
PREMIÈRE PARTIE

LES ORIENTATIONS DU PROJET
MÉTROPOLITAIN

1. BIEN POSITIONNER LA MÉTROPOLE À LA BONNE ÉCHELLE

La question préalable à la définition de la politique d'aménagement de la métropole est celle de son bon positionnement, variable selon l'échelle à laquelle l'espace géographique, économique et politique est appréhendé.

Outre le niveau international proprement dit, cinq niveaux sont à envisager :

- la dimension européenne et le territoire national ;
- le cadre régional et la relation de la métropole avec les autres entités urbaines du Nord – Pas de Calais ;
- la réalité transfrontalière avec l'élargissement de l'aire d'influence sur le versant belge ;
- les relations avec Bruxelles ;
- les équilibres au sein de l'arrondissement par la garantie de l'équité et de la solidarité territoriale.

Bien se positionner, c'est affirmer, à chacune de ces échelles de référence, les fonctions, les options d'aménagement, les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les cinq objectifs stratégiques affichés par la métropole : l'international, l'accessibilité, la qualité, le développement et la solidarité. Cette différenciation d'échelles est source de difficultés, car les actions d'aménagement sont imbriquées, interactives et, parfois, antinomiques, selon le niveau auquel elles se situent.

C'est à la volonté politique de hiérarchiser les niveaux d'intervention et de proposer une cohérence acceptable pour la mise en œuvre des options dans l'espace et dans le temps.

Les réponses apportées par une politique d'aménagement du territoire pour garantir ce bon positionnement sont multiples : coopération internationale, coopération régionale, émergence de pôles de haute technologie, fonctions urbaines spécifiques, valorisation d'une situation favorable, réseaux de communications, transformation de l'image, amélioration du paysage, réformes institutionnelles, mesures fiscales, etc.

Le schéma directeur, dans une logique de planification spatiale, décline les orientations d'aménagement dans chacune des échelles ainsi définies, de manière à assurer la cohérence d'une politique globale d'agglomération, conciliant l'ambition de métropolisation et la réalité du terrain.

Conduire un projet métropolitain qui intègre la diversité et la multiplicité des échelles constitue un véritable défi pour les acteurs de l'aménagement. Une évolution des mentalités et des comportements y sera nécessaire, ne serait-ce que pour privilégier les coopérations entre villes et territoires au détriment de compétitions stériles.

1.1. LA DIMENSION EUROPÉENNE ET LE TERRITOIRE NATIONAL

Le constat

Si l'on trace un cercle d'un rayon de 350 km autour de Lille, l'espace ainsi défini représente un ensemble de plus de 80 millions d'habitants issus de six pays, dans une zone de chalandise dont chaque point est accessible en moins d'une demi-journée de transport, tous modes confondus.

Lille Métropole est en effet située au cœur d'un des espaces européens qui se caractérise par la plus forte densité de centres urbains d'importance internationale. La métropole, proche de Bruxelles (100 km), est équidistante de Paris, Londres et de la Randstad Holland (250 km environ) et à peine plus éloignée des centres économiques du Land de Rhénanie du Nord Westphalie (350 km environ). Cette situation constitue un avantage indéniable qui, pour être pleinement mis à profit, requiert la poursuite et l'amplification de l'effort de reconversion et d'aménagement entrepris depuis deux décennies.

Que l'on considère la géographie physique, l'hydrographie, ou encore la morphologie urbaine, la métropole lilloise fait clairement partie de l'espace dit des « pays-bas » de l'Europe du nord-ouest. Il existe une grande parenté des modes d'urbanisation sur le territoire compris entre la métropole et les grandes villes belges, en particulier flamandes. La métropole lilloise n'est distante que d'une cinquantaine de kilomètres des autres centres urbains importants de la région ou de la Belgique. Entre Lille et l'Allemagne, les aires urbaines importantes sont nombreuses et se succèdent à faible distance (moins de 100 km). Un véritable chapelet de villes s'égraine au nord jusqu'à Amsterdam et à l'est jusqu'à Dortmund.

Trois éléments majeurs sont venus renforcer cet atout géographique de proximité européenne :

La nouvelle donne des transports

La liaison par TGV, l'ouverture du tunnel sous la Manche, la liaison avec les ports belges et néerlandais par le nord, élargissent considérablement le champ d'action de la métropole vers le bassin de Londres, le Bénélux et la Ruhr sur un nouveau vecteur est-ouest, actuellement peu développé.

La construction européenne

Les relations intracommunautaires s'amplifient et bénéficient à la métropole du fait de sa position charnière frontalière entre l'Europe nordique et baltique d'un côté et l'Europe atlantique et méditerranéenne de l'autre. Le corridor nord-sud est appelé à connaître une croissance très importante ; les notions de porte, sas, antichambre sont autant de fonctions à concrétiser et à valoriser sur ce corridor.

