren maar is eveneens gediversifieerd :
 - er is een concentratie van enkele sectoren met een internationale uitstraling : distributie in de Centrale Agglomeratie ¹⁰ , textiel in de Centrale Agglomeratie, in Kortrijk en in de Leievallei ; automobielsector in het vroegere mijnbekken ;

Het vermelden van de autosector als belangrijke activiteitssector zal de lezer allicht verbazen, want deze sector is zwak ontwikkeld in het gebied dat wij de Frans-Belgische Metropool Lille noemen. De facto illustreert het de fundamentele kwestie van de omvang van de metropool. De mensen van het APIM ¹¹ zeggen erg vaak te worden benaderd door buitenlandse investeerders die zeer geïnteresseerd zijn in de sterke concentratie van activiteiten die verbonden zijn met de automobielsector. Die investeerders maken geen onderscheid tussen de metropool in de strikte betekenis (het gebied van de Communauté Urbaine de Lille) en het Metropoolgebied zoals we dat later zullen omschrijven (de Frans-Belgische Metropool Lille, plus het Mijnbekken en het overgangsgebied daartussen).

- er is de aanwezigheid aan Vlaamse zijde van een netwerk van dynamische KMO's die een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot de algemene ontwikkeling. Deze bedrijven liggen aan de basis van de hoge tewerkstellingsgraad en de hoge levensstandaard in het Vlaamse deelgebied.
- De aanwezigheid van een belangrijk cultureel en natuurlijk erfgoed. In Lille, Tournai, Ieper en, in de ruimere regio, in Brugge vinden we een rijk historisch patrimonium. De grote open gebieden rond Ieper en Tournai zijn kwalitatief hoogstaande natuurgebieden.

¹⁰ Het Centrale stedelijke gebied van een veertigtal gemeentes van Lille Métropole Communauté Urbaine en Mouscron, zie verder.

¹¹ Agence pour le développement international de Lille métropole : zoekt buitenlandse investeerders voor de metropool.

2 Les éléments forts corrélatifs à la production de plus-values

2.1 ATOUTS ET FAIBLESSES GÉNÉRAUX DE LILLE MÉTROPOLE FRANCO-BELGE

Grâce à l'analyse dont les principes ont été évoqués précédemment, il est possible de caractériser Lille Métropole Franco Belge, en précisant les points forts et les points faibles partagés par tous.

Principaux points forts

- Un positionnement géographique et particulièrement l'existence de faibles distances temps pour se rendre dans trois capitales majeures au plan européen (Paris, London et Bruxelles).
- L'existence d'une "culture industrielle" (d'ailleurs appliquée aux services, pour la grande distribution incluant la vente par correspondance). Le tissu économique est typé et diversifié :
 - présence de clusters -fortes concentrations sectorielles- présentant des géographies particulières (distribution dans l'Agglomération Centrale ¹⁰, textile dans l'Agglomération Centrale ainsi qu'à Kortrijk et dans la vallée de la Lys, automobile dans l'ancien Bassin minier) dont le rayonnement est international ;

L'identification de l'automobile comme secteur d'activité important peut surprendre le lecteur puisque ce secteur est faiblement représenté dans l'espace que nous avons dénommé Lille Métropole Franco Belge. Il illustre en fait la question fondamentale du périmètre pertinent de la métropole. En effet, les représentants de l'APIM ¹¹ déclarent être fréquemment interrogés par des investisseurs étrangers intéressés par la forte concentration d'activités liées à l'automobile. Ces derniers n'établissent pas de différence majeure entre la métropole au sens restreint (le périmètre de la Communauté Urbaine de Lille) et l'Aire Métropolitaine que nous définissons à la suite comme l'espace intégrant Lille Métropole Franco Belge, le Bassin minier et les espaces interstitiels.

- présence sur le versant flamand d'un tissu de petites PME-PMI dynamiques pouvant contribuer au développement général, garantissant au versant flamand une situation de plein emploi et un niveau de vie élevé.
- La présence d'espaces naturels, patrimoniaux, culturels et architecturaux importants : Lille, Tournai, Ieper et, plus loin, Brugge pour le patrimoine historique et architectural et les grandes aires vertes autour d'Ieper et de Tournai pour l'espace naturel qualitatif.

¹⁰ Conurbation centrale d'une quarantaine de communes au sein de Lille Métropole Communauté Urbaine et Mouscron, voir plus loin.

¹¹ Agence pour le développement international de Lille métropole : recherche des investisseurs pour la métropole, notamment à l'étranger.

Deze eigenschappen van de Frans-Belgische Metropool Lille - zonder het gebied al te willen afbakenen of benoemen - kunnen de grondslagen vormen van een regiomarketing die enkele concrete troeven en de complementariteit en/of netwerkvorming van die troeven uitspeelt.

Belangrijkste zwakke punten

In de hiërarchie van de Europese steden is Lille een stad met slechts een zwakke internationale uitstraling. We zien er immers een beperkte aanwezigheid van :

- belangrijke maatschappelijke zetels (bedrijven van wereldformaat),
- de financiële sector,
- internationale adviesbureaus,
- cultureel of zakentoeisme (internationale congressen) - *hoewel deze activiteit toch aan belang wint, steunend op het partnerschap tussen Lille Grand Palais en de hotelstructuur van Brugge in West-Vlaanderen -*,
- de afwezigheid van een grote luchthaven of snelle en voldoende klokvaste verbindingen met grote internationale luchthavens zoals Roissy en Zaventem. Het één kan wellicht niet zonder het ander.

Daarnaast heeft Lille een gebrek aan imago ; toch heeft de stad zich kandidaat gesteld voor de Olympische Spelen, en in 2004 wordt ze culturele hoofdstad van Europa.

De Vlaamse en Waalse steden van de metropool worden op internationaal niveau niet genoemd.

Het is op basis van deze korte analyse dat we ontwikkelingsstrategieën kunnen uitstipelen.

2.2 ONDERZOEK VAN HET INTEGRATIENIVEAU VAN ELK VAN DE DRIE DEELGEBIEDEN IN DE METROPOOL

In deze paragraaf willen we een schematisch en beknopt overzicht geven van de sterke en zwakke punten van elk gebied dat deel uitmaakt of kan uitmaken van de metropool. We doen dat op basis van de gegevens die we verzamelden tijdens de eerste fase van het onderzoek.

Aan de hand van deze analyse, en van de studie van verschillende transregionale en grensoverschrijdende samenwerkingen, blijkt dat de graad van integratie in de metropool kan worden bekeken volgens drie criteria (die op hun beurt kunnen worden verfijnd, maar waarmee wij hier geen rekening hebben gehouden) :

- geografische nabijheid : morfologische continuïteit van het bebouwd gebied en bevolkingsdichtheid,
- functionele verbanden ; woon-werk-pendel en verhuisbewegingen...
- institutioneel voluntarisme.

Los van de administratieve indeling, identificeren we een gebied dat we de **Centrale Agglomeratie** zullen noemen, en dat aan de drie criteria beantwoordt. Het bestaat uit het stedelijk gebied Lille – een veertigtal verstedelijkte gemeenten van de 85 die samen de Communauté Urbaine vormen – en uit het Waalse Mouscron, dat morfologisch deel uitmaakt van het continu stedelijk weefsel van de agglomeratie Lille.

Ces spécificités du territoire de Lille Métropole Franco-Belge - *sans préjuger ici d'une délimitation et d'une dénomination* - peuvent constituer les bases d'un marketing territorial fort basé sur des éléments concrets et sur une mise en complémentarité et/ou en réseau des forces du territoire.

Principaux points faibles

Dans la hiérarchie des villes européennes, Lille correspond au statut de ville à faible ouverture internationale. En effet, y sont faiblement représentés :

- les sièges sociaux importants (entreprises mondiales),
- le secteur financier,
- les bureaux de consultants internationaux,
- le tourisme culturel ou d'affaires (congrès internationaux) - *encore que cette activité soit émergente (reposant notamment sur le partenariat Lille Grand Palais - structure hôtelière de Brugge en Flandre Occidentale) -*,
- ceci expliquant probablement cela, il y a également absence d'un hub aéroportuaire ou absence de desserte rapide et cadencée aux grands aéroports internationaux que sont Roissy et Zaventem.

Lille est également caractérisée par un déficit d'image partiellement contrecarré, il est vrai, par la candidature de Lille aux Jeux Olympiques et par Lille capitale européenne de la culture.

Quant aux villes se trouvant sur les versants flamands et wallons de ce territoire, elles ne sont pas mentionnées au niveau international.

C'est sur la base de ce diagnostic exposé ici un peu sèchement, que peuvent être bâties des stratégies de développement.

2.2 DÉTERMINATION DU DEGRÉ D'INTÉGRATION MÉTROPOLITAINE DE CHACUN DES TERRITOIRES

Ce texte vise à définir de façon schématique et succincte les atouts et les faiblesses de chaque territoire composant ou pouvant composer la métropole, selon les données recueillies lors de la première phase du travail.

Sur base de cette analyse ainsi que de l'étude de différentes coopérations transrégionales et transfrontalières, il apparaît que le degré d'intégration métropolitaine peut être apprécié au regard de trois critères (pouvant eux-mêmes se décliner selon plusieurs nuances, dont nous n'avons pas tenu compte ici) :

- la proximité géographique : continuité morphologique du bâti et forte densité d'habitants au km²,
- l'intensité fonctionnelle : migrations alternantes ou résidentielles, déplacements...
- le volontarisme institutionnel.

En faisant abstraction de tout découpage administratif ou institutionnel, nous identifions un espace que nous dénommons l'**Agglomération Centrale** qui répond à ces trois critères. Il est composé de la conurbation lilloise, correspondant à une quarantaine de communes urbaines parmi les 85 que compte Lille Métropole Communauté Urbaine, auxquelles s'ajoute Mouscron en Région wallonne. En effet, Mouscron s'inscrit dans la conti-

Rond de Centrale Agglomeratie worden de andere deelgebieden van de *Frans-Belgische Metropool Lille* gekenmerkt door de aanwezigheid van slechts twee van de drie criteria : geografische nabijheid en institutioneel voluntarisme. Dit laatste vinden we terug in de samenwerkingsverbanden van de *GPCI* en het project *Grootstad*. Wat betreft het derde criteria moeten we vaststellen dat de functionele verbanden tussen de Centrale Agglomeratie en Ieper, Kortrijk en Tournai eerder zwak zijn.

Anderzijds moeten we ook vaststellen dat het stedelijk gebied van het vroegere Mijnbekken ten zuiden van Lille en het overgangsgebied ertussen ook aan twee van de drie criteria voldoen : geografische nabijheid en functionele verbanden. Ditmaal is het institutionele voluntarisme echter niet aanwezig. Hierdoor behoort dit deelgebied tot een soort "feitelijke" metropool.

Op basis van deze vaststellingen zullen we het **Metropoolgebied** omschrijven als het gebied dat de Centrale Agglomeratie bevat en al de omliggende gebieden, die volgens de criteria niet volledig zijn geïntegreerd in de metropool. Anders gezegd : het Metropoolgebied bestaat uit wat we voorheen de *Frans-Belgische Metropool Lille* hebben genoemd plus het Mijnbekken en het overgangsgebied.

Op functioneel vlak kan het Metropoolgebied worden bekeken via verschillende geografische sectoren.

Deze ruimtelijke indeling laat toe de belangrijkste sterke punten en tendensen die zich voor elk van de gebieden aftekenen in kaart te brengen. De geografische sectoren en sommige voorstellen van strategische opties zijn weergegeven op de hierna volgende kaarten.

De kaarten **1**, **2**, **3** en **4** tonen de voorgestelde indeling en illustreren reeds bepaalde sterktes en te verbeteren zwaktes. Vervolgens worden de sterktes en zwaktes van elk gebied toegelicht. Ten slotte worden enkele strategische opties voorgesteld (kaart **5**) en onderzoeken we hoe door grensoverschrijdende samenwerking rond bepaalde thema's synergieën tussen de genoemde gebieden kunnen ontstaan.

2.3 BEPALING VAN DE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE MORFOLOGIE VAN DE FRANS-BELGISCHE METROPOOL LILLE, EN AANWIJZING VAN NIEUWE DEELGEBIEDEN

De kaarten **1** en **2** tonen een ruimtelijk functionele indeling met de verschillende soorten deelgebieden, hun bevolkingsaantallen en hun bevolkingsdichtheid per vierkante kilometer.

We bemerken :

Een polycentrische en grensoverschrijdende **Centrale Agglomeratie** met meer dan een miljoen inwoners :

- het morfologisch stedelijk gebied van Lille rond de vier polen Lille, Roubaix, Tourcoing en Villeneuve d'Ascq. Ook Mouscron in het Waalse Gewest sluit aan bij het stedelijk weefsel. Deze polycentrische en grensoverschrijdende Centrale Agglomeratie heeft een vrij lage stedelijke dichtheid, wat kenmerkend is voor de steden van België en Noord-Frankrijk.

nuité du tissu urbain de l'agglomération lilloise d'un point de vue physique et au niveau de la trame urbaine.

Autour de l'Agglomération Centrale, les autres territoires de l'espace dénommé *Lille Métropole Franco Belge* sont caractérisés par la présence de deux critères parmi trois : proximité géographique et volontarisme institutionnel - *la COPIT et le projet Grootstad en étant l'instrument* -. En contre point, il convient de reconnaître qu'entre cette Agglomération Centrale, Ieper, Kortrijk et Tournai, l'intensité fonctionnelle est assez faible.

Cette recherche d'objectivation du processus de métropolisation nous a amené à faire le constat que d'autres territoires répondent à certains des critères précédents et partagent avec l'Agglomération Centrale un processus de métropolisation "de fait" : il s'agit de la conurbation de l'ex-Bassin minier au Sud de Lille, et de l'espace intermédiaire entre cette conurbation et Lille.

Comme précédemment, ces territoires répondent à deux critères parmi trois : proximité géographique et intensité fonctionnelle. Cette fois, c'est le volontarisme institutionnel qui constitue le point faible du processus.

Nous appuyant sur ce constat, nous avons choisi de dénommer **Aire Métropolitaine** l'espace qui réunit l'Agglomération Centrale et l'ensemble des territoires situés à sa périphérie, participant d'un processus de métropolisation certes encore partiel. Autrement énoncé, il s'agit de la réunion du territoire que nous avons dénommé *Lille Métropole Franco Belge*, du Bassin minier et de l'espace interstitiel.

D'un point de vue fonctionnel, l'Aire Métropolitaine peut donc être appréhendée au travers de différents secteurs géographiques.

Ce découpage spatial prend en compte les principaux atouts et les orientations de développement qui se dessinent pour chacun des territoires. Ces secteurs géographiques, ainsi que certaines propositions d'options stratégiques, sont repris dans les cartes ci-après.

Les cartes **1**, **2**, **3** et **4** présentent le découpage proposé et en illustrent certains points, existants ou à améliorer. Ensuite, les atouts et les faiblesses de chaque territoire sont explicités. Enfin certaines options stratégiques seront proposées (carte **5**) et on examinera également comment l'action transfrontalière peut impulser des synergies thématiques sur les territoires concernés.

2.3 DÉFINITION DE LA MORPHOLOGIE SPATIALE ET FONCTIONNELLE DE LILLE MÉTROPOLITAINNE FRANCO-BELGE ET ÉMERGENCE DE NOUVEAUX TERRITOIRES

Les cartes **1** et **2** illustrent un découpage spatial fonctionnel qui laisse apparaître plusieurs types de territoires, leur nombre d'habitants et leur densité par km².

