

GEORGES DELBAR

50377

1977

202

x 50377
1977
202
UNIVERSITE DES SCIENCES
ET TECHNIQUES DE LILLE

INSTITUT DE GEOGRAPHIE

LA VILLE NOUVELLE DE LILLE EST son insertion et son rôle dans les schémas d'aménagement de la région nord

DOCTORAT DE 3^e CYCLE DE GEOGRAPHIE PHYSIQUE ET REGIONALE

MENTION : ORGANISATION REGIONALE ET AMENAGEMENT URBAIN

SCD LILLE 1



D 030 299456 7

DIRECTEUR DE RECHERCHES : PIERRE BRUYELLE

1977

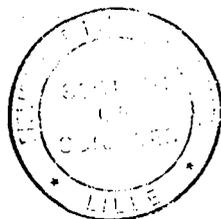
50377
1977
202

50377
1977
202

GEORGES DELBAR

UNIVERSITÉ DES SCIENCES
ET TECHNIQUES DE LILLE

INSTITUT DE GEOGRAPHIE



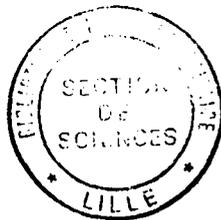
LA VILLE NOUVELLE DE LILLE-EST : SON INSERTION ET
SON RÔLE DANS LES SCHEMAS D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION NORD

DOCTORAT DE 3^E CYCLE DE GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ET RÉGIONALE

MENTION : ORGANISATION RÉGIONALE ET AMÉNAGEMENT URBAIN.

DIRECTEUR DE RECHERCHES : PIERRE BRUYELLE

1977



Avertissement :

Les opinions exprimées dans
cette étude n'engagent que
leur auteur.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>Première partie : LES PREMIERES ETUDES D'AMENAGEMENT DE LA METROPOLE ET L'IDEE DE VILLE NOUVELLE</u>	4
<u>Chapître I : Le contexte régional des années 60</u>	5
1) <u>La crise économique</u>	5
a) la crise du charbon	5
b) la crise du textile	5
c) la création du CERES	6
d) le rapport ROTIVAL	6
2) <u>La création des Métropoles d'équilibre</u>	7
a) l'origine des Métropoles d'équilibre	7
b) définition des Métropoles d'équilibre	8
3) <u>Le tunnel sous la Manche</u>	9
a) la Région et l'Europe	9
b) les perspectives du tunnel	11
<u>Chapître II : Le Plan Bernard de 1964</u>	13
1) <u>La première mission Bernard</u>	13
a) les anciens plans d'urbanisme	13
b) l'hypothèse de Métropole triangulaire	13

2) <u>Le premier plan linéaire</u>	15
a) les cinq opérations clés du plan linéaire	15
b) les premières réactions au plan Bernard	15
3) <u>Le rapport TARREL de novembre 1964</u>	16
a) les quatre données fondamentales du plan Bernard	16
b) les objectifs de développement	18
c) les grandes orientations	18
d) les réactions au deuxième plan Bernard	20
e) le débat : rénovation ou ville nouvelle	22
f) les arguments de M. Bernard	22

Chapitre III : La mise en place de l'Atelier d'Urbanisme de la Métropole Nord 25

1) <u>La création de la Préfecture Régionale</u>	25
2) <u>La création de l'Atelier d'Urbanisme</u>	25
3) <u>La création du Comité Consultatif</u>	27

Chapitre IV : L'influence des grandes théories urbanistiques sur le Schéma de la Métropole 28

1) <u>Le rôle de la croissance démographique</u>	28
a) croissance démographique et croissance économique et sociale	28
b) croissance qualitative et croissance quantitative	29
c) croissance et attraction	29

2) <u>"L'urbanisme des routes"</u>	29
a) les conséquences du choix d'une infrastructure	30
b) la politique des autoroutes urbaines	30
c) le développement de l'automobile	30
d) Ponts et Chaussées et Aménagement du Territoire	31
3) <u>La théorie des fuseaux</u>	31
a) la séparation des fonctions	31
b) la théorie de S. MESNIL	33
4) <u>L'Exemple américain</u>	33
a) le débat maison individuelle-building	34
b) le campus universitaire	35

<u>Deuxième partie : LA NAISSANCE DE L'IDEE DE VILLE NOUVELLE</u> <u>DE LILLE-EST</u>	37
<u>Chapitre I : L'idée de ville nouvelle</u>	38
1) <u>L'urbanisme volontaire</u>	38
2) <u>Les villes nouvelles de Howard</u>	40
a) Ebenezer Howard	40
b) Letchworth	40
3) <u>Les villes nouvelles britanniques</u> <u>d'après-guerre</u>	41
a) le plan d'Abercrombie	41
b) la "Development Corporation"	42
c) bilan de la politique britannique	42
4) <u>Les autres exemples de villes nouvelles</u> <u>dans le monde</u>	45
a) les villes nouvelles capitales	45
b) Vallingby	46
c) Tapiola	46
5) <u>La place des villes nouvelles dans le</u> <u>Schéma Deldique</u>	48
a) les sept villes nouvelles	48
b) Mons-Flers	48
<u>Chapitre II : Le Secteur-Est avant le Schéma Deldique</u>	50
1) <u>Les causes de l'expansion tardive du</u> <u>Secteur-Est</u>	50
a) les obstacles physiques	50
b) la structure foncière et les parts de marais	50

2) <u>L'implantation de la Cité Scientifique</u>	52
a) le développement de l'Université	52
b) le débat sur la reconstruction de l'Université	52
c) le campus à Annappes	53
d) la conception du campus	53
3) <u>Le projet de "Lille-des-Champs"</u>	56

Chapitre III : Les éléments fédérateurs de l'idée de
Ville Nouvelle 58

1) <u>Le projet de déménagement des facultés de Lettres et Droit</u>	58
a) les problèmes d'extension en Lettres et Droit	58
b) le projet de Flers-Mons	58
c) l'idée de ville nouvelle universitaire	60
2) <u>Le complexe omnisports</u>	62
a) le stade des Flandres	62
b) le stade à Flers	63
3) <u>Le Domaine de Brigode</u>	63
a) les objectifs	64
b) la conception	64
4) <u>La Villé Nouvelle et la réanimation économique de la Région</u>	66
a) le rôle de l'Université	66
b) l'innovation	68
c) la "route 128"	68

<u>Troisième partie : LA MISE EN PLACE DE LA METROPOLE ET LA CREATION DE LA VILLE NOUVELLE DE LILLE-EST</u>	70
<u>Chapitre I : Les premières décisions</u>	71
1) <u>La Ville Nouvelle de Lille-Est : une décision prise au niveau de l'Etat</u>	71
a) la décision de M. PISANI	71
b) la décision du Comité Interministé- riel	72
c) l'Atelier d'Urbanisme pré-opérationnel	72
d) la Mission d'Etudes et d'Aménagement	73
2) <u>La création de la Communauté Urbaine</u>	73
a) la loi sur les communautés urbaines	73
b) la création de la C.U.D.L.	75
3) <u>La loi d'Orientation Foncière (30.12.1967)</u>	75
a) le S.D.A.U. et le P.O.S.	76
b) la Z.A.D.	76
c) la Z.A.C.	77
d) les organismes publics d'études	77
-4) <u>Le Livre Blanc de la Métropole (1968-1969)</u>	77
a) le projet de Livre Blanc et la Ville- Est en 1968	79
b) le Livre Blanc et la Ville Nouvelle en 1969	79
<u>Chapitre II : Les premières actions</u>	80
1) <u>Les premières actions foncières</u>	80
a) les Z.A.D.	80
b) la D.U.P.	80
c) l'attitude des municipalités	83

d) la réaction de l'opinion publique	84
e) les associations de défense	85
f) le recours judiciaire	85
g) la jurisprudence "Ville Nouvelle Est"	85
2) <u>La création de l'Etablissement Public d'Aménagement</u>	86
a) la décision de création de l'EPALE	86
b) la structure de l'EPALE	87
c) les avantages de la formule pour la C.U.D.L.	87
3) <u>L'opposition de la Chambre de Commerce</u>	88
a) la Chambre et l'équilibre de la Métropole	89
b) les arguments de la Chambre	89
c) le problème du Centre Directionnel	90
<u>Chapitre III f : Les Schémas d'Aménagement et la naissance de la Ville Nouvelle</u>	93
1) <u>Le S.D.A.U. de la Métropole-Nord</u>	93
a) le S.D.A.U., version officielle	93
b) le rapport justificatif et la ville nouvelle	93
2) <u>Le Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme du Secteur-Est</u>	95
a) la Ville Nouvelle et le Secteur-Est	95
b) les études de "pré-urbanisation" et les C.O.S. provisoires	97
c) l'approche financière	99
d) la consultation des élus	99

3) <u>L'étude financière liée au Schéma</u>	100
a) l'achat des terrains	100
b) la vente des terrains	101
c) la programmation	102
d) la répartition des financements	102
e) les conclusions de l'étude financière	103
f) les réactions à la décision de la C.U.D.L.	103
4) <u>Le Schéma OREAM-NORD</u>	104
a) le Livre Blanc et la Ville Nouvelle	104
b) l'OREAM-N et le plan Bernard	105
c) l'OREAM-N et le plan Deldique	105
d) l'OREAM-N et la restructuration	107
e) l'OREAM-N et la première phase du S.D.A.U.	107
f) la Métropole et le problème de l'eau	109
g) les échéances	110
5) <u>La fusion des communes et la naissance de Villeneuve d'Ascq</u>	111
a) le problème des compétences communales et communautaires	111
b) la loi BOSCHER	112
c) le Syndicat Communautaire d'Aménage- ment	112
d) l'Ensemble Urbain	113
e) la fusion	114
f) les conséquences de la fusion	114

<u>Quatrième partie</u> : <u>LA VILLE NOUVELLE DANS LA METROPOLE</u> :	
<u>SON INSERTION ET SON ROLE DURANT LE</u>	
<u>VIe PLAN ET LE DEBUT DU VIIe.</u>	117
<u>Chapitre I</u> : <u>Le P.M.E. (1970-75)</u>	118
1) <u>Le VIe Plan et la Métropole</u>	118
a) l'élaboration du Plan	118
b) la Commission locale du P.M.E. de la Métropole	118
c) le P.M.E. de la Métropole	119
2) <u>Le VIe Plan et la Ville Nouvelle</u>	119
a) le Programme Finalisé	119
b) le programme de la Ville Nouvelle au VIe Plan	120
<u>Chapitre II</u> : <u>Le problème de la croissance démogra-</u>	
<u>phique et économique de la Métropole</u>	123
1) <u>L'évolution démographique</u>	123
a) le ralentissement de la croissance	123
b) l'évolution interne de la Métropole	125
c) les composantes de cette évolution	128
2) <u>L'évolution de la construction de</u>	
<u>logements</u>	130
a) l'évolution du parc	130
b) les caractéristiques de la construction récente	131
3) <u>L'évolution économique</u>	133
a) l'évolution générale de la Région	133

b) l'évolution industrielle dans la Métropole	136
c) l'évolution du tertiaire dans la Métropole	139
d) le problème de Roubaix-Tourcoing	141
<u>Chapitre III : L'évolution des outils d'aménagement de la Métropole</u>	144
1) <u>La Communauté Urbaine</u>	144
a) le rôle de la C.U.D.L. dans l'uni- fication de la Métropole	144
b) l'évolution récente de la C.U.D.L.	145
2) <u>L'Agence d'Urbanisme</u>	146
a) les principales actions de l'Agence	146
b) la dissolution de l'Agence	147
3) <u>La Chambre de Commerce</u>	149
a) les actions de la Chambre dans la réalisation de la Métropole	150
b) les positions de la Chambre sur l'aménagement de la Métropole	152
4) <u>Les autres organismes</u>	153
a) la S.A.E.N.	153
b) la Direction Départementale de l'Equipement	154
<u>Chapitre IV : La Ville Nouvelle et son évolution depuis 1970 dans le contexte métro- politain</u>	156

1) <u>L'E.P.A.L.E. et la Ville Nouvelle</u>	156
a) l'E.P.A.L.E., outil d'aménagement unique	156
b) les rapports entre l'E.P.A.L.E. et ses partenaires	158
c) La Ville Nouvelle, un phénomène pris en compte à l'échelle nationale	160
2) <u>La Ville Nouvelle dans le débat sur l'équilibre de la Métropole</u>	162
a) le débat sur le Centre Commercial	163
b) le débat sur le Métro	167
3) <u>Bilan du VIe Plan pour la Ville Nouvelle</u>	174
a) bilan quantitatif	175
b) bilan qualitatif	176
4) <u>Le VIIe Plan</u>	181
a) l'élaboration du Plan	181
b) le VIIe Plan et la Ville Nouvelle	182
<u>CONCLUSION</u>	187
1) <u>Le S.D.A.U.</u>	187
2) <u>La Ville Nouvelle de Lille-Est</u>	189
3) <u>La Ville Nouvelle et l'Université</u>	194
4) <u>Les retombées de la Ville Nouvelle</u>	198
5) <u>L'avenir de la Métropole</u>	200
<u>ANNEXES</u>	202
- Bibliographie	203
- Revue de Presse	212

TABLE DES FIGURES

	<u>PAGE</u>
FIG. 1 - LA REGION DANS L'EUROPE DU NORD-OUEST	10
FIG. 2 - LA METROPOLE DU NORD - PAS-DE-CALAIS, PLAQUE TOURNANTE DU RESEAU ROUTIER EUROPEEN (1965)	17
FIG. 3 - SCHEMA DE STRUCTURE (H. BERNARD) IN VOIX DU NORD 13.2.1965	19
FIG. 4 - REPARTITION DES LOGEMENTS A CONSTRUIRE SELON LE SCHEMA BERNARD	21
FIG. 5 - SCHEMA DE STRUCTURE (G. DELDIQUE) IN VOIX DU NORD 5.11.1965	26
FIG. 6 - LA THEORIE DES FUSEAUX DE S. MESNIL, IN VOIX DU NORD 1.4.1964	32
FIG. 7 - PLAN DE LETCHWORTH	39
FIG. 8 - PLAN DE LOCALISATION DES VILLES NOUVELLES EN GRANDE-BRETAGNE	43

FIG. 9 - TABLEAU DES VILLES NOUVELLES EN GRANDE-BRETAGNE	44
FIG. 10 - LES VILLES NOUVELLES DANS LE SCHEMA DELDIQUE	47
FIG. 11 - LES OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT DU SECTEUR-EST	51
FIG. 12 - PLAN INITIAL DU CAMPUS D'ANNAPPES	54
FIG. 13 - PROJET DE VILLE NOUVELLE DE "LILLE DES CHAMPS" (J. DERYNG)	57
FIG. 14 - PROJET DE VILLE NOUVELLE DE FLERS-MONS	59
FIG. 15 - PROJET D'ENSEMBLE UNIVERSITAIRE DE LETTRES-DROIT DE LA VILLE NOUVELLE A ANNAPPES ET FLERS - IN NORD-ECLAIR 7.11.1968	61
FIG. 16 - PROJET INITIAL DE BRIGODE (1967)	65
FIG. 17 - PLAN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE	74
FIG. 18 - PROPOSITION D'ORGANISATION DE L'ESPACE 1985-2000 - LIVRE BLANC A.U.A.M.	78
FIG. 19 - LES Z.A.D. DE LA VILLE NOUVELLE	81

FIG. 20 - LES D.U.P. DE LA VILLE NOUVELLE	82
FIG. 21 - CENTRE DIRECTIONNEL - TRANCHE SUD - PLAN MASSE GENERAL	91
FIG. 22 - LE S.D.A.U. DE LA METROPOLE	94
FIG. 23 - LES SECTEURS PRIVILEGIES D'EXTENSION PREVUS AU S.D.A.U.	94 BIS
FIG. 24 - SCHEMA D'AMENAGEMENT DU SECTEUR-EST DE LILLE	96
FIG. 25 - PLAN DES COMMUNES DU SECTEUR-EST	98
FIG. 26 - LE SCHEMA BERNARD ET L'AMENAGEMENT REGIONAL	106
FIG. 27 - LE SCHEMA OREAM	108
FIG. 28 - LIMITES COMPAREES DE LA VILLE NOUVELLE ET DE VILLENUEVE D'ASCQ	115
FIG. 29 - EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1968 ET 1975 (AGGLOMERATION DE LILLE ET D'ARMENTIERES ET CELLES DU POURTOUR)	127
FIG. 30 - CREATION D'ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS ETRANGERS DANS LA ZONE FRONTALIERE	135

FIG. 31 - LES ZONES INDUSTRIELLES DE LA METROPOLE	137
FIG. 32 - LES ZONES INDUSTRIELLES DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LILLE - ROUBAIX - TOURCOING	151
FIG. 33 - STRUCTURE ET MECANISME D'AMENAGEMENT DE LA VILLE NOUVELLE	157
FIG. 34 - LES VILLES NOUVELLES EN FRANCE	161
FIG. 35 - ZONES D'ATTRACTION DU CENTRE COMMERCIAL DE LILLE-EST	164
FIG. 36 - PLAN DU RESEAU GENERAL DU METRO	169
FIG. 37 - TRACES SUCCESSIFS DE LA 1ÈRE LIGNE DU METRO	171
FIG. 38 - TRAFIC COMPARE DES DEUX PREMIERES LIGNES DU METRO	173
FIG. 39 - TABLEAU STATISTIQUE DE LA VILLE NOUVELLE 1971-1975	177
FIG. 40 - PLAN DES QUARTIERS REALISES AU 1.1.1977	180
FIG. 41 - PLAN DE LA FUSION PROPOSEE PAR LILLE EN JUILLET 1976	191
FIG. 42 - PLAN DE L'ENSEMBLE LITTERAIRE ET JURIDIQUE INTEGRE AU QUARTIER DU PONT DE BOIS	195
FIG. 43 - PLAN GENERAL DE LOUVAIN-LA-NEUVE	197

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES DANS LE TEXTE

A.U.A.M.	= Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Métropolitaine
C.C.I.L.R.T.	= Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing
C.E.R.E.S.	= Comité d'Etudes Régionales Economiques et Sociales
C.I.A.T.	= Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire
C.I.L.	= Comité Interprofessionnel du Logement
C.O.S.	= Coefficient d'Occupation du Sol
C.U.D.L.	= Communauté Urbaine de Lille
D.A.T.A.R.	= Direction à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
D.D.E.	= Direction Départementale de l'Equipement
D.U.P.	= Déclaration d'Utilité Publique
E.P.A.L.E.	= Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de Lille-Est
E.P.R.	= Etablissement Public Régional
G.E.P.	= Groupe d'Etudes et de Programmation
G.C.V.N.	= Groupe Central des Villes Nouvelles
H.L.M.	= Habitation à Loyer Modéré
I.A.U.R.P.	= Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne
I.D.N.	= Institut Industriel du Nord
I.N.S.A.	= Institut National des Sciences Appliquées
I.U.T.	= Institut Universitaire de Technologie
L.O.F.	= Loi d'Orientation Foncière
O.R.E.A.M.-N.	= Organisation d'Etudes de l'Aire Métropolitaine - Nord
P.M.E.	= Plan de Modernisation et d'Equipement
P.O.S.	= Plan d'Occupation des Sols
P.D.U.	= Plan Directeur d'Urbanisme

- S.C.A. = Syndicat Communautaire d'Aménagement
S.D.A.U. = Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
S.R.E. = Service Régional de l'Équipement
V.A.L. = Villeneuve d'Ascq-Lille ou Véhicule Automatique
Léger (Métro)
Z.A.C. = Zone d'Aménagement Concerté
Z.A.D. = Zone d'Aménagement Différé
Z.U.P. = Zone à Urbaniser en Priorité.
-

INTRODUCTION

Il y a 10 ans était décidée la création de la Ville Nouvelle de Lille-Est. Aujourd'hui, cette opération d'urbanisme, l'une des plus importantes jamais réalisées dans la région du Nord, commence à devenir une réalité.

Mais il est sans doute encore trop tôt pour essayer de faire un bilan ou de porter un jugement de valeur sur une opération qui devrait encore se poursuivre durant une dizaine d'années, si le programme est respecté.

Notre étude visera seulement à essayer de replacer la ville nouvelle dans un contexte géographique plus global, celui de la Métropole-Nord d'abord, celui de la Région Nord - Pas-de-Calais ensuite et d'étudier l'insertion et le rôle de cette ville nouvelle dans leurs schémas d'aménagement.

Nous examinerons tout d'abord les premières études d'aménagement de la Métropole réalisées par H. BERNARD et G. DELDIQUE et nous verrons que le contexte de l'époque a grandement influencé les options fondamentales du Schéma d'Aménagement qui sont encore aujourd'hui celles du S.D.A.U. Nous verrons également que, déjà à cette époque, on parlait de villes nouvelles.

Dans une seconde partie, nous étudierons comment progressivement est née l'idée d'une ville nouvelle à l'est de Lille. Nous examinerons successivement les exemples de villes nouvelles étrangères, les raisons de l'expansion tardive du secteur-est et les éléments qui ont débloqué cette situation pour favoriser finalement la création d'une ville nouvelle dans un secteur qui n'avait pas, jusqu'alors, été considéré comme une zone privilégiée de développement.

- En troisième partie, nous étudierons la mise en place de la Métropole-Nord et la création effective de la ville nouvelle. Nous verrons comment l'Etat a décidé de créer la Ville Nouvelle de Lille-Est alors que parallèlement se mettait en place la Communauté Urbaine de Lille, que l'Agence d'Urbanisme étudiait le S.D.A.U. et l'OREAM-Nord le Schéma d'Aménagement de la Région.

Nous pourrions voir à cette occasion que la chronologie des décisions tend à démontrer que l'on a plus favorisé des décisions ponctuelles que des décisions globales d'aménagement.

Dans la quatrième et dernière partie, nous étudierons l'évolution de la ville nouvelle et de la Métropole durant le VIe Plan et les premiers mois du VIIe Plan.

Ce sera pour nous l'occasion de mettre en évidence le décalage de plus en plus grand entre les perspectives de développement prévues par les plans et la réalité économique et démographique de la région d'aujourd'hui. Dans ce contexte, le bilan du VIe Plan fait apparaître la ville nouvelle comme un îlot privilégié. Mais la Ville Nouvelle de Lille-Est

devient aussi l'enjeu d'autres débats, avec la place prépondérante qu'entend prendre désormais la commune de Villeneuve d'Ascq dans l'avenir de cette opération.

Le manque de recul nous empêchera de tirer des conclusions tranchées sur l'insertion et le rôle de la ville nouvelle puisqu'il s'agit d'un processus d'aménagement qui continue à se dérouler.

Nous nous attacherons simplement à mettre en évidence un certain nombre de pistes de réflexions sur la poursuite de l'aménagement de la Métropole et sur l'insertion de la ville nouvelle dans ce contexte.

Pour réaliser cette étude nous nous sommes attachés à n'utiliser que des documents publics et nous avons fait un large appel à la presse locale qui, de plus en plus, témoigne de l'intérêt que porte l'opinion publique à tous les problèmes de l'aménagement du territoire.

Juillet 1977

Première partie

LES PREMIERES ETUDES D'AMENAGEMENT DE LA

METROPOLE ET L'IDEE DE VILLE NOUVELLE

CHAPITRE I

LE CONTEXTE REGIONAL DES ANNEES 60

1) La crise économique

a) La crise du charbon

Le 1er mars 1963, les mineurs du Nord se mettent en grève. Derrière les cris des meetings, le pays découvre l'inquiétude de toute une région qui croit son avenir compromis, à l'exemple de son bassin minier.

C'est que le charbon a joué un rôle moteur considérable dans la croissance de la région et qu'il fait vivre directement ou indirectement 700 000 personnes, soit un habitant sur cinq.

b) La crise du textile

Déjà, avant la crise du charbon, le textile, deuxième industrie du Nord, avait connu la crise.

C'est après le début de la guerre de Corée en 1951 que les mouvements démesurés et brusquement renversés des cours de la laine et du coton, mettent en difficulté de nombreuses entreprises de la région, que leurs structures anciennes et leurs méthodes de travail traditionnelles rendaient très vulnérables.

Ainsi le slogan : "Nord - Région Pilote" devient un mythe, un mythe que le CERES contribue largement à dénoncer pour provoquer le réveil du Nord.

c) La création du CERES et son rôle

Dès sa création en 1953, le CERES (Comité d'Etudes Régionales Economique et Social) se propose d'être le point de rencontres, de discussions et d'échanges qui favoriseraient la prise de conscience d'une communauté d'avenir.

Table ronde autour de laquelle viennent s'asseoir des représentants de l'Administration et des corps constitués, des employeurs et des syndicalistes, des personnalités du monde industriel et agricole, des universitaires, le CERES rapproche des hommes qui ne s'étaient jamais vus jusqu'alors, qui s'ignoraient et ne pouvaient donc se comprendre.

Le CERES suscite alors un bilan qui enregistre le sous-développement régional, bilan que certains étaient peu préparés à accepter, les mentalités se transformant moins vite que les institutions.

C'est ainsi que sont réalisés en 1959 le rapport LECAILLON-NISTRIPINCHEMEL et en 1962 la volumineuse étude de Maurice H. ROTIVAL : "Clefs pour le Nord", étude financée par le Ministère de la Construction et réalisée en étroite liaison avec le CERES.

d) Le rapport ROTIVAL

Reprenant les idées du rapport de 1959, M. ROTIVAL dresse dans son rapport un tableau sombre de la région :

"Le dérèglement socio-économique apparaît dès que l'on examine les chiffres. Pratiquement la première de France, et même d'Europe, en produit brut par habitant, ou en calcul de valeur ajoutée par la manufacture, elle tombe

en richesse vive au rang de la Corse, de la Lozère et de la Corrèze, les départements les plus déshérités de France".

Cependant, tout le monde s'accorde à dire que la vitalité démographique de la Région (2 fois plus de jeunes que dans le reste du pays) implique la création d'emplois et donc des implantations industrielles nouvelles mais surtout un aménagement de l'Espace. C'est d'ailleurs une préoccupation qui apparaît clairement dans le IVe Plan (1962-1965).