La mondialisation et la localisation des activités économiques

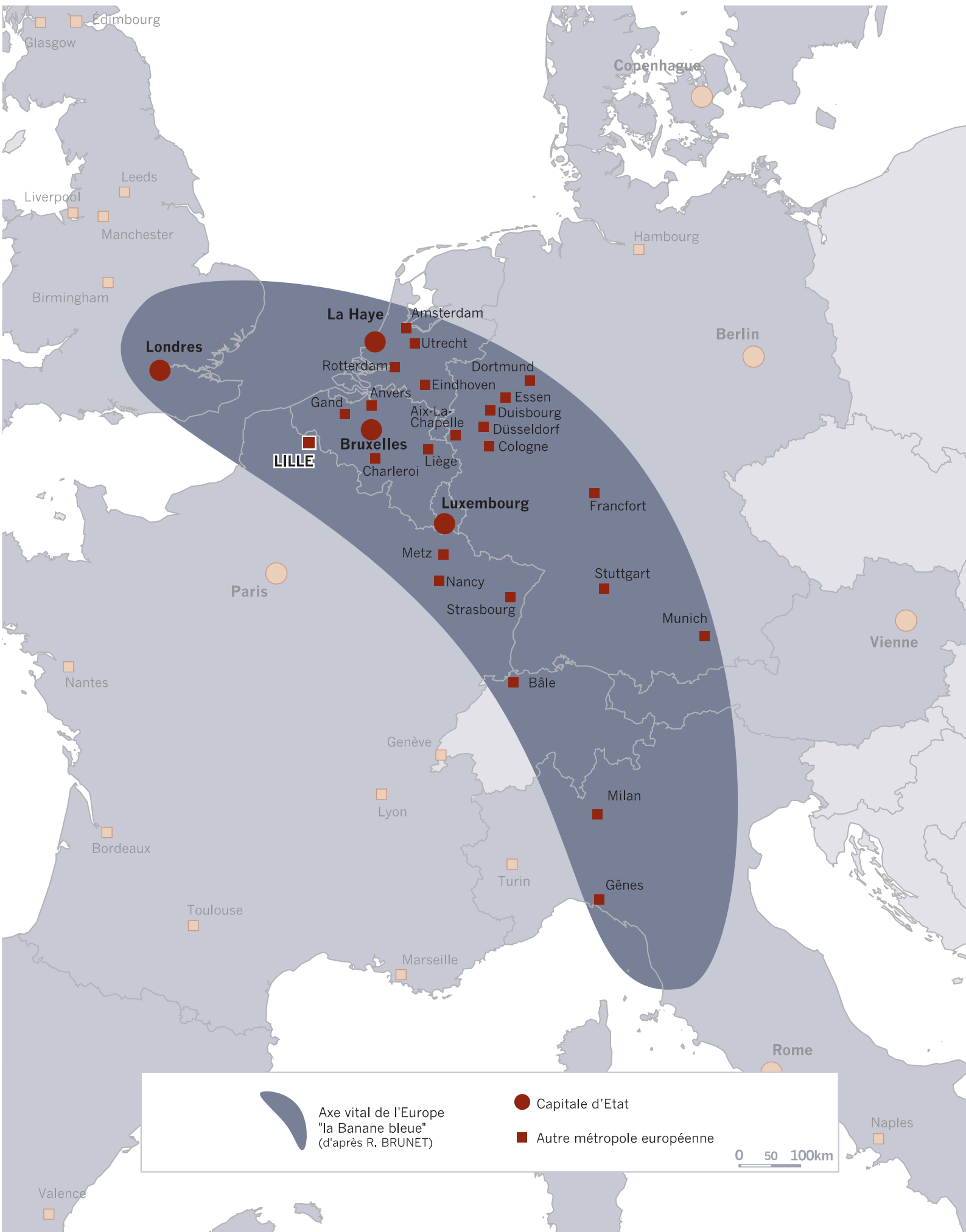
La nouvelle logique économique remet en question la logique planificatrice traditionnelle ; elle nécessite de miser davantage sur le cadre de vie et la maîtrise de l'environnement, sur la qualité des ressources humaines et celle des services, sur l'accessibilité, sur un foncier disponible et mobilisable, sur un marché de l'emploi et de la formation abondant et diversifié, sur un large réseau urbain et économique démultiplié à partir de la ville centre, sur les notions d'adaptation du territoire et d'opportunité de projets rapidement négociables.

À l'échelle internationale, ces critères prédominent sur la conception traditionnelle d'une ville attractive conçue comme extrêmement équipée et planifiée.

Le positionnement de la métropole doit également s'apprécier dans l'espace national, à travers trois données de base :

- une situation excentrée, liée à la géographie, qui comporte un risque de marginalisation, que renforcent encore la tradition centralisatrice et la tendance générale à l'héliotropisme ;
- une « masse démographique et économique » qui permet cependant à Lille d'appartenir à la hiérarchie des plus grandes cités de l'hexagone ;
- une relation à Paris de plus en plus étroite, qu'il faudra gérer avec pertinence, car la contraction de l'espace par les moyens de transport comporte autant de risques que d'opportunités du fait qu'elle peut transformer l'agglomération en métropole-banlieue, plutôt qu'en métropole-relais.

LA METROPOLE LILLOISE DANS L'ARMATURE URBAINE EUROPEENNE



Le positionnement et le rôle de la métropole constituent un enjeu de niveau national et relèvent de la politique d'aménagement du territoire français.

Les orientations

Le schéma directeur traduit clairement l'ambition d'une eurocité. Les actions d'aménagement qui découlent de ce concept concernent plus particulièrement cinq domaines :

- le renforcement de l'accessibilité par la réalisation d'un maillage routier de pénétration et de contournement de l'agglomération, pour confirmer le rôle de carrefour des flux nord-sud et est-ouest. Pour tirer parti de ce rôle, il faut cristalliser, sur ces grands axes, des opérations emblématiques aussi bien que fonctionnelles ;
- le développement de points d'échanges privilégiés avec le monde extérieur : les gares TGV de Lille-Europe et Lille-Flandres, l'aéroport de Lille-Lesquin, sans compter le développement des technologies de télécommunications ;
- l'émergence de six pôles d'excellence métropolitains, d'activités et de services, qui peuvent se positionner dans le concert européen : Euralille, l'Union, la Haute-Borne, Eurasanté, Euratechnologies, et la plateforme multimodale Delta 3 de Dourges, en limite d'agglomération ; s'y ajoutent certains pôles métropolitains proches de la Belgique qui peuvent également jouer un rôle pour des projets euro-

péens : Eurozone, Porte de Flandre, Porte des Anglais, Porte de Wallonie ;