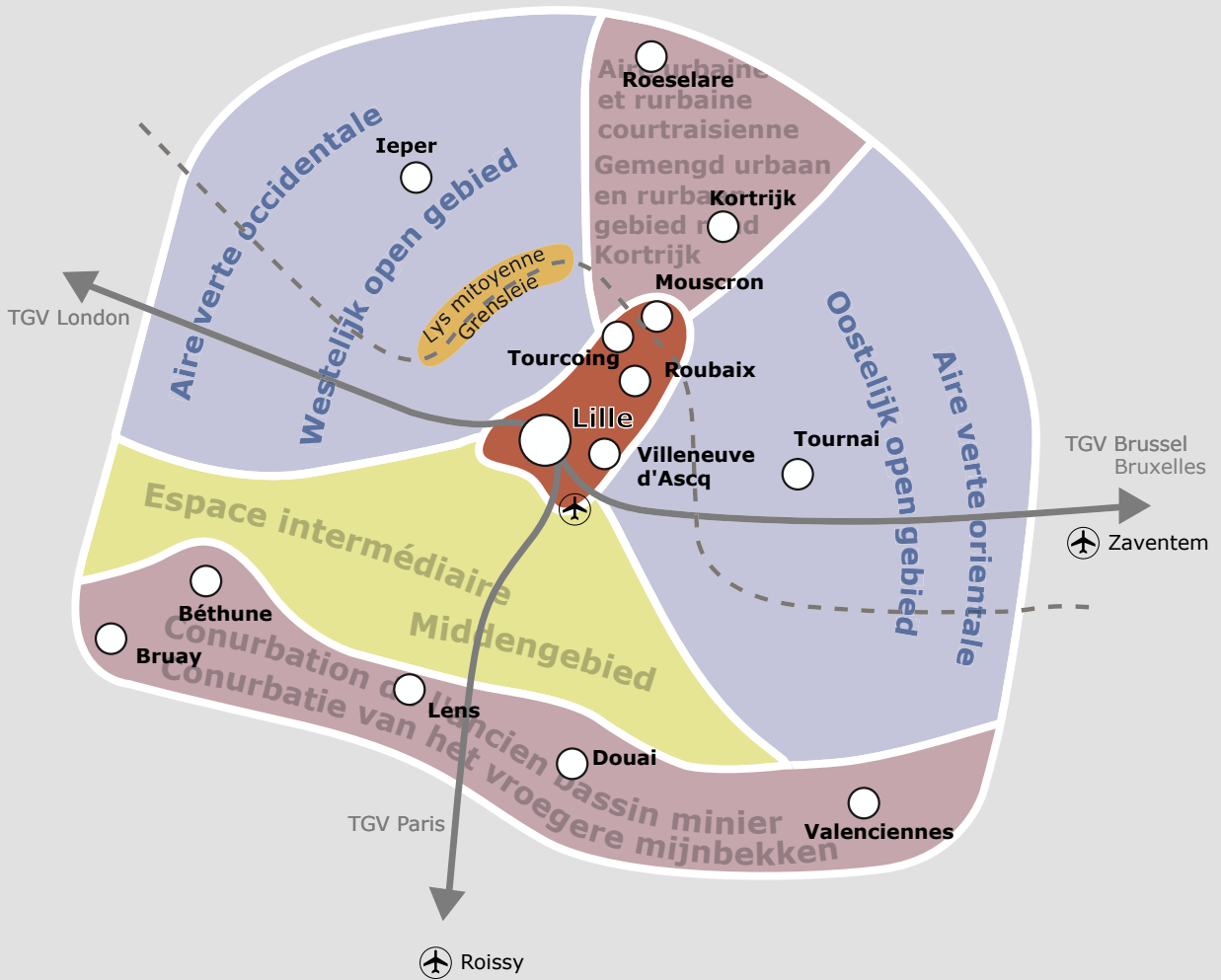
On y trouve :

Une **Agglomération Centrale** polycentrique et transfrontalière de plus d'un million d'habitants :

- la conurbation morphologique lilloise autour des quatre pôles que sont Lille, Roubaix,

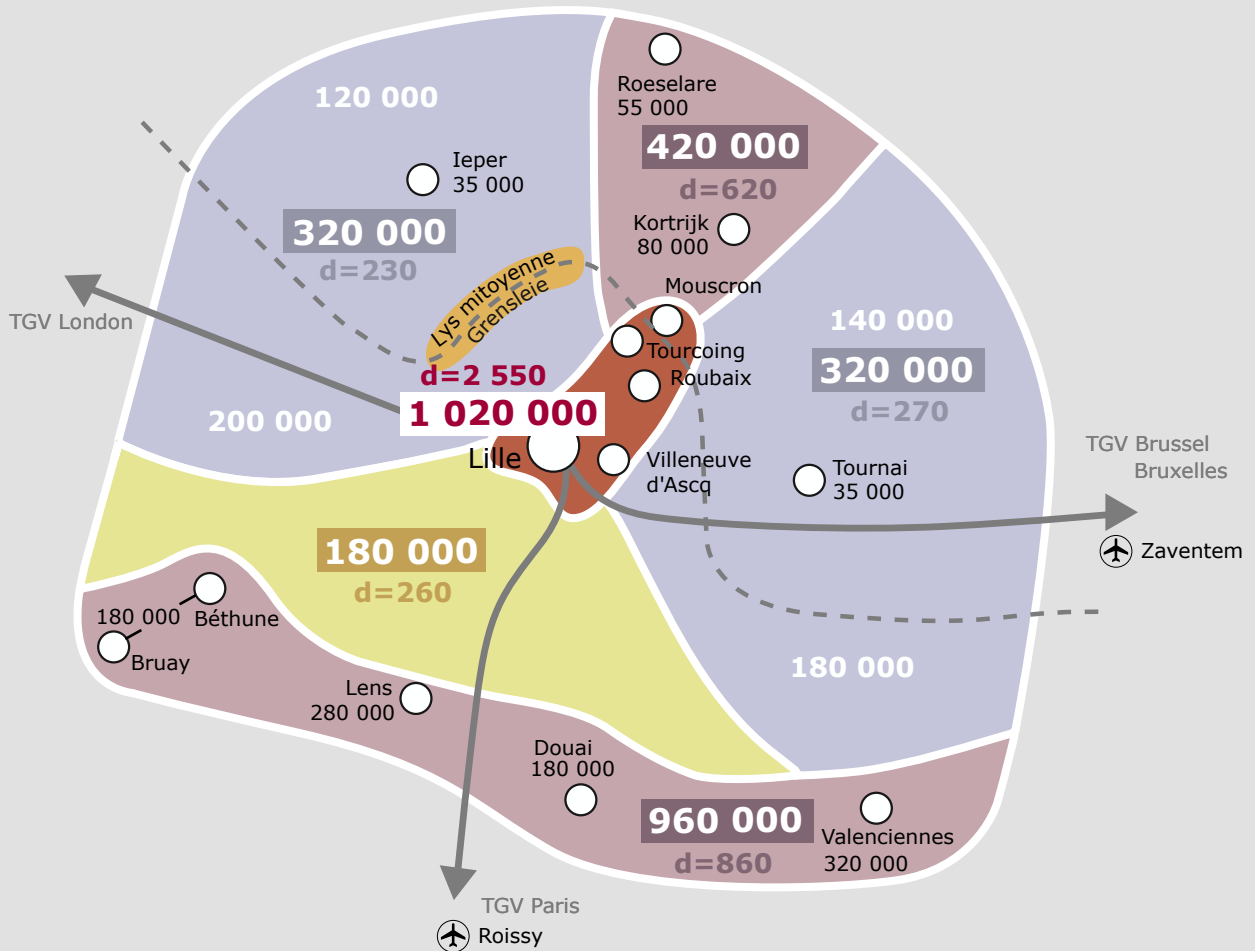
L'AIRE MÉTROPOLITAINE FRANCO-BELGE HET FRANS-BELGISCHE METROPOOLGEBIED

1. De deelgebieden Les grands territoires



**L'AIRE MÉTROPOLITAINE FRANCO-BELGE
HET FRANS-BELGISCHE METROPOOLGEBIED**

2. Bevolking
Population



**Agglomération Centrale: "la grande ville"
Centrale Agglomeratie: "de grote stad"**

1 020 000 habitants - inwoners
400 km²
d= 2 550 h/km²

**Aire Métropolitaine
Metropoolgebied**

3 000 000 habitants - inwoners
5 500 km²
d= 550 h/km²

Een **Metropoolgebied** met meer dan drie miljoen inwoners. Bij de Centrale Agglomeratie voegen zich :

- een groot open gebied rond Ieper (35.000 inwoners), waarin het meer verstedelijkte subgebied van de Leievallei is begrepen. Dit gebied telt ongeveer 320.000 inwoners, waarvan 120.000 in het Vlaamse Gewest en 200.000 in Frankrijk,
- een groot open gebied rond Tournai (35.000 inwoners) dat ongeveer 320.000 inwoners telt waarvan 140.000 in het Waalse Gewest en 180.000 in Frankrijk,
- een gemengd gebied (urbaan en rurbaan) rond Kortrijk (80.000 inwoners) en Roeselare (55.000 inwoners), dat 420.000 inwoners telt,
- een overgangsgebied ten zuiden van Lille met ongeveer 180.000 inwoners,
- het stedelijk gebied van het vroegere Mijnbekken ten zuiden van Lille met Bruay en Béthune (180.000 inwoners), Lens (280.000), Douai (180.000) en Valenciennes (320.000), dat 960.000 inwoners telt.

Kaart 3 illustreert de **werkgelegenheidsgebieden**.

Door hun zeer endogene ontwikkeling worden West-Vlaanderen en het zuiden van Oost-Vlaanderen gekenmerkt door een hoog aantal kleine lokale werkgelegenheidsgebieden, zoals rond Ieper, Roeselare en Kortrijk. Het betreft vooral KMO's waar mensen uit eigen streek werken. Die bedrijven zouden echter ook nood kunnen hebben aan geschoolde arbeidskrachten en aan toeleveranciers van diensten die ze in hun gebied niet vinden. Hierdoor ontstaat een potentiële vraag naar Lille. De Vlaamse werkgelegenheidsgebieden worden meer nog dan vroeger in het zuiden afgebakend door de grens, aangezien het traditionele pendelen van Vlaamse arbeiders naar Frankrijk praktisch verdwenen is. Omgekeerd stellen we vandaag wel een zekere toenemende pendel vast - zij het nog beperkt in omvang - van Franse werknemers naar West-Vlaanderen.

- Het werkgelegenheidsgebied van Tournai raakt in het oosten al snel aan dat van Brussel. Na de voltooiing van de autosnelweg A8 zal het Brusselse gebied waarschijnlijk nog verder uitbreiden naar het westen. Aan de westkant wordt het, net als alle andere werkgelegenheidsgebieden, afgebakend door de nationale grens.
- De werkgelegenheidsgebieden van het vroegere Mijnbekken overlappen elkaar. Toch worden de arbeidskrachten van deze zone steeds meer aangetrokken door de tertiaire werkgelegenheid in Lille.
- Een groot geheel rond Lille, incl. de arbeidskrachten die afkomstig zijn uit het vroegere Mijnbekken.

Men stelt vast dat er momenteel slechts zeer weinig uitwisselingen bestaan tussen het Waalse en het Vlaamse deel van het metropoolgebied.

Kaart 4 toont **de bestaande, de aan te leggen en de te verbeteren infrastructuur** (spoorwegen, autosnelwegen...) tussen deze gebieden in een optiek van grensoverschrijdende metropoolvorming.

- Er bestaat reeds een sterk *stedelijk publiek transportsysteem* (metro of trams) tussen Lille, Villeneuve-d'Ascq, Roubaix en Tourcoing.

Wellicht moet dit worden uitgebreid naar de luchthaven Lille-Lesquin.

Om de morfologische continuïteit tussen Lille en Mouscron te versterken, zou ook daar een sterke verbinding moeten worden aangelegd (door verlenging van de metro- of tramverbinding tussen Tourcoing en Mouscron ?).

Tourcoing et Villeneuve d'Ascq, plus Mouscron en Région wallonne qui s'inscrit dans une continuité absolue du tissu urbain.

Cette Agglomération Centrale polycentrique et transfrontalière présente une densité urbaine assez faible, mais qui est caractéristique des villes de Belgique et du Nord de la France.

Une **Aire Métropolitaine** de plus de trois millions d'habitants. S'ajoutent alors à l'Agglomération Centrale :

- une grande aire verte autour de Ieper (35.000 habitants), dans laquelle est inclus le sous territoire particulier, plus urbanisé, de la vallée de la Lys. Cette aire compte environ 320.000 habitants, dont 120.000 en Région flamande et 200.000 en France,
- une grande aire verte autour de Tournai (35.000 habitants), qui compte environ 320.000 habitants, dont 140.000 en Région wallonne et 180.000 en France,
- une aire mixte (urbaine et rurale) autour de Kortrijk (80.000 habitants) et Roeselare (55.000 habitants), qui compte 420.000 habitants,
- un espace intermédiaire au sud de Lille qui comprend environ 180.000 habitants,
- la conurbation de l'ancien Bassin minier au sud de Lille, comprenant Bruay et Béthune (180.000 habitants), Lens (280.000 habitants), Douai (180.000 habitants) et Valenciennes (320.000 habitants), qui compte 960.000 habitants.

La carte **3** illustre les **bassins d'emploi**.

- La Flandre Occidentale, ainsi que le sud de la Flandre Orientale, du fait de leur développement très endogène, sont caractérisés par la multiplication de petits bassins d'emplois, tels que ceux autour de Ieper, Roeselare et Kortrijk, liés au caractère PME des entreprises qui recrutent chacune autour d'elles. Elles pourraient cependant avoir besoin de main d'œuvre qualifiée et de services aux entreprises non présents sur leur territoire, d'où une demande potentielle envers Lille.

Les bassins flamands sont limités au sud par la frontière, plus encore aujourd'hui que jadis, puisque la navette traditionnelle d'ouvriers flamands vers la France a quasiment disparu. Par contre, on constate aujourd'hui une certaine croissance, mais qui reste d'ampleur limitée, d'un déplacement de travailleurs français vers la Flandre Occidentale.

- Le bassin d'emploi de Tournai est rapidement limité vers l'Est par le bassin d'emploi bruxellois, tendance qui pourrait se renforcer du fait de l'achèvement de l'autoroute A8. Tout comme les bassins flamands, il est limité par la frontière.
- Les bassins d'emploi de l'ancien Bassin minier s'interpénètrent. Toutefois la main d'œuvre de cette zone est de plus en plus attirée par les emplois tertiaires de Lille.
- Un grand ensemble autour de Lille, en ce compris la main d'œuvre provenant de toutes les villes de la conurbation de l'ancien Bassin minier.

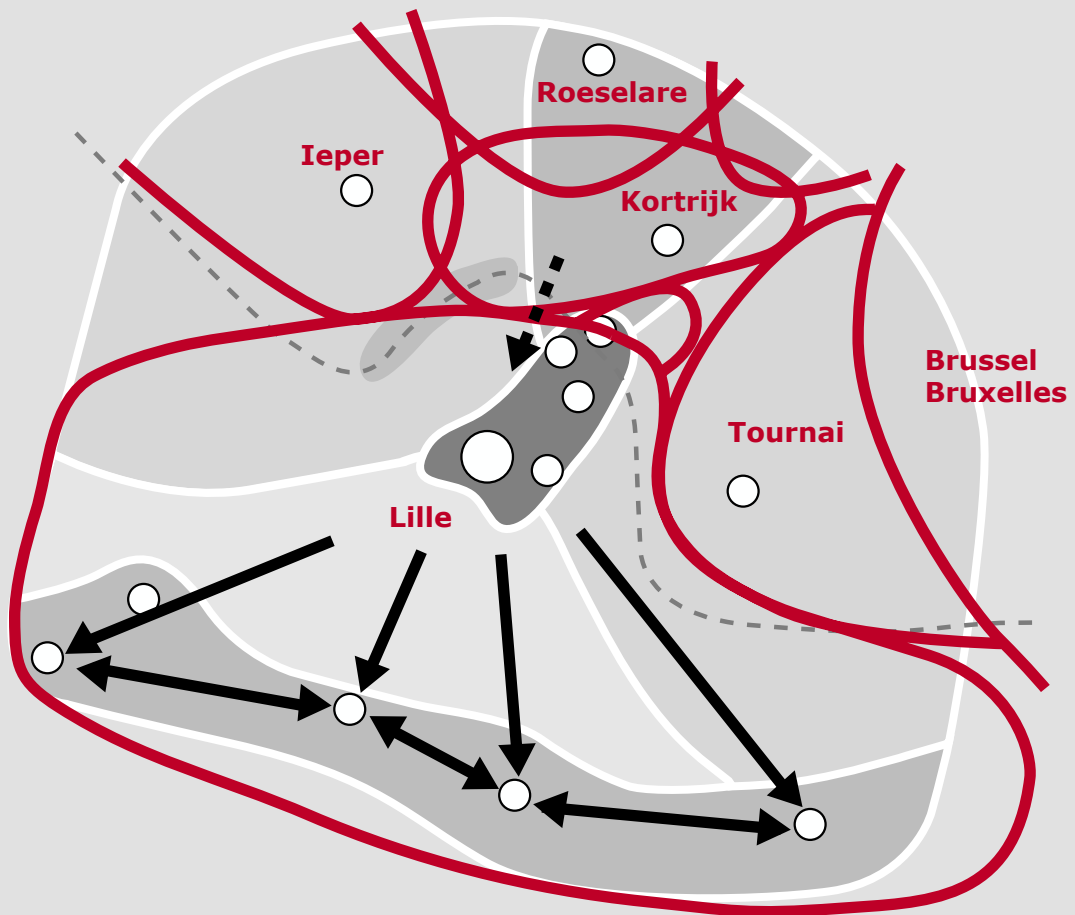
On remarquera qu'à ce jour il n'existe que très peu d'échanges entre parties wallonne et flamande de l'aire métropolitaine.

La carte **4** identifie les **liens physiques** (voies ferrées, autoroutes...) **existants** entre ces territoires, **à créer ou améliorer**, dans une optique de métropolisation transfrontalière.

- Des liaisons lourdes de *type urbain* (métro, trams) existent entre Lille et Villeneuve-d'Ascq, Roubaix, Tourcoing.