(2) La création de Métropoles d'équilibre

a) L'origine des Métropoles d'équilibre

La politique des Métropoles d'équilibre, qui est une des principales options du IVe Plan, découle de deux analyses :

La première, la plus ancienne, est celle lancée dès 1947 par Jean-François GRAVIER avec son ouvrage devenu célèbre : "Paris et le désert français", dont le titre percutant résume, à lui seul, le problème soulevé.

La seconde analyse résulte des études faites par les géographes et notamment par ROCHEFORT, concernant la notion "d'armature urbaine" et de "niveau supérieur de l'armature urbaine".

"Durant des siècles, l'homme a cru trouver le reflet d'une sage organisation sociale dans un certain équilibre entre la ville et la campagne. Aujourd'hui, cet équilibre est complètement détruit. Comme l'Angleterre, les Etats-Unis, l'Allemagne, mais avec retard, la France est devenue un

pays essentiellement urbain. Cette urbanisation n'est pas achevée et peut-être aujourd'hui encore utilisée en vue d'une croissance plus régulière. Connaissant les courants possibles de migration pour les vingt ans à venir, les pouvoirs publics peuvent s'attacher à les orienter en fonction des objectifs généraux de l'aménagement du territoire. S'il est reconnu que le croissance spontanée des villes, petites et grandes est inégale et n'a pas grand sens du point de vue social et humain, on est tenté de souhaiter une urbanisation volontaire qui satisfasse mieux le bon fonctionnement de l'économie nationale". (1)

Pour éviter que la population de Paris ne double, il faut, disent les experts du District de la région parisienne, que le population des autres villes fasse plus que doubler. Ce raisonnement conduit à admettre que certaines métropoles doivent faire équilibre à Paris et que ces métropoles aient des dimensions suffisantes pour entraîner l'essor de l'économie de leur région.

b) Définition des Métropoles d'équilibre

Cette idée force des Métropoles d'équilibre qui marquera durant de nombreuses années la politique française de l'Aménagement du Territoire, est adoptée officiellement pour le IVe Plan (1962-1965).

Elle est ainsi définie par la Direction Générale du Plan, dans la Documentation Française (octobre 1962) :

"Le réseau urbain français doit être adapté à une évolution économique et sociale avec laquelle il n'est plus en harmonie : l'accroissement des besoins d'ordre social,

(1) Olivier GUICHARD, Aménager la France - 1965

et en matière d'enseignement, la nécessité de contacts plus fréquents entre l'Industrie, l'Administration, l'Université et la Recherche, les possibilités et les sujétions découlant de l'emploi, des transports automobiles, etc... modifient profondément les données sur lesquelles était basée l'ancienne hiérarchie urbaine.

Un des buts de l'Aménagement du Territoire est d'établir un meilleur équilibre entre Paris et la province, notamment par la promotion d'un petit nombre de grandes métropoles inter-régionales concentrant les équipements de haute qualité et acquérant dès lors un grand pouvoir d'attraction propre".

La création en 1963 de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) concrétise la volonté de mettre en place cette politique de décentralisation.

La promotion de l'agglomération de Lille - Roubaix - Tourcoing au rang de ces métropoles d'équilibre, constitue une décision fondamentale pour le développement de celle-ci et pour l'équilibre régional.

* 3) Le tunnel sous la Manche

La perspective de réalisation du tunnel sous la Manche et d'ouverture européenne, constitue le troisième élément important qui va marquer la région à cette époque et déterminer une bonne partie des grandes options d'aménagement de la région ultérieurement.

* a) La Région et l'Europe

Considérée uniquement dans le cadre de l'hexagone français, la Région Nord apparaît, en effet, comme excentrée et bloquée

LA REGION DANS L'EUROPE DU NORD - OUEST

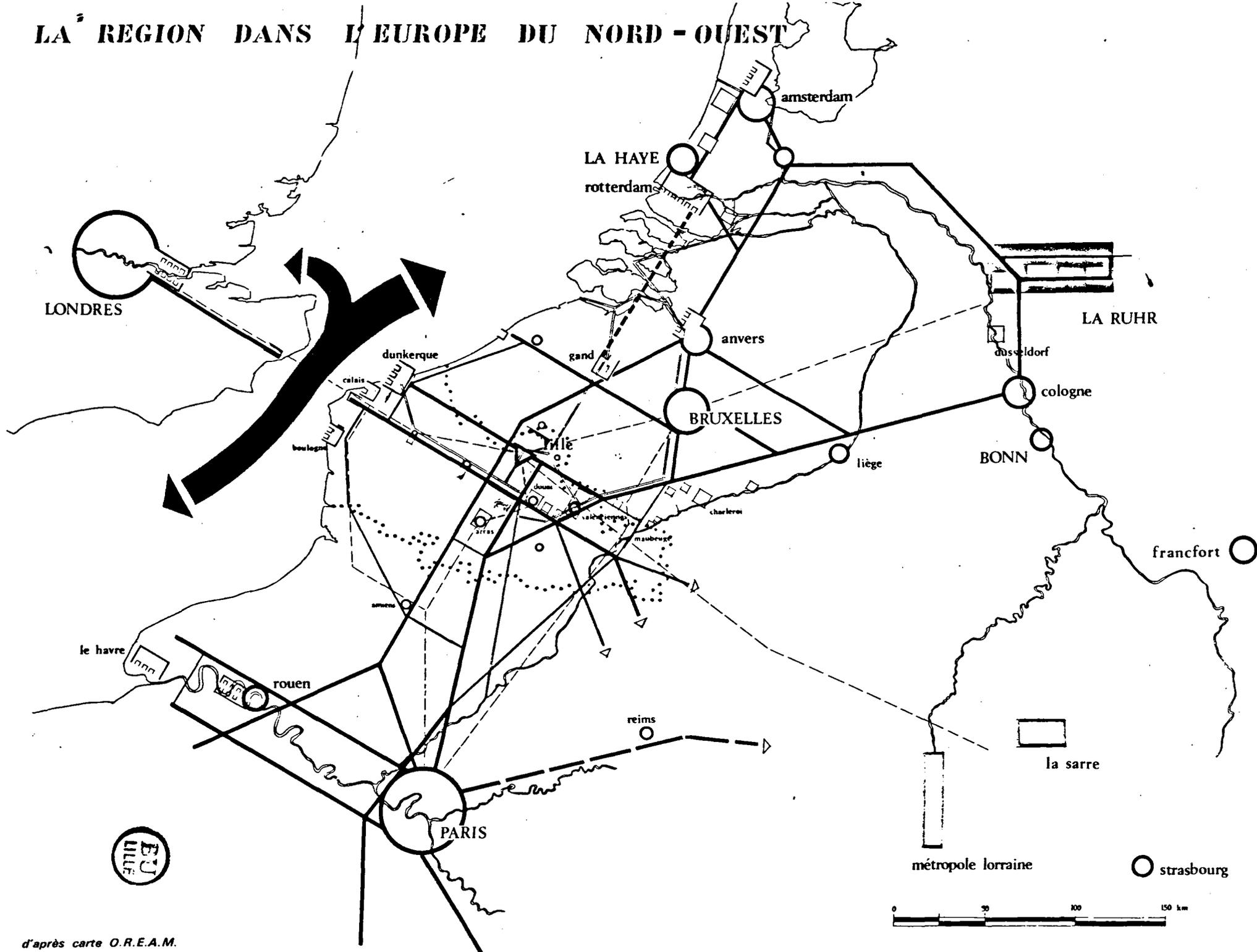


FIG. 1 - LA REGION DANS L'EUROPE DU NORD-OUEST

d'après carte O.R.E.A.M.

par la frontière belge et la Mer du Nord.

Replacée dans le cadre d'un Marché Commun européen ouvert et intégrant la Grande-Bretagne, la Région, et singulièrement la Métropole lilloise se trouve placée au centre du "triangle lourd" de l'Europe du Nord-Ouest à proximité des complexes urbains et industriels de la région parisienne, de la région urbaine de Londres, de la Ruhr et de la vallée du Rhin et du Randstad Néerlandais.

Mais comme le dit M. DELIGNY,

"une bonne situation géographique n'est pas un titre de rente. Elle doit être exploitée. Dans la compétition des économies, le poste des transports, qui pour bien des produits pèse plus lourd que les salaires, peut se trouver comprimé jusqu'à 400 % par des réformes d'infrastructures. Le Nord, carrefour des voies européennes depuis le Moyen-Age, ne le restera qu'au prix d'un effort d'investissement ; sinon sa position se trouvera compromise ou compliquée. Il sera écartelé entre l'attraction de la capitale vers laquelle encore les communications seront améliorées et l'attrait de la Belgique, avec Bruxelles et Anvers".

b) Les perspectives du tunnel

Pour les responsables de la Région, il s'agit donc de canaliser les flux de circulations européennes dans la région et surtout de faire en sorte que le trafic issu du tunnel sous la Manche irrigue la Région toute entière au lieu d'éclater à partir de Calais.

Il faut donc que ces liaisons passent au coeur de l'agglomération lilloise.

"N'ayons pas, vis à vis des trafics autoroutiers, la même répulsion que certaines villes manifestèrent à l'égard du chemin de fer au siècle dernier", proclament les partisans de ces théories.

L'ouverture, fin 1963, du premier tronçon Lille - la Chapelle d'Armentières, de l'autoroute de l'Ouest, marque cette volonté de liaison avec Dunkerque et le tunnel via Saint-Omer et Calais.

Quelques années plus tard, en 1968, le Livre Blanc de la Métropole proclamera encore :

"Personne ne connaît encore très bien l'impact économique de l'ouverture de cette liaison, à plus forte raison on ne peut la quantifier. Mais il importe de s'y préparer, donc de faire sur le terrain les réserves nécessaires et ce dans une conception très généreuse. Cette liaison peut et doit constituer un atout pour la Métropole, qu'il serait inconcevable de négliger pour l'avenir. Lille ne doit pas manquer cette chance de jouer un grand rôle sur cet axe".

CHAPITRE II

LE PLAN BERNARD DE 1964

1) La première mission BERNARD

a) Les anciens plans d'urbanisme

C'est en 1957 que fut délimité le Groupement d'Urbanisme de Lille - Roubaix - Tourcoing et Armentières qui concernait 58 communes, mais c'est à partir de 1961 seulement, que les premiers Plans Directeurs d'Urbanisme (P.D.U.) furent présentés aux conseils municipaux parfois réticents. Ces plans présentaient le grave défaut d'être communaux, chaque commune ayant son architecte-urbaniste. Le fait qu'il ait fallu de nombreuses années pour raccorder les uns aux autres les plans particuliers, montre à quel point il était difficile d'avoir une vue générale orientée vers l'avenir.

C'est pourquoi lors de l'étude préliminaire du Plan de Modernisation et d'Équipement (P.M.E.), M. TARREL, directeur départemental du Ministère de la Reconstruction et du Logement (M.R.L.) demande en 1963, la désignation par Paris, d'un urbaniste de renommée nationale.

C'est l'architecte Henry BERNARD qui est chargé de cette mission au début de 1964.

b) L'hypothèse de Métropole triangulaire

Architecte de la Maison de la Radio à Paris et urbaniste du Grenoble moderne (ville dont le pouvoir d'attraction est alors très supérieur à celui de Lille), Henry BERNARD

est chargé d'étudier un plan directeur fonctionnel pour le développement de l'agglomération, dans l'optique d'une Métropole Régionale.

Après avoir songé, dans un premier temps, à placer le coeur de la Métropole en un lieu équidistant de Lille, Roubaix et Tourcoing, c'est-à-dire Marcq-en-Baroeul, Henry BERNARD et ses experts y renoncent.

Trois raisons principales sont à l'origine de l'abandon de cette première hypothèse de Métropole triangulaire, qui apparaissait pourtant comme la plus naturelle et la plus facile à réaliser :

- le dynamisme démographique des trois villes est insuffisant. En particulier, la faiblesse des apports de populations extérieures est un obstacle important, car, ce sont surtout les nouveaux-venus qui s'habituerait le mieux à un déplacement des centres actuels.
- Le dynamisme économique des trois villes est lui aussi insuffisant : l'opération serait trop onéreuse pour pouvoir être supportée par l'augmentation moyenne annuelle des revenus.
- Enfin, le déplacement vers Marcq-en-Baroeul équivaldrait à abandonner définitivement les centres actuels. Ce serait une "démission inacceptable" pour les responsables politiques ; responsables politiques qui, d'ailleurs, ne participent pas aux travaux des commissions du P.M.E., ce qui ne favorise pas l'établissement de bons rapports entre élus et techniciens.

2) Le premier plan linéaire

C'est d'ailleurs avec une certaine surprise que le public découvre lors de la Foire Commerciale de Lille en mai 1964, le plan qu'Henry BERNARD a finalement élaboré en trois mois de travail, et qui est transmis aussitôt au Comité Interministériel du Plan.

Repoussant le développement radio-concentrique, abandonnant l'hypothèse de Métropole triangulaire, Henry BERNARD propose d'adopter une structure linéaire, constituée autour d'un axe de transport aux abords duquel seraient implantés les nouveaux équipements.

a) Les cinq opérations-clés du plan linéaire

Ce plan linéaire recommande cinq opérations :

- suppression de la Gare de Lille-Délivrance
- assèchement du canal de Roubaix-Tourcoing, qui fournira l'emprise de la liaison-express entre les trois villes
- récupération de 250 hectares dans les quartiers de Wazemmes et des Facultés
- transfert de l'industrie textile vers la Bassée avec création d'une ville nouvelle dans ce secteur Sud-Ouest.

b) Les premières réactions au Plan BERNARD

Ce plan est-il opérationnel ? Nombre de ceux qui en regardent l'exposition à la Foire Commerciale, en doutent. Gommer dans un tissu urbain coûte cher et demande du temps : pour rénover les 16 ha du Quartier Saint-Sauveur, il a fallu 40 ans et 57 millions de Francs. Alors, pour en rénover dix fois plus...

Mais surtout, comme le dit Henri DELIGNY dans "Le Nord demain" : "C'est maintenant que le Nord a besoin de sa métropole, et pas en l'an 2 000..."

La critique la plus vive apportée au Plan Bernard est surtout celle des responsables du secteur Roubaix-Tourcoing qui lui reprochent de considérer leur secteur comme un cul-de-sac de la Métropole en n'imaginant pas que rapidement il sautera la frontière pour s'étendre vers Tournai et Courtrai.

D'autre part, les industriels ont investi durant les cinq dernières années, un milliard de Francs pour renforcer le textile sur Roubaix-Tourcoing et ils ne peuvent imaginer de déménager tout à coup vers le Bassin Minier.

3) Le rapport TARREL de novembre 1964

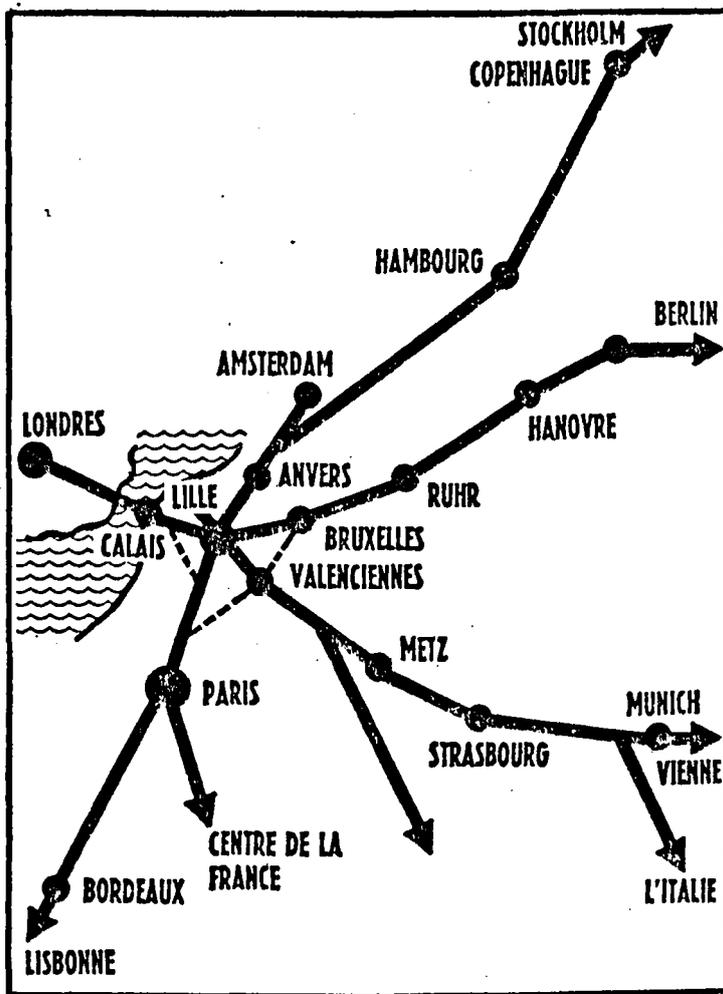
Ces diverses critiques modifient alors légèrement le plan original de H. BERNARD que présente fin 1964 le rapporteur TARREL aux élus de l'arrondissement de Lille.

Le Plan BERNARD, pour la première fois, associe étroitement l'aménagement de la Métropole à celui de la région toute entière, en ayant le souci d'équilibrer l'aménagement de chaque secteur.

a) Les quatre données fondamentales du Plan BERNARD

Mais surtout, ce plan prend en considération quatre données fondamentales qui marqueront l'ensemble des plans d'urbanisme ultérieurs :

FIG. 2 - LA METROPOLE DU NORD - PAS-DE-CALAIS, PLAQUE TOURNANTE DU RESEAU ROUTIER EUROPEEN (1965)



La Métropole du Nord - Pas-de-Calais plaque tournante du réseau routier européen.

(D'après le ministère de la Construction, Direction du Nord)



- 1 - l'évolution du bassin minier vers la reconversion
- 2 - la mise à grand gabarit du canal Dunkerque - Valenciennes avec antenne vers Lille
- 3 - le futur tunnel sous la Manche, qui doit faire du sud-ouest de la Métropole lilloise le noeud routier des liaisons vers le Nord et l'Est de l'Europe
- 4 - l'atténuation progressive de la frontière qui supprimerait la position excentrique de Lille dans l'espace national et le remplacerait par une position centrale dans le triangle Paris - Londres - Ruhr.

b) Les objectifs de développement

Les objectifs de développement volontaires sont optimistes et portent sur :

- 1 - un taux de croissance annuel moyen de 1,3 %, soit supérieur à celui réalisé entre 1954 et 1962. Il implique donc un accroissement de l'immigration
- 2 - une diversification fonctionnelle de la Métropole : implantation d'industrie de haute technicité et d'activités tertiaires.

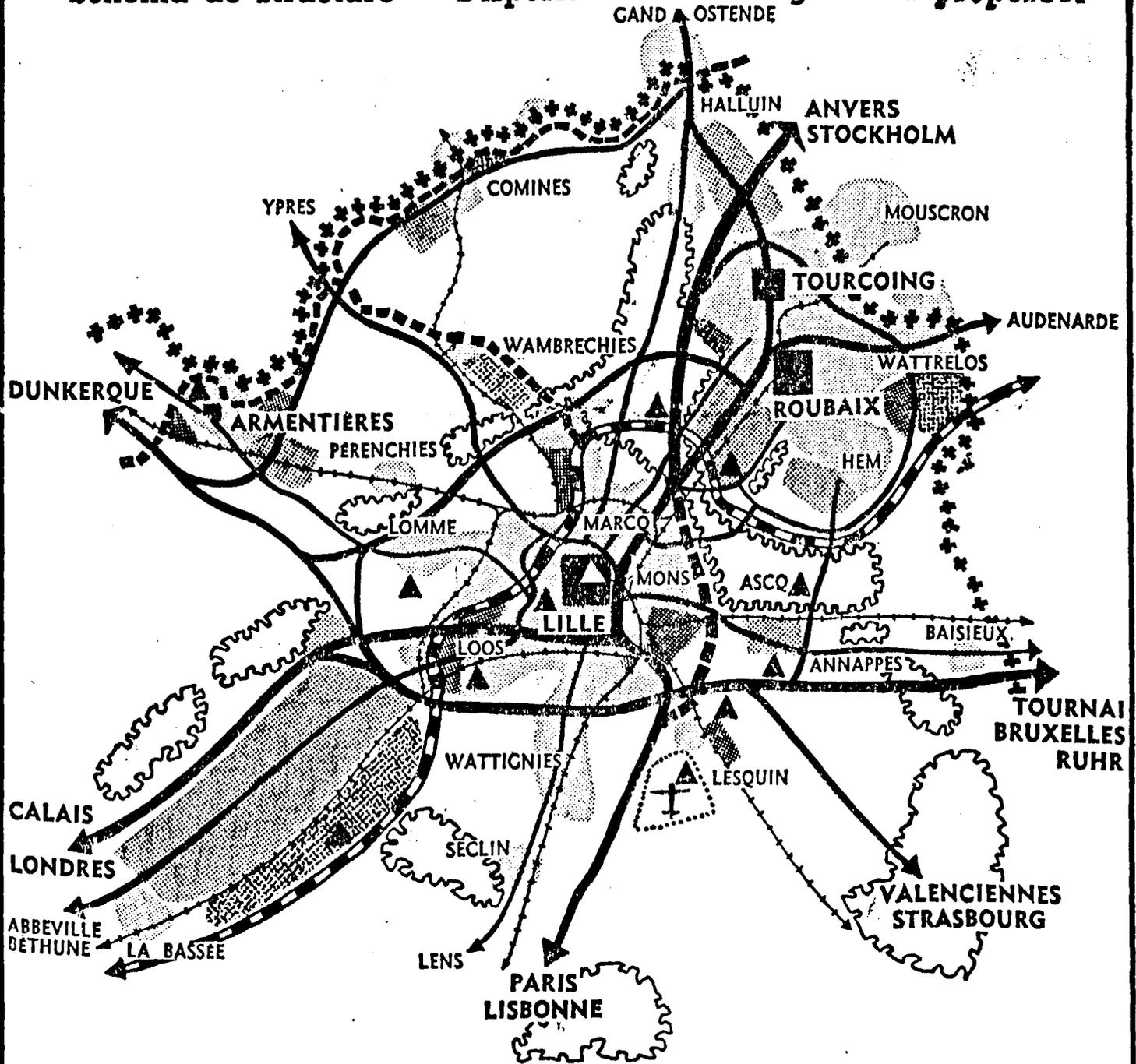
De ces données fondamentales et de ces objectifs, le plan BERNARD fixe les grandes orientations de développement de la Métropole.

c) Les grandes orientations

- 1 - Le coeur de la Métropole sera à Lille, mais Roubaix - Tourcoing méritent une place digne de leur puissance

LILLE - ROUBAIX - TOURCOING - ARMENTIÈRES

Schéma de structure - Dispositions d'aménagements proposées



LÉGENDE

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| ✚ ✚ | Frontière | ▬▬▬ | Canaux à 600 T. |
| ▨▨▨ | Agglomération urbaine existante ou en cours de développement. | —+— | Chemin de fer. |
| ▩▩▩ | Zone industrielle existante ou en cours d'aménagement | ▬▬▬ | Grande liaison internationale |
| ▨▨▨ | Zone d'extension de la Métropole (Habitat) | ▬▬▬ | Autres liaisons internationales régionales ou locales importantes |
| ▩▩▩ | Zone d'extension de la Métropole (Industrie) | ▬▬▬ | Route existante ayant vocation structurante |
| ■ | Centres urbains | ⊞ | Zone de détente loisirs et sports |
| ▬▬▬ | Canaux à 1.350 T. | ▲ | Equipements métropolitains |



- 2 - la Métropole a besoin d'ici à 1985 de 200 000 logements nouveaux, 45 % d'entre eux devant compenser les démolitions qui résulteront de la restructuration des centres anciens.