- la transformation qualitative de l'environnement : la qualité de l'habitat, les espaces de nature, le paysage, l'architecture, l'espace public, la qualité du cadre de vie sont devenus des moteurs du marketing urbain et de vrais enjeux dans la compétition entre les villes. Un des choix fondamentaux du schéma directeur consiste à valoriser l'image de l'agglomération à travers la maîtrise de cette transformation qualitative et la réussite des grands parcs périurbains tels que ceux de la Deûle, de la Marque et du Ferrain ;
- l'organisation de grands événements de niveau international : cette démarche permet d'accompagner et de consolider les stratégies de métropolisation, car elle facilite le positionnement et la renommée de la métropole dans un contexte concurrentiel international. Elle contribue aussi au changement d'image du territoire. La candidature aux Jeux olympiques de 2004 a offert une occasion majeure de promotion de la métropole et de sa région et renforcé la dynamique de partenariat entre les acteurs publics et privés, les obligeant à se positionner sur la scène internationale. La désignation de Lille comme capitale européenne de la Culture en 2004, avec Gênes, participe du même processus. Elle doit être une nouvelle chance pour la métropole d'apparaître comme l'un des pôles émergents les plus dynamiques de l'Europe du Nord-Ouest.

LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE COMMUNAUTAIRE (SDEC)

Bien que l'aménagement du territoire ne figure pas de façon explicite dans les traités constitutifs de l'Union européenne, l'intégration européenne a rendu nécessaire une réflexion commune sur ce sujet. À l'issue d'un long processus de concertation, les États membres ont défini des options de développement pour l'espace européen, qu'ils ont formalisées dans un document intitulé le Schéma de développement de l'espace communautaire.

Parmi les options retenues par le SDEC certaines concernent très directement le développement de la métropole lilloise. C'est le cas en particulier de la volonté affichée d'un « développement polycentrique et d'une nouvelle relation ville-campagne ». Ces deux volontés se traduisent notamment par les options politiques suivantes :

- « renforcement d'un système polycentrique et plus équilibré des régions métropolitaines, des grappes de villes et des réseaux urbains, par le biais d'une coopération plus étroite entre la politique structurelle et la politique des réseaux transeuropéens (RTE), ainsi que par l'amélioration des connexions entre les réseaux de transports de niveau international et national d'une part, et ceux de niveau régional et local d'autre part, dans le cadre de stratégies communes de développement spatial.» ;
- « promotion de stratégies intégrées de développement spatial pour les systèmes urbains, au sein des États membres aussi bien que dans le cadre de coopérations transnationales et transfrontalières, en prenant en compte les espaces ruraux concernés et leurs villes. » ;
- « prise en compte de la périphérie rurale des grandes villes dans des stratégies de développement spatial pour des régions urbaines, afin de renforcer l'efficacité de la planification de l'affectation des sols, avec le souci d'améliorer la qualité de vie dans la périphérie urbaine ».

Mais la métropole lilloise est aussi directement concernée par la volonté affirmée dans le SDEC de développer « des villes et des régions urbaines dynamiques, attrayantes et compétitives », volonté qui se concrétise notamment par les options politiques suivantes :

- « amélioration de la base économique, de l'environnement et des infrastructures de services dans les villes, en particulier dans les régions économiquement moins favorisées, afin d'en accroître l'attractivité pour les investissements mobiles » ;
- « promotion de stratégies globales de développement urbain, attentives à la diversité sociale et fonctionnelle et accordant une attention particulière à la lutte contre l'exclusion sociale, ainsi qu'à la réaffectation et au réaménagement des quartiers délaissés et des friches ».

1.2. LE CADRE RÉGIONAL

Le constat

La Lombardie sans Milan, la Catalogne sans Barcelone, la Bavière sans Munich ne seraient pas des régions à part entière. Il en est ainsi pour le Nord – Pas de Calais et Lille. La métropole appuyée sur la région et l'aire métropolitaine centrale forme une masse démographique et économique suffisante pour jouer un rôle avec quelque chance de succès dans le cercle restreint de la concurrence entre grands pôles économiques européens.

Ceci implique l'élargissement du champ de réflexion au-delà du périmètre administratif du schéma directeur, afin d'élaborer des projets fédérateurs, de développer les complémentarités entre territoires, de contrebalancer l'attraction parisienne, de bâtir une politique d'aménagement du territoire unitaire.

Le schéma directeur de la métropole lilloise est aussi le schéma directeur de la capitale régionale ; il doit être un élément constitutif du futur Schéma régional d'aménagement du territoire (SRADT) dont l'étude est engagée. Pour cela, il doit afficher les éléments de diffusion de la dynamique métropolitaine au sein du réseau urbain régional. La métropole lilloise ne sera jamais internationale si elle n'est pas d'abord régionale, reconnue et aimée par sa région.