L'AIRE MÉTROPOLITAINE FRANCO-BELGE HET FRANS-BELGISCHE METROPOOLGEBIED

3. De werkgelegenheidsgebieden *Les bassins d'emploi*



Bassin de l'emploi - Werkgelegenheidsgebied



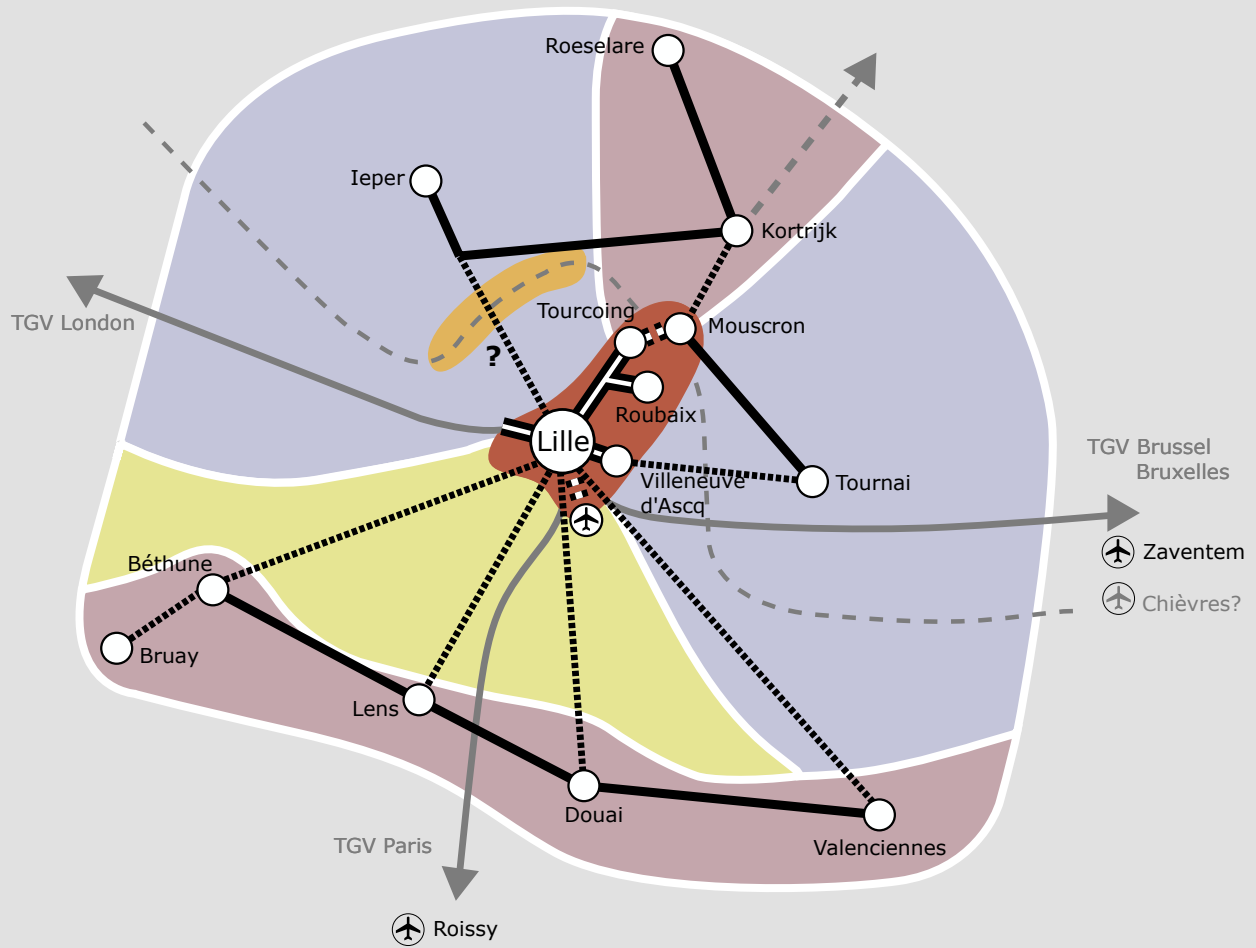
La recherche de main d'œuvre - Zoeken naar arbeidskrachten



L'appel de main d'œuvre - vraag naar arbeidskrachten

**L'AIRE MÉTROPOLITAINE FRANCO-BELGE
HET FRANS-BELGISCHE METROPOOLGEBIED**

4. *Intra-metropolitane verbindingen en snelle, klokvastе verbindingen binnen het metropoolgebied*
Relations intra-métropolitaines et relations cadencées rapides dans l'aire métropolitaine



**Existant
Bestaand**



*urbain (type métro-tram)
stedelijk (type metro-tram)*

*type RER ou chemin de fer cadencé
type GEN of klokvastе treinen*

**À améliorer ou à créer
Te scheppen of te verbeteren**



- Er bestaan verbindingen van het *interstedelijke type* (spoorweg...) in het metropoolgebied tussen de steden Bruay, Béthune, Lens, Douai en Valenciennes. Alle steden staan eveneens in verbinding met Lille.

Deze verbindingen zouden moeten worden uitgebouwd met een hogere frequentie (een "GEN" of "RER", Duitse S-Bahn...). Dat geldt in het bijzonder voor de verbinding met Lille, naarmate deze stad zich steeds verder profileert als werkplaats voor pendelaars uit het vroegere Mijnbekken. Er bestaan ook verbindingen tussen Tournai en Mouscron, Kortrijk en Roeselare, Kortrijk en Ieper. Tussen Lille en Tournai, Tourcoing en Mouscron, Lille en Kortrijk moeten de bestaande verbindingen worden verbeterd.

Tussen Lille en Ieper zijn er geen verbindingen, en de verbindingen met Tournai en Kortrijk zijn niet van het niveau dat binnen een metropool verwacht mag worden.

- Ten slotte zijn er nog *hogesnelheidsverbindingen* (HST of TGV) tussen Lille en London, Lille en Paris, Lille en Brussel. Deze laatste lijn zou kunnen worden aangewend voor een eventuele nieuwe internationale luchthaven in Chièvres.

Een dergelijke verbinding ontbreekt in noordelijke richting (Gent en verder Antwerpen).

2.4 STERKTEN EN ZWAKTEN VAN DE NIEUWE DEELGEBIEDEN VAN HET METROPOOLGEBIED

2.4.1 De Centrale Agglomeratie

De sterke punten zijn :

- een knooppunt van wegen, spoorwegen en waterwegen ;
- een sterke distributiesector (televerkoop en grootwinkelbedrijven) waarin Mouscron een sterke rol zou kunnen spelen als overslag naar het Belgische deelgebied ;
- een tertiaire pool gericht op de talrijke handelsdiensten die in de metropool Lille aanwezig zijn, en die zo haar roeping als regionaal centrum (ten minste op Franse schaal) bevestigt ;
- een dicht en gediversifieerd net van universiteiten en kenniscentra (Institut d'Electronique et de Microélectronique du Nord, Ecole Supérieure de Journalisme, enz.) ;
- een cultuurstad die reeds belangrijke evenementen heeft gekend (Museum voor Schone Kunsten...) en een hoogtepunt zal kennen in 2004, als Lille een jaar lang culturele hoofdstad van Europa wordt. Er kan een synergie ontstaan tussen de hoogwaardige handel en het toeristisch-culturele potentieel van de oude stad.

De zwakke punten zijn :

- de zwakke uitstraling en het gebrek aan communicatie (type stadsmarketing) die verder gaat dan de regio in de ruime betekenis. Toch biedt Lille nuttige informatie aan de potentiële buitenlandse investeerders. Indien we een rangschikking maken van de steden volgens de kwaliteit van de informatie aan investeerders, komt de stad op een derde plaats na Genève en Zürich, maar voor Barcelona, Paris, London en Brussel ¹² ;

¹² D. Smets (1996), geciteerd door Vandermotten.C.et alii (1999), "Europese steden, vergelijkende cartografie", Het Tijdschrift van het Gemeentekrediet, n° 207-208, pagina 34.

Il faudrait peut-être en créer une à destination de Lille-Lesquin aéroport.

Pour conforter la continuité morphologique entre Lille et Mouscron, un lien physique fort devrait être mis en place (prolongation de la liaison métro ou tramway entre Tourcoing et Mouscron ?).

- Des liaisons de *type interurbain* (chemin de fer...) dans l'aire métropolitaine existent entre les villes de Bruay, Béthune, Lens, Douai et Valenciennes, ainsi qu'entre ces villes et Lille.

Elles doivent cependant être renforcées dans le sens d'un cadencement (type RER, S-Bahn allemands,...), en particulier avec Lille, dans la mesure où cette dernière augmente son positionnement de pourvoyeuse d'emplois pour les populations de la conurbation de l'ancien Bassin minier.

Des liaisons existent également entre Tournai et Mouscron, Kortrijk et Roeselare, Kortrijk et Ieper et sont à améliorer entre Lille et Tournai, Tourcoing et Mouscron, Lille et Kortrijk. Elles manquent entre Lille et Ieper et ne correspondent pas aux exigences de liaisons intra-métropolitaines avec Tournai et Kortrijk.

- Enfin des liaisons *grandes vitesses* (TGV) existent entre Lille et London, Lille et Paris, Lille et Bruxelles. Cette dernière ligne pourrait être mise à profit pour desservir un éventuel nouvel aéroport international à Chièvres.

Il manque ce type de liaison vers le Nord (Gent et au-delà Antwerpen).

2.4 ATOUTS ET FAIBLESSES DES NOUVEAUX TERRITOIRES DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE


2.4.1 L'Agglomération Centrale


Ses atouts majeurs sont :

- la position nodale en terme de transport routier et ferré, voire fluvial ;
- la puissance de la filière distribution (vente par correspondance et grande distribution) dans laquelle Mouscron pourrait jouer un rôle fort de relais vers le versant belge ;
- le pôle tertiaire orienté vers les services marchands très présents dans la métropole lilloise, qui affirme ainsi sa vocation de centre régional (du moins à l'échelle française) ;
- un tissu universitaire dense et diversifié avec quelques pôles d'excellence (Institut d'Electronique et de Microélectronique du Nord, Ecole Supérieure de Journalisme,...) ;
- la culture qui a déjà connu des événements importants (musée des Beaux Arts...) et connaîtra un moment fort en 2004, lorsque Lille deviendra pour un an capitale culturelle européenne.
- la synergie entre commerce de qualité et potentiel touristique-culturel dans le vieux Lille.

Ses points faibles sont :


- le faible rayonnement et une insuffisance de la communication (type marketing urbain) au-delà de la région, prise au sens large. Toutefois, Lille fournit une information efficace aux investisseurs étrangers potentiels ; dans un classement décroissant des villes en fonction de la qualité de l'information fournie aux


 **la grande ville** : renforcer la qualité urbaine
de grote stad : versterking stedelijke kwaliteit

 **aire urbaine et rurale courtraisienne** :
renforcement des réseaux d'entreprise et remontée
des filières


**gemengd urbaan en rurale gebied rond
Kortrijk** : versterken van de bedrijfsnetwerken en
uitbouwen van filières



 **conurbation de l'ancien bassin minier** :
assainissement des friches, amélioration de la
structure urbaine, industrie modernisée basée sur les
IUT et en synergie avec les universités de Lille
conurbation van het vroegere mijnbekken :
heraanleg verlaten industriegebieden, verbetering
van de stedelijke structuur, gemoderniseerde
industrie gesteund op technische hogescholen en
samenwerking met universiteiten in Lille


 **aire verte occidentale** : espace de qualité à
structurer et valoriser, y compris pour l'accueil
d'entreprises
westelijk open gebied : versterken en
opwaarden van hoge ruimtelijke kwaliteit, ook
door onthaal van bedrijven


 **aire verte orientale** : espace de qualité à
structurer et valoriser, y compris pour l'accueil
d'entreprises
oostelijk open gebied : versterken en
opwaarden van hoge ruimtelijke kwaliteit, ook
door onthaal van bedrijven


 **espace intermédiaire
middengebied**


 **espace urbain transfrontalier** à mieux structurer
grensoverschrijdend stedelijk gebied beter
structureren


  zones vertes et vallées à valoriser et à aménager
opwaardering en versterking groene en valle-
gebieden


 pôle tertiaire majeur de développement des services
aux entreprises
belangrijk centrum voor dienstverlening aan
bedrijven

 synergies touristiques et culturelles
synergie inzake toerisme en cultuur


 point d'appui universitaire
universitair steunpunt

 grande distribution
grootdistributie

 multimodal
multimodaal

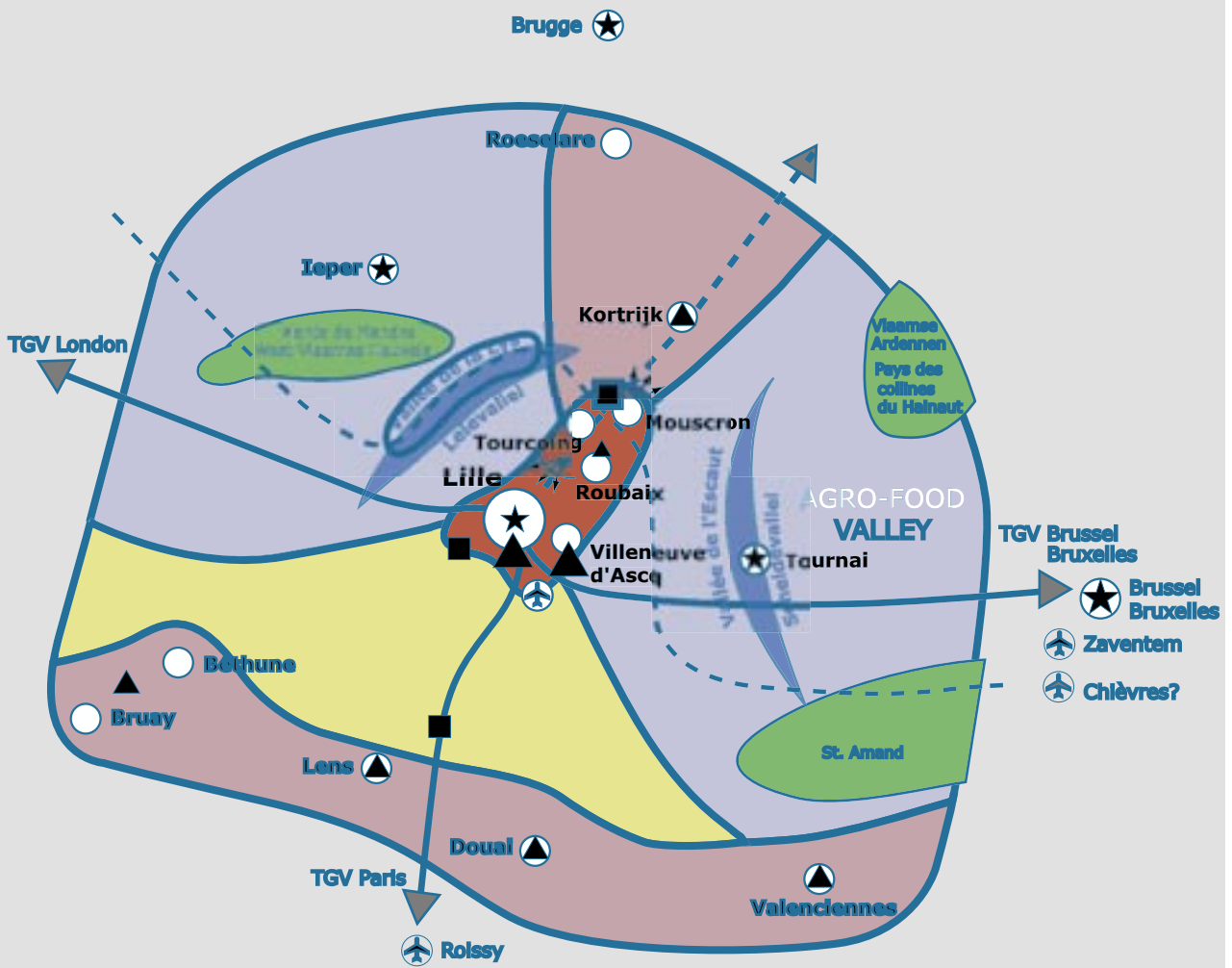
 multimodal
transfrontalier ?
grensoverschrijdend
multimodaal ?

concurrence ou
complémentarité ?
concurrentie of
complementariteit ?

 liaison rapide à créer
nieuwe snelle verbinding te creëren

L'AIRE MÉTROPOLITAINE FRANCO-BELGE HET FRANS-BELGISCHE METROPOOLGEBIED

5. De belangrijke opties voor de deelgebieden
Les grandes options stratégiques pour les territoires



- de socio-economische structuur (met een zeer hoog werkloosheidscijfer, een groot aantal mensen met lage inkomens, een achterstand op het gebied van gezondheidszorg...);
- de meerpolige stadsstructuur, een stedelijk gebied met een industrieel verleden dat bovendien beslag heeft gelegd op natuurgebieden of ze heeft vervuild;
- de gebrekkige talenkennis (ondanks de ligging aan de grens), die waarschijnlijk te wijten is aan een globale culturele achterstand door het industriële verleden;
- het vrij beperkte hotelaanbod.

2.4.2 Het urbane en rurbane gebied rond Kortrijk

De sterke punten zijn :

- het bestaan van een uitgebreid bedrijfennet met veel KMO's, en een ondernemende bedrijfscultuur met goede banden met de plaatselijke politieke en financiële wereld (al zijn de traditionele banden tussen bedrijven en plaatselijke banken door de concentratietendens in de bankwereld verzwakt);
- een sterk economisch dynamisme dat voortvloeit uit het netwerk van KMO's met lokale bedrijfsleiders;
- een zeer ontwikkelde talenkennis, die veel groter is dan in de Franse en Waalse deelgebieden. Toch wordt enige afname van de kennis van het Frans vastgesteld, wat haaks staat op de ontwikkeling van de grensoverschrijdende samenwerking;
- de handelstraditie van Vlaanderen die in het bijzonder tot uitdrukking komt in de "Hallen". Hier wordt in het bijzonder de designbeurs "*Interieur*" gehouden, waarvan de uitstraling tot over de Belgische grenzen reikt.

De zwakke punten zijn :

- slechte spoorweg- respectievelijk wegverbindingen tussen Kortrijk en Lille of Comines en Armentières. De Vlaamse vraag naar de aanleg van een snelle, hoogfrequente treinverbinding tussen Lille en Kortrijk zou moeten worden onderzocht;
- een gebrek aan arbeidskrachten die kunnen beantwoorden aan de economische behoefte. In het bijzonder is er een tekort aan hooggeschoolden (gebrek aan universitaire centra en een traditie van vorming "op het terrein");
- een zekere moeilijkheid voor de KMO's om hun traditionele specialisaties te overstijgen met name de afwerking en toelevering in de textielindustrie en om nieuwe niches te zoeken in de hoogtechnologische sectoren. Bovendien komt men er niet toe om een volwaardig economisch netwerk uit te bouwen;
- de slechte kwaliteit van het leefmilieu.