La ventilation à l'intérieur de la Métropole prévoit :

- . 70 000 logements dans le secteur Roubaix - Tourcoing
- . 86 000 logements dans le secteur de Lille
- . 44 000 logements dans la Ville Nouvelle du Sud-Ouest

- 3 - la Métropole deviendra le carrefour de cinq autoroutes européennes :

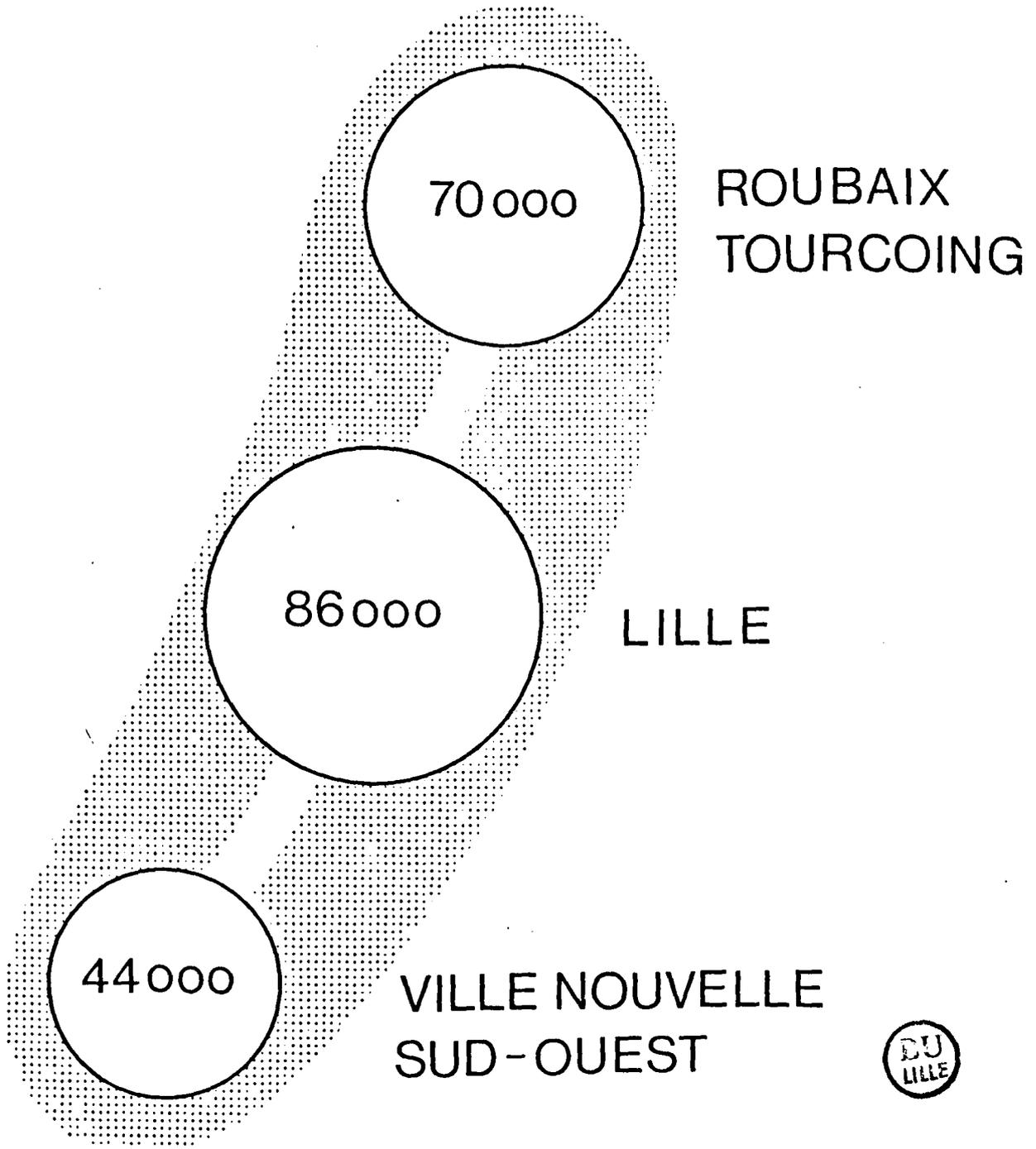
- . Paris - Lille - Anvers
- . Lille - Dunkerque
- . Lille - Valenciennes
- . Lille - Calais - Tunnel (cet axe servant de support à l'extension Sud-Ouest de la Métropole)
- . Lille - Tournai - Bruxelles.

d) Les réactions au deuxième plan BERNARD

Le deuxième plan BERNARD présenté par le rapport TARREL continue cependant à susciter des critiques :

- le 1er plan jouait une seule carte : le Sud-Ouest. Le 2ème plan joue 2 cartes en même temps : le Sud-Ouest et le Nord-Est. Mais tout ce qui se fera vers La Bassée ne se fera pas vers le Belgique.
- Certains reprochent au plan BERNARD son caractère volontariste : "Il est possible, disent-ils que l'expansion, à la longue, se fasse naturellement en ce sens, mais on ne saurait, pour un but incertain et en tout cas lointain, sacrifier les besoins immédiats des villes existantes".

FIG. 4 - REPARTITION DES LOGEMENTS A CONSTRUIRE
SELON LE SCHEMA BERNARD



- D'autres contestent carrément l'utilité pour la Métropole de déboucher sur l'axe Calais - Béthune qui, en raison du faible poids démographique des régions traversées, risque de n'être pas l'arête vitale escomptée.
- D'autres enfin, et l'avenir leur donnera raison, doutent de la réalisation même du tunnel : "Et si la réalisation du tunnel n'est plus pour demain, que devient ce plan ?..."

e) Le débat : rénovation ou ville nouvelle

D'autres débats portent sur le fond même de la conception urbanistique de Henry BERNARD. Celui-ci préconise de regrouper l'habitat à proximité relative de l'axe autoroutier central et de l'éventuel métro aérien (n'oublions pas que nous sommes à l'époque de l'expérimentation du métro aérien suspendu SAFEGE à Châteauneuf-sur-Loire et que l'Aérotrain commencera ses essais l'année suivante).

H. BERNARD propose donc la construction de nouveaux immeubles collectifs dans les villes anciennes.

"Plutôt que de construire 30 000 logements dans les vieux quartiers de Roubaix - Tourcoing, pourquoi ne pas édifier une "cité nouvelle" sur les vastes espaces libres (1 500 ha) du secteur de Quesnoy s/Deûle ?..." proposent les partisans de la maison individuelle.

f) Les arguments de H. BERNARD

A cette conception radicalement différente, les experts partisans de H. BERNARD soulèvent deux objections :

- une ville artificielle périphérique poserait de redoutables problèmes de circulation, de distribution, d'assainissement et en général de gestion municipale. Elle risquerait de ressembler aux banlieues informes et mal dessinées de la capitale.
- Cette proposition tend à remettre en cause la conception linéaire de la Métropole et à promouvoir une conception triangulaire appuyée sur Armentières. Or le poids démographique relativement faible de cette agglomération empêcherait de vivifier avant longtemps ce triangle.

Le débat est en fait philosophique. La concentration urbaine n'effraie pas le parisien habitué au mouvement et aux immeubles collectifs. Le provincial et le nordiste en particulier, préfère une vie plus calme et la maison indépendante. Sa préférence va aux cités radio-concentriques, et en cela il se rapproche des pays européens voisins : Allemagne, Pays-Bas, Grande-Bretagne.

Un compromis apparaît de toute façon inévitable car le terrain est trop rare et trop cher pour que chacun ait sa maison individuelle et l'on sait déjà construire des immeubles collectifs qui soient agréables et entourés de verdure, LE CORBUSIER et ses disciples l'ont prouvé.

On peut cependant s'étonner du flou qui subsiste autour de la Ville Nouvelle du Sud-Ouest : les objections des experts de H. BERNARD contre la Ville Nouvelle du Nord-Ouest ne s'appliqueraient-elles pas aussi à celle qu'ils ont prévue au Sud-Ouest ?

Pour l'association "Pour la Métropole Régionale Nord"
présidée par M.A. DUHAMEL,

"Ce projet de Ville Nouvelle entre Haubourdin et La Bassée est acceptable. Ce qui ne l'est pas, c'est l'implantation dans ce secteur d'industries nouvelles.

En effet, comme l'a fait justement remarquer M. DERYNG, urbaniste lillois, Lille est constamment balayée par le vent d'Ouest qui vient de la Manche et les fumées ou poussières du bassin minier sont projetées sur notre agglomération. (...)

Il faut prévoir des implantations industrielles au Nord et au Sud de l'agglomération, mais pas à l'Ouest, et ce sera le rôle des collectivités locales d'y faire opposition".

CHAPITRE III

LA MISE EN PLACE DE L'ATELIER D'URBANISME

DE LA METROPOLE-NORD

1) La création de la Préfecture Régionale

La nouvelle organisation administrative mise en place en 1965, avec la création des Circonscriptions d'Action Régionale, favorise singulièrement l'étude et la discussion des documents d'urbanisme.

Le Préfet de Région est devenu, en effet, le patron du Ministère de la Construction et de celui des Travaux Publics. Il coiffe ainsi et coordonne l'opération Métropole. Il est assisté d'une "Mission Régionale" à l'intérieur de laquelle, M. LOUBERT, rapporteur général du Programme de Modernisation et d'Équipement (P.M.E.) est chargé des problèmes d'aménagement de la Région.

2) La création de l'Atelier d'Urbanisme

Le Ministère de la Construction, dirigé à Lille par M. DARRE, crée un Atelier d'Urbanisme de la Métropole-Nord, qui est chargé de poursuivre l'étude du plan BERNARD. Cet atelier est confié à un architecte régional, M. Gérard DELDIQUE, qui constitue, autour de lui, une petite équipe pluridisciplinaire architectes, géographes, économistes, sociologues. Cette équipe travaille en étroite liaison avec l'Arrondissement

SCHEMA DE STRUCTURE

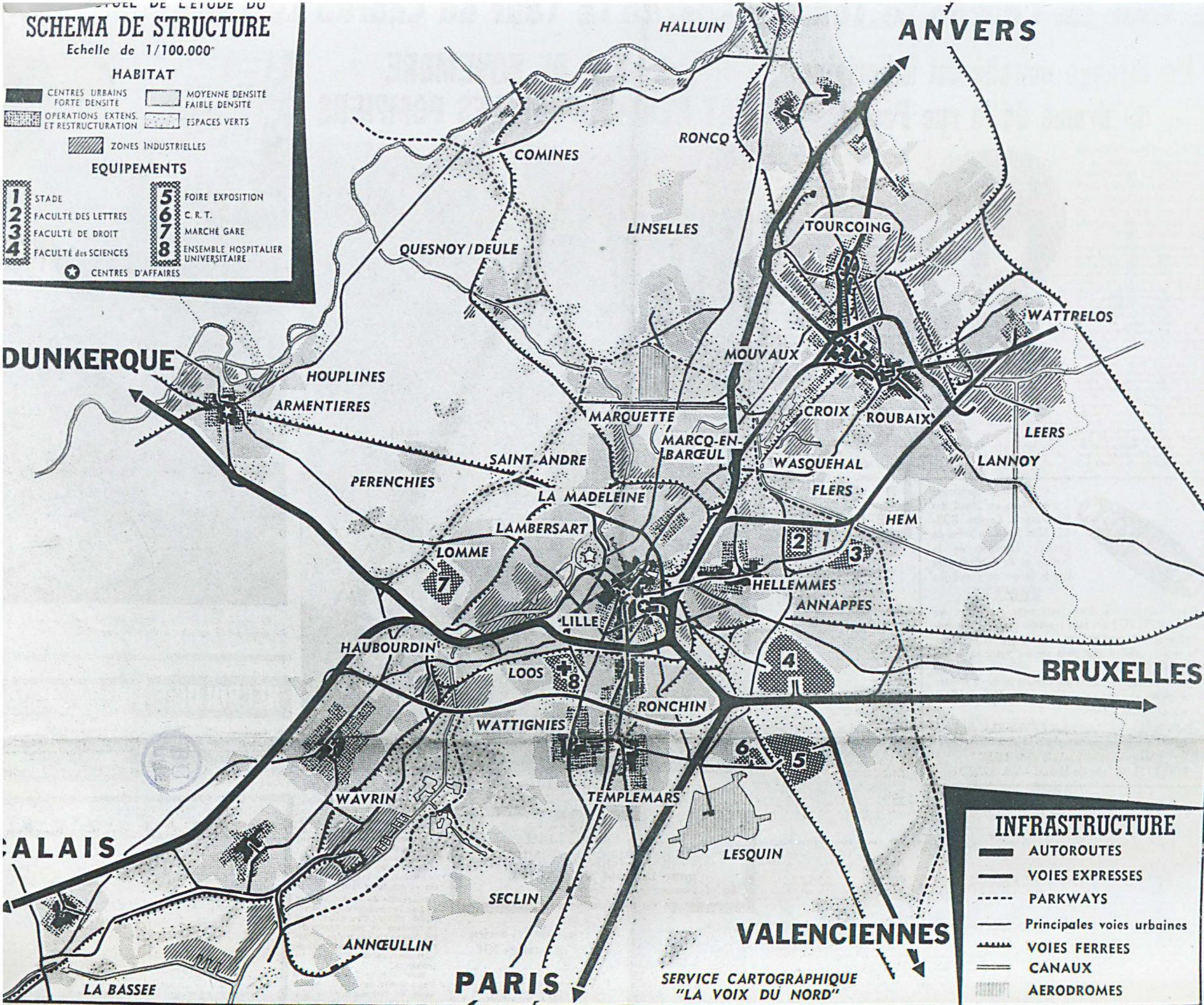
Echelle de 1/100.000

HABITAT

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| CENTRES URBAINS FORTE DENSITE | MOYENNE DENSITE FAIBLE DENSITE |
| OPERATIONS EXTENS. ET RESTRUCTURATION | ESPACES VERTS |
| ZONES INDUSTRIELLES | |

EQUIPEMENTS

- | | |
|----------------------|------------------------------------|
| STADE | FOIRE EXPOSITION |
| FACULTE DES LETTRES | C. R. T. |
| FACULTE DE DROIT | MARCHÉ GARE |
| FACULTE DES SCIENCES | ENSEMBLE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE |
| CENTRES D'AFFAIRES | |



INFRASTRUCTURE

- AUTOROUTES
- VOIES EXPRESSES
- PARKWAYS
- Principales voies urbaines
- VOIES FERREES
- CANAUX
- AERODROMES

SERVICE CARTOGRAPHIQUE
"LA VOIX DU NORD"

FIG. 5 - SCHEMA DE STRUCTURE (G. DELDIQUE) IN VOIX DU NORD 5.11.1965

Fonctionnel des Ponts et Chaussées de Lille.

C'est cette équipe qui désormais va affiner le plan BERNARD secteur par secteur.

3) La création du Comité Consultatif

Enfin et surtout, la mise en place de ces structures permet pour la première fois un dialogue entre les techniciens et les responsables locaux.

Un Comité Consultatif de l'Arrondissement de Lille, rassemblant les présidents des 4 Chambres de Commerce et des 3 Comités d'Expansion, permet ainsi d'associer indirectement les collectivités locales à la réflexion dans la mesure où les plus importantes d'entre elles sont représentées au Conseil d'Administration de ces comités.

CHAPITRE IV

L'INFLUENCE DES GRANDES THEORIES URBANISTIQUES

SUR LE SCHEMA DE LA METROPOLE

L'ensemble de ces études de la Métropole est, bien sûr, fortement marqué, consciemment ou inconsciemment, par les théories urbanistiques de l'époque.

1) Le rôle de la croissance démographique

a) Croissance démographique et croissance économique et sociale

La première de ces théories est de considérer que la croissance démographique est le moteur principal de la croissance économique et donc de la croissance urbaine :

"Cette Métropole, nous pourrions la bâtir par le simple jeu de notre propre croissance "

lit-on dans un journal local rendant compte de la présentation du plan DELDIQUE ("Voix du Nord" 5.11.1965)

Pour Olivier GUICHARD, alors Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale,

"L'importance de la progression démographique, économique et sociale signifie que l'aménagement français ne redistribuera pas ce qui existe, il sera synonyme de mise en valeur, de créations nouvelles ; il procèdera par incitations et non pas exclusivement par interdictions. Il s'agira, pour

l'aménagement de promouvoir, de jouer sur la création, et ceci au moment de la conception". (1)

b) Croissance qualitative et croissance quantitative

Deux aspects sont mis en valeur à cette époque. L'aspect quantitatif d'abord : il ne saurait y avoir de métropoles en dessous d'un certain seuil de population, le seuil le plus communément admis étant le million d'habitants.

L'aspect qualitatif d'autre part : cette population doit pouvoir bénéficier de services et d'activités variées et de qualités comparables à celles des grandes agglomérations métropolitaines européennes.

c) Croissance et attraction

Dans ce contexte, où le "taux de croissance" est le mot clé du discours des techniciens et des responsables politiques, l'effort porte donc, non seulement sur une "auto-croissance" de l'agglomération, mais aussi sur une attraction plus grande de cette agglomération envers la population des autres régions.

Toutes les études, et en particulier celles du Commissariat au Plan, prévoyant un doublement de la population urbaine entre 1965 et la fin du siècle, l'objectif pour une grande Métropole est donc de capter la plus grande partie de cette croissance.

2) "L'urbanisme des routes"

La deuxième influence qui marque la conception de la ville est ce que l'on appelle parfois péjorativement "l'urbanisme

(1) Aménager la France - 1965

des routes" : tout est basé sur l'existence d'une puissante infrastructure de transport : route, autoroute, voie ferrée, canal, métro...

a) Les conséquences du choix d'une infrastructure

Ainsi, le choix de la voie ferrée entraîne une certaine conception urbaine. L'homme qui se rend à son travail par le train doit disposer d'une gare très proche de son domicile et pouvoir débarquer près du lieu de son emploi. D'où l'obligation de regrouper, de resserrer les habitants et les centres d'affaires autour et près des gares : création du Centre Directionnel autour de la gare de Lille et du Centre d'Affaires de Roubaix - Tourcoing près de la gare de Roubaix.

b) La politique des autoroutes urbaines

Pour Olivier GUICHARD, le schéma théorique des voiries pour les grandes Métropoles doit se développer ainsi :

"Le centre doit être ceinturé par une autoroute de distribution, le nombre des autoroutes de pénétration s'accroît, des rocades deviennent nécessaires, qui peuvent, dans le cas d'un développement urbain radio-concentrique, se refermer en anneaux successifs à l'extérieur de la première ceinture. Cette politique de circulation rapide n'a évidemment de sens que complétée par une politique du stationnement et des garages, répartis judicieusement sur l'ensemble du territoire urbanisé."

c) Le développement de l'automobile

En 1955, le parc automobile comptait 4 400 000 véhicules. En 1965, ce chiffre passe à 10 300 000, soit un véhicule pour 5,2 habitants.

Les pouvoirs publics se sont donc demandés s'ils devaient ou non contrarier cette tendance qui risquerait de provoquer la saturation d'un réseau routier inadapté. La décision de réaliser un réseau autoroutier de 2 000 km environ accompagnée d'une expansion considérable de l'industrie automobile française tranchera en faveur de "l'urbanisme des routes" et les discours sur le développement des transports en commun resteront, durant de nombreuses années, lettres mortes.

d) Ponts et Chaussées et Aménagement du Territoire

Partout, en France, d'importants chantiers routiers vont s'ouvrir, donnant aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées un rôle privilégié dans l'aménagement du territoire, rôle qu'ils n'abandonneront plus ensuite et qui contribuera à développer la confusion dans l'opinion publique entre les termes "Ponts et Chaussées" et "Aménagement du Territoire".

3) La théorie des fuseaux

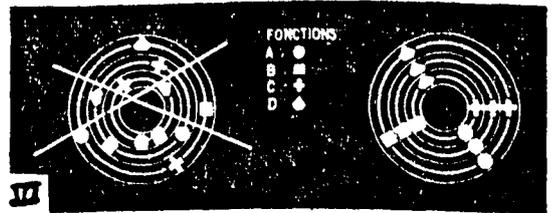
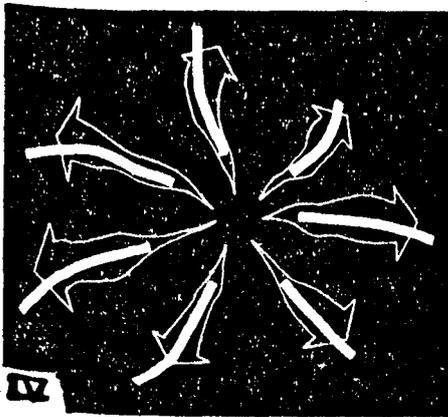
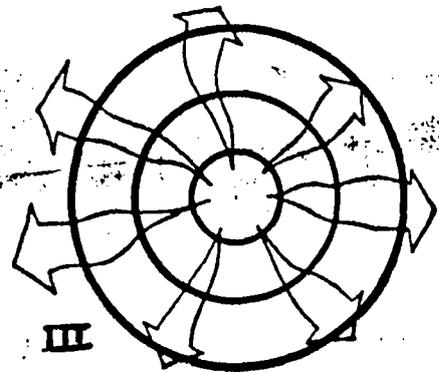
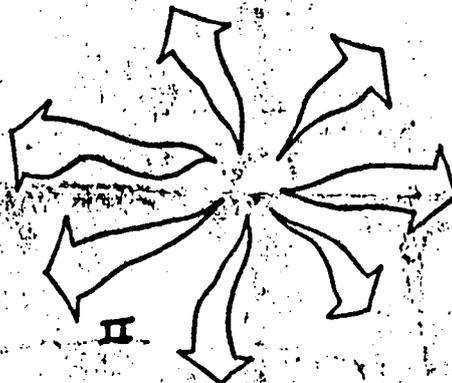
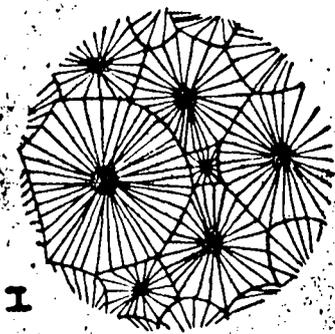
a) La séparation des fonctions

La troisième influence qui a marqué l'étude de la Métropole est la théorie de la séparation des fonctions. Cette séparation complète des fonctions urbaines (habiter, travailler, se distraire) n'est en fait que le reflet des théories de LE CORBUSIER et de la Charte d'Athènes de 1943, adaptées aux goûts des années 1965 et largement reprises par les techniciens de l'I.A.U.R.P. pour le schéma de la Région Parisienne.

C'est ce que Michel RAGON appelle "la ville-machine". Cette théorie de LE CORBUSIER a été adaptée à la Métropole en utilisant la "théorie des fuseaux" de Serge MESNIL.

FIG. 6 - LA THEORIE DES FUSEAUX DE S. MESNIL,
IN VOIX DU NORD 1.4.1964

La théorie des fuseaux permet l'accroissement harmonieux d'une grande ville



M. Serge Ménéil fait ainsi la démonstration de sa théorie des fuseaux :
Figure I : Les villes telles qu'elles se présentent aujourd'hui (et notamment à Lille, Roubaix, Tourcoing, Armentières). Elles sont serrées les unes contre les autres et finissent par composer un tissu inextricable.
Figure II : Le seul remède consiste à grouper les activités semblables par secteurs : le secteur des affaires, celui de l'industrie, celui de l'Adminis-

tration, celui de l'Université, etc. Tous ces secteurs, rayonnant à partir d'un point central, trouvent devant eux un espace de plus en plus large qui leur permet une expansion personnelle sans gêner en quoi que ce soit les autres secteurs.
Figure III : Pour passer d'un fuseau à un autre (d'un secteur à un autre), des circulations concentriques s'imposent et permettent d'accélérer singulièrement les relations.
Figure IV : A l'intérieur même

du fuseau, la circulation interne s'organise sur un axe central.
Figure V : Alors que les autoroutes contournant les villes sont un obstacle à leur croissance, dans le cas des fuseaux, les autoroutes traversent les villes de part en part, entre les fuseaux, sans les gêner en rien.
Figure VI : Chaque nouvelle étape de croissance de la ville s'organise sur une circulation concentrique. Les différents

stades de l'expansion se présentent comme autant de villes annulaires enroulées les unes autour des autres.
N.D.L.R. — Les espaces verts se trouvent entre les fuseaux. Les zones résidentielles s'intercalent également entre les fuseaux. La théorie, qui peut se montrer d'une infinie souplesse, s'adapte pratiquement à tous les sites et à de nombreux cas de villes déjà construites, pour peu que la volonté de rénovation en tienne compte.



b) La théorie de S. MESNIL

Selon Serge MESNIL, des villes comme Lille, Roubaix, Tourcoing et Armentières sont tellement serrées les unes contre les autres qu'elles finissent pas composer un tissu inextricable. Le seul remède consiste à grouper les activités semblables par secteurs : le secteur des affaires, celui de l'industrie, celui des administrations, celui des universités. Tous ces secteurs rayonnant à partir d'un point central, trouvent devant eux un espace de plus en plus large qui leur permet une expansion personnelle sans gêner en quoi que ce soit les autres secteurs. Pour passer d'un secteur à l'autre des circulations concentriques permettent d'accélérer les relations. A l'intérieur même d'un fuseau, la circulation interne s'organise sur un axe central.

Enfin, alors que les autoroutes contournant les villes sont un obstacle à leur croissance, dans le cas des fuseaux de S. MESNIL, les autoroutes traversent les villes de part en part entre les fuseaux, sans les gêner en rien.

Théorie séduisante, que le plan initial de BERNARD avait adaptée assez facilement, mais qui, au fil de l'affinage du schéma allait, petit à petit, devenir beaucoup moins perceptible dans le schéma DELDIQUE.

4) L'exemple américain

Enfin, la dernière influence urbanistique n'est pas une théorie, mais un exemple : l'exemple américain. Toutes les études urbanistiques de cette époque sont en effet entachées d'une mode, celle d'imiter, avec de nombreuses années de retard, l'exemple de l'Amérique, sans se rendre compte que l'on reproduit les mêmes erreurs.

a) Le débat maison individuelle - building

Ainsi, à propos du grand débat : "maison individuelle - building". Les Américains, on le sait, ont quitté en masse leurs villes sombres et surpeuplées pour les banlieues puis les grandes banlieues et leurs maisons individuelles. Mais cet éclatement des villes a conduit à une formidable dispersion des populations, des magasins, des administrations, des médecins etc... entraînant des frais considérables : transports, perte de temps... et un développement fantastique de la voiture individuelle.

Aujourd'hui, dit-on en 1965, les américains repartent à la conquête des centres. Ils les détruisent et les remodèlent. Ils les font, plus hauts encore, mais avec de vastes espaces verts.

Et, effectivement, une frénésie de construction d'immeubles collectifs de plus en plus hauts, va envahir la France à cette époque. On oublie cependant très vite de nuancer cette transposition. On oublie aussi de développer parallèlement les transports en commun et les services collectifs nécessaires au bon équilibre de ces opérations, et le développement, non prévu initialement, du transport individuel par automobile va vite avoir raison de ces espaces verts prévus et souvent non réalisés.

b) Les campus universitaires

Cet exemple américain, on le retrouve dans la réalisation du campus de la Cité Scientifique d'Annappes qui a ouvert ses portes en octobre 1964. On avait simplement oublié que le Nord de la France, ce n'est pas la Californie : éparpiller des bâtiments d'enseignement, de recherche, des résidences universitaires pour 10 000 étudiants peut s'envisager sous un climat méditerranéen ; mais au milieu d'une morne plaine de betteraves, sous un climat froid et pluvieux, cela devient insupportable.

Comme le dit Philippe PINCHEMEL,

"On y voyait le summum du progrès puisqu'on transposait l'image des campus américains dans notre vieille Europe, considérant que c'était idéal.

Or, il faudrait réfléchir sur ce que sont les campus. Le campus est d'abord un phénomène anglo-saxon, et je crois qu'on ne peut pas le séparer de la civilisation et de l'éducation anglo-saxonnes. (...)

De ces "modèles" étrangers, on n'a retenu que le cadre, que la forme". (1)

Le campus anglo-saxon est un domaine sur lequel on vit et non pas un domaine sur lequel on travail en venant suivre quelques cours. Non seulement les étudiants y résident, mais aussi, en grande partie, les enseignants. L'ensemble de la vie sociale se déroule donc sur le campus.

En France, on n'a pas du tout compris, à cette époque, qu'il fallait renforcer les qualités urbaines du domaine universitaire dès lors qu'on le retirait de la ville, qu'il fallait des compensations.