Les orientations

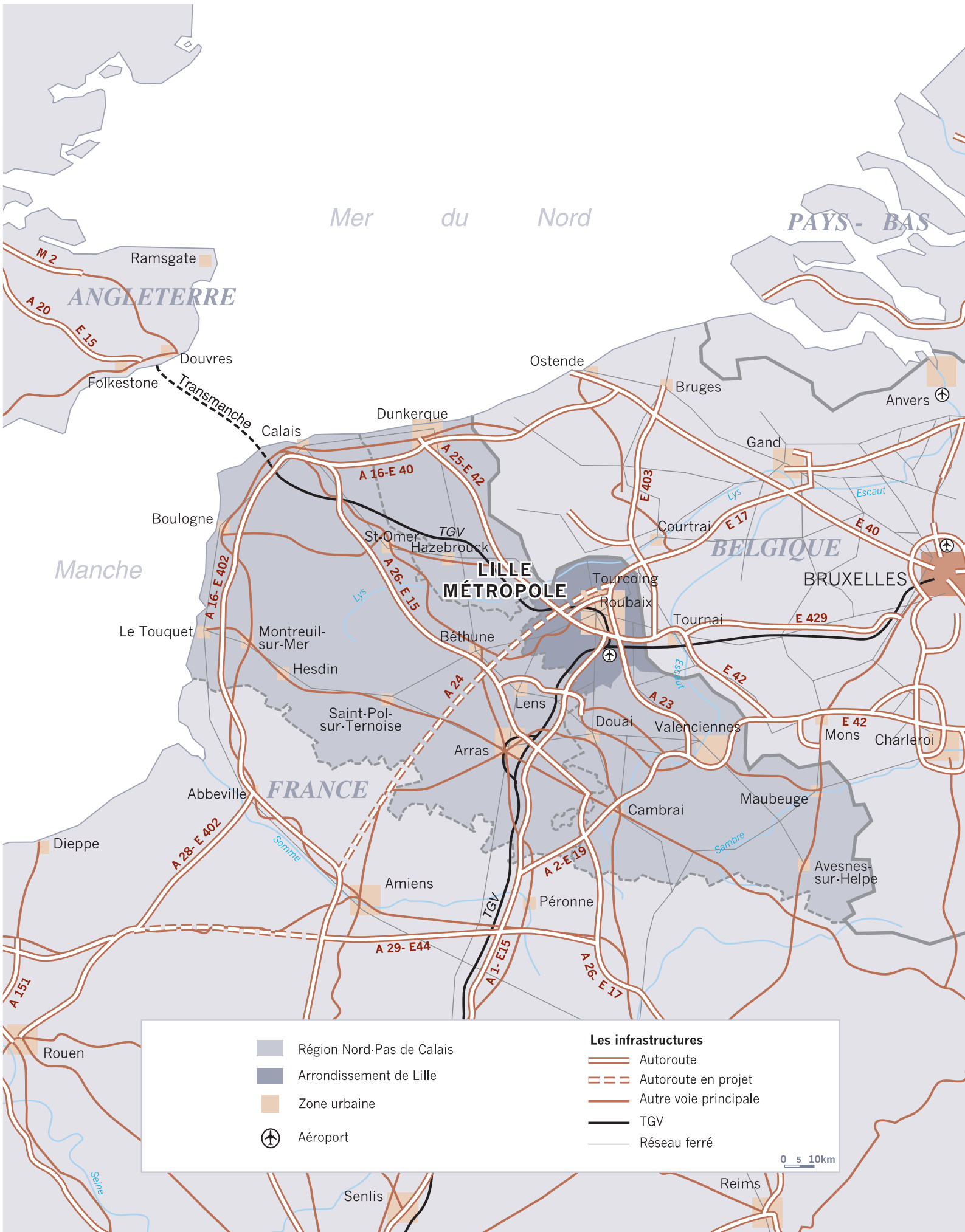
Pour mieux positionner la métropole dans sa région, six axes majeurs sont pris en compte dans ce schéma directeur :










- améliorer les relations de communication avec l'ensemble du réseau urbain régional, par la construction ou l'amélioration d'axes routiers (RN41, liaison avec le littoral) et surtout par la valorisation du transport ferroviaire (TER) ;

- assurer un haut niveau de services de « tête de réseau » dans le domaine décisionnel, financier, culturel, en lui reconnaissant le rôle indispensable de centralité régionale ;
- fédérer les territoires de l'aire métropolitaine transfrontalière dans une logique de métropolisation, en renforçant en particulier les relations avec l'ancien Bassin minier par le développement de projets communs ;
- développer un partenariat avec le littoral Nord - Pas de Calais ;
- plus généralement, assurer une meilleure complémentarité entre la métropole lilloise et le reste de la région, notamment dans les domaines de la logistique, de l'industrie, de l'université, de la recherche, des nouvelles technologies et du tourisme ;
- partager des grands projets et des aménagements stratégiques avec les autres agglomérations, en faisant écho aux priorités définies par l'État et la Région dans le cadre des contrats de plan : le plan universitaire, la plateforme logistique européenne de Dourges « Delta 3 » et le parc de la Deûle sont des exemples qui illustrent cette orientation.

Enfin, une attention particulière doit être portée aux territoires contigus qui constituent de véritables enjeux à l'échelle métropolitaine : la gestion du développement périurbain dans la Pévèle nécessite une cohérence d'actions avec le Douaisis et le Valenciennois. L'aménagement des Weppes et de la plaine de la Lys est à organiser avec le Béthunois et la Flandre intérieure. La frange sud de l'arrondissement vit autant avec les agglomérations du Pas-de-Calais qu'avec Lille, et connaît les mêmes problèmes de conversion économique que ceux du Bassin minier. La mise en œuvre d'une politique d'aménagement sur ces espaces est liée à la création de structures de coopération permettant de dépasser les limites administratives actuelles.