Overigens werd bij een groot aantal politieke en economische beslissers enige reserve vastgesteld ten overstaan van grensoverschrijdende samenwerking. Aansluiting bij de metropooldynamiek wordt slechts mogelijk geacht in functie van concrete projecten.

investisseurs, elle se positionne en troisième place derrière Genève et Zürich, avant Barcelona, Paris, London, Bruxelles ¹² ;

- la structure sociale (avec un taux de chômage très élevé, un nombre important de personnes disposant de faibles ressources, un retard en termes de santé...) ;
- la structure urbaine multipolaire, en conurbation héritée de l'industrie qui en parallèle a investi ou pollué les zones naturelles ;
- les langues, malgré la position frontalière, et probablement du fait d'un retard culturel dû à l'héritage industriel ;
- la relative faiblesse de l'offre hôtelière.

2.4.2 L'aire urbaine et rurale courtraisienne

Ses points forts sont :

- l'existence d'un tissu entrepreneurial fort de PME et PMI et d'une culture d'entreprise, avec des relais efficaces vers le monde politique local, voire avec le monde financier, encore que les concentrations bancaires distendent quelque peu les liaisons traditionnelles entre entreprises et banques locales ;
- un dynamisme économique fort qui découle du réseau de PME et PMI dont la particularité est d'avoir un commandement local ;
- une pratique des langues très développée et largement supérieure à celle des versants français et wallons, bien que l'on constatât une diminution de la pratique du français qui s'inscrit à contre tendance par rapport au renforcement de la coopération transfrontalière ;
- la tradition marchande de la Flandre, qui trouve un lieu d'expression particulier dans les "Hallen". Celles-ci accueillent en particulier le salon du design "Intérieur", dont la renommée dépasse les frontières de la Belgique.

Ses faiblesses résident dans :

- des liaisons ferrées et routières mauvaises entre Kortrijk et Lille ou Comines et Armentières. La création d'une liaison ferrée rapide à horaire cadencé entre Lille et Kortrijk est une demande de la Flandre et devrait être examinée ;
- un manque de main-d'œuvre pouvant répondre aux besoins économiques et en particulier un certain déficit au niveau des hautes qualifications (manque de pôles universitaires et une tradition de formation "sur le tas") ;
- un certain manque de capacité des PME-PMI locales à sortir de leurs spécialisations traditionnelles, à remonter les filières technologiques au-delà du textile et des secteurs situés en amont et en aval de cette filière, et à travailler en réseau à la manière d'un véritable district industriel ;
- un déficit en termes de qualité d'environnement.

Par ailleurs, il a été noté une relative prudence vis à vis de la coopération transfrontalière de la part d'un grand nombre de décideurs politiques et économiques, l'adhésion à la dynamique métropolitaine étant conditionnée à l'émergence de perspectives concrètes.

¹² D. Smets (1996), cité par Vandermotten.C. et alii (1999), "Villes d'Europe, cartographie comparative", Bulletin du Crédit communal, n° 207-208, p 34.

2.4.3 De twee grote open gebieden in het westen (Ieper) en het oosten (Tournai)

De sterke punten zijn :

- een aangename omgeving die een schril contrast vormt met de stedelijke gebieden die uit het industriële verleden zijn overgeërfd (*Centrale Agglomeratie en Mijnbekken*);
- een boeiend architecturaal en cultureel patrimonium (de Kathedraal van Tournai en de Hallen van Ieper) waarvan de toeristische waarde wordt gevaloriseerd (het toeristisch ontwikkelingsplan in Tournai, het Museum "In Flanders Fields" in Ieper...);
- de wil om zich te richten op activiteiten die te maken hebben met nieuwe technologieën. Deze activiteiten stellen vooral een aangename omgeving op prijs.

In deze gebieden zouden de hoogtechnologische activiteiten kunnen worden ontwikkeld die een hoogwaardige omgeving als vestigingscriterium hanteren. In die geest kan in Tournai en rond het Ieperse een aanbodbeleid voor dit soort industrie worden ontwikkeld. Tournai met zijn goede ligging tussen Brussel en Lille kreeg onlangs een betere verbinding met de Belgische hoofdstad. Bovendien blijft het Europese "Doelstelling 1"-beleid voor Henegouwen (de zgn. "Phasing out") nog gedurende enkele jaren doorwerken. Toch moet men opletten dat de verbetering van de verbindingen met Brussel niet leidt tot een grotere inpalming van het lokale potentieel, of tot de omvorming van een deel van de streek rond Tournai tot slaapstad van Brussel.

De zwakke punten zijn :

- een gebrek aan geschoolde arbeidskrachten,
- een economische ontwikkeling waarvan het succes nog moet bewezen worden,
- een zwak KMO-net in de streek rond Tournai,
- een gebrekkige beheersing van de suburbanisatie (vooral in het Henegouwse Pays des Collines), waardoor onder meer het goeie imago dat een troef is voor een ontwikkeling naar spitstechnologische activiteiten in gedrang komt.

2.4.4 De Grensleie

De sterke punten zijn :

- het bestaan van een technische textielindustrie,
- de kristallisering van het grensoverschrijdende karakter in de "binationale" zustersteden (zoals Comines bijvoorbeeld),
- het aantrekkelijk karakter van kleine steden op het platteland,
- het opwaarderingsbeleid voor de natuurgebieden (Grensleie).

De zwakke punten zijn :

- de stedelijke littekens van het industriële verleden,
- een (relatief !) moeilijke bereikbaarheid,
- de nog beperkte relaties tussen de gemeentes.

2.4.3 Les deux grandes aires vertes occidentale (Ieper) et orientale (Tournai)

Leurs atouts résident dans :

- un environnement agréable, qui contraste avec les conurbations héritées du passé industriel (*Agglomération Centrale et Bassin minier*) ;
- un patrimoine architectural et culturel intéressant (Cathédrale de Tournai, Halles de Ieper) dont la valorisation touristique est développée (Plan de développement touristique à Tournai, Musée "In Flanders Fields" à Ieper...) ;
- une volonté de se tourner vers des activités liées aux nouvelles technologies dont on sait qu'elles recherchent un environnement agréable.

Ces espaces pourraient jouer la carte de développement d'activités de haute technologie, dont un des critères d'implantation est un environnement de qualité. Dans cet esprit, Tournai veut développer un pôle lié à l'agroalimentaire, et un parc technologique lié aux technologies de la langue s'est installé à Ieper.

En ce qui concerne Tournai, bien positionnée entre Lille et Bruxelles, on peut noter l'amélioration récente de l'accessibilité vers la capitale belge et pour quelques années encore, les suites des effets de l'Objectif 1 dont bénéficie le Hainaut (Phasing out). Il faudra cependant être attentif à ce que cette amélioration des liens de transport vers Bruxelles ne conduise pas à une captation accrue du potentiel tournaisien par la capitale, voire à la transformation d'une partie du Tournais en lointaine zone périurbaine bruxelloise.

Leurs faiblesses sont :

- un manque de main-d'œuvre qualifiée,
- un développement économique dont l'impulsion reste encore à confirmer,
- un tissu de PME faible dans le Tournais,
- une maîtrise de l'urbanisation à définir (surtout dans le Pays des Collines du Hainaut) pour préserver une bonne image de marque, point fort pour un développement vers des activités de haute technologie.

2.4.4 La Vallée de la Lys frontalière

Ses atouts sont :

- l'existence d'une industrie liée au textile technique,
- la cristallisation du fait transfrontalier au travers de l'existence de communes dédoublées de part et d'autre de la Lys (Comines par exemple),
- l'attrait d'un ensemble de petites villes à la campagne,
- la politique de requalification des espaces naturels (vallée de la Lys).

Ses faiblesses sont :

- les stigmates urbains du passé industriel,
- un relatif enclavement,
- un cloisonnement interne entre les communes.

2.4.5 De gebieden van het vroegere Mijnbekken

De sterke punten zijn :

- centra van industriële specialisatie, die een troef kunnen zijn voor het Metropoolgebied en die zich complementair daarop kunnen herontwikkelen (*we vermeldde reeds hoe de automobielsector, die vooral in het Mijnbekken gevestigd is, voordeel kan halen uit de internationale bekendheid van het Metropoolgebied*),
- de aanwezigheid van universitaire technologische instituten,
- de aanwezigheid van grote, al dan niet reeds gereconverteerde gebieden die zich lenen voor experimenten van het type "IBA Emscher Park",
- een hoog bevolkingsaantal (meer dan één miljoen inwoners) met veel arbeidskrachten,
- het noordelijke gedeelte van het vroegere mijnbekken wordt stilaan aantrekkelijk als woonomgeving voor mensen uit de metropool Lille, waar de bouwgronden schaars zijn,
- een economische bedrijvigheid die enerzijds voortvloeit uit de endogene dynamiek, en anderzijds gestimuleerd wordt door investeerders die redeneren in functie van de stedelijke regio. Rekening houdend met het relatief tekort aan grote industrieterreinen in de metropool (in de beperkte betekenis van het woord), vestigen deze investeerders zich in het vroegere Mijnbekken.

De zwakke punten zijn :

- Een erfenis van het mijnbouwverleden is het weinig dichte en ongestructureerde stedelijke netwerk, waarvan de kernen onvoldoende historisch en cultureel gewicht hebben,
- de letsels van het industriële verleden op het gebied van verstedelijking, milieu en cultuur..
- een sociale structuur met een laag scholingsniveau, een hoog werkloosheidscijfer en gezondheidsproblemen,
- een moeilijke intercommunale samenwerking (*toch kan op dit vlak sinds kort enige verbetering worden vastgesteld*), waardoor projecten voor stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening in schril contrast staan met de realiteit van het stedelijk netwerk.

2.4.6 Het overgangsgebied ten zuiden van Lille

De sterke punten zijn :

- een nog zeer landelijke, natuurrijke omgeving.

De zwakke punten zijn :

- een sterke residentiële druk vanuit de twee stedelijke gebieden (het vroegere Mijnbekken en de metropool Lille) die een aantasting van het gebied heeft veroorzaakt,
- het gebrek aan een eigen structurering en aan een contrast tussen stad en platteland,
- het gebrek aan gemeentelijke samenwerking op schaal van het gebied.

De kwaliteiten van dit open gebied tussen de twee stedelijke gebieden zouden moeten worden gevrijwaard. Door het gebied te beschermen maar ook te structureren, kan het zijn roeping van "open overgangsgebied" behouden. De aanwezigheid van te beschermen waterwinningsgebieden vormt een aanknopingspunt om deze doelstelling te kunnen doorvoeren.

2.4.5 Les territoires de l'ancien Bassin minier

Leurs atouts sont :

- des pôles de spécialisations industrielles qui peuvent être un atout pour l'Aire Métropolitaine et qui peuvent se redévelopper en complémentarité avec elle (*nous avons mentionné que l'activité automobile essentiellement localisée dans le Bassin minier participait de la notoriété internationale de l'Aire Métropolitaine*) ;
- la présence d'instituts universitaires de technologie ;
- la présence de grands espaces requalifiés ou à requalifier qui se prêtent à des expériences du type IBA Emscher Park ;
- une région très peuplée (plus d'un million d'habitants) avec une main-d'œuvre importante ;
- sur le plan résidentiel, c'est un secteur dont la partie Nord devient attractive pour des accédants originaires de la métropole lilloise au regard de la pénurie foncière ;
- un frémissement économique qui correspond au dynamisme propre des territoires mais aussi à une inscription des acteurs économiques dans un espace de grande région urbaine. Ceux-ci, prenant en compte le déficit de grands espaces libres en métropole stricto sensu, se délocalisent dans l'ancien Bassin minier.

Leurs faiblesses résident dans :

- l'existence d'une conurbation peu dense et peu hiérarchisée, avec des villes manquant de poids historique et culturel, héritage du passé minier ;
- l'existence de stigmates du passé industriel à caractère urbains, environnementaux et culturels...
- une situation sociale marquée par un faible niveau d'éducation, un taux de chômage fort et des problèmes de santé ;
- des déficits intercommunaux en terme de gouvernance (*des progrès récents peuvent néanmoins être constatés*), de planification spatiale et de projet de développement contrastant avec la réalité même de la conurbation.

2.4.6 L'espace intermédiaire au Sud de Lille

Ses atouts sont :

- un environnement qui reste encore largement rural, naturel.

Ses faiblesses sont :

- une pression résidentielle forte des deux conurbations que sont l'ancien Bassin minier et la métropole lilloise, qui a engendré un mitage du territoire ;
- l'absence de structuration propre et de polarisation ;
- l'absence d'intercommunalité à l'échelle du territoire.

Aujourd'hui, il faudrait préserver les qualités de cet espace ouvert entre les deux conurbations urbaines afin qu'il garde une vocation "d'espace ouvert intermédiaire" en protégeant certes mais aussi en structurant le territoire. La présence de champs captants à préserver peut favoriser la pérennité de cet objectif.

3 Strategische doelstellingen

3.1 VOORWAARDEN SCHEPPEN VOOR DE ORGANISATIE VAN DE GRENSOVERSCHRIJDENDE METROPOOL ALS NETWERK VAN STEDEN

De Internationale Metropool Lille, de Grensoverschrijdende Metropool Lille, de Frans-Belgische Metropool Lille... al deze benamingen, waarvan er nog geen enkele officieel werd weerhouden, doen vragen rijzen : *Bestaat er een Frans-Belgische metropool of een Frans-Belgisch metropoolvormingsproces met Lille als centrumstad ?*

Deze vraag verdient een duidelijk, maar gezien de voorgaande analyse ook genuanceerd antwoord. Vooreerst kunnen we twee zienswijzen uitsluiten, *waardoor alvast duidelijk wordt wat de metropool niet is.*

De metropool wordt niet gekenmerkt door :

- een monocentrische agglomeratie met een hiërarchische structuur,
- of andersom een louter naast elkaar bestaan van een aantal steden of agglomeraties waarvan de enige onderlinge band erin bestaat dat ze deel uitmaken van een grote Euroregio.

In het gebied tussen London, Paris en Brussel speelt zich iets af waarvan de werkelijkheid zich tussen deze twee uitersten situeert, en waarvan wij hebben geprobeerd de aard te bepalen. We onderscheiden namelijk :

- een **Centrale Agglomeratie**, wars over de bestaande administratieve grenzen, die een deel van de Communauté Urbaine (een veertigtal gemeentes) en Mouscron omvat. Deze centrale agglomeratie wordt gekenmerkt door :
 - een polynucleaire stedelijke structuur,
 - onderlinge functionele verbanden,
 - een voluntaristisch instelling tot samenwerking,
 - toenemende politieke integratie door de overdracht van strategische bevoegdheden aan de Communauté urbaine vanaf 2002, en door het partnerschap met Mouscron binnen de GPCI.

Dit geheel leent zich voor de uitwerking van een globaal stadsproject. Onder deze voorwaarde zou deze centrale agglomeratie op termijn "De Grote Stad" kunnen worden genoemd.

- een **Metropoolgebied**, dat in het noorden wordt begrensd door de boog *Ieper, Kortrijk, Mouscron, Tournai* en in het zuiden door de boog van het mijnbekken *Béthune, Lens, Douai en Valenciennes*. Het is samengesteld uit deelgebieden, vooral agglomeraties, die onderling worden gekenmerkt door een discontinuïteit van de bebouwing maar die een aantal zaken met elkaar gemeen hebben :
 - ofwel de *geografische nabijheid* en een *voluntaristische instelling* : het betreft de gebieden van de Communauté Urbaine en van de vier partners in de GPCI die een boog vormen van het noordwesten naar het noordoosten,
 - ofwel de *geografische nabijheid* gekoppeld aan de *functionele verbanden* ; het betreft hier het gebied van de Communauté Urbaine samen met het Mijnbekken en de overgangsgebieden ertussen.

3 Des orientations stratégiques

3.1 CRÉER LES CONDITIONS DE L'ORGANISATION DE LA MÉTROPOLE TRANSFRONTALIÈRE EN RÉSEAU DE VILLES

Lille Métropole Internationale, Lille Métropole Transfrontalière, Lille Métropole Franco Belge..., toutes ces appellations dont aucune n'est aujourd'hui officiellement arrêtée, légitiment que soit posée la question : *Existe-t-il une métropole ou un processus de métropolisation franco-belge ayant pour ville centre Lille ?*

Cette question mérite une réponse claire mais néanmoins nuancée eu égard à la réalité observée.

Nous proposons de procéder à une double élimination, *car dire ce qui n'est pas permet de clarifier la compréhension de ce qui est.*

Ce qui n'est pas :

- une agglomération unique mono-centrique dont la structure est hiérarchisée,
- et *a contrario*, une juxtaposition dans l'espace de villes ou d'agglomérations qui ne partageraient d'autres solidarités que d'appartenir à une grande Eurorégion.

Entre London, Paris et Bruxelles, il se passe quelque chose dont la réalité se situe entre ces deux bornes et dont nous avons essayé de préciser la nature. En effet, nous distinguons :

- une **Agglomération Centrale** qui fait fi des découpages administratifs et qui réunit la conurbation urbaine centrale du territoire de Lille Métropole Communauté Urbaine (une quarantaine de communes) et Mouscron. Celle-ci est caractérisée par :
 - un continuum urbain multi polaire,
 - une intensité fonctionnelle,
 - un volontarisme institutionnel,
 - une intégration politique croissante avec la prise de compétences stratégiques par la Communauté Urbaine dès 2002 et le partenariat avec Mouscron au sein de la COPIT.

Cet ensemble se prête à l'élaboration d'un seul et même projet de ville. A cette condition, "La Grande Ville" pourrait à terme dénommer cette agglomération centrale.