Pour Philippe PINCHEMEL, ce qui paraît le plus important, c'est qu'on ne s'est pas demandé :

"s'il n'y avait pas, dans cette opération apparemment toute simple, une application typique du phénomène si grave qu'on nomme exurbanisation - avec toutes ses conséquences. Ces domaines, en effet, ces campus, représentent l'équivalent des grands ensembles, ces milliers de logements que l'on a vu surgir très rapidement dans les banlieues lointaines sur les terrains les moins coûteux. C'était la même réponse au même

(1) Ph. PINCHEMEL, in l'Homme et la Ville dans le monde actuel - Université de Nice - 1969

problème : procurer des mètres carrés de logements, de même qu'il a fallu procurer des mètres carrés d'amphithéâtres, des mètres carrés de résidences, de restaurants et de laboratoires."

Deuxième partie

LA NAISSANCE DE L'IDEE DE VILLE NOUVELLE DE LILLE-EST

CHAPITRE I

L'IDEE DE VILLE NOUVELLE

1) L'urbanisme volontaire

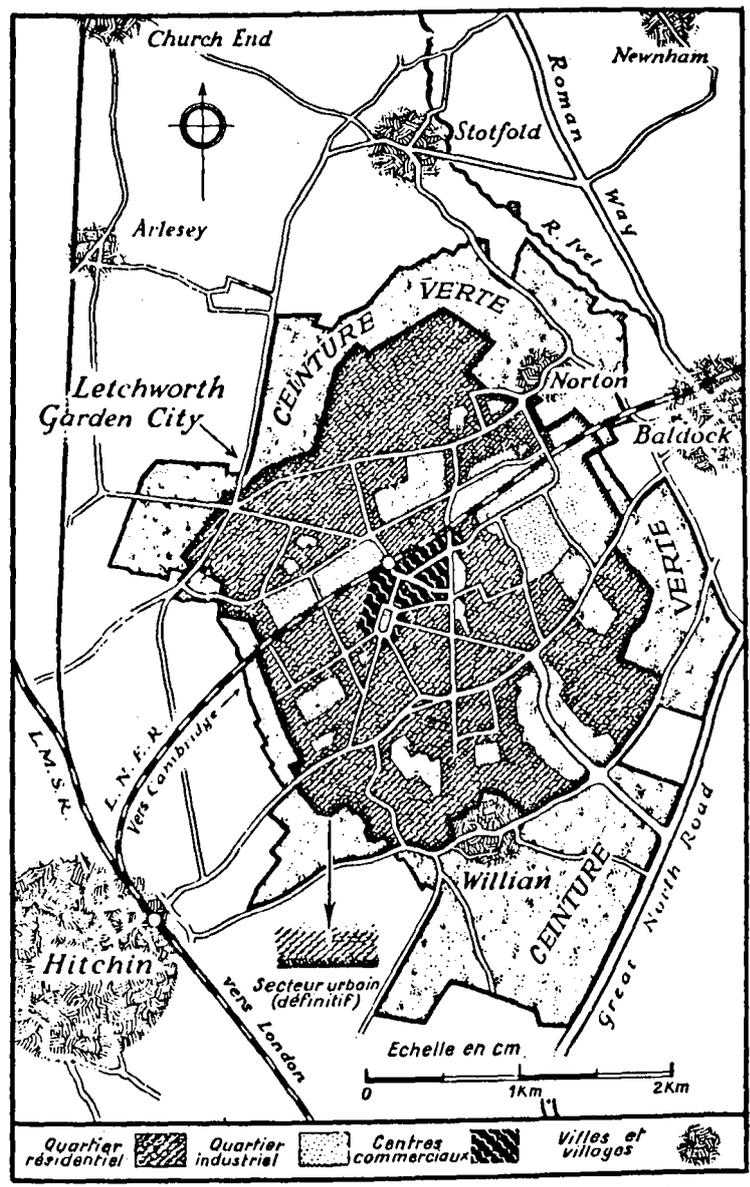
En prévoyant des villes nouvelles dans son schéma d'aménagement, H. BERNARD ne faisait que renouer, comme les urbanistes de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (I.A.U.R.P.), avec une longue tradition d'urbanisme volontaire.

Cette tradition avait cessé pendant la période de laisser-faire et de croissance anarchique qui a suivi la révolution industrielle. Durant tout le XIXe siècle, en effet, l'urbanisme était devenu synonyme d'utopie. C'est ainsi que naquirent la cité idéale de LEDOUX (1736-1806) - les salines royales de Chaux à Arc-et-Senans - et les nombreux phalanstères issus des idées de FOURIER, entre 1832 et 1835.

Mais auparavant, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, rois et princes créaient régulièrement des villes nouvelles. Ces villes étaient soit des places fortes militaires, soit des pôles de développement économique, soit des bases de colonisation d'une province, soit encore l'expression d'une volonté politique. Ainsi naquirent en France, Aigues-Mortes sous Saint-Louis, les Bastides du Sud-Ouest aux XIVE et XVE siècles, Neuf-Brisach sous Vauban, La Roche s/Yon sous Napoléon et les nombreuses Villeneuve et Villefranche que l'on compte en France.

La plus prestigieuse création de ville nouvelle reste bien sûr Versailles, expression de la volonté royale de se constituer une capitale à son image.

FIG. 7 - PLAN DE LETCHWORTH



2) Les villes nouvelles de HOWARD

Les pays étrangers ont renoué, bien avant la France, avec cette tradition, et c'est sans doute l'expérience des "New-towns" britanniques qui a le plus marqué la démarche de l'urbanisme français d'après-guerre.

a) Ebenezer HOWARD

Visionnaire doublé d'un réalisateur, Ebenezer HOWARD a décrit dans son ouvrage "Les cités - jardins de demain" publié en 1898, le projet qu'il traduisit ensuite dans les faits, en créant sur ce modèle les cités-jardins de Letchworth (1903) et Welwyn (1919) dont s'inspirèrent ensuite toutes les villes nouvelles modernes.

b) LETCHWORTH

LETCHWORTH a été, et reste aujourd'hui, une fidèle application des idées essentielles de HOWARD. La ville possède de nombreuses industries. Comptant environ 30 000 habitants, elle est composée de villas et de jardins avec de grands espaces libres. La densité n'est que de 30 logements à l'hectare. La vie sociale est animée et, en principe, tous les habitants trouvent un emploi sur place bien que la ville ne soit située qu'à une soixantaine de kilomètres du centre de LONDRES.

La ville est entourée d'une ceinture agricole inviolable qui empêche toute croissance ultérieure.

Les principes de la propriété individuelle, de la limitation du profit et de l'inscription de tout revenu supplémentaire au bénéfice de la ville ont été fidèlement respectés. Le dividende maximum autorisé est déclaré et tous les arriérés étaient payés en 1946.

En 1963, le domaine est devenu propriété publique. Commercialement, l'aventure a été une réussite et d'un point de vue de finances publiques, la contribution de l'Etat par tête d'habitant a été négligeable, en comparaison de ce qu'a coûté le développement des villes anciennes.

3) Les villes nouvelles britanniques d'après-guerre

Cette idée de ville nouvelle a été reprise par ABERCROMBIE pour le plan d'urbanisme de la région de LONDRES publié en 1944.

a) Le plan d'ABERCROMBIE

Le principe de départ d'ABERCROMBIE était la stabilisation de la population. Il proposait un plan de trois anneaux concentriques : le premier couvrait la zone déjà urbanisée où la population ne devait plus augmenter. Le second était une ceinture verte qui devait rester rurale et où la construction était interdite. La troisième zone, à 30 kilomètres de LONDRES, était une couronne destinée à accueillir une dizaine de villes nouvelles de 20 à 60 000 habitants à la manière de celles de HOWARD.

Aidées par une vigoureuse politique de décentralisation industrielle, ces new-towns devaient être totalement indépendantes, tant sur le plan de l'emploi (les logements, au début, n'étaient attribués qu'aux détenteurs d'emploi sur place) que sur le plan de l'équipement.

La majorité des logements étaient des maisons individuelles (75 %) de faible densité, autour d'un centre modeste dont l'animation était assurée par une vie de clubs et d'associations.

b) La "Development Corporation"

L'originalité de ces villes nouvelles était marquée surtout par la méthode retenue pour leur mise en oeuvre. La construction était, en effet, confiée à une Corporation de Développement, composée de neuf membres nommés par le Gouvernement et dotés de pouvoirs étendus. La Corporation achetait les terrains, les aménageait, dressait le plan-masse, se chargeait de la construction de la grande majorité des logements (67 à 97 %) et exerçait un droit de regard architectural sur les autres constructions réalisées par les collectivités locales ou les promoteurs privés.

Le financement était assuré par les prêts du Trésor à long terme (60 ans) et à taux faible (5 à 6 %).

En 20 ans, le budget de ces new-towns, alimenté par le loyer, même faible, des logements et par les redevances des industries, a été équilibré.

c) Bilan de la politique britannique

Ainsi cette politique vigoureuse des britanniques s'est révélée d'une remarquable efficacité. Elle avait d'ailleurs également été retenue pour décongestionner Glasgow dès 1947.

Tout pourtant ne s'est pas passé comme ABERCROMBIE l'avait prévu. Ainsi, sur le plan de l'emploi, les new-towns ont accueilli beaucoup d'industries mais peu d'activités tertiaires. Celles-ci se sont concentrées dans le centre de Londres créant un grand déséquilibre.

Si les new-towns se sont développées au rythme prévu, elles n'ont pourtant absorbé qu'un sixième de la croissance de la région de Londres dont la poussée démographique a été très forte. Si bien que la ceinture verte n'a pas résisté aux pressions de l'urbanisation.

FIG. 8 - PLAN DE LOCALISATION DES VILLES NOUVELLES EN GRANDE-BRETAGNE

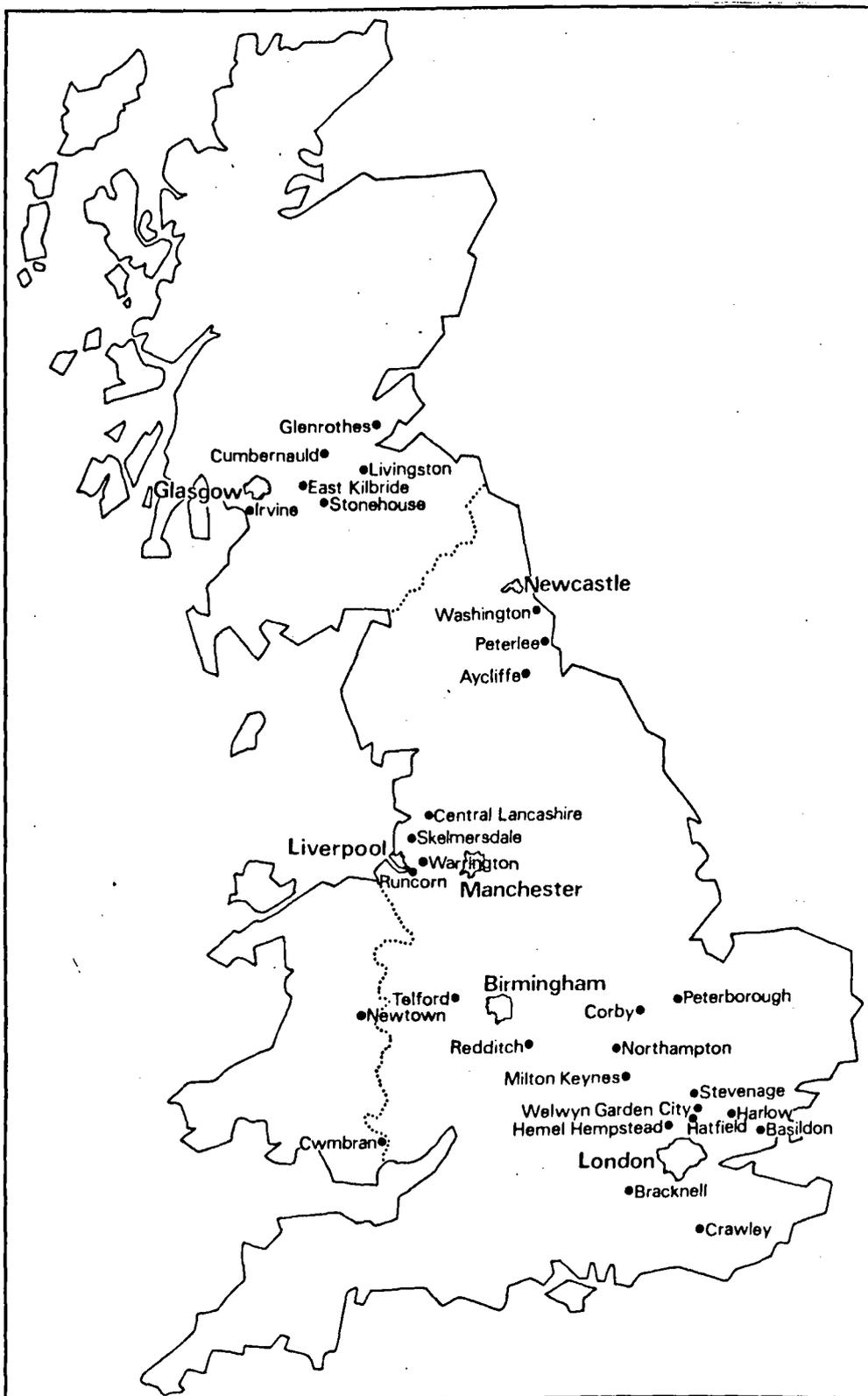


FIG. 9 - TABLEAU DES VILLES NOUVELLES EN GRANDE-BRETAGNE

Autour de Londres	Décidée le	Population d'origine	Population prévue	Population le 31-12-1974	Objectifs
Stevenson	11-11-1946	6 700	101-105 000	74 800	décongestionner Londres
Crawley	9-01-1947	9 100	85 000	71 000	décongestionner Londres
Hemel Hempstead	4-02-1947	21 000	80 000	73 000	décongestionner Londres
Harlow	25-03-1947	4 500	undecided	82 250	décongestionner Londres
Hatfield	20-05-1948	8 500	29 000	26 000	décongestionner Londres et implanter une industrie aéronautique
Welwyn GC	20-05-1948	18 500	50 000	40 000	décongestionner Londres
Basildon	4-01-1949	25 000	134 000	84 900	décongestionner Londres
Bracknell	17-06-1949	5 150	55-60 000	41 300	décongestionner Londres
Autres villes nouvelles					
Aycliffe	19-04-1947	60	45 000	25 000	implanter des industries
East Kilbride	6-05-1947	2 400	90 000	71 500	décongestionner Glasgow et le nord du Lanarkshire
Peterlee	10-03-1948	200	30 000	26 500	résoudre l'insuffisance locale de logements et diversifier les emplois
Glenrothes	30-06-1948	1 100	70 000	32 500	décongestionner Glasgow et créer un centre de développement régional
Cwmbran	4-11-1949	12 000	55 000	43 000	implanter des industries
Corby	1-04-1950	15 700	83 000	53 750	implanter des aciéries, diversifier les industries et, ultérieurement, décongestionner Londres
« MARK II »					
Cumbernauld	9-12-1955	3 000	100 000	38 500	décongestionner Glasgow
Skelmersdale	9-10-1961	10 000	80 000	39 000	décongestionner le nord du Merseyside
Livingston	17-04-1962	2 000	100 000	22 470	décongestionner Glasgow et créer un centre régional de développement
Redditch	10-04-1964	32 000	90 000	49 730	décongestionner l'ouest des Midlands
Runcorn	10-04-1964	28 500	100 000	48 213	fournir des logements et des emplois à la population du nord du Merseyside
Irvine	9-11-1966	34 600	120 000	50 100	décongestionner Glasgow et développer l'industrie
« MARK III »					
Milton Keynes	23-01-1967	40 000	250 000	64 000	décongestionner Londres et développer la région
Peterborough	1-08-1967	81 000	182 000	98 000	décongestionner Londres et développer la région
Newton	18-12-1967	5 000	13 000	6 700	renover les Mid Wales
Northampton	14-02-1968	131 120	260 000	145 400	décongestionner Londres et développer la région
Warrington	26-04-1968	122 300	225 000	133 000	régulariser un développement spontané
Telford	12-12-1968	70 000	250 000	94 200	décongestionner l'ouest des Midlands
Central Lancs	26-03-1970	235 640	420 000	242 500	favoriser le développement régional
Stonehouse	24-07-1973	7 250	70 000	7 800	décongestionner Glasgow



En 1964, les britanniques en étaient déjà à réviser les principes d'urbanisme d'après-guerre et à étudier une nouvelle génération de villes nouvelles.

C'est d'ailleurs de cette nouvelle génération de villes nouvelles britanniques que s'inspirera ensuite directement la politique nationale des villes nouvelles françaises.

Ces villes nouvelles de la 3ème génération auront une taille plus grande (200 000 habitants en moyenne) et disposeront de centres suffisamment importants pour attirer des bureaux et atteindre une grande diversité d'équipements publics et privés. Les plans d'urbanisme seront plus flexibles pour permettre l'adaptation à l'évolution des modes de vie et les corporations confieront une partie plus importante de la construction des logements à l'initiative privée.

4) Les autres exemples de villes nouvelles dans le monde

C'est l'exemple britannique des villes nouvelles qui a le plus marqué la politique française d'aménagement parce qu'il était systématique et global et que la politique suivie dans l'agglomération de Londres était facilement transposable dans l'agglomération parisienne. Dès 1964, la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) voyait en ces villes nouvelles la solution au problème de croissance de Paris et de son agglomération.

a) Les villes nouvelles capitales

D'autres exemples, bien que plus isolés, ont pourtant influencé les urbanistes de cette époque. CHANDIGARTH, capitale du PENDJAB oriental et BRASILIA, capitale du BRESIL, toutes deux filles tardives du grand urbaniste visionnaire

des années 1925, LE CORBUSIER, restent des créations ex nihilo de villes-capitales difficilement transposables dans une Europe vieillissante et fortement industrialisée. Mais elles sont pour les urbanistes des années 50 - 60, des exemples remarquables.

Par contre, VALLINGBY, en SUEDE, et TAPIOLA, en FINLANDE, sont, à l'instar des villes nouvelles britanniques, des modèles qui inspireront plus fortement les urbanistes français.

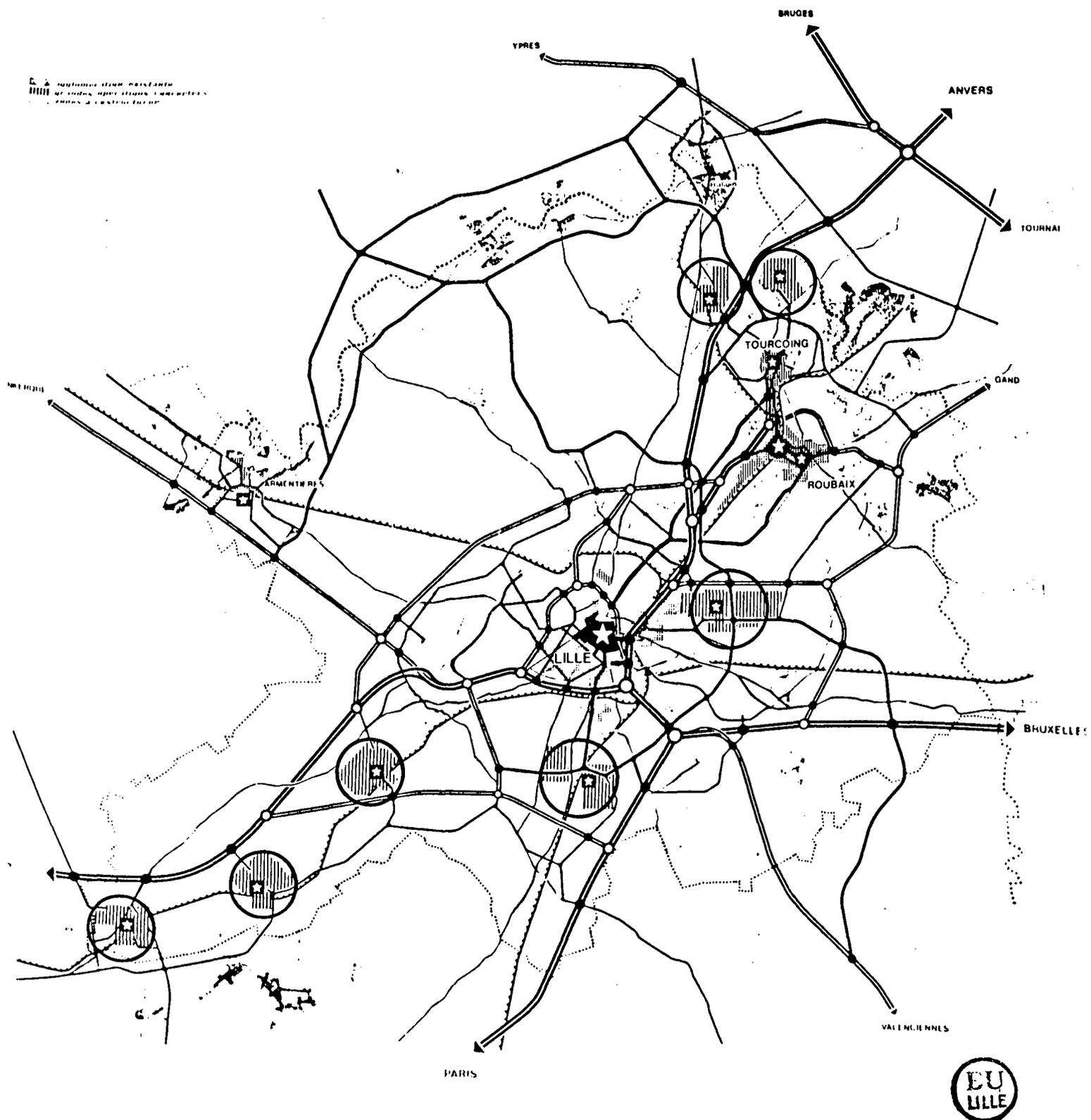
b) VALLINGBY

VALLINGBY, ville satellite de STOCKHOLM, est une unité de 25 000 habitants, en contact direct, par le métro et la route, avec le centre de la capitale suédoise. Ville résidentielle, 3 000 personnes seulement, y travaillent. Le coeur de la cité est formé par un centre commercial dynamique, où, comme dans le reste de la ville, les circulations piétons/automobiles sont séparées. L'habitat comprend des immeubles-tours d'une dizaine d'étages et des maisons individuelles disposées en bandes entre des espaces intérieurs protégés (jeux, promenades, espaces verts...)

c) TAPIOLA

TAPIOLA est une ville-jardin située à 9 kilomètres d'HELSINKI. Conçue pour 15 000 habitants seulement, elle s'étend en bordure d'un plan d'eau artificiel. TAPIOLA, comme VALINGBY a des ambitions modestes. Il ne s'agit pas de construire un centre nouveau aussi complet que celui de la ville ancienne, ni d'établir un équilibre habitat/emploi. En revanche, elles sont toutes deux une leçon de qualité, tant sur le plan de l'architecture que sur le plan paysager, pour les urbanistes d'alors, comme pour ceux d'aujourd'hui.

FIG. 10 - LES VILLES NOUVELLES DANS LE SCHEMA DELDIQUE



5) La place des villes nouvelles dans le Schéma DELDIQUE

Le Schéma d'aménagement que G. DELDIQUE et l'Atelier d'Urbanisme continuent d'affiner, prévoit la réalisation, à terme, de 7 villes nouvelles d'une capacité globale d'accueil de 250 000 à 300 000 habitants, suivant les hypothèses de croissance (+ 1,3 à + 1,5 % par an) :

a) Les sept villes nouvelles

- Au Sud-Ouest, trois villes de 30 à 50 000 habitants
 - . La Bassée
 - . Sainghin en Weppes
 - . Wavrin-Santes

- Au Sud, une ville, Wattignies-Templemars qui correspond à l'extension de la ZUP de Wattignies jusqu'à 50 000 habitants.

- Au Nord, deux villes de 20 à 25 000 habitants :
 - . Roncq
 - . Neuville-en-Ferrain

- A l'Est, une ville de 40 à 50 000 habitants : Mons-Flers, qui correspond à l'extension de la ZUP de Mons et à l'implantation des Facultés de Lettres et Droit. Cette ville nouvelle ne représente qu'un peu plus de 15 % du poids des villes nouvelles du Schéma et nettement moins de 10 % du total des logements à construire dans la Métropole jusqu'en 1985.

b) Mons-Flers

Ce Secteur-Est, G. DELDIQUE le qualifie de "Nouvel-Oxford". Déjà l'achèvement de la 1ère tranche de la nouvelle faculté des Sciences et la construction d'une cité de 2 000 logements

(le CIL) à Annappes, ainsi que le démarrage de la ZUP de Mons-en-Baroeul (5 000 logements) sont venus bouleverser le caractère mi-rural, mi-industriel de ce secteur de l'agglomération qui était resté à l'écart du mouvement général d'urbanisation.

Ville nouvelle universitaire, Mons-Flers devait être aussi une ville sportive (Complexe Sportif Métropolitain) et une zone résidentielle verte (Domaine de Brigode).

CHAPITRE II

LE SECTEUR-EST AVANT LE SCHEMA DELDIQUE

1) Les causes de l'expansion tardive du Secteur-Est

Nous avons tenté d'analyser dans un Mémoire de Maîtrise publié en 1969 (1) les causes de l'expansion tardive de ce Secteur-Est qui n'avait pas été touché par le développement radio-concentrique de Lille.

Rappelons simplement les principales conclusions de cet essai d'analyse.

a) Les obstacles physiques

Ce secteur était en grande partie marécageux et donc impropre à une urbanisation importante.