LILLE MÉTROPOLE ET LES GRANDS RESEAUX REGIONAUX



	Région Nord-Pas de Calais	Les infrastructures	
	Arrondissement de Lille		Autoroute
	Zone urbaine		Autoroute en projet
	Aéroport		Autre voie principale
			TGV
			Réseau ferré

0 5 10km

1.3. LA DIMENSION TRANSFRONTALIÈRE

Le constat

La métropole lilloise transfrontalière est déjà une réalité. Elle est aussi une ambition.

Par son poids démographique, l'espace urbain regroupant Lille, Roubaix, Tourcoing, Mouscron, Tournai, Courtrai, Roulers et Ypres est la première conurbation binationale d'Europe. Avec les nouvelles infrastructures de communication réalisées (TGV nord-européen et tunnel sous la Manche), cet ensemble urbain redéfinit sa position géographique dans l'Europe du Nord-Ouest. L'effacement des frontières nationales internes à l'Union européenne lui offre la possibilité d'acquérir la dimension de métropole européenne.

Cet ensemble est constitué d'un système urbain multipolaire et complexe qui compte environ 1 200 000 habitants en France et 700 000 en Belgique. Il comprend une demi-douzaine de villes et agglomérations binationales, parmi lesquelles la grande agglomération qui réunit Lille, Roubaix, Tourcoing (en France) et Mouscron (en Belgique), ou le chapelet de « villes jumelles » de la Lys. Il comporte également des villes qui ne sont pas immédiatement frontalières (comme Courtrai, Tournai, Ypres et Roulers) mais qui, par leur situation et leur développement, s'intègrent dans l'ensemble métropolitain binational. La continuité des tissus urbains et périurbains et un réseau dense d'infrastructures de communication relie toutes ces villes et agglomérations entre elles.

Acquérir la dimension européenne, c'est faire fonctionner ce système urbain transfrontalier comme un ensemble et tirer parti de sa diversité. Cette ambition implique que les choix d'aménagement du territoire métropolitain répondent à des logiques qui dépassent les frontières. La réalisation de ces aménagements nécessitera la mise en place de solidarités transfrontalières adéquates.

Dans cet esprit, depuis 1991, Lille Métropole Communauté urbaine, IDETA (Tournai), IEG (Mouscron), LEIEDAL (Courtrai) et WVI (Ypres et

Roulers) coopèrent dans le cadre de la Conférence permanente intercommunale transfrontalière (COPIT). Avec le concours des programmes européens Interreg, elles ont développé les transports urbains transfrontaliers, commencé à cogérer leurs ressources en eau, renforcé des filières économiques communes, constitué des banques de données cartographiques, réalisé des études d'urbanisme et imaginé des projets innovants.

En 1998, ces structures intercommunales ont décidé d'élaborer une proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière. Ce travail, bénéficie d'un appui financier européen dans le cadre du programme TERRA (initiatives innovantes d'aménagement du territoire).

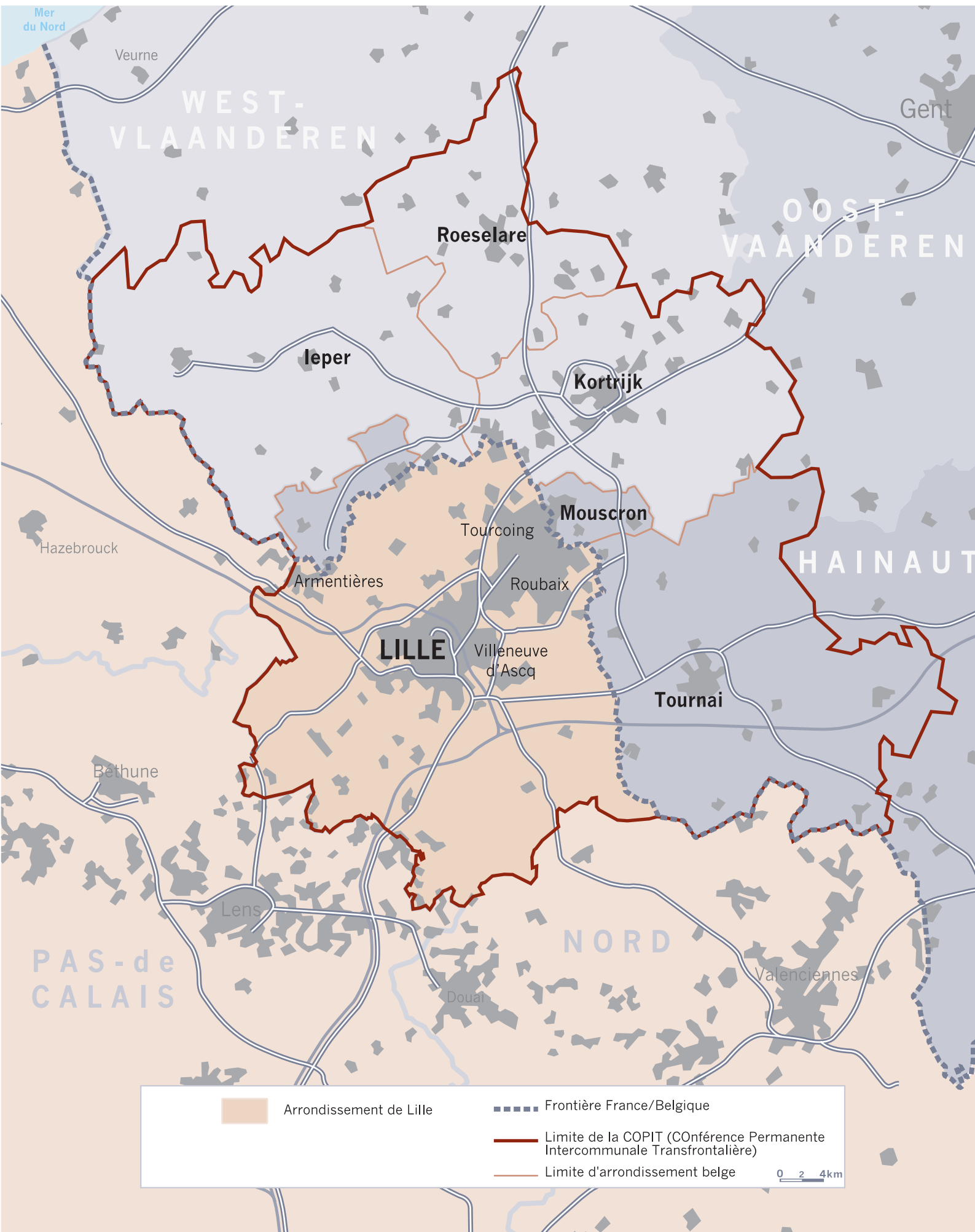
L'élaboration de la stratégie pour une métropole transfrontalière est un processus volontaire et ascendant. Extérieur aux cadres réglementaires nationaux, ce schéma ne doit sa valeur qu'à la force des engagements politiques des institutions qui l'approuvent et des acteurs du développement qui y adhèrent. Il se concrétise par l'adhésion aux stratégies partagées et par la réalisation de projets.