- Une **Aire Métropolitaine** délimitée au Nord par l'arc *Ieper, Kortrijk, Mouscron, Tournai* et au sud par un arc minier *Béthune, Lens, Douai et Valenciennes*. Elle est composée de territoires, principalement des agglomérations, caractérisés entre eux par une discontinuité bâtie mais qui partagent ensemble :
 - soit, la *proximité géographique* couplée à un *volontarisme institutionnel* : il s'agit pour faire court des territoires de la Communauté Urbaine et de ses quatre partenaires de la COPIT formant un arc Nord Ouest – Nord Est,
 - soit, la *proximité géographique* couplée à l'*intensité fonctionnelle* : il s'agit du territoire de la Communauté Urbaine couplé à celui du Bassin minier et des espaces interstitiels entre ces deux grands ensembles.

Eenzijds hebben we geen argumenten gevonden om meer belang te hechten aan de eerste combinatie van criteria - *geografische nabijheid en institutioneel voluntarisme* - dan aan de tweede - *geografische nabijheid en functionele verbanden*. Anderzijds krijgt de organisatie van de ruimte morfologisch en functioneel al haar betekenis, als Lille – de stad of de “Grote Stad”, volgens de eerder aangegeven terminologie – echt het centrum wordt ten opzichte van een randgebied.

Vanuit deze vaststellingen identificeren wij dus een gebied dat een “objectief” ofwel een “voluntaristisch” metropoolvormingsproces ondergaat en dat we definiëren als het **Metropoolgebied**. Hierbij dient opgemerkt dat dit geheel een demografische drempel overschrijdt van 3 miljoen mensen. In die zin is het vergelijkbaar met het werkgelegenheidsgebied van Brussel, dat ten oosten van Tournai aan het metropoolgebied grenst.

Uiteraard kunnen de lokale overheden en politici hun beleid richten op andere schaalniveaus dan dit metropoolgebied. Toch kunnen we ons de vraag stellen of het institutioneel kader niet beter op deze realiteit moet worden afgesteld. De naam van de metropool, de aard van het project en de organisatie van het beleid zullen er wel bij varen en begrijpelijker zijn als ze worden afgestemd op de tweeledigheid : een Centrale Agglomeratie en een Metropoolgebied. Daarbij moet rekening worden gehouden met de aard en de eigen structuur van het gebied : een *Metropoolgebied* dat bestaat uit verschillende volle en lege deelruimtes, en niet *Eén Metropool* die één en onverdeelbaar is zoals men doorgaans denkt.

Overigens menen wij dat **de moeilijkheid om de grensoverschrijdende metropolitane realiteit te vatten** niet alleen te wijten is aan de intrinsieke complexiteit, maar ook aan de manier waarop wij de realiteit percipiëren. Wij zijn daarbij immers min of meer gebonden aan geijkte denkbeelden. Om te komen tot een voorstelling die voeling houdt met de realiteit, moeten we een nieuw referentiekader hanteren : het schema *stadscentrum – voorstad – peri-urbaan gebied* kan niet zonder meer worden toegepast op het Metropoolgebied, tenzij misschien op enkele van zijn deelgebieden.

Om grip te krijgen op de werkelijkheid kunnen we de metafoor van de sterrenstelsels gebruiken. We zien immers de aanwezigheid van lichamen van verschillende groottes, die op sommige plaatsen clusters vormen (de agglomeraties), welke clusters dan weer samen een aantal systemen vormen die op hun beurt gekenmerkt worden door een zekere graad van verbondenheid : de melkweg.

In onze vergelijking is het Metropoolgebied de melkweg en de gebieden die het samenstellen zijn de sterrenstelsels. De stadscentra zijn voor elk deelgebied wat de sterren zijn voor hun respectieve stelsels. Tussen de ster en de planeten van een zelfde stelsel bestaat een hiërarchische orde, een “verticale” relatie : geen randgebied zonder centrum, hoewel het omgekeerde niet per se waar is. Tussen de sterrenstelsels – *de Deelgebieden in onze vergelijking* -, bestaat een onderlinge relatie, die eerder horizontaal verloopt.

Deze metafoor brengt ons eveneens bij de notie “**netwerk**”, zoals het Internet functioneert. Een van de remmen op de ontwikkeling van de nieuwe informatie- en communicatietechnologieën was overigens de vervanging van de oude “denkbeelden” en de oude maatschappelijke organisatie (hiërarchisch van aard) door een “denkbeeld” en een maatschappelijke organisatie van het netwerktype, dat meer op gelijkheid gebaseerd is. De benadering van het metropoolgebied kampt ons inziens met hetzelfde probleem. De klassieke perceptie van de stad moet worden vervangen door een nieuw beeld van stedelijkheid.

Attendu que :

- nous n'avons pas décelé d'arguments qui permettraient de donner une plus grande importance à la première combinaison de critères - *proximité géographique et volontarisme politique* - qu'à la seconde - *proximité géographique et intensité fonctionnelle* - ,
- morphologiquement et fonctionnellement l'organisation de l'espace prend tout son sens dans une vision à 360° quand Lille, ville ou Grande Ville, selon la terminologie évoquée ci-avant devient véritablement centrale par rapport à une périphérie,

nous identifions donc un espace pertinent pouvant se réclamer d'un processus de métropolisation "objectif" ou volontaire que nous baptisons : **Aire Métropolitaine**. Nous remarquons que cet ensemble franchit un seuil démographique de 3 millions de personnes et qu'il est comparable en cela à la zone d'emploi de Bruxelles qui tangente d'ailleurs l'aire métropolitaine à l'Est de Tournai.

Prenant en compte d'autres facteurs, les pouvoirs locaux peuvent souhaiter engager leur action à une autre échelle. C'est la légitimité du Politique. Néanmoins nous pensons qu'il est difficile de bâtir durablement un projet dont les contours et l'appellation ne seraient pas en phase avec la réalité du territoire auquel s'appliquerait ce projet .

L'appellation que pourrait prendre "l'objet métropolitain", la nature du projet et l'organisation des pouvoirs qui le régissent, tireront bénéfice et lisibilité à se caler sur cette réalité duale : Agglomération Centrale et Aire Métropolitaine ; de même qu'ils gagneront à prendre en compte la texture du territoire : une *Aire Métropolitaine* composée de vides et de pleins, de territoires présentant des spécificités et non *Une Métropole*, une et indivisible selon l'expression consacrée.

Nous pensons d'ailleurs que **la difficulté à penser la réalité du fait métropolitain transfrontalier** ne tient pas seulement à la complexité intrinsèque de cette réalité mais aussi aux limites des outils intellectuels avec lesquels nous appréhendons cette réalité parce que nous sommes plus ou moins prisonniers de systèmes de représentation anciens.

Afin d'adopter une représentation intellectuelle en phase avec la réalité, il convient de changer de référentiel : *le schéma ville centre - banlieue - espace péri-urbain* ne s'applique pas à l'Aire Métropolitaine, encore qu'il puisse concerner certaines de ses composantes.

Afin d'aider à la confection d'un système de représentation plus adapté à la réalité dont il prétend rendre compte, une analogie peut être risquée avec les systèmes stellaires. Nous remarquons en effet la présence de corps de taille différente formant à certains endroits des amas (les conurbations) et composant des systèmes marqués par un certain degré d'interdépendance : les galaxies.

Pour mener à terme cette analogie, l'Aire Métropolitaine est comparable à une galaxie et les territoires qui la composent à des systèmes stellaires. Les villes centres sont à chacun des territoires ce que sont les étoiles à leurs systèmes respectifs. Entre l'étoile et les planètes d'un même système, il existe un ordre hiérarchisé, une relation "verticale" : pas de périphérie sans centre alors que la proposition inverse n'est pas vraie. Par contre, entre les systèmes stellaires - *les Territoires dans l'analogie* -, il existe une interdépendance qui peut être qualifiée d'horizontale.

De notie van het netwerk wordt immers wel gedragen door de beleidsmakers. De actoren in de "randgebieden" – vooral de Vlamingen in het samenwerkingsgebied van de GPCI – vrezen immers dat ze door de associatie met Lille zullen worden opgeslokt en fungeren als een satellietstad in een ondergeschikte positie, wanneer zij louter moeten dienen om de omvang van Lille te doen groeien tot een geloofwaardige, concurrentiële metropool. Het zal echter nog heel wat tijd vragen voordat de organisatie van de macht een dergelijke integratiegraad op grensoverschrijdende schaal zal hebben bereikt. Op wettelijk vlak is het al geen eenvoudige klus ; bovendien moet er een draagvlak voor zijn bij alle betrokken partijen uit alle deelgebieden van het metropoolgebied, en bij de actoren die gebieden vertegenwoordigen.

De vrees die we hebben aangehaald lijkt ons directer : ze heeft niet zozeer betrekking op een potentieel institutioneel kader, maar eerder op het denkbeeld dat wordt voorgesteld, op de beeldvorming, de symbolische dimensie. We leiden hier dan ook uit af dat wanneer het echt gaat om regiomarketing op internationale schaal, hierop een van de basisprincipes van de marketing moet worden toegepast : langdurig efficiënte boodschappen zijn ook ware boodschappen. Het geheel of een deel van wat wij het Metropoolgebied hebben genoemd "*verkopen*" als "*Eén Metropool*" met de ambitie van één monocentrische "grote stad", zou niet alleen onzinnig zijn, maar ook ronduit fout, aangezien de fysieke realiteit en de culturele gevoeligheid net het tegendeel zeggen.

Het zou veel verstandiger zijn om een Metropoolgebied – of hoe we dat ook zullen noemen – als een **metanetwerk van steden** voor te stellen, als een netwerk van gebieden die zelf uit steden zijn samengesteld. Dan zou de boodschap overeenstemmen met de realiteit, de communicatie efficiënter verlopen, en zou de voorwaarden voor aansluiting door de verschillende componenten vervuld zijn.

Een denkbeeld voorstellen dat nauwer aansluit bij de werkelijkheid vergemakkelijkt de afbakening en de duiding van het Metropoolgebied. Het kan ook enkele samenwerkingsmogelijkheden opleveren voor de toekomst. Deze situeren zich niet alleen in het verlengde van de grensoverschrijdende samenwerking tussen de gebieden van de GPCI, maar ook in de gebieden van het Mijnbekken of met Brugge, waarmee synergieën mogelijk zijn op het gebied van toerisme en cultuur. Het institutionele kader van deze samenwerking kan zich overigens inspireren op de diversiteit van de stadsvormen die in het Metropoolgebied worden aangetroffen. Daardoor ontstaan samenwerkingsvormen binnen een variabel kader.

De meerwaarden van de metropoolvorming zullen resulteren uit de capaciteit van de actoren van het Metropoolgebied om hun troeven gezamenlijk uit te spelen. De geografische nabijheid, de functionele verbanden en het voluntarisme die werden aangehaald creëren gunstige voorwaarden voor het opstarten van verschillende taken :

- *Een van de basistaken* is het definiëren en benoemen van het Metropoolgebied. Dit proces is zowel een middel (om partijen bij de samenwerking te betrekken) als een doel. Enige vergelijking met de Europese dynamiek is niet uit den boze,
- De "*instrumentalistische*" of "*praktijkgerichte visie van het metropoolvormingsproces uitwerken*" door concrete projecten op te zetten op deze schaal, met toepassing van het subsidiariteitsprincipe,
- De "*marketingvisie*" uitwerken door een communicatiestrategie te ontwikkelen zodat het Metropoolgebied ook op internationaal niveau kan bestaan als "*een netwerk van opkomende steden*" (een combinatie van de hiervoor aangehaalde netwerkconcepten en de *opkomende steden* van Charles Gachelin).

Cette analogie introduit la notion de **réseau** illustrée par la toile Internet. Un des freins au développement de ces nouvelles technologies de l'information et de la communication a d'ailleurs été de substituer un système de représentation et une organisation en réseau, égalitaires par essence, à un système de représentation et une organisation hiérarchisée plus conforme à la représentation et l'organisation sociale antérieure. Une difficulté similaire - *marquée par le passage d'un système de représentation à un autre* - nous semble également concerner l'appréhension du fait métropolitain.

Concernant la notion de réseau, la sensibilité des hommes et tout particulièrement des décideurs relaye et renforce la réalité physique. Ainsi, les décideurs des territoires "périphériques" - *les Flamands en premier lieu dans cet espace de coopération déclarée qu'est la COPIT* - expriment une préoccupation si ce n'est une inquiétude : être associés à Lille afin de permettre à cette dernière d'atteindre une masse critique en terme de marketing territorial international. Pour ce faire être confondus dans un ensemble indistinct et tout à la fois être perçus comme l'un des satellites : l'un des exécutants dans une relation verticale.

Or, avant qu'une organisation des pouvoirs puisse concrétiser un tel degré d'intégration à une échelle transfrontalière, il se sera passé beaucoup de temps. Abstraction faite des freins législatifs de taille, une telle intégration ne pourrait se produire de toute manière qu'en emportant une totale adhésion des parties, c'est à dire des Territoires composant cet espace métropolitain et des décideurs les représentant.

La crainte que nous avons évoquée nous semble plus immédiate : avant de porter sur la réalité tangible de l'exercice de compétences publiques, elle porte selon nous sur le système de représentation proposé, sur l'image, et concerne une dimension symbolique. Aussi nous en déduisons que s'il existe bel et bien un enjeu de marketing territorial à l'échelle internationale, il faut appliquer l'un des préceptes de base du marketing : les messages durablement efficaces sont aussi des messages vrais. Ainsi, "vendre" tout ou partie de ce que nous avons qualifié d'Aire Métropolitaine comme "*Une Métropole*" dotée d'un projet de "grande ville" mono-centrique, serait donc non seulement un contre sens mais aussi une maladresse, attendu que la réalité physique et la sensibilité culturelle expriment le contraire.

Il est plus percutant de vendre une Aire Métropolitaine ou toute autre appellation qui clarifierait l'existence d'un **méta réseau de villes**, entendons un réseau de territoires composés de villes. La communication s'approcherait ainsi du réel, les conditions d'adhésion des différentes composantes seraient réunies et la communication gagnerait en efficacité.

Proposer un système de représentation plus proche du réel facilite le travail de délimitation et de dénomination de l'Aire Métropolitaine qui est encore à entreprendre. Cela peut aussi désigner quelques pistes de coopération à explorer à l'avenir, non seulement la reconduction/renforcement de la coopération transfrontalière dans la géographie de la COPIT mais aussi avec les territoires du Bassin minier, voire avec Brugge avec laquelle des synergies possibles apparaissent dans le domaine tourisme/culture. L'organisation des pouvoirs, si on peut l'appeler ainsi, peut d'ailleurs s'inspirer de la diversité des formes urbaines rencontrées dans l'Aire Métropolitaine : les modes de coopération peuvent être à géométrie variable.

Die acties kunnen nadrukkelijk trachten om die eigenschappen te versterken die een netwerk kenmerken. In dat verband noemt Louis Albrechts ¹³ **vijf criteria** waaraan moet worden voldaan voordat men kan spreken van een netwerk van steden :

- op de eerste plaats moeten de componenten van een netwerk op zich voldoende kwaliteit hebben,
- verder moet er een zekere complementariteit bestaan tussen de stedelijke gebieden die behoren tot het netwerk,
- er zijn voldoende stromen van personen, goederen en informatie tussen de componenten van het netwerk,
- er zijn fysieke verbindingen tussen stedelijke gebieden :
 - "harde" infrastructurele verbindingen (rail, weg, water, kabels...),
 - "zachte" natuurlijke structuren en verbindingen (natuur, landschappen...),
- het netwerk moet gestructureerd zijn door organisatorische banden.

Hierbij dient opgemerkt dat slechts zeer weinig internationaal bekende netwerken van steden als dusdanig zijn erkend in de literatuur. Zelfs sterk verstedelijkte gebieden zoals het Ruhrgebied of de Randstad functioneren niet als netwerken.

3.2 EEN DYNAMIEK VAN COMPLEMENTARITEIT EN SYNERGIE BEVORDEREN TUSSEN DE DEELGEBIEDEN

3.2.1 Universitaire samenwerking

Grensoverschrijdende synergie is mogelijk op het gebied van hoger onderwijs en onderzoek. *In de mate dat ze studenten toelaat om te leren samenwerken* kan de uitwisseling op dat gebied ook de basis leggen voor een duurzame samenwerking over de grenzen heen.

Uitwisselingen van studenten tussen Frankrijk en België bestaan al, en voor sommige studies (*architectuur bijvoorbeeld*) schrijven heel wat Franse studenten zich in België in. Ook op institutioneel vlak zien we uitwisselingen tussen de universiteiten (*bijvoorbeeld KU Leuven in Kortrijk met Lille 3, Université Libre de Bruxelles met Université des Sciences et Techniques de Lille*).

Een van de ambities van Lille Métropole Communauté Urbaine bestaat erin om met name via de "Pôle Universitaire Européen" een universitair beleid te voeren op Europees niveau. Ondanks de grote internationale principiële verklaringen bestaan er echter nog reële problemen van erkenning en overeenstemming van de diploma's. In die zin zou de Metropool de rol kunnen spelen van Europees laboratorium.

Belangrijke onderwijscentra in de gebieden van de GPCI zouden hun zwakke punten kunnen wegwerken, bijvoorbeeld op het gebied van talenkennis, of elkaar kunnen aanvullen, bijvoorbeeld op het gebied van onderzoek en kwaliteitsonderwijs in de voedingsindustrie.