D'autre part, il était partout traversé par des infrastructures importantes : une série de lignes électriques à haute tension entre Hellemmes et Flers, des voies ferrées (Lille-Valenciennes, Lille-Tournai), et des réserves pour infrastructures futures (autoroute Lille-Anvers, canal à grand gabarit). (2)

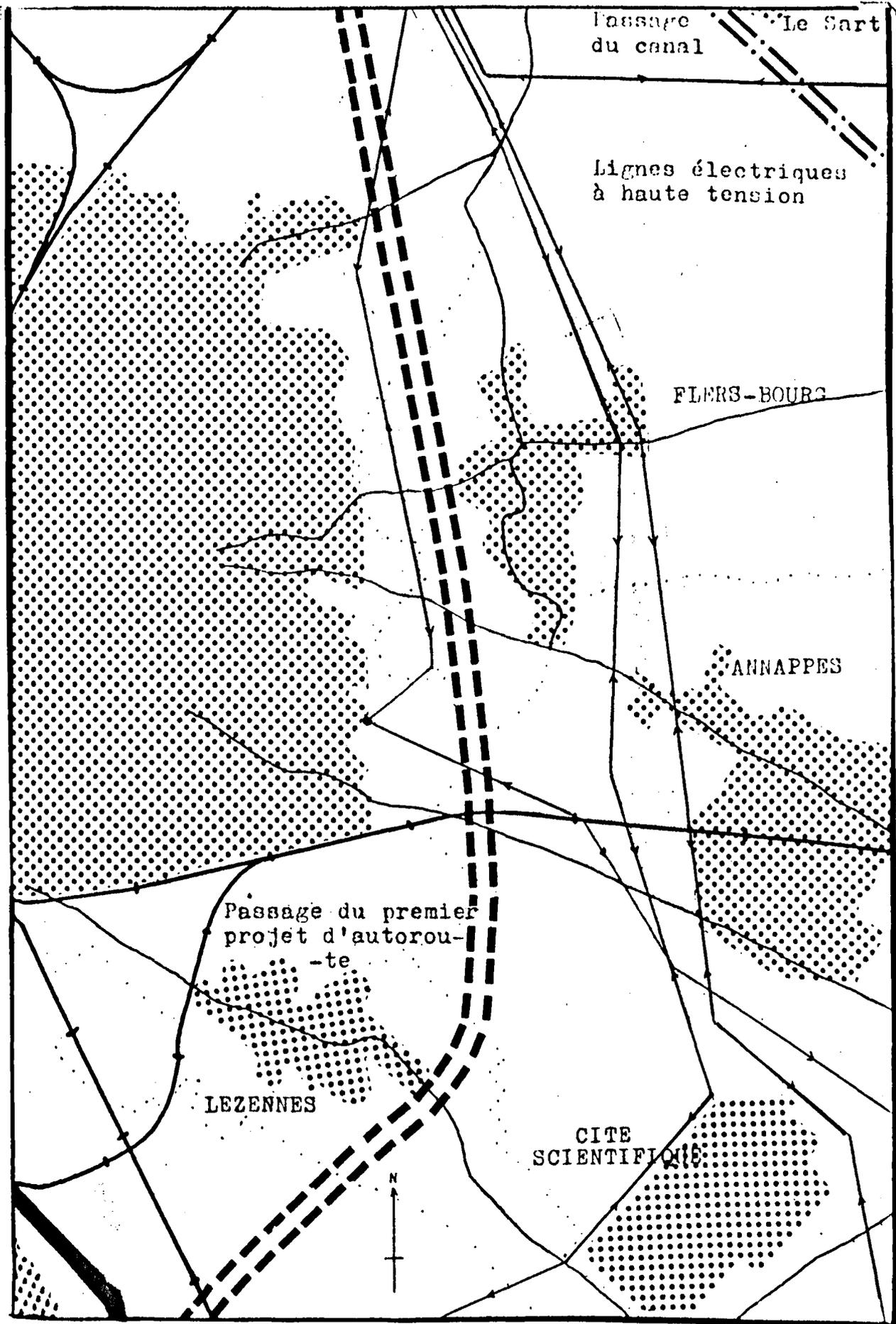
b) La structure foncière et les parts de marais

Par ailleurs une structure foncière particulière bloquait le marché du terrain à bâtir qui appartenait à quelques gros

(1) G. DELBAR - L'Expansion Suburbaine à l'Est de Lille -
Maîtrise de Géographie - Institut de Géographie - 1969

(2) Aujourd'hui, les lignes EDF et l'autoroute ont été déplacées.

FIG. 11 - LES OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT DU
SECTEUR-EST



propriétaires (Le Comte de Montalembert - 220 ha en 1964 - La Société Fives-Lille-Cail, des exploitants agricoles).

Quant aux parts de marais (appelées aussi portions ménagères) qui occupaient toute la partie centrale de la Zone-Est, elles étaient inaliénables et inconstructibles en vertu d'un arrêt royal de 1777. Ce régime particulier et anachronique, qui dans bien des cas faisait obstacle à la réalisation de certains projets d'utilité publique, ne sera aboli que le 3 janvier 1967. La loi prévoira alors que les portions ménagères (il y en avait plus de 1 700 ha dans l'arrondissement de Lille) deviendront pleine propriété des communes qui pourront en disposer à leur gré.

2) L'implantation de la Cité Scientifique

a) Le développement de l'Université

C'est en 1955 que se pose avec acuité le problème du développement de l'Université des Sciences. Occupant des bâtiments construits entre 1890 et 1895 à l'intérieur de Lille, à une époque où cette discipline ne concernait que quelques centaines d'étudiants, cette université comptait en 1955 : 1 808 étudiants, en 1965 : 6 528 et on en prévoyait plus de 20 000 pour 1972.

b) Le débat sur la reconstruction de l'Université

Il y avait donc urgence à régler ce problème qui a, en fait, dès le début, posé la vraie question : fallait-il ou non reconstruire l'Université à l'intérieur de Lille ?

Certains le pensaient, comme le Professeur PINCHEMEL, qui proposait de concevoir à l'intérieur de Lille un véritable quartier latin. Idée séduisante certes, mais qui impliquait une reconquête du tissu urbain longue et difficile.

On imagine aussi de récupérer les vastes terrains occupés en pleine ville par la gare St-Sauveur, mais, lenteur et inertie de l'administration... ou absence de réelle volonté politique ?... En 1977 la gare est toujours là...

D'autres proposèrent encore de réutiliser les vastes terrains des Dondaines, au nord-est de la ville, pour y installer une cité universitaire qui ferait le pendant de la Cité Hospitalière au sud de la ville. Lenteur et inertie de l'Administration... ce n'est qu'en 1976 que la ville de Lille y a ouvert un jardin public.

c) Le campus à Annappes

Aussi, en 1959, les contraintes de temps et d'argent amenèrent le Recteur DEBEYRE à trancher et à acheter des terrains à la campagne, à Annappes.

Le processus d'urbanisation de ce secteur était enclenché.

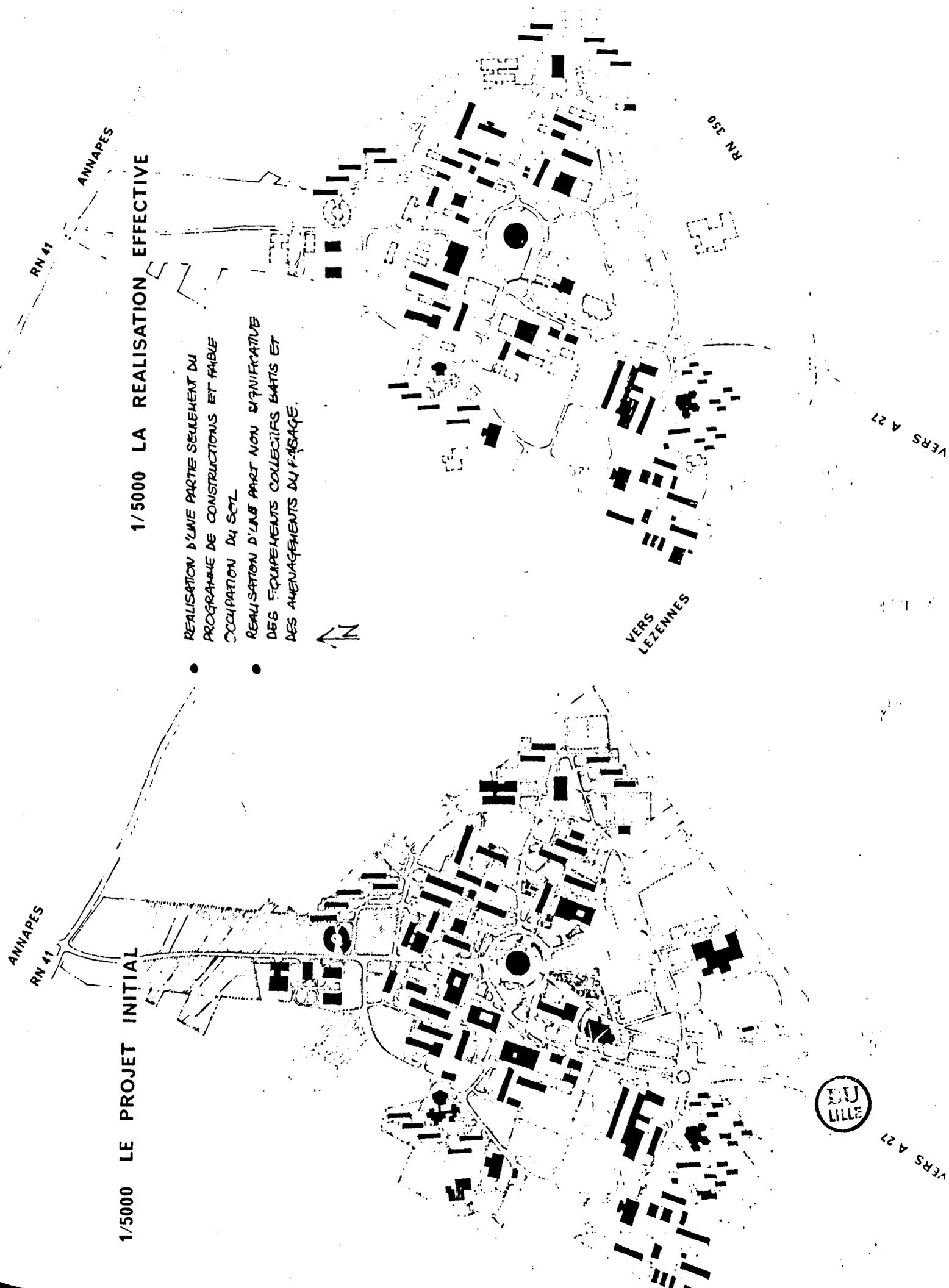
La réalisation de la Cité Scientifique fut longue et difficile.

Ce n'est qu'en octobre 1964 que les premiers bâtiments provisoires accueillait des étudiants en Lettres (!...) les scientifiques devant attendre encore quelque peu pour disposer des bâtiments définitifs.

d) La conception du campus

Comme nous l'avons déjà dit plus haut, la conception de cette Cité Scientifique a été fortement influencée par l'exemple des campus à l'américaine. Plusieurs cités universitaires françaises seront d'ailleurs réalisées, à cette

FIG. 12 - PLAN INITIAL DU CAMPUS D'ANNAPES



époque, sur ce modèle, et le terme de "campus" devient un mot à la mode (Bordeaux -Talence, Toulouse-Le Mirail, Orléans-la-Source...).

Ce campus est implanté sur un vaste terrain de 120 ha, situé à 5 km de Lille et réparti d'un seul tenant sur les trois communes limitrophes d'Annappes, Lezennes et Ascq. Ses deux seuls accès, en attendant l'ouverture de l'autoroute A 27, étaient alors la vieille RN 41 et un chemin départemental, étroit, sinueux et pavé, le CD 146.

Le campus s'organise autour d'un bâtiment central circulaire, la bibliothèque.

La lère couronne est occupée par les bâtiments d'enseignement et de recherche.

La seconde comprend les résidences, les restaurants et les équipements sportifs.

Au sud-ouest, on trouve, d'une part les bâtiments provisoires utilisés par les étudiants de première année de Lettres et Droit, d'autre part les bâtiments prévus pour l'INSA. L'INSA (Institut National des Sciences Appliquées) n'ayant pas vu le jour, ces bâtiments seront occupés par l'IDN (Institut Industriel du Nord).

De vastes terrains étaient, en outre, réservés pour l'Ecole des Arts et Métiers, différents Instituts de Recherche, et pour l'extension des instituts en place.

En réalisant ce campus, on ne pouvait mieux favoriser l'isolement de l'Université par rapport à la ville et l'isolement des différentes disciplines les unes par rapport aux autres, à l'intérieur d'une même université.

3) Le projet de "Lille-des-Champs"

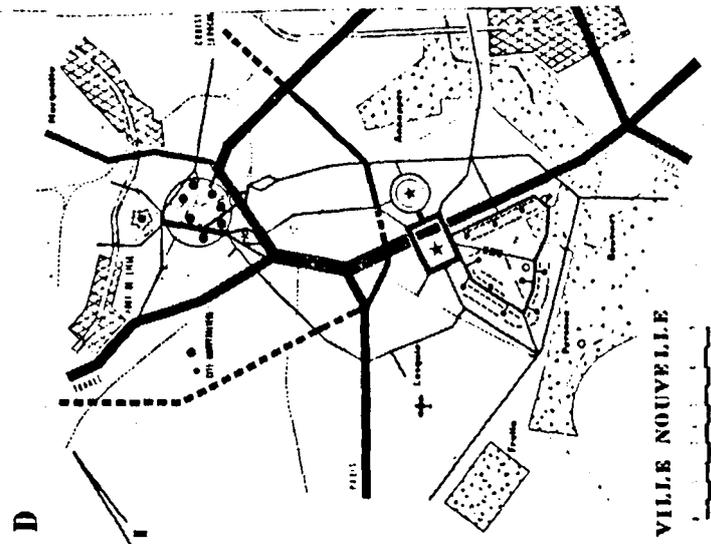
C'est l'implantation de la Cité Scientifique et le projet de tunnel sous la Manche qui sont à l'origine de la lère idée de ville nouvelle dans ce secteur-est.

Ce projet a été présenté par un urbaniste indépendant lillois, J. DERYNG, en mars 1964, alors qu'il étudiait avec le G.E.C.U.S. (Groupe d'Etudes et de Coordination de l'Urbanisme Souterrain) les conséquences de la construction du tunnel sous la Manche dans le sud de l'Angleterre et dans le nord de la France.

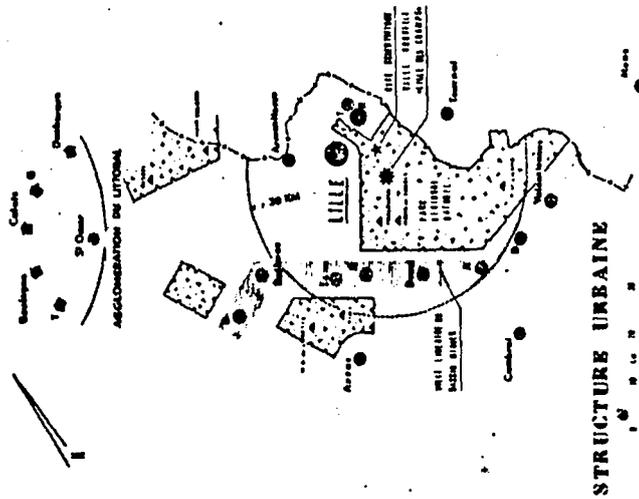
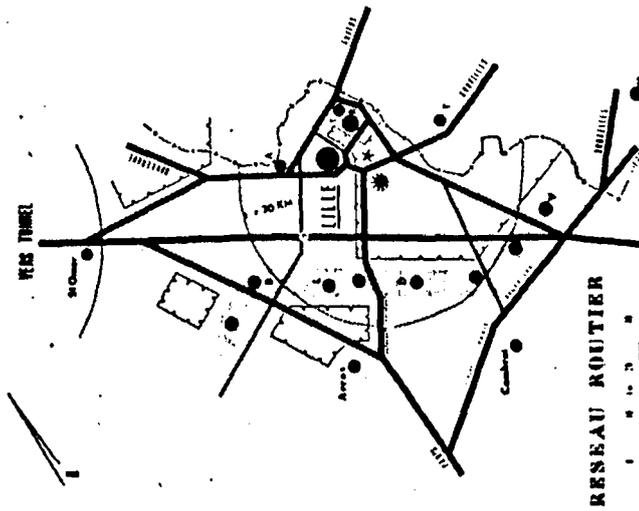
Selon J. DERYNG, l'existence d'un espace libre d'une vingtaine de kilomètres séparant la conurbation du bassin minier et la conurbation de Lille, constituait un élément favorable à la création d'un parc régional naturel. A la limite de ce parc, s'implante à cette époque la Cité Scientifique. C'est de l'autre côté de l'autoroute A 27, sur les vastes terrains crayeux de Sainghin-en-Mélantois et de Gruson, que J. DERYNG imagine la construction d'une "ville nouvelle parallèle" à la campagne.

Idée séduisante, qui sera d'ailleurs en partie réétudiée à l'occasion des études du Schéma de Secteur-Est en 1970, mais qui ne verra jamais le jour car elle présentait deux inconvénients majeurs : elle déséquilibrait la Métropole vers le Sud-Est et surtout, elle situait la ville dans l'axe des pistes de l'aérodrome de Lesquin, qui avait, certes, un trafic très réduit à l'époque, mais dont les perspectives d'avenir constituaient un obstacle considérable.

FIG. 13 - PROJET DE VILLE NOUVELLE DE "LILLE DES CHAMPS" (J. DERYNG)



METROPOLE DU NORD



CHAPITRE III

LES ELEMENTS FEDERATEURS DE L'IDEE DE VILLE NOUVELLE

1) Le projet de déménagement des Facultés de Lettres et Droit

a) Les problèmes d'extension en Lettres et Droit

Les Facultés de Lettres et Droit connaissaient les mêmes problèmes d'extension que celle des Sciences. Il y avait 1 718 étudiants en Droit en 1955 et 4 029 en 1965. On comprend alors qu'une partie ait dû s'installer provisoirement à Annappes lors de la rentrée universitaire d'octobre 1964.

D'autre part, les prévisions portaient sur 7 000 étudiants en Droit et 11 000 étudiants en Lettres en 1972.

b) Le projet de Flers-Mons

Aussi, dès 1965, le Schéma DELDIQUE prévoyait-il de sortir ces facultés de la ville et de les implanter dans le prolongement de la ZUP de Mons, sur le territoire de Flers-Lez-Lille. Et pourtant le même débat entre partisans et adversaires du campus devait encore avoir lieu, avec pour les adversaires un argument de poids : les conditions très difficiles dans lesquelles s'était faite la rentrée des premiers étudiants à Annappes en octobre 1964.

Dialogue difficile que nous retrouverons souvent par la suite entre urbanistes qui prévoient à long terme et usagers confrontés aux problèmes du court terme.

Non seulement il fut difficile de faire sortir les facultés de Lille, mais il fut aussi difficile d'obtenir de ces deux facultés, qui étaient séparées à l'intérieur de la ville ancienne, qu'elles s'installent sur des terrains contigus.

Pour ne pas abandonner les étudiants à leur isolement, G. DELDIQUE proposa alors d'accompagner la réalisation des facultés, de l'implantation d'une ville nouvelle reprenant la ZUP de Mons.

c) L'idée de ville nouvelle universitaire

Poussant davantage la réflexion, il se demandait :

"s'il ne serait pas intéressant de réaliser, non pas une ville près d'une Université, mais une ville universitaire, où les établissements d'enseignement se trouvent incorporés à la trame même de la ville, soient mêlés aux zones d'habitation, afin que les étudiants n'habitent plus des cités universitaires, mais des logements qui ne se distinguent pas de ceux d'une population normale, ce qui faciliterait leur insertion sociale". (1)

En cela, les urbanistes lillois sont d'accord avec Philippe PINCHEMEL qui proclame :

"La découverte de la vie se fait par la découverte de la ville. C'est pourquoi la présence de l'Université dans la ville ou, en tout cas, en relation avec la ville est essentielle. Car, en dehors de l'Université, c'est la ville qui assure l'éducation, par un ensemble d'équipements, d'activités, par l'extraordinaire possibilité de choix qu'elle offre".

(1) "Une Métropole pour la Région du Nord" Dossier N° 1
"Culture et Promotion" 1966 - G. DELDIQUE - La Métropole :
un Schéma de Structure.

Mais la réflexion des urbanistes sera longue et les réticences des universitaires seront fortes, sans compter une fois de plus la lenteur et l'inertie de l'administration puisque ce n'est que près de 10 ans plus tard que s'ouvrira enfin le nouvel ensemble littéraire et juridique, en octobre 1974.

Les projets de l'Université étaient en 1965 encore bien plus ambitieux, car à côté de ces nouvelles facultés, on parlait d'un Institut d'Urbanisme, d'un Institut d'Etudes Politiques, d'I.U.T., de l'Ecole Supérieure de Commerce, de l'Institut Régional d'Administration, projets qui, dans la majorité des cas, ne verront jamais le jour.

2) Le Complexe Omnisports

L'histoire du Complexe Omnisports est aussi longue et mouvementée puisqu'on en parlait, paraît-il, depuis 1920 !...

a) Le stade des Flandres

En 1964, le Conseil Régional des Sports porte son choix sur un site équidistant de Lille, Roubaix et Tourcoing, l'hippodrome du Croisé-Laroche, qui deviendrait ainsi le "stade des Flandres", un stade de 30 000 places.

Ce site présentait cependant deux inconvénients majeurs : une desserte routière qui risquait de s'engorger très vite les jours d'affluence et l'obligation préalable de reconstruire un autre hippodrome, ailleurs.

Le Recteur DEBEYRE, qui présidait aussi le Conseil Régional des Sports, se trouvait ainsi confronté aux mêmes problèmes pour le stade et pour les facultés.

Voici l'ensemble universitaire lettres-droit de la "Ville nouvelle" sur Annappes et Flers

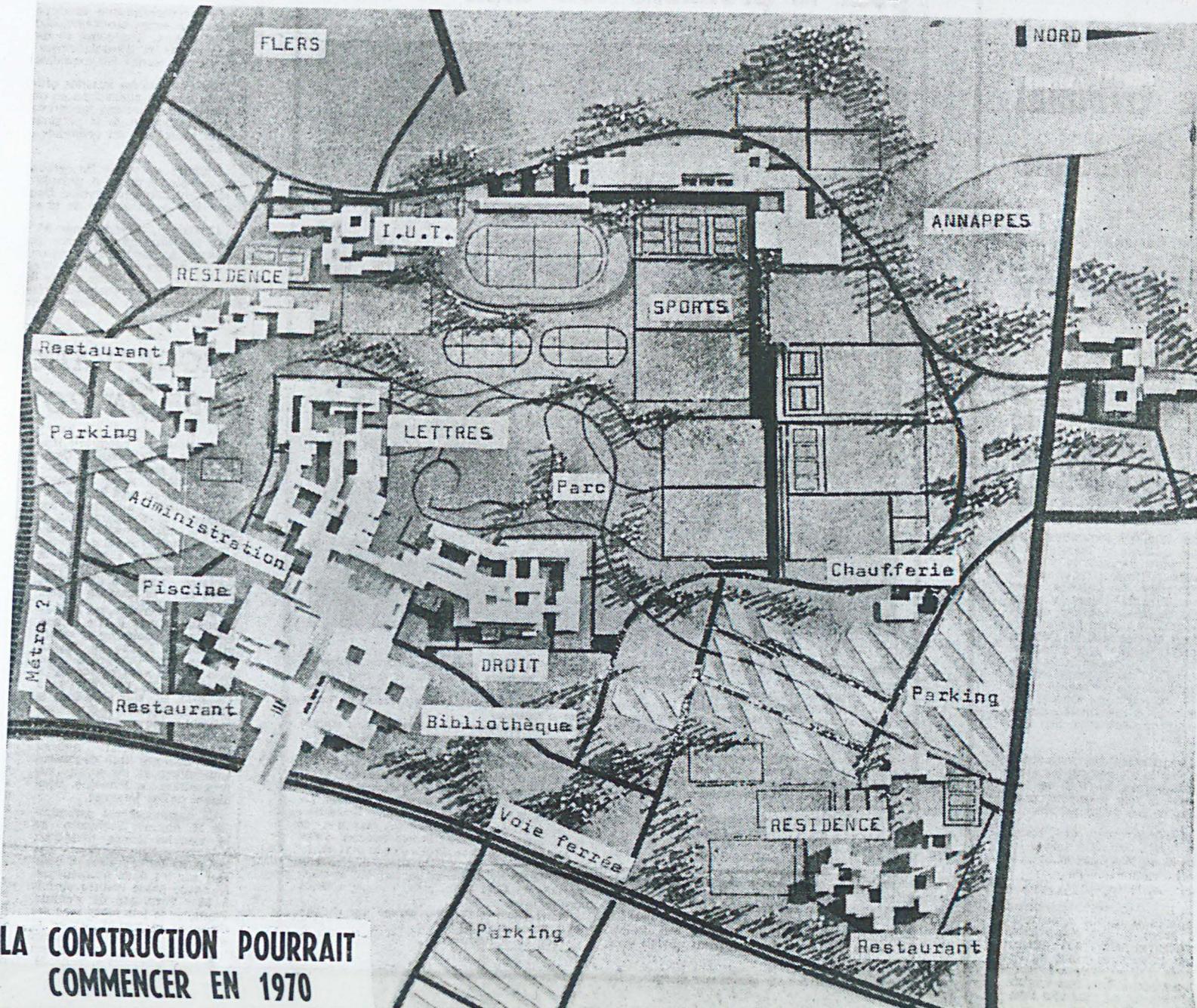


FIG. 15 - PROJET D'ENSEMBLE UNIVERSITAIRE DE
LETTRES-DROIT DE LA VILLE NOUVELLE A
ANNAPPES ET FLERS - IN NORD-ECLAIR
7.11.1968



LA CONSTRUCTION POURRAIT
COMMENCER EN 1970

b) Le stade à Flers

Aussi, il n'est guère étonnant que dans la séance du 3 décembre 1965, les deux conseils régionaux des Sports et de la Jeunesse, réunis ensemble sous la présidence du Recteur DEBEYRE, aient retenu un terrain de 110 ha, dans le secteur-est, à proximité des futures facultés.

Ainsi, ville nouvelle universitaire, Flers devenait aussi une ville sportive.