Les orientations

La prise en compte de la dimension transfrontalière met l'accent sur une série d'orientations d'aménagement développées dans les chapitres suivants :

- créer une structure spatiale franco-belge claire qui favorise l'intégration réciproque des territoires français et belges de la métropole :
 - réaliser des boulevards urbains qui relient Mouscron, Wattlelos, Tourcoing, Roubaix, Halluin, entre eux et au reste de la métropole, assurent une accessibilité fine et requalifient les territoires traversés,
 - renforcer les liens entre les « villes jumelles » de la vallée de la Lys pour les conforter en tant que pôles urbains,
 - conforter l'identité « vallée de la Lys » entre Armentières et Courtrai et engager un processus à long terme d'aménagement et de renouvellement,
 - amorcer un axe de développement en direction de la Wallonie via Tournai,

L'AIRE URBAINE TRANSFRONTALIERE



- créer une trame verte qui s'appuie notamment sur de vastes parcs urbains et naturels (parc transfrontalier du Ferrain, vallée de la Lys, val de l'Espierre),
- localiser les zones de développement ou de renouvellement urbain et économique en fonction de logiques territoriales transfrontalières (Eurozone, portes des Flandres et de la Wallonie, vallée de la Lys),
- préserver, voire requalifier les paysages et les espaces à vocation agricole (plaine de la Lys, pays entre Marque et Escaut, Pévèle) ;

● assurer l'accessibilité de la métropole et des territoires qui la composent :

- réaliser un réseau transfrontalier de transports en commun à différentes échelles : permettre une desserte ferroviaire rapide et cadencée Lille Roubaix - Tourcoing - Mouscron - Courtrai et Lille - Villeneuve d'Ascq - Tournai ; permettre la liaison des lignes ferroviaires Lille - Comines et Courtrai - Ypres à Comines ; réaliser les liaisons en site propre Roubaix - Tourcoing - Mouscron et Wattlelos - Halluin - Menin, développer les lignes de bus transfrontalières.

Même si ce schéma directeur n'a pas compétence pour dire ce qu'il faut faire en Belgique, l'inscription symbolique du prolongement de la ligne n°2 du métro jusqu'au centre-ville de Mouscron marque ainsi la volonté claire d'une intégration dans les transports en commun,

- achever la partie du contournement routier de

la métropole comprise entre Armentières, Courtrai et Tournai, et réaliser les liaisons entre ce contournement et la partie centrale de l'agglomération,

- améliorer l'accessibilité de l'offre TGV et celle de l'aéroport, notamment pour les villes belges proches ;

● utiliser les grandes voies de communication (notamment les autoroutes internationales et transfrontalières Lille-Gand et Lille-Bruxelles) comme support d'un développement maîtrisé (dans sa forme et dans son contenu), et comme moyen de requalification et d'amélioration de l'image urbaine :

- organiser le développement urbain des secteurs à la rencontre de l'autoroute, de la ville et du réseau routier urbain (à Tourcoing - Rekkem, à Villeneuve d'Ascq, à Armentières, à Courtrai-Sud, à Tournai),
- requalifier les paysages autoroutiers de ces itinéraires internationaux et réaliser des sites d'accueil pour touristes ou voyageurs qui participent à l'amélioration de l'image urbaine ;

● redéfinir les fonctions urbaines en tenant compte de la nouvelle dimension transfrontalière :

- rechercher systématiquement la complémentarité des équipements urbains des villes françaises et belges de la métropole,
- privilégier la dimension transfrontalière dans la requalification du territoire traversé par le canal de Roubaix.

LA PROPOSITION DE STRATÉGIE POUR UNE MÉTROPOLE TRANSFRONTALIÈRE

La proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière est en harmonie avec les orientations ci-dessus, dont la plupart ont fait l'objet d'études de la COPIT.