De samenwerking zou dus verschillende vormen kunnen aannemen :

- verbetering van het onthaal en vereenvoudiging van de administratieve uitwisselingsformaliteiten (*erkenning van de diploma's, geldigheid van de opleidingen...*),

¹³ Albrechts L. (1998) "The Flemish Diamond : precious Gem and virgin Area", *European Planning Studies*, Vol 6, n°4, pp 411-424.

Quant aux **plus values de la métropolisation**, elles résulteront du génie collectif des acteurs de l'Aire Métropolitaine. La proximité géographique, l'intensité fonctionnelle et le volontarisme institutionnel qui ont été soulignés créent des conditions favorables à l'engagement de plusieurs chantiers :

- *Etablir des fondations solides* en désignant et dénommant l'espace ou l'Aire Métropolitaine, tout en emportant une adhésion de ses composantes ; le processus autant que le produit final constituent l'objectif (*un parallèle avec la dynamique européenne peut être établi*),
- *Travailler la vision qualifiée "d'instrumentale" du processus de métropolisation* en montant des projets de développement et d'aménagement concrets pertinents à cette échelle, en application du principe de subsidiarité,
- *Travailler la vision qualifiée de "marketing"* en bâtissant une stratégie de communication afin de permettre à l'Aire Métropolitaine d'exister sur la place internationale comme "*un réseau de villes émergent*" (association des concepts de réseau développé ci-avant et de ville émergente développé par Charles Gachelin).

Les actions pourront explicitement tendre à renforcer ce qui caractérise un réseau. A ce propos, Louis Albrechts ¹³ énonce **cinq critères** auxquels il faut satisfaire avant de pouvoir parler de réseaux urbains :

- les composantes d'un réseau doivent atteindre un niveau de qualité suffisant,
- les territoires urbains doivent présenter un certain degré de complémentarité,
- des flux de personnes, de biens et d'informations doivent être échangés significativement entre les composantes du réseau urbain,
- différents types de liaison doivent innervier le réseau :
 - des liaisons "dures" (rail, route, voies navigables, câbles,...),
 - des liaisons et structures naturelles "douces" (nature, paysages...),
- des liens organisationnels doivent structurer le réseau.

Il convient de préciser que rares sont les réseaux urbains internationalement reconnus comme tels dans la littérature. Même des conurbations telles que la Ruhr ou la Randstad ne fonctionnent pas comme des réseaux.

3.2 IMPULSER UNE DYNAMIQUE DE COMPLÉMENTARITÉS ET DE SYNERGIES TERRITORIALES

3.2.1 La coopération universitaire

La mise en place d'une synergie transfrontalière est possible dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche. En effet, la coopération transfrontalière sur le thème de l'enseignement supérieur et de la recherche - *dans la mesure où elle permet à des étudiants d'apprendre à travailler ensemble* - est susceptible de fonder le terreau propre à la création d'une habitude de travail en commun par delà les frontières nationales.

Les échanges d'étudiants entre la France et la Belgique existent déjà, et, dans certains domaines (*l'architecture par exemple*) de nombreux étudiants français s'inscrivent en Belgique. De manière plus institutionnelle, des échanges inter-universités existent aussi (*par exemple KU Leuven à Kortrijk- Lille 3; Université Libre de Bruxelles-Université des Sciences et Techniques de Lille*).

¹³ Albrechts L. (1998) "The Flemish Diamond : precious Gem and virgin Area", *European Planning Studies*, Vol 6, n°4, pp 411-424.

- bijzondere samenwerking met de Vlaamse instellingen die het tekort aan taalkennis van de Franstaligen kunnen helpen oplossen (*uitwisseling van professoren, studenten...*),
- creatie van netwerken (*of de verdere uitbouw van de reeds bestaande*) rond thema's waarin de grensoverschrijdende regio sterk staat (*voedingsindustrie, textiel, distributie...*), waarbij universiteiten, onderzoekslaboratoria en bedrijven worden betrokken (*via stage-overeenkomsten, onthaal van studenten die hun thesis maken, terbeschikkingstelling van studenten voor de studie van bijzondere projecten...*).

3.2.2 De arbeidsmarkt

Lille en het vroegere Mijnbekken beschikken over heel wat arbeidskrachten, terwijl er in Vlaanderen een tekort bestaat. Ook in de streek rond Tournai is de werkloosheid hoog. Tussen Wallonië en Vlaanderen bestaat er geen gemeenschappelijke arbeidsmarkt, hoewel er geen verschillen zijn inzake sociale zekerheid, belastingen...

Een betere integratie van de arbeidsmarkten binnen de metropool, als remedie tegen de tekorten van elk gebied, is dus een doelstelling die moet worden nagestreefd.

Toch moet goed worden nagegaan of vraag en aanbod met elkaar overeenstemmen (*bijvoorbeeld : een groot aanbod van werk voor hoog geschoolden tegenover een grote vraag van laaggeschoolde arbeidskrachten*) en welke factoren een betere integratie van de arbeidsmarkten mogelijk maken (*noodzaak om het gebrek aan talenkennis aan de kant van Lille weg te werken, probleem van grensoverschrijdende transparantie van de arbeidsmarkten, samenwerking via het netwerk EURES...*).

Het Grensoverschrijdend atelier voert trouwens een studie uit rond het thema van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt.

3.2.3 Gemeenschappelijke ontwikkeling van de high-techsegmenten van oude traditionele sectoren

High-techbedrijven zoeken een aangename omgeving. Ze moeten ook makkelijk bereikbaar zijn en sluiten liefst aan bij bestaande kenniscentra zoals universiteiten. Door het aantrekken van high-tech-activiteiten rond een industriële basis kunnen op een meer doordringende manier polen worden ontwikkeld die de regio ten goede komen.

Dankzij een synergie Lille - Roeselare - Tournai zouden bijvoorbeeld de voedingsindustrie (*met de steun van reeds belangrijke polen zoals Arras*) of de textielsector een nieuwe impuls kunnen worden gegeven.

3.2.4 Culturele en toeristische samenwerking

Elke regio heeft haar eigen sterke punten op het gebied van cultuur en erfgoed. Lille, Tournai, Ieper en Brugge zouden een "toeristisch aanbod" kunnen ontwikkelen dat gezamenlijk wordt gepromoot, en waarbij via touroperators verkochte gecombineerde toeristische producten elementen van de verschillende steden omvatten.

Er bestaan al gemeenschappelijke acties in het kader van Europese ontwikkelingsprogramma's (*bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van het riviertoeerisme op de Leie*) maar die moeten versterkt en gestructureerd worden.

In die zin zou een gemeenschappelijke voorbereiding en een uitgebreide samenwerking tussen de grote Franse en Belgische culturele steden in het kader van "Lille culturele hoofdstad van Europa" in 2004 welkom zijn, en toelaten om op grote schaal een gemeenschappelijke promotie te voeren in het kader van dit evenement van Europees formaat.

L'une des ambitions de Lille Métropole Communauté Urbaine est de développer, notamment par l'intermédiaire du *Pôle Universitaire Européen*, une politique universitaire à l'échelle européenne. Cependant, malgré les grands principes énoncés, il demeure des problèmes réels de reconnaissance et de correspondance des diplômes. A ce titre la Métropole pourrait jouer un rôle de laboratoire européen.

Les atouts forts des formations des régions représentées dans la COPIT pourraient combler leurs déficiences respectives, par exemple en matière de pratique des langues, ou se compléter, par exemple en terme de recherche et de formation de haute qualité dans l'agroalimentaire.

Une coopération pourrait donc s'amorcer sur plusieurs modes :

- l'amélioration de l'accueil et la facilitation des formalités administratives d'échanges (*reconnaissance des diplômes, validation des formations...*),
- une coopération particulière avec les instituts flamands susceptibles de pallier le déficit linguistique des francophones (*échange de professeurs, d'étudiants...*),
- la création de réseaux thématiques (*ou le développement de ceux existants*) sur des thèmes d'excellence transfrontaliers (*agroalimentaire, textile, distribution...*) associant les universités, les laboratoires de recherche et les entreprises (*par le biais de conventions de stage, ou l'accueil d'étudiants en thèse, ou encore la mise à disposition d'étudiants pour l'étude de projets particuliers...*).

3.2.2 Le marché de l'emploi

A Lille et dans l'ancien Bassin minier la main d'œuvre est nombreuse alors qu'elle fait défaut en Flandre. Par ailleurs, les taux de chômage sont importants dans la région de Tournai. Enfin, entre parties wallonne et flamande il n'y a pas de marché de l'emploi unique, malgré l'absence de différences de système de sécurité sociale, d'impôts...

Une meilleure intégration des marchés de l'emploi intra métropolitain pour pallier aux déficits de chaque territoire est donc un objectif qui mérite d'être poursuivi.

Cela étant, il convient de vérifier qu'il y a bien correspondance des segments offre-demande (*par exemple : une forte offre de travail qualifié face à une main-d'œuvre déqualifiée*) et d'identifier les facteurs permettant une meilleure intégration des marchés de l'emploi (*nécessité d'agir sur les déficiences linguistiques du côté lillois, problème de transparence transfrontalière des marchés de l'emploi, coopération par le réseau EURES...*).

L'Atelier Transfrontalier se préoccupe d'ailleurs de cette question puisqu'il a lancé une étude sur le thème du marché de l'emploi transfrontalier.

3.2.3 Projets de développement commun des segments high-tech d'anciennes filières traditionnelles

Les entreprises high-tech cherchent un cadre agréable, que l'on trouve dans les aires vertes. Elles ont besoin d'un accès facile et de la proximité d'une métropole pour les besoins de la recherche notamment (*pôle universitaire*).

L'implantation d'activités high-tech sur un socle industriel permet de développer de façon plus pertinente des pôles qui distinguent le territoire.

En conséquence, une synergie Lille - Roeselare - Tournai permettrait de développer de manière forte le secteur agroalimentaire (*avec l'appui de pôles déjà importants comme Arras*), ou le secteur du textile.

3.2.5 Samenwerking op het gebied van water- en milieubeheer

Voor deze duidelijk grensoverschrijdende thema's bestaat een grote vraag, in het bijzonder op het gebied van het waterbeheer : waterkwaliteit, waterwinning, waterzuivering, waterverontreiniging, netwerken van kanalen...

Andere projecten zouden kunnen worden ontwikkeld op het gebied van milieu : natuurparken, groengebieden die moeten worden opgewaarderd, afvalbeheer, goed beheer van de mobiliteit...

3.2.6 Schalen van grensoverschrijdende samenwerking

In dit grensoverschrijdende gebied kunnen we twee schalen onderscheiden:

- Die van de dagdagelijkse "functionele verbindingen", nl de fysieke relaties tussen de gebieden op residentieel of economisch vlak (*woon-werkverkeer*),
- Die van een politieke wil tot samenwerking, die vertaald wordt in bovengemeentelijke samenwerking of in een verzameling van bovengemeentelijke samenwerkingsverbanden.

Beide worden nog versterkt wanneer het morfologische stedelijk weefsel doorloopt.

Gebieden met dagelijkse functionele verbindingen :

- de bestaande gemeentelijke samenwerkingsverbanden en intercommunales (LMCU, IDETA, IEG, LEIEDAL, WVI) vormen evenveel functionele gehelen op het vlak van stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening, en zijn vaak echte woon-werkgebieden,
- de Centrale Agglomeratie, bestaande uit de agglomeratie Lille (uitgebreid tot de Communauté Urbaine), en Mouscron in het Waalse Gewest, waar een continuïteit van het bebouwd gebied en een constante stedelijke dichtheid bestaat,
- het gebied waar deze functionele verbindingen bepalend zijn maar waar geen politieke samenwerkingsstructuur bestaat : het gebied tussen de metropool Lille en het vroegere Mijnbekken, waar de banden zwak zijn op het vlak van het gezamenlijk beheer (de regionale diensten buiten beschouwing gelaten), maar waar onmiskenbaar functionele verbindingen bestaan in termen van werk- en woongebied met de centrale stedelijke kern. Deze relaties oefenen een verstedelijkingsdruk uit op het open tussengebied.

Gebieden met een politieke wil tot samenwerking :

- de intercommunales die aanwezig zijn in het metropoolgebied : LEIEDAL, IDETA, IEG, WVI, LMCU...,
- het gebied van de GPCI dat Lille Métropole Communauté Urbaine en de Vlaamse en Waalse intercommunales omvat, waartussen de functionele relaties nog tamelijk zwak zijn. Deze regio beschikt over een organisatie, het Grensoverschrijdend atelier (Grootstad-project) dat zich tot doel stelt de grensoverschrijdende samenwerking op te versterken.

Er is geen overeenstemming tussen de functionele relaties, die eerder aanwezig zijn in het zuiden van het metropoolgebied (LMCU – vroegere Mijnbekken), en de wil tot politieke samenwerking, die eerder voorkomt in het noorden, met name dankzij organisaties zoals de GPCI.

We stellen dus enerzijds objectieve functionele relaties vast die niet gepaard gaan met beleidsstructuren, en zien anderzijds het bestaan van de wens tot gezamenlijk beheer daar waar de objectieve functionele relaties minder sterk zijn.

3.2.4 Coopération culturelle et touristique

Chaque territoire possède des atouts en matière de culture et de patrimoine.

Lille, Tournai, Ieper et au-delà Brugge pourraient développer une "filiale tourisme" nécessitant une promotion commune, et la vente par les tour-opérateurs de circuits et produits touristiques combinés incluant des éléments des différents territoires.

Des actions communes existent déjà dans le cadre des programmes européens de développement (*par exemple pour le développement du tourisme fluvial sur la Lys*) mais il faudrait les renforcer et les systématiser.

Dans ce sens, une préparation commune et un partenariat fort entre les grandes villes culturelles françaises et belges dans le cadre de "Lille capitale européenne de la culture" en 2004 serait la bienvenue et permettrait d'initier un important travail de promotion commune dans le cadre d'un événement d'envergure européenne.

3.2.5 Coopération en matière de gestion de l'eau et d'environnement

Pour ces deux thèmes éminemment transfrontaliers, une forte demande existe en particulier concernant la gestion de l'eau ; qualité des nappes, captage, épuration, dépollution des eaux, réseaux de canaux...

D'autres projets pourraient être utilement développés en environnement ; parcs naturels, espaces verts à valoriser, gestion des déchets, bonne gestion de la mobilité...

3.2.6 Les échelles de coopération transfrontalière

Au sein de ce territoire transfrontalier, on peut définir deux sous-échelles d'identité :

- Celle des complémentarités concrètes vécues quotidiennement, les "liaisons fonctionnelles", à savoir les relations physiques entre les territoires, que ce soit au niveau résidentiel ou du point de vue économique (*liaisons domicile - travail*),
- Celle d'une volonté de coopération politique, un "volontarisme institutionnel" qui définit une relation correspondant à une volonté politique traduite soit par une intercommunalité soit par le rassemblement de plusieurs intercommunalités.

Toutes deux sont encore renforcées lorsqu'il existe une continuité du tissu.

Espaces de liaisons fonctionnelles quotidiennes :

- les intercommunalités (LMCU, IDETA, IEG, LEIEDAL, WVI) constituent autant d'ensembles fonctionnels d'aménagement et souvent de véritables bassins de vie,
- l'Agglomération Centrale qui comprend l'agglomération métropolitaine de Lille, étendue à la Communauté Urbaine, et Mouscron en Région wallonne, où l'on constate une continuité du territoire bâti et une densité urbaine constante,
- l'espace où ces liaisons fonctionnelles sont déterminantes mais sans structure de coopération politique : l'espace entre la métropole lilloise et l'ancien Bassin minier dans lequel les liens sont faibles du point de vue de la gouvernance (services régionaux mis à part) mais qui a des liaisons fonctionnelles indéniables en terme de bassin d'emploi et d'habitat avec l'Agglomération Centrale, et où par ailleurs une politique rigoureuse de conservation des espaces ouverts devra être menée.

Espaces de volontarisme institutionnel :

- les intercommunalités présentes sur le territoire métropolitain : LEIEDAL, IDETA, IEG, WVI, LMCU...,
- l'espace de la COPIT, qui comprend LMCU et les intercommunales flamandes et wallonnes, entre lesquelles les relations bilatérales restent à ce jour faibles mais qui possède une organisation, l'Atelier Transfrontalier (projet Grootstad), dont le but est d'instaurer une véritable coopération transfrontalière.

De strategische doelstelling van het creëren van een identiteit van het metropoolgebied (in de ruime betekenis van het woord), zou er dus in bestaan de volgende tekorten weg te werken :

- Wanneer een objectieve functionele realiteit bestaat die niet gepaard gaat met politieke samenwerking – *wat het geval is voor de relaties metropool Lille - Mijnbekken* – zou een politieke coördinatie kunnen worden gecreëerd. Enkele te bespreken thema's zijn : de grote transportinfrastructuren voor het transitverkeer in het Metropoolgebied, de bescherming van de overgangsgebieden, de economische promotie ;
- Wanneer een politieke structuur bestaat, zou men de functionele banden kunnen versterken door ontwikkelingsinitiatieven. In dat opzicht werden reeds verschillende pistes genoemd, zoals het bijdragen tot een betere netwerkvorming van economische sectoren uit de verschillende gebieden van de Metropool. Het Grensoverschrijdend atelier heeft onlangs een studie hieromtrent opgestart.

Il n'y a pas correspondance entre les liaisons fonctionnelles plus présentes dans le Sud du territoire métropolitain (LMCU - ancien Bassin minier) et la volonté de coopération politique, davantage présente sur le versant Nord, notamment grâce à des organisations comme la COPIT.

On constate donc d'une part des relations fonctionnelles objectives qui ne sont pas assorties d'échelles de gouvernance pertinentes, d'autre part, des prémisses d'échelles de gouvernance existent alors que les relations fonctionnelles objectives sont moins fortes.