Le programme, à l'époque, était très ambitieux. Il comprenait un grand stade omnisports de 30 à 35 000 spectateurs, 11 terrains d'entraînement, 15 courts de tennis, une grande salle de sports de 4 000 places avec salles annexes d'entraînement, une piscine olympique pouvant accueillir 5 000 spectateurs, 3 piscines d'entraînement, un vélodrome couvert, une patinoire olympique de 2 500 spectateurs, un manège olympique, un plan d'eau de 20 à 40 ha.

Un tel programme pouvait faire rêver, mais était-il réaliste ? On peut se poser la question quand on voit que 12 ans plus tard, seul le grand stade omnisports (baptisé depuis "Stadium Nord") ainsi que quelques terrains d'entraînement ont été réalisés. Tous les autres projets ont été abandonnés, à l'exception du plan d'eau qui a été réalisé dans un autre cadre.

3) Le Domaine de Brigade

Une autre initiative, privée celle-ci, allait attirer l'attention sur ce secteur-est de Lille : l'opération Brigade.

a) Les objectifs

En mai 1963 se créait une société civile, la CELNOR (Centre d'Etudes et de Loisirs du Nord) dont le but était d'attirer et de retenir dans le Nord, les cadres qualifiés et leurs familles en leur offrant un ensemble résidentiel unique en son genre en France, sur les anciennes propriétés Montalembert à Annappes : le parc de Brigode, dont nous avons déjà parlé plus haut.

Une autre société, la SEDAF (Société d'Etudes et d'Aménagement Foncier) allait très vite prendre le relais, sous la présidence de M. MULLIEZ et la direction de Ph. MOTTE, pour mener à bien les études plus approfondies et la réalisation du projet.

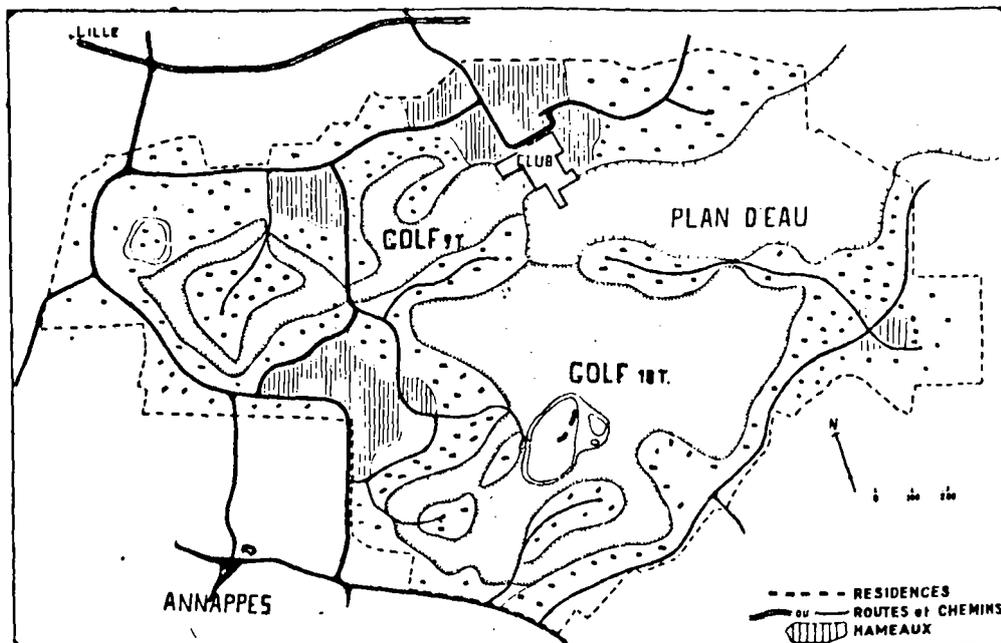
Propriétaire initialement d'un domaine de 230 ha, la SEDAF confia l'étude de son programme au directeur de l'Atelier d'Urbanisme, G. DELDIQUE.

b) La conception

Dans le but de protéger au maximum les espaces verts existants et limiter la densité de l'habitat à quatre logements par hectare, le golf apparut tout de suite aux promoteurs comme une solution idéale. Un parcours de golf offre une végétation et une pelouse de qualité pour le plus grand plaisir des riverains. Agrément sportif encore peu développé, alors, dans la Métropole, il devait pouvoir attirer beaucoup d'amateurs.

Deux golfs étaient prévus initialement : le premier, de classe internationale (18 trous), dans le parc Montalembert, était réservé aux co-propriétaires ; le second, de 9 trous, au

FIG. 16 - PROJET INITIAL DE BRIGODE (1967)



Nord-Ouest devait attirer les nouveaux joueurs.

Centre commercial, restaurant, petit hôtel, piscine et tennis complèteraient l'ensemble des équipements.

Les 1 000 logements environ, étaient prévus sous trois formes : la maison unifamiliale sur parcelle isolée, la maison en hameau et l'appartement en petits immeubles.

Avec le Complexe Sportif Métropolitain et le Domaine de Brigode, la zone-est de Lille apparaissait alors comme le poumon de la Métropole.

Les travaux commencèrent à l'été 1967, mais le projet initial de Brigode allait vite être modifié par le projet de Ville-Nouvelle-Est qui prenait alors une dimension nouvelle.

Brigode allait voir sa surface ramenée de 230 à 140 ha, le nombre de logements réduit à 600 et le 2ème golf abandonné.

4) La ville nouvelle et la réanimation économique de la Région

Nouvelles Universités, nouveau Complexe Sportif, nouvelle opération d'habitat et de loisirs, la zone-est semblait être marquée par tout ce qui est nouveau.

Aussi lorsque l'on a commencé à parler de nouvelles activités économiques, il n'est pas étonnant que l'on se soit aussi tourné vers l'est. Et une fois encore, il apparaît que c'est l'Université qui a joué un rôle attractif.

a) Le rôle de l'Université

Le raisonnement des responsables de l'Aménagement était le suivant : "Il apparaît que la formation par l'Université,

à l'occasion de la recherche fondamentale, de chercheurs pouvant ensuite s'adonner à la recherche appliquée, attire cette dernière. Par ailleurs, l'industrie régionale textile, mécanique, chimique éprouve le besoin d'un équipement pour la Recherche de Développement débouchant sur l'élaboration de produits nouveaux, elle-même suivie de premières fabrications en ateliers-pilotes. Ces industries, et singulièrement le textile, ressentent également le besoin d'une évolution de leur outil de production, ce qui incite au rapprochement avec les activités mécaniques et électroniques, et à la mise en place d'établissements de recherche appliquée servant l'industrie existante.

"Le développement de ces services pourra lui-même attirer dans la région des activités électroniques et mécaniques nouvelles, dont la venue, jusqu'à présent, n'a pas été particulièrement encouragée". (1)

Raisonnement séduisant certes, mais qui implique la disponibilité de zones industrielles et surtout la création d'un outil de promotion de la recherche.

Enfin et surtout, "ces activités ne peuvent se développer qu'à condition qu'existe une ambiance de recherche, qui, à elle seule, est apparue comme un facteur d'attraction prédominant". (1)

Dans la zone-est, tout semblait prévu et plus particulièrement dans la Cité Scientifique : "Grâce à des réservations de terrains, la porte demeure ouverte à tous les projets, à toutes les initiatives ; afin de réaliser la liaison indispensable entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée, les

(1) J.C. RALITE - "Nord-Industriel" N° 47 - 24 novembre 1967

laboratoires industriels seront les bienvenus". (1)

b) L'Innovation

"Innovation" devenait alors le mot-clé de tous les propos. Dans une publication réalisée à l'occasion d'une exposition à la Communauté Urbaine de Lille en Avril 1972, les responsables de la ville nouvelle répondaient à cette question : un pôle d'innovation, pour quoi faire ? :

"Dès l'origine de Lille-Est, le mot Innovation a été associé à celui de ville nouvelle et de plus en plus, Lille-Est est présentée comme "le pôle d'innovation de la région du Nord" La formule peut paraître séduisante. Encore faut-il voir ce qu'elle recouvre. Une évidence reconnue universellement : les Etats-Unis ont l'Economie la plus avancée. Quand on cherche la raison de cette situation et le véritable moteur de cette croissance, comme du niveau de vie élevé, on trouve une aptitude particulière, qui est de savoir faire du neuf, c'est-à-dire d'inventer et aussi de conduire l'invention depuis le stade de l'idée originale jusqu'à celui de la mise en oeuvre sur le marché d'un produit ou d'un service intéressant".

c) La "route 128"

Un nouveau mythe s'était créé, celui de la "route 128" de Boston.

Ce mythe était devenu réalité le long de cette rocade de la banlieue de Boston où, à partir de 1955, 700 laboratoires, bureaux d'études et grandes écoles étaient venus s'implanter au milieu des jardins et des arbres, à proximité d'établissements d'enseignement et de recherche réputés (M.I.T. et HARVARD).

(1) G. DEBEYRE - "Nord-Industriel" Spécial Métropole -
Avril 1967

En France, Trappes, Evry, Rennes, Grenoble et Lille-Est rêvèrent d'une promotion semblable. Mais cette floraison de "pôles d'innovation" laissait sceptiques certains responsables de l'aménagement du territoire. A Boston, faisaient-ils remarquer, un simple revirement de la politique américaine en matière de recherche, a semé des chômeurs le long de la "rocade du génie".

Une "route 128" ne pouvait, en effet, être considérée comme le remède miracle du sous-développement industriel. Elle était vulnérable si elle ne s'intégrait pas à une région industrielle puissante.

Et, Lille-Est apparaissait, à ce titre, bien armée, face à ses concurrents français.

Troisième partie

LA MISE EN PLACE DE LA METROPOLE ET LA CREATION DE LA VILLE

NOUVELLE DE LILLE-EST

CHAPITRE I

LES PREMIERES DECISIONS

1) La Ville Nouvelle de Lille-Est : une décision prise au niveau de l'Etat

L'ensemble de ces préoccupations autour du secteur-est de Lille ne sont pas dues à l'effet du hasard, car parallèlement aux études de DELDIQUE sur la Métropole, des études particulières sur ce secteur sont menées.

a) La décision de M. PISANI

La décision de principe de la création de la Ville Nouvelle a été prise, en fait, en octobre 1966 par Edgar PISANI, Ministre de l'Equipement, à la suite d'un survol en hélicoptère de l'agglomération.

Le 25 octobre 1966, Christian FOUCHET, Ministre de l'Education Nationale, lui confirme son accord pour la réalisation des nouvelles universités dans la ville nouvelle.

Le 19 décembre 1966, Edgar PISANI, dans une lettre au Préfet de Région, signe l'acte de naissance de la Ville Nouvelle de Lille-Est.

Pour le Ministère de l'Equipement, un triple objectif est visé :

- Entreprendre une réalisation, qui avec celle du Centre Directionnel, soit susceptible de matérialiser rapidement la promotion de Lille - Roubaix - Tourcoing au rang de Métropole d'équilibre.

- Créer un ensemble moderne, dans lequel les installations universitaires convenablement intégrées dans le milieu urbain, seront un facteur d'attraction et d'animation.
- Composer un projet qui du point de vue de l'architecture comme de l'urbanisme, ait valeur exemplaire.

L'échéance pour le ministre est rapprochée puisqu'il souhaite l'ouverture des premiers bâtiments universitaires à l'automne 1968 (!).

b) La décision du Comité Interministériel

A la fin de ce mois de Décembre 1966, une réunion est provoquée au Ministère de l'Equipement en présence du Préfet de Région et des chefs de service intéressés. C'est au Chef du Service Régional de l'Equipement qu'est confiée la mission de définir les principaux éléments du programme.

Ce programme de la Ville Nouvelle de Lille-Est est approuvé officiellement par le Comité Interministériel réuni le 6 Février 1967.

Mais tout ce processus de décision est resté très confidentiel et les opposants au projet diront même qu'il s'est déroulé "dans le plus pur secret technocratique".

c) L'Atelier d'Urbanisme pré-opérationnel

En Février 1967, le Directeur Départemental se voit confier la mission de mettre en place un atelier d'urbanisme pré-opérationnel qui met en chantier l'étude de la ville. Cet atelier est dirigé par MM. MAROT - Premier Grand Prix de Rome - et SECQ - architecte à Lille. Ce n'est qu'au seuil de cette mission que le Préfet associe les municipalités intéressées.

d) La Mission d'Etudes et d'Aménagement

Le 24 Avril 1968, une Mission d'Etudes et d'Aménagement de la Ville Nouvelle de Lille-Est, dépendant du Service Régional de l'Equipement, est officiellement constituée. Elle est dirigée par J.C. RALITE, Ingénieur des Ponts et Chaussées de l'arrondissement de Lille qui, à ce titre, avait déjà largement contribué à pousser le dossier de la ville nouvelle.

Ainsi, en quelques mois, des décisions très importantes sont prises. Elles présentent toutes la même particularité : elles sont prises par l'Etat. C'est là, comme le dit Georges SUEUR, "son premier défaut, son péché originel..."

"Alors que l'on faisait miroiter aux yeux des notables et des responsables de tous ordres les splendeurs futures d'une grande capitale selon un certain Schéma de structure, des techniciens travaillaient et préparaient, sans les consulter, leur ville nouvelle. Elle était finalement imposée, laissant à beaucoup l'impression que tout se jouait en dehors des institutions locales". (1)

2) La création de la Communauté Urbaine

Ces institutions locales, justement, se mettaient à peine en place.

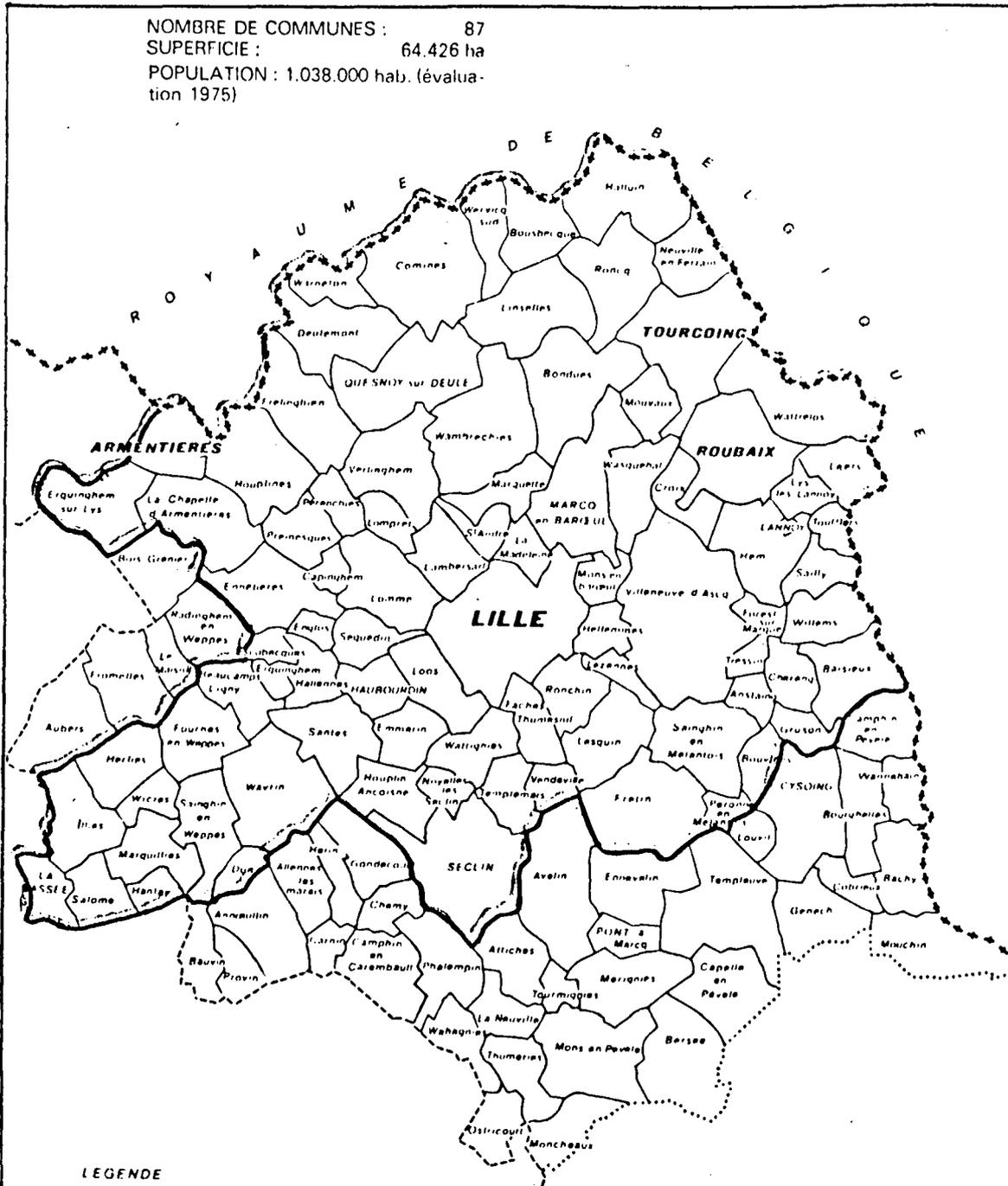
a) La loi sur les Communautés Urbaines

La Loi du 31 Décembre 1966 sur les Communautés Urbaines avait créé un cadre institutionnel, supra-communal, permettant la gestion et l'aménagement des agglomérations multi-

(1) G. SUEUR - Lille - Roubaix - Tourcoing - Métropole en miettes - 1971.

FIG. 17 - PLAN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE

NOMBRE DE COMMUNES : 87
 SUPERFICIE : 64.426 ha
 POPULATION : 1.038.000 hab. (évaluation 1975)



LEGENDE

- ◆◆◆◆◆ 1 miles NATIONALES
- " DEPARTEMENTALES
- " D'ARRONDISSEMENTS
- COMMUNALES



communales en transférant à un organisme de décision unique, le Conseil de Communauté, et à des services techniques, une partie des compétences communales. C'est le cas, en particulier, en matière d'urbanisme. La loi prévoit, normalement, que ces Communautés Urbaines se constituent de plein gré, mais qu'en cas de nécessité, l'État peut imposer leur création.

b) La création de la C.U.D.L.

C'est ce qui sera fait pour la Métropole-Nord. Par décret en date du 22 Mars 1967, l'Etat crée la Communauté Urbaine de Lille (C.U.D.L.). Celle-ci est officiellement installée le 22 Décembre 1967. On voit donc que c'est encore l'Etat qui impose sa décision et qu'il a déjà créé la Ville Nouvelle avant de créer la collectivité compétente en matière d'urbanisme.

La mise en place de la C.U.D.L. sera d'ailleurs longue et difficile, compte-tenu de la structure très émiettée de l'agglomération et du caractère imposé de la Communauté. Débat difficile en ce qui concerne le siège de la Communauté, le choix du Président, mais surtout des vice-présidents, du périmètre-même de la C.U.D.L. qui ne correspond pas à celui de l'arrondissement. Débat difficile encore dès que se pose le problème des ressources financières nécessaires pour faire face aux transferts des charges.

3) La Loi d'Orientation Foncière (30 Décembre 1967)

C'est encore en Décembre 1967 que l'Etat, toujours à l'initiative d'Edgar PISANI, Ministre de l'Equipement, fait approuver la Loi d'Orientation Foncière (LOF).

Cette loi allait permettre de disposer de tout un nouvel arsenal juridique, nécessaire, tant à la réalisation de la Métropole qu'à celle de la Ville Nouvelle.

a) Le S.D.A.U. et le P.O.S.

Tout d'abord, les plans d'urbanisme sont désormais divisés en 2 types de documents :

- le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) définit les grandes lignes de l'aménagement à long terme. Il n'est pas opposable aux tiers mais constitue une Charte de l'Aménagement, pour l'Etat et les collectivités.
- Les Plans d'Occupation des Sols (P.O.S.) sont la transcription juridique des options du S.D.A.U. Réalisés à une échelle beaucoup plus précise (la parcelle), ils déterminent la vocation et l'utilisation des sols à moyen terme (10 ans environ) et surtout sont opposables aux tiers.

Pour assurer la maîtrise des sols et la réalisation des grandes opérations, la L.O.F. introduit deux nouvelles opérations qui vont bouleverser l'urbanisme d'après 1967 :

b) La Z.A.D.

La Zone d'Aménagement Différé (Z.A.D.) permet à la collectivité de contrôler les terrains et leur prix sur une longue période, et d'éviter ainsi toute spéculation foncière dans les secteurs où des grands projets d'urbanisme sont prévus par le S.D.A.U. (La L.O.F. reprend, en fait, une procédure qui existait depuis 1962).

c) La Z.A.C.

La Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) permet à la collectivité de réaliser de grandes opérations d'urbanisme (logements, emplois, équipements) dans des conditions de souplesse inégalées. Fini le temps des Z.U.P. (Zone à Urbaniser en Priorité) où le plan masse était approuvé dès la création de la zone et réalisé avec rigueur et rigidité, 10 ans plus tard.

d) Les organismes publics d'études

Cette L.O.F. prévoit aussi la création d'organismes publics d'études, dont l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Métropolitaine (A.U.A.M.), mise en place dès Septembre 1966 sous la direction de M. DARRE, pouvait être la préfiguration.

C'est M. Arthur NOTEBART, Vice-Président de la C.U.D.L. qui est le Président de l'Agence.

Par ailleurs, elle prévoit la mise en place de cellules du Ministère de l'Equipement dans les grandes agglomérations, ce qui donnera naissance au Groupe d'Etudes et de Programmation (G.E.P.) de Lille.

4) Le Livre Blanc de la Métropole (1968-1969)

Parallèlement aux travaux sur la zone-est menés par J.C. RALITE, l'Agence d'Urbanisme continue ses études sur la Métropole.

a) Le projet de Livre Blanc et la Ville-Est en 1968

En Juin 1968, elle sort un projet de Livre Blanc qui sera publié officiellement en Mai 1969 sous le titre "Construire une Métropole".

Ce Livre Blanc, qui reprend la plupart des idées de BERNARD et DELDIQUE, fait déjà apparaître quelques réserves sur le projet de Ville-Est et marque son souci d'en maîtriser le développement. Dans le projet de Livre Blanc diffusé en juin 1968, l'Agence précise : "Le quartier de Lille-Est sera un secteur à vocation universitaire et technique..." et "... pourra être le germe d'une composition urbaine originale. Cette composition devra avant tout assurer l'intégration de ce quartier à la ville existante. Il conviendra par ailleurs de refuser très fermement une extension trop importante sur les terrains marécageux ou mal desservis à l'Est".

b) Le Livre Blanc et la Ville Nouvelle en 1969

Ce n'est que dans la version définitive de Mai 1969 que le mot "Ville Nouvelle" apparaît dans le document de l'Agence : "...A l'Est de Lille, la "Ville Nouvelle" sera en fait une extension urbaine à caractère particulier..."

On le voit, l'Agence d'Urbanisme, garante de la réussite du schéma linéaire, voit avec réticence apparaître à l'Est une opération d'envergure, et jamais dans le Livre Blanc la Ville Nouvelle n'apparaît comme devant être une priorité, ce que vient pourtant d'affirmer quelques mois plus tôt, le Ministre de l'Equipement.

CHAPITRE II

LES PREMIERES ACTIONS

1) Les premières actions foncières

Parallèlement aux études et aux premières décisions sur la ville nouvelle, une première série d'actions sont menées très tôt avant même la promulgation de la L.O.F.

a) Les Z.A.D.

Pour éviter tout danger de spéculation, trois arrêtés provisoires définissant une Zone d'Aménagement Différé (Z.A.D.) sont pris, délimitant un secteur de plus en plus vaste : la première, le 22 Octobre 1966 (255 ha), avant la décision officielle de Mr. PISANI ; la seconde, le 13 Juillet 1967 (1 465 ha) ; la troisième, le 24 Juillet 1968 (315 ha).

A l'intérieur de ce périmètre l'Etat fait jouer son droit de préemption si le prix de vente du terrain excède de 25 % celui fixé par les Domaines.

b) La D.U.P.

Enfin, le 23 Septembre 1967, le Préfet prend un arrêté pour la mise à l'enquête en vue de D.U.P. (Déclaration d'Utilité Publique) de 471 ha de terrain environ.