À partir de l'orientation fondamentale de la métropolisation, le projet de la stratégie pour une métropole transfrontalière a défini des objectifs concrets dans 8 domaines :

- l'eau : cogestion des ressources, retenue de l'eau, valorisation du réseau de rivières et de canaux ;
- les paysages : construction de paysages de qualité à partir des caractéristiques existantes dans une optique de valorisation des motifs paysagers (notamment les monts, les vallées, les horizons vides du Mélançois...) ;
- la concurrence et les complémentarités économiques : décloisonnement des marchés de l'emploi, mise en réseau des acteurs, promotion de l'intégration économique et sociale, coordination de la politique de développement exogène et de l'offre foncière, offre de lieux stratégiques bénéficiant d'une accessibilité internationale optimale aux entreprises ;
- la mobilité et l'accessibilité : garantie de l'accès de tous aux systèmes de transport, recherche d'une conception globale de la mobilité intégrant les politiques et les programmes des territoires français, flamand et wallon (accessibilité interne et externe, circulation de transit, plateformes multimodales...) ;
- l'enseignement supérieur : libre circulation des étudiants sur l'ensemble de la métropole transfrontalière, ouverture de l'offre universitaire, collaboration et échanges entre institutions ;
- la culture : capacité de fournir à la population métropolitaine une offre culturelle de niveau international ;
- les langues : renforcement de l'offre en formations linguistiques, encouragement de l'apprentissage fonctionnel de la langue « du voisin », promotion d'un « bilinguisme d'accueil », afin que chacun se sente le bienvenu de l'autre côté de la frontière ;
- la planification transfrontalière : engagement des acteurs publics à mettre en œuvre une approche métropolitaine et transfrontalière en matière d'aménagement du territoire, d'environnement et de transport.

Pour réaliser ces objectifs, la proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière identifie différents projets et préconisations, dont les plus significatifs sont :

- le réseau bleu : valorisation urbanistique, paysagère, récréative et naturelle du réseau de rivières et de canaux, en tant que ressource en eau et voie de transport ;
- la valorisation des motifs du paysage, dont les horizons vides du Mélançois ainsi que les monts ;
- la réalisation du Parc transfrontalier du Ferrain ;
- la réalisation d'un réseau transfrontalier d'itinéraires récréatifs cyclables ;
- l'amélioration des relations ferroviaires entre Lille et Tournai et entre Lille, Roubaix, Tourcoing et Mouscron, Courtrai ;
- la réalisation d'un transport urbain transfrontalier entre Roubaix - Tourcoing - Wattlelos et Mouscron ;
- le prolongement de la liaison en transports en commun Lille - Comines jusqu'à Comines - Belgique (correspondance avec la ligne Courtrai - Ypres) ;
- l'élaboration d'un projet urbain transfrontalier pour Roubaix - Tourcoing - Wattlelos et Mouscron ;
- la mise en place d'un réseau transfrontalier des acteurs pour favoriser la concertation transfrontalière dans les domaines de l'urbanisme, de l'environnement et des transports.

1.4. LES RELATIONS AVEC BRUXELLES

Le constat

La mise en service du TGV nord européen a réduit considérablement la distance entre Lille et Bruxelles ; les deux villes, qui n'avaient historiquement eu que peu de relations (leurs réseaux d'infrastructures respectifs étant principalement orientés Nord-Sud), se retrouvent soudain distantes de quarante minutes l'une de l'autre, soit un temps de parcours comparable (voire nettement inférieur pour Bruxelles) à celui des trajets domicile travail dans chacune d'elles. L'intégration européenne – en particulier monétaire – va par conséquent conduire à un rapprochement de plus en plus grand des marchés immobiliers et de ceux de l'emploi dans les deux villes.

Or, sur le plan du positionnement international, Bruxelles et Lille ont de multiples raisons de renforcer leur coopération. L'élargissement vers l'Est de l'Union européenne va en déplacer le centre de gravité et modifier les influences géopolitiques. Il est dès lors primordial pour Bruxelles de renforcer sa position vis-à-vis des principaux centres de décision économiques et politiques de l'Europe de l'Ouest, en particulier selon l'axe Bruxelles - Lille - Londres qui correspond précisément à l'axe TGV. Lille Métropole peut tirer parti des retombées de Bruxelles, capitale européenne, tandis que Bruxelles peut trouver à Lille des complémentarités et des débouchés qui lui permettent de « desserrer » son étai territorial de ville-région.

Les fonctions de capitale et de ville internationale de Bruxelles ne mettent pas les deux villes sur un pied d'égalité ; cependant la faiblesse relative du nombre d'habitants de Bruxelles capitale et sa forte densité de bureaux y créent une situation difficile dans le contexte fiscal belge. Bruxelles peut donc souhaiter limiter la concentration des bureaux et des services sur son territoire. Parmi les villes proches de Bruxelles, Lille Métropole présente l'avantage comparatif de se situer hors des débats internes à la Belgique,

d'offrir une avancée géographique vers Londres et politique vers la France et de rester dotée de bonnes possibilités de développement tertiaire, bien qu'elle ne soit pas la seule agglomération à posséder ce dernier atout. Bruxelles, quant à elle, représente pour la métropole lilloise une alternative à l'attraction parisienne.

Avec le bouleversement de l'espace-temps dû au TGV, cette situation peut conduire à la constitution, à moyen terme, d'un complexe urbain multipolaire dont les principaux centres sont Bruxelles et Lille, mais qui intéresse les autres villes proches en Belgique et dans la région Nord - Pas de Calais. Des rapports de complémentarité fonctionnelle entre villes pourraient s'établir au sein de l'eurorégion (comme c'est aujourd'hui le cas par exemple entre les villes de la Randstad Holland), dans la perspective d'un développement urbain plus équilibré et polycentrique dans l'Europe du Nord-Ouest.