L'axe stratégique pour qu'une échelle d'identité pertinente soit mise en place sur le territoire métropolitain compris au sens large consisterait donc à combler les déficits :

- Quand une réalité fonctionnelle objective existe et qu'elle n'est pas assortie de coopération politique - *ce qui est le cas des relations métropole lilloise - Bassin minier* - il conviendrait de créer un lieu de coordination politique. Des thèmes tels que les grandes infrastructures de transport assurant l'écoulement des flux de transit de l'Aire Métropolitaine, la protection des espaces intermédiaires, la promotion économique, peuvent être débattus ;
- Quand une instance politique existe, il faudrait faire en sorte, par des actions de développement, de densifier la réalité fonctionnelle objective. Différentes pistes ont été évoquées précédemment, telle que la contribution à une meilleure mise en réseau transfrontalière des filières économiques présentes sur les différents versants de la Métropole. L'Atelier Transfrontalier s'est d'ailleurs saisi récemment de cette question.

Conclusions

Besluiten

Atelier

Over de inhoud van de studie omtrent "de meerwaarden van de metropoolvorming"¹ werden heel wat boeiende en interpellierende debatten gevoerd tussen de auteurs van de studie en de leden van de Stuurgroep en van het Atelier.

Daarbij werd zowel gesproken over het doel van de studie als over haar resultaten, en over het latere gebruik ervan.

Het feit dat de studie de essentie raakt van het huidige metropoolvormingsproces kon alleen maar bijzonder interpellierend zijn, niet alleen voor de auteurs en begeleiders van de studie, maar ook voor de structuren die de voortgang van het proces moeten waarborgen, met name de GPCI.

Deze debatten zijn een volwaardig onderdeel van de studie : ze hebben het mogelijk gemaakt de studie opnieuw te bekijken en bepaalde elementen ervan te laten evolueren.

1 DE VRAAG LIJKT EENVOUDIG EN DUIDELIJK... MAAR SCHIJN BEDRIEGT

De studie vertrekt van een eenvoudige, duidelijke en directe vraag : "*welke meerwaarden kan de metropoolvorming genereren voor elk deelgebied ?*" en van de hoop om, in het kader van een studie, een even duidelijk als direct antwoord te vinden.

Al van bij de eerste besprekingen bleek dat de vraag eigenlijk zeer complex is... en ook een beetje naïef.

Het bleek dat "*het betekenisveld van de gebruikte concepten zich slechts moeilijk laat bepalen*". Met name voor de notie metropool speelden de verschillende gevoeligheden van Vlamingen, Fransen en Walen duidelijk mee.

Daarnaast was er ook een schaalprobleem : op welke referentiële schaal moest worden gewerkt ? Moest ook het Mijnbekken worden geïntegreerd ? In termen van uitdagingen zeker wel ; maar in termen van oplossingen was dat minder evident. Wat de methodologie van de studie betreft moesten twee valkuilen worden vermeden : enerzijds "*een verzameling van uitsluitend kwantitatieve gegevens*" en anderzijds "*een opeenvolging van voluntaristische uitspraken zonder enige verwijzing naar de realiteit*".

Ook bijzonder moeilijk bleek de benadering van het huidige metropoolvormingsproces, dat immers verschillende facetten biedt en zeer complex is : "*Afhankelijk van het deel van de Frans-Belgische metropool dat wordt beschouwd, kan de realiteit verschillen. Bovendien kan diezelfde realiteit verschillend worden geïnterpreteerd gezien de verschillen in culturele en politieke referenties*".

Gezien die complexiteit werd het duidelijk dat op basis van de matrixen met opmerkelijke elementen en manifeste tekorten van elk gebied, en op basis van de gekruiste lezing en interpretatie ervan geen "catalogus" kan worden opgemaakt van de concrete meerwaarden die het metropoolvormingsproces elk gebied zou kunnen opleveren.

¹ Met "metropoolvorming" wordt het proces bedoeld waarmee de grensoverschrijdende metropool wordt opgebouwd.

Le contenu de l'étude sur "les plus-values de la métropolisation"¹ a fait l'objet de débats riches et interpellant entre les auteurs de l'étude, les membres de l'Atelier et du Comité de Pilotage.

Furent débattus tant l'objectif de l'étude que son résultat et son exploitation ultérieure.

Le fait que l'étude touchait à l'essence même du processus de métropolisation en cours, ne pouvait qu'être particulièrement interpellant, non seulement pour les acteurs et les accompagnateurs de l'étude, mais aussi pour les structures qui devraient assurer la pérennité du processus, notamment la COPIT.

Ces débats sont à considérer comme partie prenante de l'étude et ce, d'autant plus qu'ils ont permis de "revisiter" l'étude et d'en faire évoluer certains éléments.

1 UNE QUESTION SIMPLE ET CLAIRE... EN APPARENCE

Le but de l'étude se fonde sur une question simple, claire et directe : *quelles plus-values la métropolisation peut-elle engendrer pour chaque territoire ?* et l'espoir de trouver dans l'étude une réponse aussi claire et directe que la question posée.

Dès les premières discussions, la simplicité de la question est apparue dans toute sa complexité... et sa candeur.

S'est présentée d'emblée la difficulté "*de préciser le champ sémantique des concepts utilisés*" et notamment la notion de métropole, tributaire des différentes sensibilités flamande, française, wallonne.

Difficulté d'échelle : sur quelle échelle référentielle s'appuyer ? Fallait-il par exemple intégrer le bassin minier ? Certainement en termes d'enjeux. Ce n'est pas aussi évident en termes de solutions. Quant à la façon de mener l'étude, il fallait éviter deux écueils : "*un rassemblement de données uniquement quantitatives, une succession d'énoncés volontaristes sans références aux réalités*".

Difficulté d'appréhender le processus de métropolisation en cours, lui aussi multiple et complexe : "*selon les versants de la métropole franco-belge, la réalité peut être différente et la même réalité peut être perçue différemment compte tenu d'une diversité de références culturelles et politiques*".

L'étude dévoilant toute sa complexité, il en ressortait que la lecture croisée et l'interprétation des matrices qui mettaient en évidence les éléments remarquables et les insuffisances manifestes de chaque territoire ne permettrait pas d'établir le "catalogue" des plus-values concrètes que chaque territoire pouvait espérer retirer du processus de métropolisation.

¹ Par "métropolisation", il faut entendre, le processus de mise en place de la métropole transfrontalière.

2 OP ZOEK NAAR DE MEERWAARDEN VAN DE METROPOOLVORMING

De studie gaf dus geen "catalogus" van de meerwaarden, maar haar inhoud vormt wel het substraat van het parcours dat moet worden afgelegd om die meerwaarden te genereren.

Ze wijst duidelijk op het principe van een "natuurwet" die in dit geval toepasbaar is : men kan geen vruchten plukken (de meerwaarden) zonder eerst de grond te bewerken en te bezaaien.

De studie levert namelijk een essentieel element voor de fase van het voorbereiden en bewerken van het terrein door een vernieuwende en veelbelovende definitie voor te stellen van de ruimtelijke en functionele morfologie van de grensoverschrijdende metropool. Die metropool wordt eindelijk uit de abstractie gehaald en krijgt een lichaam, een structuur, een samenhang. Tot dan toe was het concept van grensoverschrijdende metropool niet meer dan een soort van kapstok waar iedereen alleen maar vond wat hij zelf had meegebracht in functie van zijn identiteit, cultuur of zelfs fantasmen.

Een andere belangrijke en doorslaggevende inbreng van de studie is de opstelling van een nieuw ruimtelijk schema, dat steunt op nieuwe deelgebieden, die de drie gebruikelijke gebieden (Frans, Vlaams en Waals) overstijgen. Maar daarover seffens meer.

3 HET METROPOOLVORMINGSPROCES : ONGELIJKE ANTWOORDEN VOOR EEN MEERVOUDIGE EN COMPLEXE BENADERING

Eenvoudig gezegd maken de acteurs een onderscheid tussen twee opvattingen :

- Een instrumentalistische visie : projecten opzetten die pertinent zijn op schaal van de Frans-Belgische metropool. Deze visie vindt vooral aanhang bij de Vlamingen.
- Een marketingvisie, de voorkeur van de Fransen, door een nog nader te bepalen merk te ontwikkelen zodat een Frans-Belgische metropool zich ook op internationaal niveau kan doen gelden. De Walen van hun kant zijn gevoelig voor de beide benaderingen.

De vraag naar de meerwaarden van de metropoolvorming verschilt dus naargelang het gebied dat wordt beschouwd :

- Voor de Fransen luidt de vraag : hoe de metropoolvorming doen slagen ? en hier : waarom de metropoolvorming doorvoeren op grensoverschrijdende schaal ?
- Voor de Vlamingen die hebben gekozen voor grensoverschrijdende samenwerking, is het de bijzonderheid van de metropoolvorming die in vraag wordt gesteld, en de argumenten waarop die kan steunen.
- Voor de Walen, die de keuze hebben gemaakt zich bij het metropoolvormingsproces aan te sluiten, luidt de vraag : wat kan onze bijdrage zijn tot de metropoolvorming ?

De antwoorden die de studie biedt zijn ongelijk :

- Ze geven duidelijk aan hoe het grensoverschrijdende gebied meerwaarden oplevert voor het metropoolvormingsproces. Ze verduidelijken ook de plaats die elk van de drie gebieden in het metropoolvormingsproces inneemt.
- Zoals reeds gesteld, geeft de studie echter niet aan welke concrete meerwaarden de metropoolvorming aan elk gebied kan opleveren.

2 A LA RECHERCHE DES PLUS-VALUES DE LA MÉTROPOLISATION

Si l'étude ne livre pas le "catalogue" des plus-values, par contre son contenu constitue le substrat du parcours à accomplir pour que les plus-values soit générées.

Elle fait pertinemment ressortir le principe d'une "loi naturelle" applicable dans ce cas ci : pour récolter des fruits (les plus-values), il faut d'abord préparer le terrain et l'ensemencer.

En effet, l'étude apporte un élément essentiel à la phase de préparation et de fertilisation du terrain en proposant une définition novatrice et prometteuse de la morphologie spatiale et fonctionnelle de la métropole transfrontalière, la sortant enfin de l'abstraction en lui donnant un corps, une structure, une cohérence. Le concept de métropole transfrontalière n'était jusque là qu'une sorte d'auberge espagnole où chacun invoquait ce qu'il y apportait en fonction de son identité, de sa culture, voire... de ses fantasmes.

Un autre apport important et déterminant est l'esquisse d'un schéma d'organisation et de fonctionnement relationnel construit sur l'émergence de nouveaux territoires opérationnels lesquels transcendent les trois territoires conventionnels : France, Flandre, Wallonie (cet apport est explicité ci-après).

3 LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION : DES RÉPONSES INÉGALES POUR UNE APPRÉHENSION MULTIPLE ET COMPLEXE

Les auteurs distinguent, en simplifiant, deux conceptions :

- une vision instrumentale : monter des projets de développement et d'aménagement pertinents à l'échelle de la métropole franco-belge. Cette vision étant privilégiée par les flamands.
- une vision marketing, celle-là privilégiée par les français et qui consiste à faire exister une marque encore à définir, désignant l'existence d'une métropole franco-belge sur la scène internationale. Quant aux wallons, ils peuvent être considérés comme sensibles aux deux approches.

Ainsi la question sur les plus-values de la métropolisation se pose-t-elle différemment selon les territoires.

- Pour les français, la question est : comment réussir la métropolisation ? et ici : pourquoi engager la métropolisation à l'échelle transfrontalière ?
- Pour les flamands qui ont fait le choix de la coopération transfrontalière, c'est la dimension de la métropolisation qui est questionnée et sur quels arguments la fonder.
- Pour les wallons qui ont fait le choix d'adhérer au processus de métropolisation, la question est : quel peut être notre apport à la métropolisation ?

Les réponses apportées par l'étude à ces questions sont inégales.

- Elles permettent de clarifier en quoi le territoire transfrontalier apporte de plus-values au processus de métropolisation. Elles clarifient aussi la place que prend chacun des trois territoires dans le processus de métropolisation.
- Par contre, ainsi que cela a été dit, l'étude n'indique pas les plus-values concrètes que la métropolisation pourrait apporter à chaque territoire.

De studie zegt dat "de meerwaarden van de metropoolvorming zullen resulteren uit de capaciteit van de actoren". Hiervoor worden verschillende pistes voorgesteld :

- stevige grondslagen leggen (de ruimte aanduiden en benoemen, de deelgebieden achter dit project weten te krijgen),
- concrete projecten opzetten (instrumentalistische visie),
- een communicatiestrategie opbouwen (marketingvisie).

4 EEN VERNIEUWENDE EN VEELBELOVENDE DEFINITIE VAN DE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE MORFOLOGIE VAN DE GRENDOVERSCHRIJDENDE METROPOOL

Een van de consequente stappen voortuit van de studie is het feit dat de traditionele indeling van de grensoverschrijdende ruimte in drie gebieden – Frans, Vlaams en Waals – wordt overstege door ze te vervangen door een functionele ruimtelijke indeling, waardoor specifieke "nieuwe" gebieden ontstaan :

- een Centrale Agglomeratie met de morfologische conurbatie rond Lille – Roubaix – Tourcoing – Villeneuve d'Ascq, plus Mouscron in het Waalse Gewest.
- een metropoolgebied met :
 - een westelijk open gebied rond Ieper ;
 - een oostelijk open gebied rond Tournai ;
 - een gemengd urbaan en rurbaan gebied rond Kortrijk en Roeselare ;
 - een middengebied ten zuiden van Lille ;
 - de conurbatie van het voormalige mijnbekken ten zuiden van Lille.

Afgaande op deze morfologie, brengt de studie de sterke en zwakke punten van elk van deze "nieuwe" gebieden aan het licht.

Zo beschikt elk gebied over een aantal "troeven" die het kan uitspelen, terwijl ook zijn lacunes worden belicht. De oplevering van meerwaarden hangt voor een groot deel af van de benutting van deze elementen in de context van de grensoverschrijdende metropool.

Elk gebied wordt geconfronteerd met zijn mogelijkheden en met zijn belangen. Het weet hoe de dynamiek die meerwaarden kan genereren op gang moet worden gebracht en gevoed.

5 DE METROPOOL ANDERS BESCHOUWEN, UITDRUKKEN EN ORGANISEREN

Het niet-geven van een definitie aan het concept van grensoverschrijdende metropool legde tot nu toe een belangrijke hypotheek op het werk van het Atelier en het Grootstadproject. Hoe kan men de grensoverschrijdende metropool tot stand brengen zonder vooraf te bepalen wat deze metropool moet of kan zijn ?

De studie geeft een antwoord op deze fundamentele vraag door een relationeel schema op te stellen met de verhoudingen tussen de nieuwe gebieden die samen het grensoverschrijdende metropoolgebied vormen.

Dit schema biedt het grote voordeel dat rekening wordt gehouden met de intrinsieke complexiteit van de realiteit en dat het in lijn ligt met de textuur van het gebied, en met de verschillende culturele gevoeligheden.

Het werpt het referentiestelsel omver waarmee het concept metropool gewoonlijk wordt geassocieerd : een relationele en functionele verticale organisatie tussen een stadscentrum, zijn randgebied en zijn peri-urbane ruimte. Het stelt voor deze traditionele repre-

L'étude spécifie que "les plus-values de la métropolisation résulteront du génie des acteurs" et propose plusieurs chantiers :

- établir des fondations solides (désigner et dénommer l'espace, emporter l'adhésion des composantes),
- monter des projets concrets (vision instrumentale),
- bâtir une stratégie de communication (vision marketing).

4 UNE DÉFINITION NOVATRICE ET PROMETTEUSE DE LA MORPHOLOGIE SPATIALE ET FONCTIONNELLE DE LA MÉTROPOLE TRANSFRONTALIÈRE

L'une des avancées conséquentes de l'étude est de transcender la partition traditionnelle de l'espace transfrontalier en trois territoires, français, flamand, wallon, en leur substituant un découpage spatial fonctionnel, lequel fait émerger des "nouveaux" territoires spécifiques :

- une *Agglomération Centrale* reprenant la conurbation morphologique lilloise autour de Lille – Roubaix – Tourcoing – Villeneuve d'Ascq, plus Mouscron en Région wallonne.
- une *Aire Métropolitaine* comprenant :
 - une grande aire verte autour d'Jeper ;
 - une grande aire verte autour de Tournai ;
 - une aire mixte (urbaine et rurale) autour de Kortrijk et Roeselare ;
 - un espace intermédiaire au sud de Lille ;
 - la conurbation de l'ancien Bassin minier au sud de Lille.

Partant de cette morphologie, l'étude fait ressortir les atouts et faiblesses de chacun de ces "nouveaux" territoires.

Ainsi chaque territoire dispose-t-il d'un certain nombre de "cartes à jouer" tout en étant éclairé sur ses propres lacunes. De l'exploitation de ces éléments dans le contexte de la métropole transfrontalière dépendra pour une grande part l'apport de plus-values.

Chaque territoire est confronté à son potentiel et à ses enjeux. Il sait comment enclencher et nourrir la dynamique à même de produire des plus-values.

5 PENSER, EXPRIMER, ORGANISER AUTREMENT "L'OBJET MÉTROPOLITAIN"

La non-définition du concept de métropole transfrontalière faisait peser une hypothèque sur les travaux de l'Atelier et le projet Grootstad. Comment aurait-on pu mettre en place la métropole transfrontalière sans avoir défini au préalable ce que devait être ou pourrait être cette métropole ?