Ainsi, avant même que la Communauté Urbaine n'ait eu le temps de discuter du projet (la C.U.D.L. ne sera officiellement installée que trois mois plus tard), l'Etat, par

FIG. 19 - LES Z.A.D. DE LA VILLE NOUVELLE

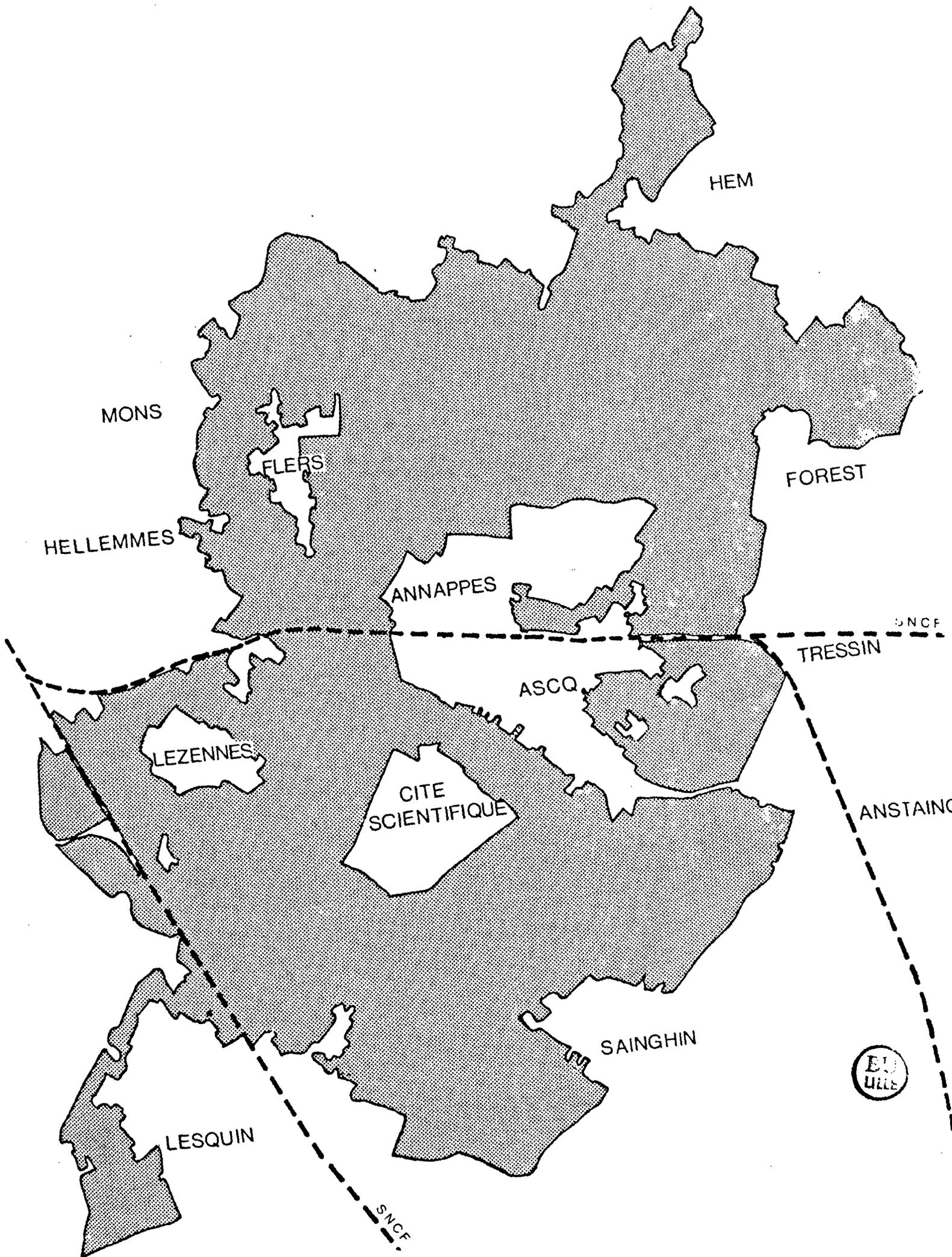
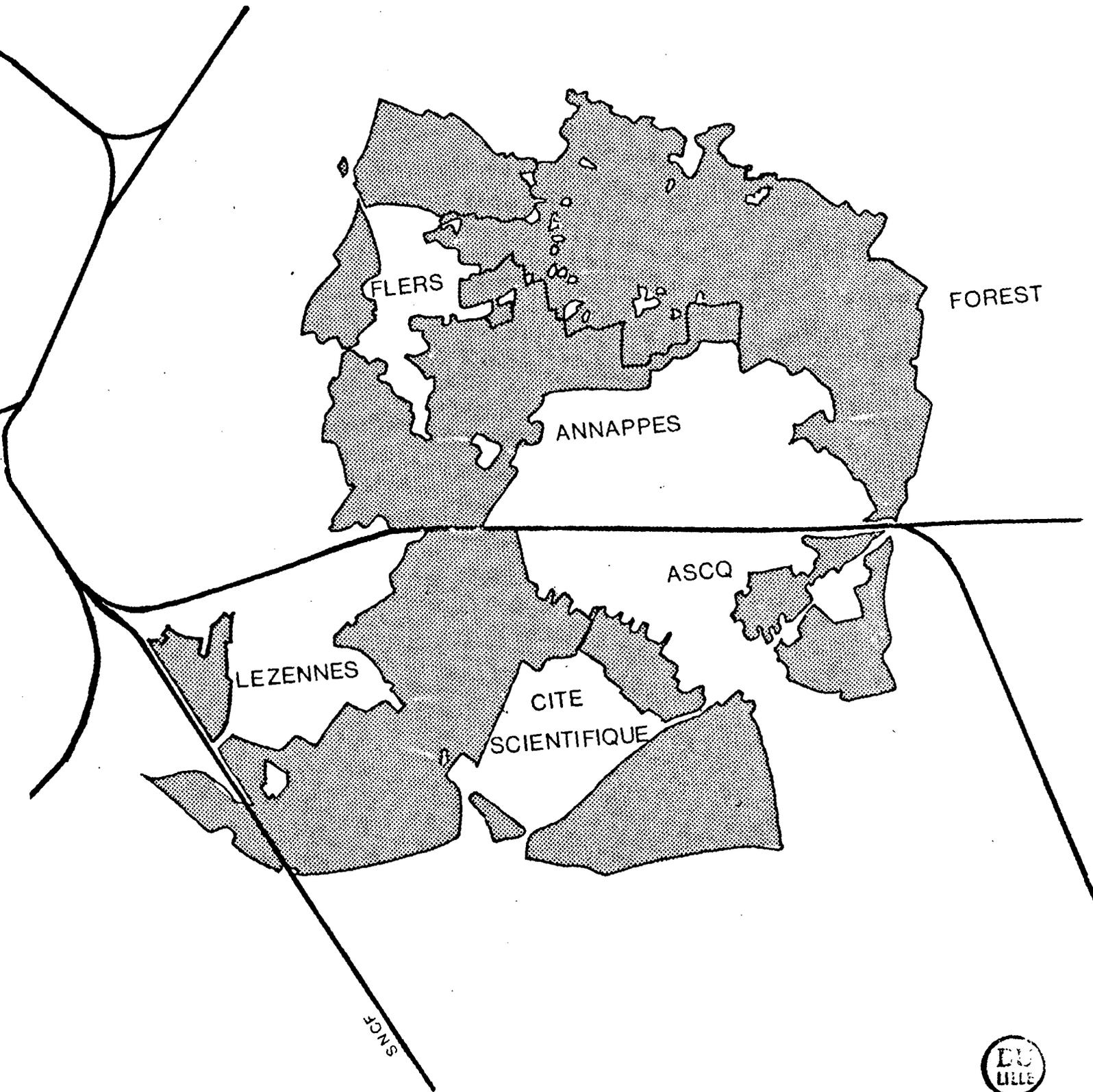


FIG. 20 - LES D.U.P. DE LA VILLE NOUVELLE



l'intermédiaire du Ministère de l'Equipement, lance l'opération en commençant par la phase initiale : l'acquisition des terrains.

Cette décision provoque un véritable traumatisme dans l'opinion publique qui n'a jamais entendu parler de cette mystérieuse ville nouvelle semblant être "née dans le cerveau de quelques technocrates parisiens".

c) L'attitude des municipalités

L'attitude des municipalités ne manque pas non plus de soulever des difficultés politiques. La C.U.D.L. n'existant pas lors des études, le Préfet n'a comme interlocuteur, qu'une mosaïque de communes, ce qui incite les maires à soutenir qu'il travaille seul. Le Préfet a bien proposé la création d'un Syndicat Intercommunal, mais les maires s'y opposent, jugeant que leurs communes sont trop petites et qu'une telle réunion ne fera qu'additionner leurs faiblesses. La nécessité d'un organisme unique chargé de les représenter amène les maires à utiliser un syndicat déjà existant mais oublié, le Syndicat des Communes de l'Arrondissement de Lille.

Il sera complété pour la circonstance, puisque les grandes villes qui en étaient absentes, y entrent.

Lors de l'installation de la Communauté Urbaine, les maires ont assuré qu'il n'y avait pas eu dialogue, mais des "exposés de technocrates" et qu'on ne tenait pas compte de leurs observations.

d) La réaction de l'opinion publique

Le traumatisme dans l'opinion publique tient surtout au fait que l'on a l'impression que la D.U.P. frappe au hasard terrains non bâtis et terrains bâtis (parfois récemment).

Dans cette première D.U.P. il y a, en effet, 272 immeubles d'habitation, presque tous occupés par leurs propriétaires. Certains permis de construire ont même été accordés en 1966 et 67, soit quelques mois avant l'Enquête d'Utilité Publique. De plus, de nombreuses maisons ont été construites par leurs propriétaires eux-mêmes (les "Castors").

Ces deux éléments ont une résonance psychologique considérable. L'Administration est accusée tant à la fois d'incohérence et d'indifférence aux aspects humains de l'opération.

e) Les associations de défense

La réaction des habitants provoque aussitôt dans chaque commune concernée, la constitution d'associations de défense, qui se regroupent très vite au sein d'une Fédération présidée par M. CATTEAU.

Très active, cette Fédération intervient tant au niveau politique qu'au niveau administratif et bénéficie d'une large audience dans la presse.

Sous sa pression, le nombre des maisons à exproprier est ramené de 272 à 92. Elle présente même un contreprojet concernant la voie Nord-Sud (principale cause de ces destructions) mais celui-ci ne sera pas retenu.

f) Le recours judiciaire

Enfin, la Fédération introduit un recours devant le Tribunal Administratif, visant à l'annulation de la D.U.P. Une très longue procédure commence alors.

Le Tribunal Administratif donne d'abord raison à la Fédération estimant qu'il y a vice de forme.

Mais le problème n'est pas seulement une question de forme mais bien de fond. La législation sur l'Utilité Publique n'est pas adaptée aux grandes opérations d'urbanisme.

Le Ministère de l'Equipement fait appel devant le Conseil d'Etat qui annule le 28 mai 1971 le jugement du Tribunal Administratif et rejette la demande de la Fédération.

g) La jurisprudence "Ville Nouvelle Est"

Cette décision concernant la "Ville Nouvelle Est" fait désormais jurisprudence, car pour la première fois, l'Utilité Publique est définie par référence à des éléments financiers et sociaux :

"Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique, que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte, ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente".

Et le Conseil d'Etat de conclure :

"... la circonstance que son exécution implique que disparaissent une centaine de maisons d'habitation, n'est

pas de nature à retirer à l'opération son caractère d'utilité publique".

2) La création de l'Etablissement Public d'Aménagement

L'année 1969 va être riche de décisions. L'Etat se préoccupe, en effet, de donner un support nouveau à la réalisation des différentes villes nouvelles prévues.

a) La décision de création de l'EPALE

Ce projet s'appuie sur l'Art. 78-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit la constitution d'Etablissements Publics ou de Sociétés d'Economie Mixte, pour la réalisation de grandes opérations.

Un projet de loi sur les villes nouvelles ayant été déposé, certains membres de la Communauté Urbaine demandent que l'on attende son aboutissement. Lors de la séance du Conseil de Communauté de Janvier 1969, certains membres déclarent également qu'il était inutile de créer une Communauté pour la déposséder un an plus tard d'une partie de ses attributions.

Passant outre ces réticences, l'Etat crée le 11 Avril 1969, par le décret N° 69-326, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de Lille-Est (E.P.A.L.E.), le premier de ce type en France (il sera suivi les jours suivants par Evry - le 12 avril - et Cergy - le 16 avril).

J.C. RALITE, ancien Directeur de la Mission d'Etudes, en devient logiquement le Directeur.

b) La structure de l'E.P.A.L.E.

Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, l'EPALE permet de regrouper en un seul organisme les nombreux maîtres d'ouvrage qui seront appelés à intervenir, assurant ainsi l'unité de décision.

Prenant, en partie, en compte les réticences des élus, ce système introduit les collectivités locales dans un processus qui jusqu'alors n'avait fait intervenir que l'Etat. Le décret prévoit en effet que des représentants de la Communauté Urbaine (6) et du Conseil Général (1) siègeront à égalité avec les représentants de l'Etat (Ministères de l'Equipement, des Finances, de l'Intérieur et des Affaires Culturelles) au Conseil d'Administration. Qui plus est, les élus auront le contrôle du Conseil, puisque le Président doit obligatoirement être un représentant de la Communauté Urbaine et qu'il dispose, lors des votes, d'une double voix.

C'est Arthur NOTEBART, dont nous avons déjà vu plus haut le rôle important qu'il joue dans les questions d'urbanisme, qui deviendra le premier Président de l'EPALE.

c) Les avantages de la formule pour la C.U.D.L.

Cette formule présente finalement pour la C.U.D.L. de nombreux avantages :

- 1 - Ses prérogatives en matière d'urbanisme restent entières puisque l'approbation du Schéma d'Aménagement de la Ville Nouvelle est de la compétence du Conseil de la C.U.D.L.

- 2 - Sur le plan financier, la C.U.D.L. a la faculté de garantir les emprunts, ce qui assure son influence, mais elle n'en a pas l'obligation (comme dans les Sociétés d'Economie Mixte).
- 3 - Sur le plan juridique, il n'y a pas concession (comme dans les sociétés d'équipement). La C.U.D.L. ne s'engage donc pas à supporter le déficit global.
- 4 - Sur le plan psychologique (ou politique), la formule de l'Etablissement Public présente aussi un avantage : l'Etat s'est engagé dans l'opération Ville Nouvelle. Il a financé les études et les acquisitions foncières et continuera à le faire. Au sein de l'Etablissement Public, il devient un partenaire sur un plan d'égalité, et non plus le tuteur de la Communauté Urbaine.

Par contre, cette formule provoquera la multiplication, au sein d'une même agglomération, d'organismes d'études et d'aménagement (Agence d'Urbanisme, G.E.P., E.P.A.L.E.) dont les compétences se recoupent parfois, ce qui posera des problèmes de concurrence et de perte de temps que l'on aurait pu éviter.

3) L'opposition de la Chambre de Commerce

Toutes ces décisions ont, une fois encore, été prises très vite et dans un contexte relativement confidentiel.

C'est la Chambre de Commerce, qui, le premier moment de stupeur passé, est le premier organisme officiel à réagir.

a) La Chambre et l'équilibre de la Métropole

Fusionnées au sein d'une Chambre Métropolitaine le 30 Juillet 1966 (Décret N° 66-573) les Chambres de Commerce et d'Industrie de Lille, Roubaix et Tourcoing ont toujours été très attentives à l'équilibre de la Communauté Urbaine entre l'agglomération de Lille et celles de Roubaix - Tourcoing, en particulier lors des études des schémas BERNARD et DELDIQUE.

Lors d'une séance extraordinaire de la Chambre de Commerce, le 17 Mars 1969, en présence du Préfet de Région, la question de fond est posée : "Le projet de Lille-Est est-il compatible avec le schéma de structure linéaire La Bassée/Roubaix-Tourcoing, adoptée à la fin de 1965 ?"

b) Les arguments de la Chambre

Et la Chambre de Commerce de reprendre à contrario, les arguments opposés, en son temps, à la ville nouvelle de Quesnoy s/Deûle : La Chambre ... est bien obligée de constater les avatars subis par le schéma initial de 1963 à 1968 : d'abord sous la forme d'un projet de Ville-Est alors qu'une ville presque symétrique par rapport à l'axe Lille-Roubaix-Tourcoing, projetée dans le triangle Linselles - Quesnoy - Bondues avait été écartée en 1963 pour le motif suivant qui était apparu déterminant à tous les responsables : une telle localisation, en altérant le schéma linéaire, rendait la mobilité trop difficile...

"Elle constate par ailleurs que le parti linéaire initial n'a jamais été officiellement remis en cause : c'est donc que les infléchissements opérés depuis son adoption ne sont pas incompatibles avec ce parti.

"La Chambre serait toutefois plus assurée de la justesse de son raisonnement et ... de la mobilité à l'intérieur de la Métropole si ces modifications demeuraient à l'intérieur de certaines limites. Mais en est-il bien ainsi pour le binôme formé par les deux projets de Centre Directionnel et de Ville-Est, tels qu'ils sont localisés et dimensionnés ?"

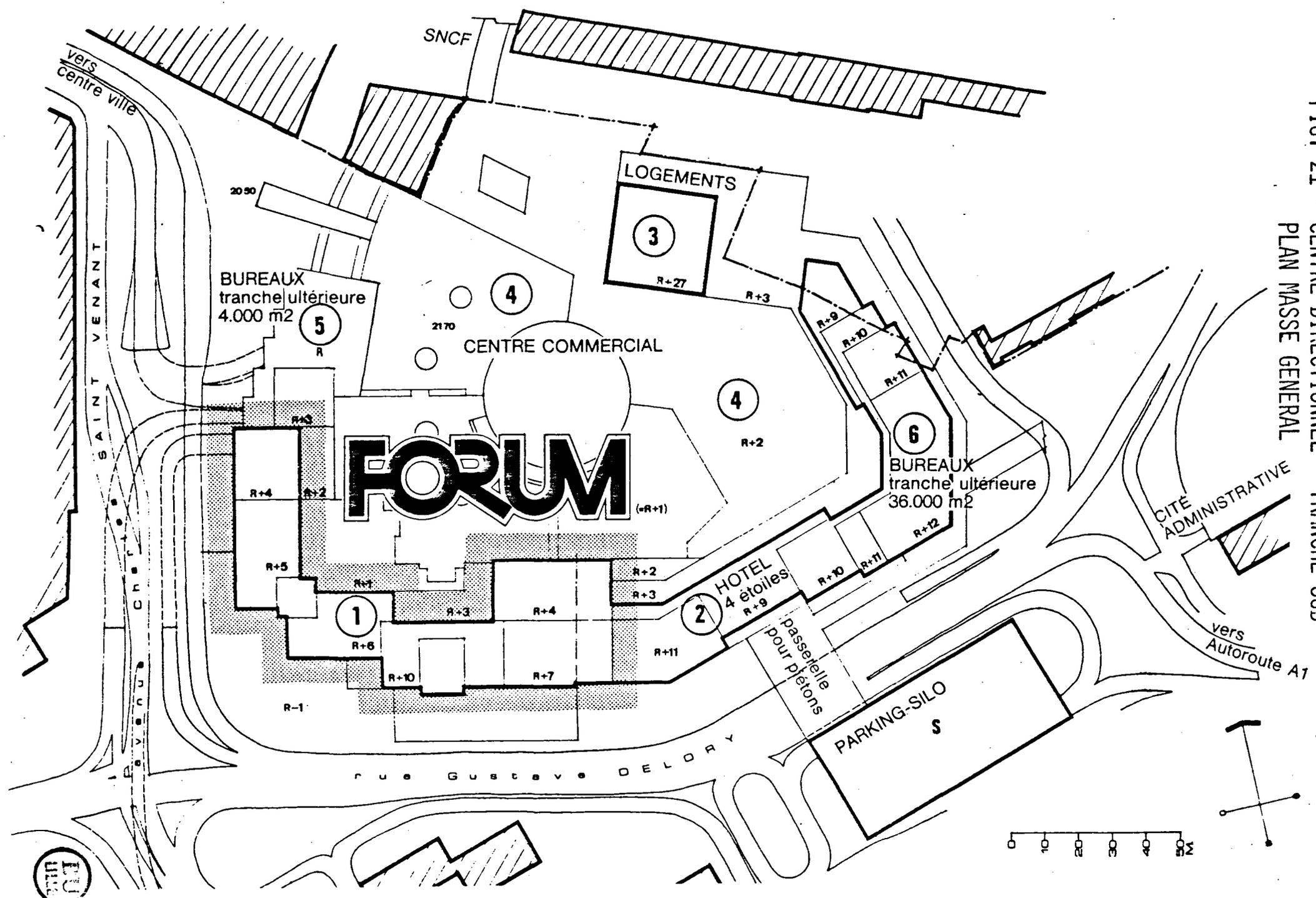
En résumé, pour la Chambre de Commerce, existe un double risque :

- incompatibilité avec le développement linéaire articulé autour d'un axe de transport principal
- incompatibilité avec un parti d'urbanisation fondé sur deux pôles principaux : Lille, d'une part, Roubaix-Tourcoing, d'autre part (oubliant ainsi volontairement le développement sud-ouest de la Métropole !).

c) Le problème du Centre Directionnel

Les craintes de la Chambre de Commerce sont très vite confortées par le fait que J.C. RALITE obtient rapidement que le Ministère de l'Equipement confie à la Mission d'Etudes, puis à l'EPALE, l'étude et la promotion du Centre Directionnel de Lille, au lieu que celles-ci soient prises en charge par l'Agence d'Urbanisme ou la Chambre de Commerce (comme cela se fera ensuite pour le Centre Mercure à Roubaix-Tourcoing)...

FIG. 21 - CENTRE DIRECTIONNEL - TRANCHE SUD -
 PLAN MASSE GENERAL



LILLE centre directionnel métropolitain "tranche Sud" (la partie délimitée comprend l'immeuble FORUM)

PLAN MASSE GENERAL

Pour Mr. Francis RUBIO, Directeur des Etudes, à la Chambre de Commerce, "il était clair, en effet, que la poursuite simultanée de la réalisation de ce Centre (..Directionnel..) et d'une Ville Nouvelle, dont le critère majeur de réussite ou d'échec serait d'avoir pu ou non se doter rapidement d'un centre, devait conduire à de délicats arbitrages dans la programmation : mieux valait dans ces conditions être à la fois juge et arbitre quant au contenu et quant au phasage de la réalisation et du Centre Directionnel et du centre-ville de Lille-Est, notamment de son élément principal d'animation, à savoir, le Centre Commercial dit Principal". (1)

(1) F. RUBIO, Communication du colloque sur la gestion des Métropoles - Conseil Régional - Lille - 3 janvier - 3 février

CHAPITRE III

LES SCHEMAS D'AMENAGEMENT ET LA NAISSANCE DE LA VILLE NOUVELLE

1) Le S.D.A.U. de la Métropole-Nord

a) Le S.D.A.U., version officielle

A la suite de la publication de la Loi Foncière de 1967, de la création de la Communauté Urbaine en 1968 et de la publication du Livre Blanc en 1969, l'Agence d'Urbanisme a repris l'étude et la présentation du S.D.A.U., version officielle, suivant les décrets d'application de la L.O.F.

Ce S.D.A.U. sera pris en considération par le Conseil de Communauté Urbaine le 15 décembre 1969, soit à peine deux mois après que les études sur la Ville Nouvelle aient été présentées à ce même Conseil (24 octobre 1969).

b) Le rapport justificatif et la Ville Nouvelle

Dans le rapport justificatif présenté au Conseil, ainsi que dans celui qui sera rendu public en janvier 1971, on parle peu de cette ville nouvelle, qui a pourtant été tacitement approuvée quelques mois plus tôt par ce même Conseil lorsqu'il a désigné ses représentants au Conseil d'Administration de l'EPALE créé en avril 1969 et lors de la présentation des études en octobre 1969.

Lille-Est est toujours présentée dans le rapport comme "une entité urbaine à vocation universitaire". Sur les plans,

HABITAT

Secteurs privilégiés d'extension

A - OPÉRATIONS CONCERTÉES

- 1 - Halluin
- 2 - Roncq
- 3 - Watrelos
- 4 - Armentières
- 5 - Ville-Est
- 6 - Fâches-Thumesnil
- 7 - Houplin-Ancoisne
- 8 - Wattignies - Templemars
- 9 - Wavrin
- 10 - Sainghin-en-Weppes
- 11 - La Bassée
- 12 - Salomé
- 13 - Allennes-les-Marais
- 14 - Annoeullin
- 15 - Carnin

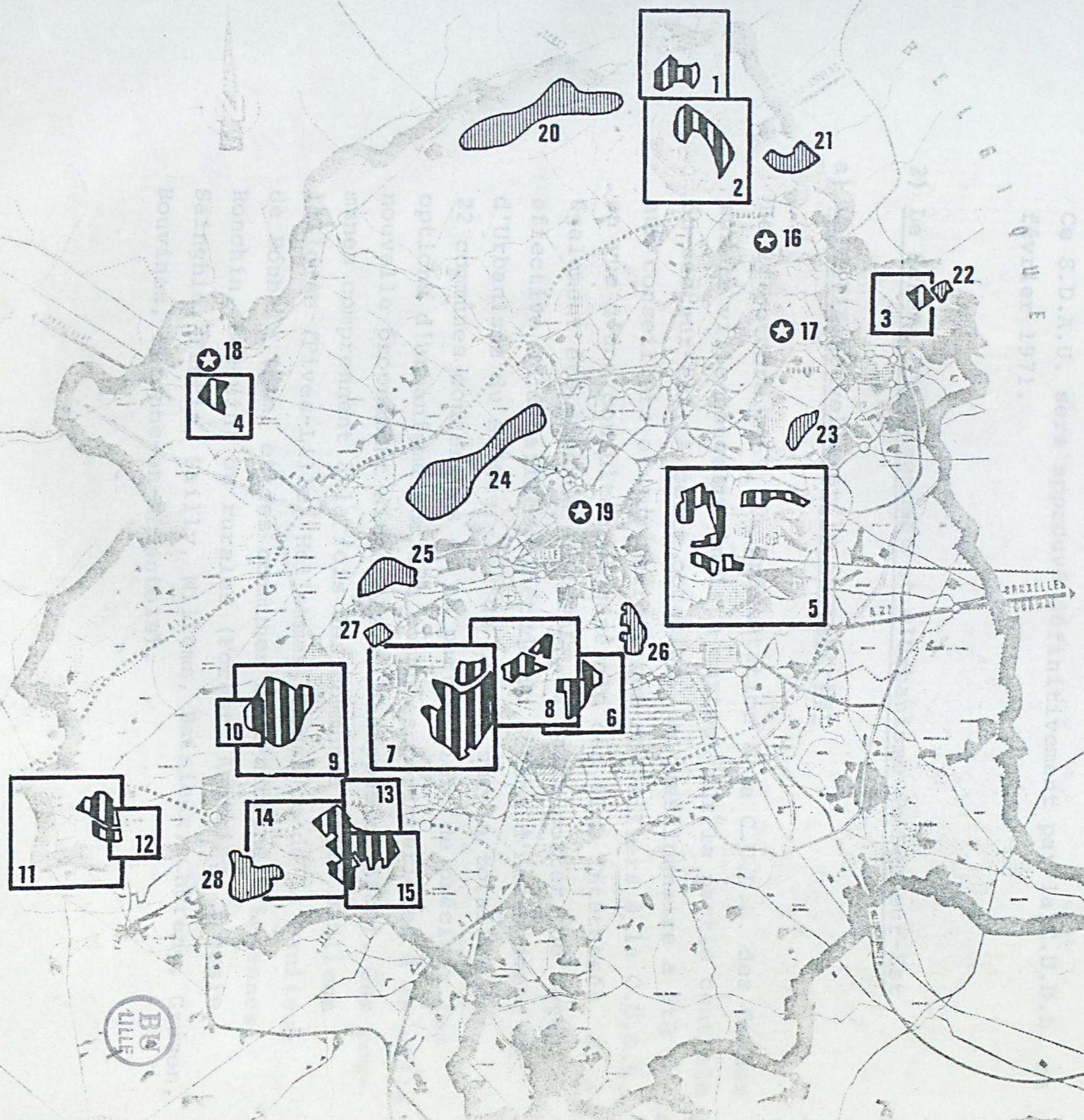
B - RÉNOVATION

- 16 - Centre de Tourcoing
- 17 - Centre de Roubaix
- 18 - Centre d'Armentières
- 19 - Centre de Lille

C - AUTRES OPÉRATIONS IMPORTANTES

- 20 - Vallée de la Lys
- 21 - Neuville-en-Ferrain
- 22 - Watrelos
- 23 - Hem
- 24 - Lambersart - Lomme - St André
- 25 - Hallennes-lez-Haubourdin
- 26 - Ronchin
- 27 - Santes
- 28 - Bauvin - Provin

FIG. 23 - LES SECTEURS PRIVILÉGIÉS D'EXTENSION PRÉVUS AU S.D.A.U.



sa représentation graphique est toujours volontairement atténuée, alors que les opérations entrant dans la ligne du schéma original de BERNARD sont mises en évidence.