Les orientations

La volonté de mettre à profit le développement des rapports avec Bruxelles conduit à définir les quatre orientations suivantes :

- le développement d'une offre immobilière de qualité, en matière résidentielle d'une part, afin d'attirer des ménages dont un membre au moins travaille à Bruxelles, et en matière d'immobilier d'entreprise d'autre part, pour l'implantation de services liés aux activités présentes à Bruxelles, mais aussi de fonctions européennes ;
- l'amélioration de l'accessibilité par l'aménagement du rythme des liaisons entre les villes (cadençage des TGV...) et l'étude d'une solution commune pour l'accessibilité aérienne internationale ;
- la recherche de complémentarité de l'offre dans les domaines de la formation supérieure, du tourisme, de la culture...
- la réflexion commune sur l'aménagement du territoire des deux métropoles et autour d'elles, en concertation avec les autorités compétentes.

LILLE METROPOLE AU COEUR DU RESEAU TGV NORD-EUROPEEN



Legend:

- Ligne à grande vitesse
- - - Projet de ligne à grande vitesse
- Autre ligne principale

0 15 30km

1.5. LES SPÉCIFICITÉS LOCALES

Le constat

La métropole lilloise se caractérise par la multiplicité et la diversité de ses territoires, malgré l'absence de particularismes géographiques significatifs en termes de relief, d'hydrographie, de végétation ou de population.

C'est à l'histoire, à la culture, à l'économie et aux institutions que l'on doit des différenciations conséquentes qui marquent l'identité des territoires de l'arrondissement :

- la présence de 126 communes sur 88 000 hectares est un facteur d'atomisation. Lille Métropole Communauté urbaine fédère sur des compétences techniques, depuis 1968, 87 communes regroupant 92 % de la population et 2/3 de la superficie de l'arrondissement. D'autres communautés de communes se sont mises en place dans l'arrondissement : dans le Pays de Pévèle, le Carembault, la Haute-Deûle, les Weppes et le Sud Pévélois. Lille Métropole Communauté urbaine apparaît comme un moteur pour une politique d'aménagement du territoire, mais qui peut sembler disproportionné par rapport aux compétences et aux capacités constitutives des autres collectivités. Les outils de coopération intercommunale, très diversement répartis, ont aussi pu accentuer certaines disparités dans la gestion de l'espace ;
- autour des zones urbanisées denses, des pays ont forgé leur culture et conservent une forte identité, et le projet métropolitain doit se construire en intégrant cette dimension représentée par les Weppes, la Pévèle, le Mélantois, le Carembault, le Ferrain et la vallée de la Lys ;
- des bassins d'emploi longtemps hermétiques ont cloisonné l'espace économique de l'agglomération ;
- des spécialisations sur le plan de l'activité industrielle et de la production agricole ont renforcé l'image de certains secteurs urbains et agricoles ;
- des mutations urbaines caricaturent la perception de certaines villes : « le Roubaix pauvre », « le Bondues riche », « la ville nouvelle », « le péri-urbain du sud », etc.

Le projet métropolitain doit se construire en intégrant cette dimension représentée par les dix territoires inclus dans son périmètre :

- Lille-Lomme-Hellemmes ;
- la couronne nord ;
- le territoire roubaisien ;
- le territoire tourquennois ;
- la couronne sud ;
- le territoire est ;
- les Weppes ;
- le sud interurbain ;
- la Lys ;
- la Pévèle.

Les orientations

Bâtir un projet d'agglomération, acquérir une identité métropolitaine, promouvoir de grands projets d'ambition internationale, assurer une rationalité économique et écologique dans la gestion des espaces, constituent autant d'objectifs qui nécessitent des structures locales puissantes et homogènes.

Néanmoins, une dimension essentielle doit être prise en compte pour réaliser la métropole de demain, c'est l'échelle humaine qui se reconnaît dans la référence locale, dans les spécificités territoriales, dans l'identité culturelle et dans la réalité quotidienne.

Ces valeurs locales peuvent néanmoins, si l'on n'y prend garde, s'opposer au projet collectif et un des défis du schéma directeur consiste à concilier ces deux échelles.

Une des clés de cette conciliation est la définition, dans le cadre du parti d'aménagement retenu, de projets communs portés par une démarche intercommunale forte.

Cela passe par l'unification des compétences locales, institutionnellement et techniquement, autour de tels projets à l'échelle intercommunale dans des périmètres pertinents.

L'élargissement des compétences de la Communauté urbaine et le renforcement de l'in-

tercommunalité sur l'ensemble de l'arrondissement facilitent l'élaboration de ces projets communs, à une échelle élargie.

Lorsque la pertinence et l'efficacité l'imposent, les projets ne devront pas se limiter au cadre communautaire strict, voire à celui de l'arrondissement, mais devront adopter, au sein de l'aire métropolitaine transfrontalière, des géométries variables en fonction des thèmes traités. Cette approche pragmatique peut aussi bien guider la coopération transfrontalière au nord que la coopération avec les territoires situés au sud de l'arrondissement.

Une autre condition essentielle pour concilier les logiques locale et globale est le souci d'un

développement solidaire et équilibré des territoires.

Le schéma directeur fixe le cadre spatial de la solidarité sans esprit de concurrence territoriale. Par exemple, le concept de ville renouvelée s'applique à l'ensemble de la métropole, dans sa diversité.

La restructuration urbaine des villes du nord-est, le développement des transports en commun, le dispositif de contournement de la métropole, les pôles d'excellence d'Eurasanté, des rives de la Haute-Deûle, et de la ville nouvelle, les parcs de la Deûle et de la Marque, sont autant d'exemples de projets partagés, parmi tous ceux qui figurent au schéma directeur.