L'étude apporte une réponse à cette question fondamentale en esquissant un schéma d'organisation et de fonctionnement relationnels entre les nouveaux territoires qui constituent l'aire métropolitaine transfrontalière.

Ce schéma présente le grand avantage de tenir compte de la complexité intrinsèque de la réalité et d'être en phase avec la texture du territoire et les différentes sensibilités culturelles.

Il renverse le référentiel auquel se connote habituellement le concept de métropole – une organisation relationnelle et fonctionnelle verticale entre la ville centre, sa banlieue et son espace périurbain - en proposant de remplacer cette représentation traditionnelle de la métropole une et indivisible par l'image de la galaxie pour l'aire métropolitaine et des systèmes stellaires pour les territoires qui composent l'aire métropolitaine.

sentatie van de unieke, onverdeelbare metropool te vervangen door het beeld van een melkweg (voor het hele metropoolgebied) en van sterrenstelsels (voor elk van de deelgebieden in het metropoolgebied).

De analogie toont duidelijk aan dat er een gehiërarchiseerde orde, een "verticale" relatie bestaat tussen de ster en de planeten van een zelfde stelsel, terwijl tussen de sterrenstelsels een "horizontale" onderlinge afhankelijkheid bestaat.

Deze vergelijking voert de notie in van netwerk, een netwerk van gebieden die bestaan uit steden.

Het Atelier staat volledig achter dit concept, de complementariteit tussen verticale en horizontale relaties, het *meta-netwerk van steden*. Toch lijkt de vergelijking met de sterrenstelsels niet overtuigend genoeg. Een vergelijking met een druiventros lijkt het Atelier meer aangewezen. Die biedt het voordeel dat de idee van een "meervoudige metropool" wordt gecreëerd, gesteund op een organisatie in een netwerk van steden.

6 BOUWEN AAN EEN "ECHT" STEDELIJK NETWERK

Via de bijdrage van professor Louis Albrechts brengt de studie vijf criteria waaraan moet worden voldaan om een echt netwerk van steden te creëren. De te ondernemen acties moeten in de richting gaan van die criteria. We kunnen dus spreken van gemeenschappelijke, bundelende belangen.

De criteria betreffen de kwaliteit van de individuele componenten van het netwerk ; de complementariteit van de gebieden ; de uitwisselingen van personen, goederen en informatie ; de verschillende soorten verbindingen ; en de organisatorische en structurerende banden.

Hierbij dient opgemerkt dat internationaal erkende netwerken van steden zeldzaam zijn. Zelfs conurbaties zoals het Ruhrgebied of de Randstad functioneren niet als een netwerk. Wat dat betreft moet de oprichting van de Frans-Belgische metropool Lille een pilootproject zijn dat in heel Europa kan worden nagevolgd.

7 VERSCHILLENDE STRATEGIEËN NAARGELANG DE SCHAAL VAN DE GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

De studie bepaalt twee schalen van grensoverschrijdende samenwerking :

- de schaal van de dagelijkse "objectieve functionele verbindingen", zowel op residentieel als op economisch vlak. Deze schaal interpelleert meer in het bijzonder de geïnstitutionaliseerde intercommunaliteiten ; de Centrale Agglomeratie en het gebied gevormd door het voormalige Mijnbekken ;
- de schaal van het "institutionele voluntarisme" die zich vertaalt door de wil tot politieke samenwerking. Hier vinden we opnieuw de intercommunales, maar ook de GPCI en het Grensoverschrijdend atelier.

Op basis hiervan stelt de studie twee strategische assen voor :

- de oprichting van een politieke coördinatieplaats, wanneer een objectieve functionele realiteit bestaat en deze niet gepaard gaat met politieke samenwerking ;

L'analogie met en évidence le fait que s'il existe un ordre hiérarchisé, une relation "verticale" entre l'étoile et les planètes d'un même système, par contre il existe une interdépendance "horizontale" entre les systèmes stellaires.

Cette analogie introduit la notion de réseau, un réseau de territoires composés de villes.

L'Atelier adhère pleinement à ce concept, à la complémentarité entre des relations verticales et horizontales, au *métra-réseau des villes*. Toutefois, l'analogie aux systèmes stellaires ne lui semble pas assez convaincante. L'image de la grappe conviendrait mieux. Elle présente l'avantage de symboliser l'idée d'une "métropole plurielle" fondée sur une organisation en réseau urbain.

6 CONSTRUIRE UN "VRAI" RÉSEAU URBAIN

L'étude, par l'intermédiaire de la contribution du professeur Louis Albrechts, définit cinq critères auxquels il faudra satisfaire pour mettre en place un véritable réseau urbain. Les actions à mener devront tendre à la rencontre de ceux-ci. Ils constituent donc autant d'enjeux fédérateurs.

Les critères touchent la qualité des composantes du réseau; la complémentarité des territoires; les échanges de personnes, de biens et d'informations; les différents types de liaisons; les liens organisationnels et structurants.

Il est bon de préciser que rares sont les réseaux urbains internationalement reconnus. Même des conurbations telles que la Ruhr ou la Randstad ne fonctionnent pas comme des réseaux. La mise en place de la métropole lilloise franco-belge devrait constituer, sur ce sujet, un cas d'application-pilote exemplaire en Europe.

7 DES STRATÉGIES DIFFÉRENTIÉES SELON LES ÉCHELLES DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

L'étude définit deux échelles de coopération transfrontalière :

- l'échelle des "liaisons fonctionnelles objectives" quotidiennes tant au niveau résidentiel que du point de vue économique. Cette échelle interpelle plus particulièrement les intercommunalités institutionnalisées, l'agglomération centrale et l'espace constitué avec l'ancien bassin minier ;
- l'échelle du "volontarisme institutionnel" et qui se traduit par une volonté de coopération politique. On y trouve à nouveau les intercommunales, mais aussi la COPIT et l'Atelier transfrontalier.

Partant de là, l'étude propose deux axes stratégiques :

- la création d'un lieu de coordination politique quand une réalité fonctionnelle objective existe et qu'elle n'est pas assortie de coopération politique ;
- densifier la réalité fonctionnelle par des actions de développement lorsqu'il y a existence d'une instance politique.

- de functionele realiteit verdichten door ontwikkelingsacties, wanneer er een politieke instantie bestaat.

Deze strategische assen dekken het concrete actieveld. Het Atelier liet zijn gedachten gaan en legt enkele suggesties op tafel :

- De CUDL en Mouscron zouden niet mogen aarzelen om samen te werken in domeinen of voor kwesties waar de andere gebieden van de GPCI buiten staan, of waarbij ze niet betrokken zijn. Deze samenwerking zou a priori geen enkel domein van het stedelijk beleid mogen uitsluiten.
- Wat de zustersteden (op de Grensleie) betreft doen de auteurs geen voorstellen. De ambities en oplossingen zullen wellicht verschillen naargelang men te maken heeft met Comines, Wervik, of Mene – Halluin. Het Atelier heeft nagedacht over het geval van de twee Comines, waar de aangekondigde ambities, met name via "Comines – Europe", het grootst zijn.

De kwesties die er aan de orde komen zijn vergelijkbaar met die van Mouscron en de grensoverschrijdende centrale agglomeratie. Ze stellen zich evenwel op een ander niveau, dat van de stad, en voor andere bevoegdheden.

De antwoorden zijn dus evenmin noodzakelijk dezelfde. Het "fictie-scenario" zou erin bestaan om de beide gemeentes te laten functioneren als één Comines :

- Gemeenschappelijke vergaderingen van de gemeenteraden,
- Fusie van de technische diensten, of ze minstens naast elkaar laten werken in dezelfde lokalen en ze de technische middelen laten delen,
- Gemeenschappelijke procedures, bijvoorbeeld inzake stedenbouw.
- Wat de relaties met het Mijnbekken betreft onderschrijft het Atelier de idee van de oprichting van een coördinatieplaats, een idee die werd voorgesteld door de auteurs van de studie. Men zou kunnen denken aan de organisatie van een politieke coördinatie tussen de GPCI en de *Conférence Permanente du Bassin Minier*, aan middelen om elkaar beter te leren kennen en om samen te communiceren, en aan samenwerking rond concrete projecten...

8 DE GPCI IN HET BIJZONDER GEÏNTERPELLEERD

Aan het eind van hun studie schrijven de auteurs: "*Wanneer een politieke instantie bestaat (de GPCI) zou men de objectieve functionele realiteit kunnen versterken door ontwikkelingsinitiatieven*".

De GPCI wordt dus bijzonder geïnterpelleerd. Ze zou moeten kunnen samenwerken met de andere grensoverschrijdende netwerken zoals EURO 6, zoals ook de intercommunales dat individueel doen met de handelskamers.

Gebrek aan synergie op deze niveaus is ongunstig voor de ontwikkelingsinitiatieven die in het Grensoverschrijdende schema worden vooropgesteld.

Uit de studie leiden we ook af dat, hoewel het normaal en van wezenlijk belang is dat de GPCI haar krachten mobiliseert voor de samenwerking "met drie" (de regio's) of "met vijf" (de intercommunales), ze zich in de toekomst ook moet kunnen richten op acties waarbij niet alle deelgebieden of intercommunales betrokken zijn.

Ces axes stratégiques couvrent le champ d'actions concrètes. L'Atelier s'est prêté au jeu de la fiction et met quelques suggestions sur la table :

- La CUDL et Mouscron ne devraient pas hésiter à coopérer dans des domaines ou pour des questions qui ne concernent pas ou n'intéressent pas les autres territoires de la COPIT. Cette coopération ne devrait, à priori, exclure aucun domaine de la politique urbaine.
- Au sujet des villes jumelles, les auteurs ne font pas de propositions. Sans doute les ambitions et les solutions seront-elles différentes selon que l'on considèrera le cas de Comines, de Wervicq ou de Menen – Halluin. L'Atelier a réfléchi au cas des deux Comines, où les ambitions affichées, notamment à travers "Comines – Europe", sont les plus importantes.

Les questions qui s'y posent sont comparables à celles pour Mouscron et l'agglomération centrale transfrontalière. Mais elles se posent à un autre niveau, celui de la ville, et pour d'autres compétences.

Les réponses ne sont donc pas nécessairement non plus les mêmes. Le "scénario-fiction" consisterait à faire fonctionner les deux communes comme une seule Comines :

- réunions communes des Conseils communal et municipal,
- fusion des services techniques ou, pour le moins, les faire cohabiter dans les mêmes locaux et partager les moyens techniques,
- procédures communes, par exemple pour ce qui relève de l'urbanisme.
- ...
- En ce qui concerne les relations avec le Bassin Minier, l'Atelier souscrit à l'idée de créer un lieu de coordination, idée proposée par les auteurs de l'étude. L'on pourrait ainsi penser à l'organisation d'une concertation politique entre la COPIT et la Conférence Permanente du Bassin Minier ; des moyens pour mieux se connaître et communiquer ensemble ; coopérer autour de projets concrets...

8 LA COPIT EST PARTICULIÈREMENT INTERPELLÉE

Les auteurs écrivent à la fin de leur étude : *"quand une instance politique existe (la COPIT), il faudrait faire en sorte, par des actions de développement, de densifier la réalité fonctionnelle objective"*.

La COPIT est donc particulièrement interpellée par l'étude. Elle devrait pouvoir coopérer avec les autres réseaux transfrontaliers, par exemple EURO 6, ainsi que le font les intercommunales avec les CCI.

L'absence de synergies à ces niveaux est peu propice à la mise en œuvre des actions de développement qui seront proposées dans le Schéma transfrontalier.

L'étude permet aussi de considérer que, s'il est normal et essentiel que la COPIT mobilise ses efforts sur la coopération "à trois" (les régions) ou "à cinq" (les intercommunales), elle devrait pouvoir s'impliquer aussi dans des actions qui ne concerneraient pas l'ensemble des territoires et des intercommunales.

Résumé

[métropolisation, aire métropolitaine, Lille métropole franco-belge]

L'étude tente d'apporter des éléments de réponse à la question : quelles plus-values la métropolisation peut-elle engendrer pour chaque territoire ? et d'émettre des recommandations pour concrétiser ces plus-values.

Elle s'appuie sur le repérage, pour chacun des versants, des éléments remarquables et des déficits manifestes, ainsi que sur la définition du niveau où se situe chaque territoire dans le processus de métropolisation.

L'étude esquisse un schéma d'organisation spatiale duquel émergent des nouveaux territoires. Sur cette base, elle propose des stratégies de « mise en mouvement » de la métropole transfrontalière recomposée.

Par son contenu novateur, l'étude permet de faire un pas conséquent dans la compréhension du processus de métropolisation en cours et de sa concrétisation.

Samenvatting

[metropoolvorming, metropoolgebied, Frans-Belgische metropool Lille]

De studie tracht een antwoord te bieden op de vraag welke meerwaarden het metropoolvormingsproces kan opleveren voor elk deelgebied, en enkele aanbevelingen te formuleren voor de verwezenlijking van die meerwaarden.

Ze steunt daarbij op (i) de opmerkelijke elementen en manifeste tekorten in elk van de deelgebieden, en (ii) het niveau waarop elk deelgebied zich t.o.v. het metropoolvormingsproces situeert.

De studie schetst een nieuw ruimtelijk organisatieschema voor de grensoverschrijdende metropool. Dit schema bepaalt ook nieuwe deelgebieden. Op basis van dit schema formuleert de studie voorstellen van strategieën om de grensoverschrijdende metropool verder uit te bouwen.

Met deze studie wordt een belangrijke stap gezet in het begrijpen en voor het verder uitwerken van het metropoolvormingsproces.

Abstract

[métropolisation, metropolitan area, Lille – Franco-Belgian metropolis]

The aim of the study is to provide answers to the question : what benefits can metropolisation generate for each territory ? and to produce recommendations to help these benefits materialise.

It is based on the identification, for each party, of noteworthy elements and evident deficiencies, as well as the definition of the level of each territory in the metropolisation process.

The study outlines a spatial organisation plan from which new territories emerge. On this basis, it is intended to implement strategies for such a redesigned cross-border metropolis.

With its innovative content, the study helps us take a major step towards understanding the current metropolisation process and helping to achieve it.

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)

Ieg Mouscron (b)

Lille Métropole Communauté urbaine (f)

Leiedal Kortrijk (b)

Wvi Brugge (b)

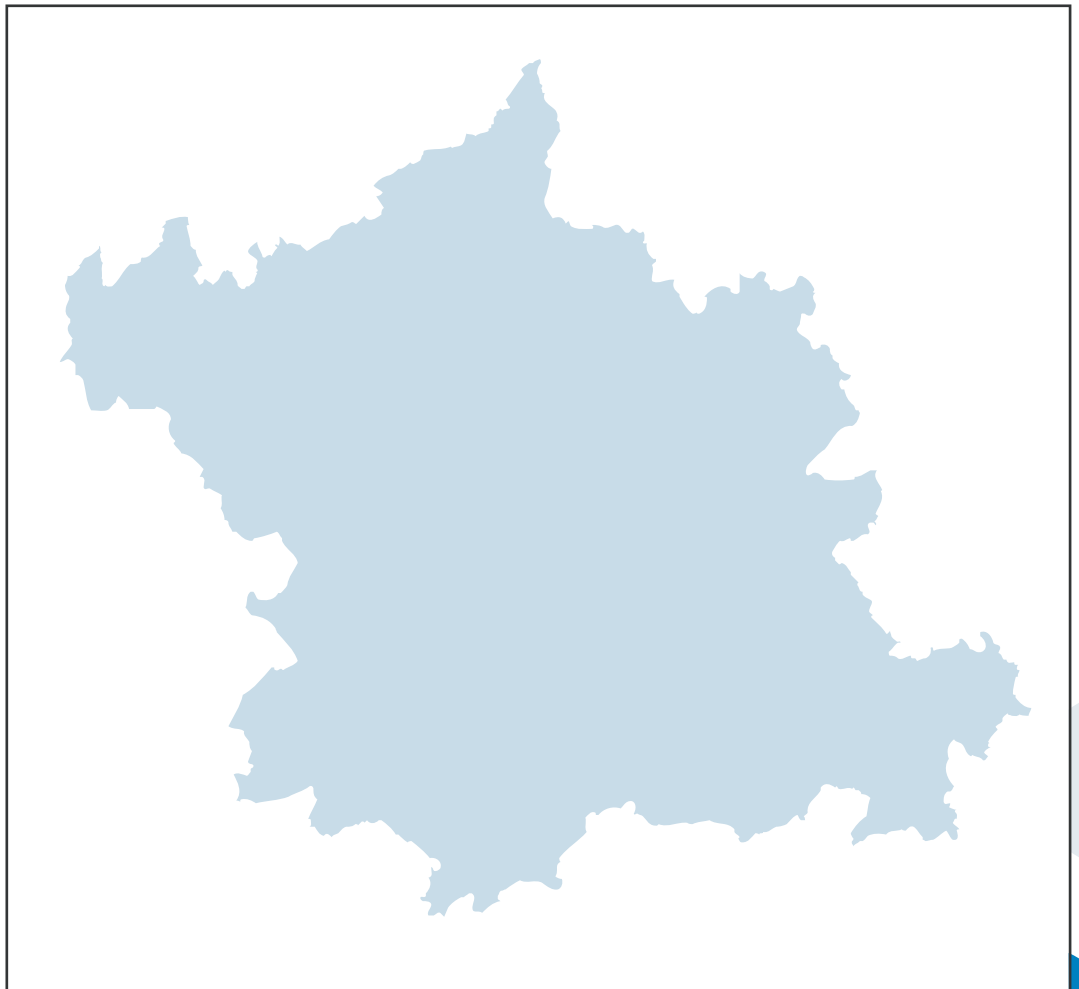
avec

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