Enfin, le rapport insiste sur les moyens de la mise en oeuvre du S.D.A.U. : moyens financiers, contrôle permanent, actions prioritaires de la 1ère phase, politique d'incitation dynamique, réserves foncières. L'Agence d'Urbanisme savait déjà que la mise en oeuvre était le point faible du S.D.A.U.

Ce S.D.A.U. sera approuvé définitivement par la C.U.D.L. en février 1971.

2) Le Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme du Secteur-Est

a) La Ville Nouvelle et le Secteur-Est

Le 24 octobre 1969, la présentation à la C.U.D.L. des études sur la ville nouvelle insiste surtout sur la partie centrale du secteur-est. A cette occasion, un questionnaire a été remis aux conseillers et aux maires, non conseillers à la C.U.D.L., en vue d'une consultation générale des élus intéressés. Il a également été demandé à l'EPALE de faire porter, de façon effective et détaillée, l'étude du Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme du Secteur-Est de Lille, sur la totalité des 22 communes concernées et en particulier, de préciser les options d'urbanisme sur les communes périphériques à la ville nouvelle proprement dite (Flers, Annappes et Ascq). Ces communes comprennent à la fois des communes de la banlieue lilloise (Fives-Lille, Hellemmes, Mons) ou de la banlieue de Roubaix (Hem) et des communes semi-urbaines (Lezennes, Ronchin, Lesquin) ou rurales (Forest, Anstaing, Tressin, Sainghin, Fretin, Sailly, Willems, Baisieux, Chéreng, Gruson, Bouvines, Péronne-en-Mélantois).

FIG. 24 - SCHEMA D'AMENAGEMENT DU SECTEUR-EST DE LILLE

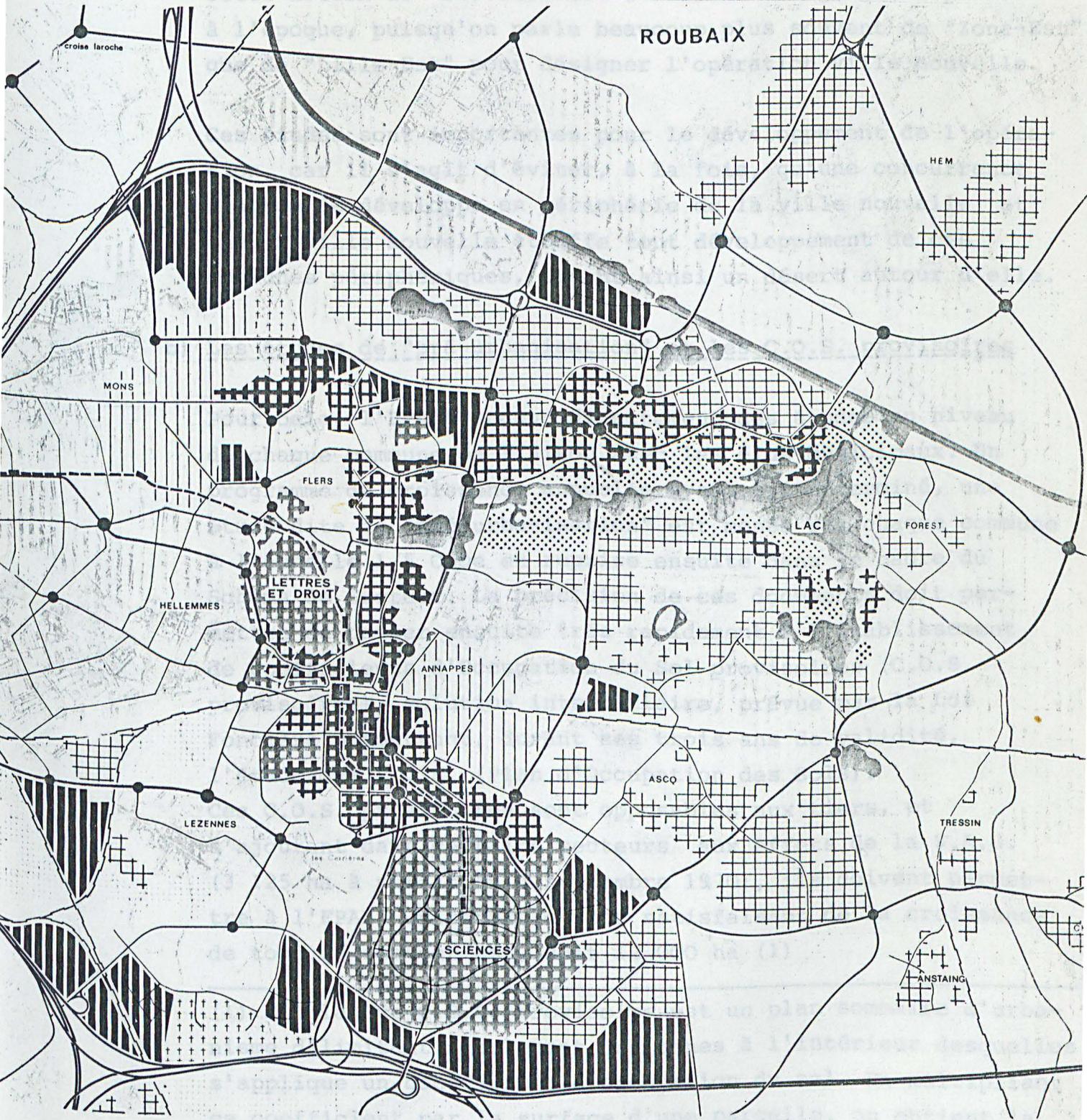


Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme



- Habitat ancien
- Habitat récent
- secteur à prédominance d'équipements
- habitat et équipements urbains denses
- habitat moyen-dense
- habitat faible-dense
- université
- sports
- parc de la Marque
- bois et parc urbain
- centres aérés
- zones agricoles
- zones d'activités de pointe et d'emploi
- Autoroute
- Transport urbain VAL
- SNCF et station

Cette notion de "Secteur" est d'ailleurs largement répandue à l'époque, puisqu'on parle beaucoup plus souvent de "Zone-Est" que de "Lille-Est" pour désigner l'opération ville nouvelle.

Ces études sont importantes pour le développement de l'opération, car il s'agit d'éviter, à la fois, qu'une concurrence sauvage se développe en périphérie de la ville nouvelle, et que la ville nouvelle étouffe tout développement de ces communes périphériques, créant ainsi un désert autour d'elle.

b) Les études de "pré-urbanisation" et les C.O.S. provisoires

Pour cela, l'EPALE engage directement des études au niveau de chaque commune en liaison avec les élus municipaux. Un programme de croissance annuelle ayant été déterminé, une étude dite de "pré-urbanisation" est menée sur chaque commune à l'échelle 1/5 000e et reprise ensuite dans le cadre du Schéma de Secteur. La précision de ces documents doit permettre de passer ensuite très rapidement à l'établissement de Coefficients d'Occupation du Sol provisoires (C.O.S. provisoires), solution intermédiaire, prévue par la Loi Foncière permettant, durant ses trois ans de validité, l'étude des P.O.S. (Plan d'Occupation des Sols).

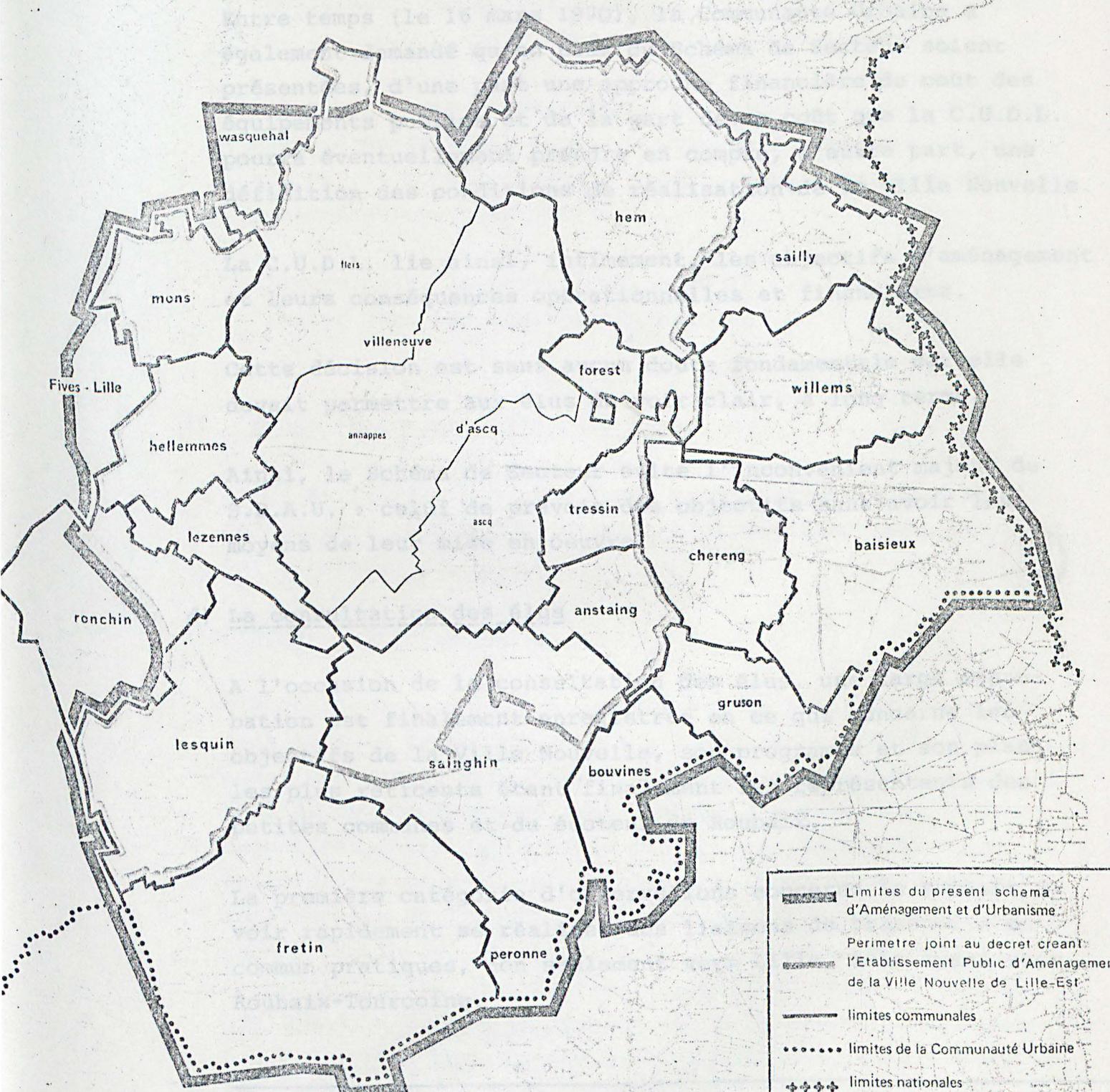
Ces C.O.S. provisoires sont opposables aux tiers, et s'ajoutant dans certains secteurs aux effets de la Z.A.D. (3 125 ha à partir du 4 septembre 1970), ils doivent permettre à l'EPALE un contrôle très satisfaisant de la croissance de tout le secteur-est, soit 12 000 ha (1)

(1) Le plan de C.O.S. provisoire est un plan sommaire d'urbanisme délimitant simplement des zones à l'intérieur desquelles s'applique un coefficient d'occupation du sol. En multipliant ce coefficient par la surface d'une parcelle, on obtient la surface développée hors-oeuvre constructible. Pour dissuader la construction, il suffit donc d'appliquer des coefficients très faibles, 0,01 par exemple (impliquant de disposer d'un terrain d'un hectare pour construire une maison de 100 m² !)

FIG. 25 - PLAN DES COMMUNES DU SECTEUR-EST

fig 1

roubaix



-  Limites du present schema d'Aménagement et d'Urbanisme
-  Perimetre joint au decret creant l'Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de Lille-Est
-  limites communales
-  limites de la Communauté Urbaine
-  limites nationales



c) L'approche financière

Entre temps (le 16 mars 1970), la Communauté Urbaine a également demandé qu'en plus du Schéma de Secteur soient présentées, d'une part une approche financière du coût des équipements publics et de la part de ce coût que la C.U.D.L. pourra éventuellement prendre en compte, d'autre part, une définition des conditions de réalisation de la Ville Nouvelle.

La C.U.D.L. lie ainsi, intimement, les objectifs d'aménagement et leurs conséquences opérationnelles et financières.

Cette décision est sans aucun doute fondamentale car elle devait permettre aux élus de voir clair, à long terme.

Ainsi, le Schéma de Secteur évite l'inconvénient majeur du S.D.A.U. : celui de prévoir des objectifs sans avoir les moyens de leur mise en oeuvre.



d) La consultation des élus

A l'occasion de la consultation des élus, une large approbation est finalement enregistrée en ce qui concerne les objectifs de la Ville Nouvelle, son programme et son plan, les plus réticents étant finalement les représentants des petites communes et du secteur de Roubaix.

La première catégorie d'observations concerne le souhait de voir rapidement se réaliser des liaisons de transports en commun pratiques, non seulement vers Lille, mais aussi vers Roubaix-Tourcoing.

.../...

(1) La validité de ces plans étant limitée à 3 ans, les surfaces constructibles (à partir du C.O.S. 0,10 ou 0,20) ont été réduites au strict minimum pour éviter la poursuite de l'urbanisation diffuse.

La deuxième catégorie d'observations concerne la nécessité d'éviter que l'aménagement de la Ville Nouvelle nuise à l'aménagement des autres secteurs de l'agglomération. Pour cela, la C.U.D.L. émet deux conditions précises :

- . d'une part, une programmation individualisée des investissements de la Ville Nouvelle permettra d'assurer qu'il n'y ait pas de ponctions à son profit, sur la programmation des agglomérations existantes,
- . d'autre part, la participation de la C.U.D.L. devra "rester dans les limites admissibles".

3) L'étude financière liée au Schéma

Le 24 avril 1970, en même temps qu'elle examine le Schéma de Secteur, la C.U.D.L. examine l'étude financière présentée par l'EPALE.

a) L'achat des terrains

L'Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial, dont le rôle essentiel consiste à récupérer, pour l'utiliser aux financements d'équipements, la plus-value foncière résultant de ces équipements, est l'outil d'aménagement autour duquel est bâtie cette étude financière. Le mécanisme de la récupération de la plus-value foncière commence par une intervention de l'Etat qui préfinance les acquisitions d'une grande partie des terrains de la Ville Nouvelle lui évitant ainsi, au départ, des difficultés de trésorerie. C'est ainsi que l'Etat a acquis la première tranche de terrains soumis à D.U.P., soit une dépense de 65 millions de francs pour 450 ha environ.

La seconde tranche, lancée le 25 novembre 1970, soit un mois avant la discussion au Conseil de C.U.D.L. du Schéma de Secteur et du Plan Financier, prévoit l'acquisition de 1 300 ha supplémentaires par l'Etat et l'EPALE. Cette acquisition se fait bien sûr au prix des Domaines sur terrain non équipé.

L'Etablissement Public rachète à l'Etat, au fur et à mesure de ses besoins, les terrains qu'il équipe ensuite. Le prix d'achat à l'Etat est égal au prix d'achat par l'Etat, majoré d'un intérêt simple de 5 % par an.

b) La vente des terrains

Le prix de revente par l'EPALE est par contre évidemment très supérieur, puisqu'il prend en compte la valeur vénale - dans le cadre du marché immobilier de l'époque - du terrain ayant reçu les équipements, les services et l'environnement qui sont l'objet même de l'action de l'EPALE. C'est la différence entre le prix d'achat et le prix de revente du terrain qui constitue l'essentiel des ressources propres de l'Etablissement Public.

c) La programmation

L'étude financière présentée à la C.U.D.L. est basée sur une programmation très précise : 17 200 logements à construire (soit 53 340 habitants nouveaux) sur un échéancier tout aussi précis : 1970 - 1985, soit trois plans quinquennaux. De ces deux éléments découle, par la simple application de normes, un programme d'équipements correspondants, en n'omettant pas de replacer, pour certains équipements, la ville nouvelle dans son contexte sectoriel. Ainsi, aux 53 340 habitants de la ville nouvelle, il faut ajouter 22 940 habitants supplémen-

taires correspondant à l'achèvement des importantes opérations en cours, telles que ZUP de Mons, CIL d'Annappes, Flers-Babylone, 17 320 habitants supplémentaires, correspondant à la croissance des "communes périphériques" et les 115 000 habitants recensés en 1968 dans le Secteur-Est. L'objectif total de population pour le Secteur-Est en 1985 est donc de 208 600 habitants soit un accroissement total de 93 600 habitants.

Les objectifs du S.D.A.U. Métropole pour la même période prévoient une croissance de 280 000 habitants (population 1968 de la C.U.D.L. : 1 000 000 d'habitants). Le Secteur-Est intervient donc pour 33,42 % de la croissance de la C.U.D.L. et la ville nouvelle proprement dite pour 19,05 %.

d) La répartition des financements

Afin que puisse être concrètement examinée la possibilité d'intervention de la C.U.D.L. dans l'opération Ville Nouvelle, l'EPALE présente une hypothèse de répartition des financements. Cette hypothèse consiste à envisager le recours, pour celles des dépenses qui peuvent y prétendre, aux prêts à long terme, auxquels peuvent recourir les collectivités - telles que la C.U.D.L. - et à faire apparaître à la charge des promoteurs les autres équipements et en particulier ceux qui contribueront à créer une valeur vénale. Sur un coût total prévu de 580 millions d'investissements publics, la part de la C.U.D.L. sera d'environ 199 millions ; l'amortissement des emprunts ne devrait pas excéder 6 % du budget général.

Ce plan financier suppose aussi que soit réglé le problème de trésorerie de départ de l'Etablissement Public. Ses recettes propres résultant, nous l'avons vu, de la vente à terme de terrains valorisés par des équipements, il convient

de financer préalablement ceux-ci. Cette dotation spéciale par l'Etat, pour le financement des premiers investissements et le paiement différé des terrains rachetés à l'Etat, sont deux conditions que la C.U.D.L. mettra comme préalables à sa participation à l'opération.

e) Les conclusions de l'étude financière

Ces conditions étant remplies, il apparaît en effet que "l'action de l'Etablissement Public peut être, en résultat final, nettement bénéficiaire ; l'Etablissement Public pourrait alors, à moyen terme, venir alléger les charges qui, dans l'hypothèse faite ici, incomberaient à la Communauté Urbaine".

Cette conclusion optimiste, ajoutée au fait que tout au long du développement de l'opération, la Communauté aura la possibilité de contrôler ses propres engagements de dépenses, sont les deux arguments qui emportent l'adhésion des conseillers communautaires qui, lors de la délibération du 24 avril 1970, prennent en considération le Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme du Secteur-Est de Lille et l'Etude Financière du coût des équipements de la Ville Nouvelle.

f) Les réactions à la décision positive de la C.U.D.L.

Prendre une telle décision concernant un problème aussi fondamental et aussi complexe sur le plan financier, n'était pourtant pas chose facile.

La presse rendant compte le lendemain de l'évènement, titrait : "Les conseillers de la Communauté Urbaine n'ont pas eu le temps de vraiment "digérer" leur surprise", faisant allusion

au fait que la plupart des conseillers n'avaient eu ce complexe dossier entre les mains qu'au dernier moment et qu'ils avaient, dans leur vote, plus suivi les arguments percutants du Président NOTEBART et du Directeur de l'EPALE, J.C. RALITE, que décidé sereinement et en toute connaissance de cause.

Dans cette critique, on retrouve l'un des problèmes délicats du Conseil de Communauté, celui du pouvoir réel de décision.

Après quelques années de fonctionnement, on constate, en effet, que les grandes décisions prises sans perte de temps par le Conseil, le sont lorsque des "ténors" ont personnellement pris le dossier en main, et que les dossiers qui sont largement débattus en Conseil, mais qui ne motivent pas les "ténors" s'enlisent rapidement dans des discussions sans fin.

4) Le Schéma OREAM-Nord

Parallèlement à la Métropole qui étudie son S.D.A.U. et sa ville nouvelle, l'OREAM-Nord (Organisation d'Etudes de l'Aire Métropolitaine Nord) mise en place par l'Etat en 1966 pour étudier l'ensemble de la Région, publie en février 1968 un Livre Blanc : "Pour une politique d'aménagement régional".

a) Le Livre Blanc et la ville nouvelle

Publié alors que les grandes options d'aménagement de la Métropole étaient déjà arrêtées, le Livre Blanc de l'OREAM-N ne fait que reprendre un certain nombre de grandes idées. On remarquera cependant qu'il dit en toutes lettres : "la création de véritables villes nouvelles ne s'imposera pas".

Lille-Est y est baptisée : "la ville-nouvelle universitaire-Est". C'est un "exemple et un témoignage en faveur de l'Urbanisme par lesquels on a voulu marquer l'acte de naissance de la Métropole".

b) L'OREAM-N et le plan BERNARD

Ce n'est que dans le Schéma Régional d'Aménagement publié en 1971 sous le titre "Aménagement d'une Région Urbaine : le Nord - Pas-de-Calais" que l'on trouve, en fait, expliquée de façon détaillée, la stratégie officielle de réalisation du Schéma de la Métropole et l'intégration de la ville nouvelle de Lille-Est.

Le premier schéma BERNARD proposait, nous l'avons vu, une urbanisation linéaire longeant la rive gauche de la Deûle en direction de Béthune.

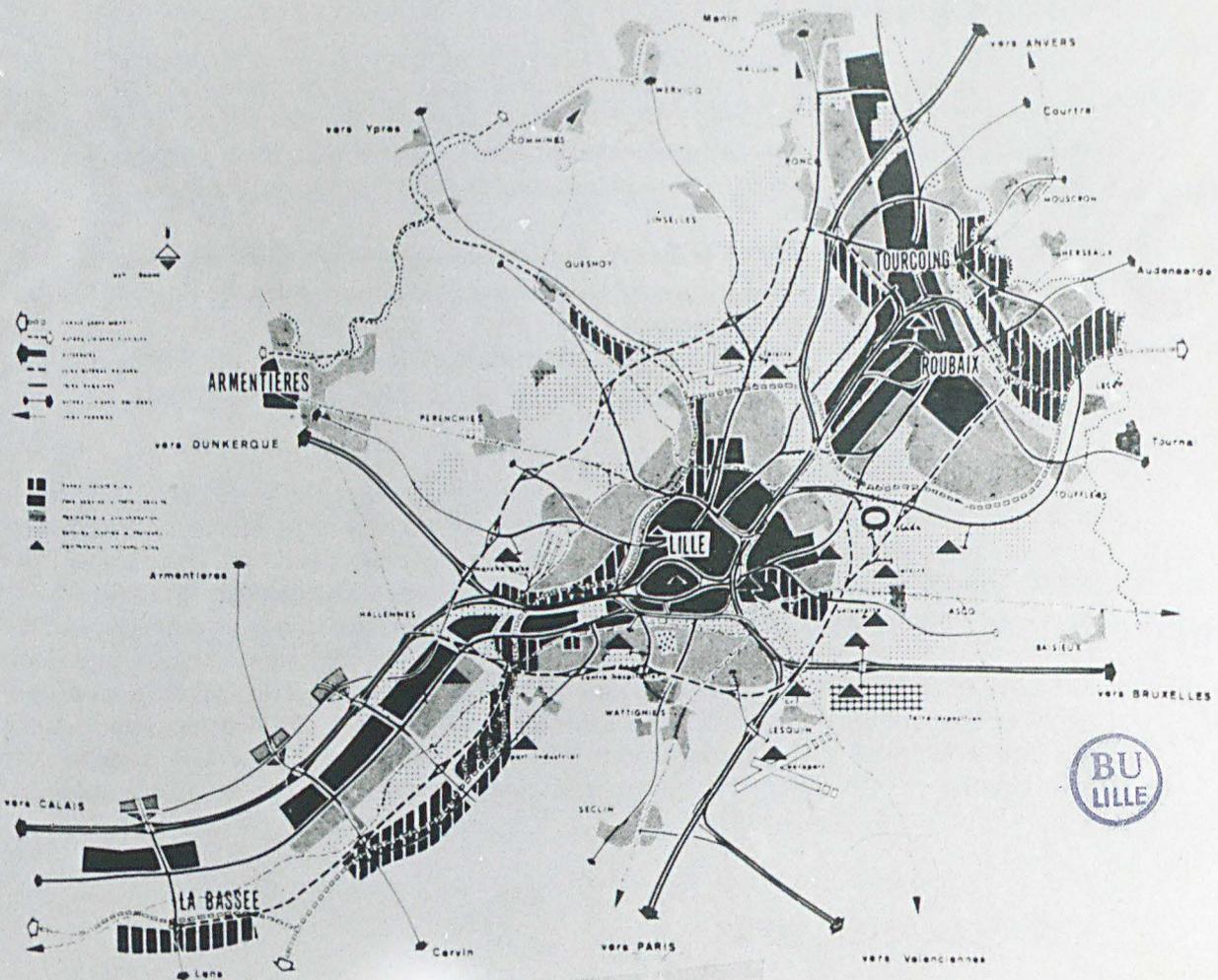
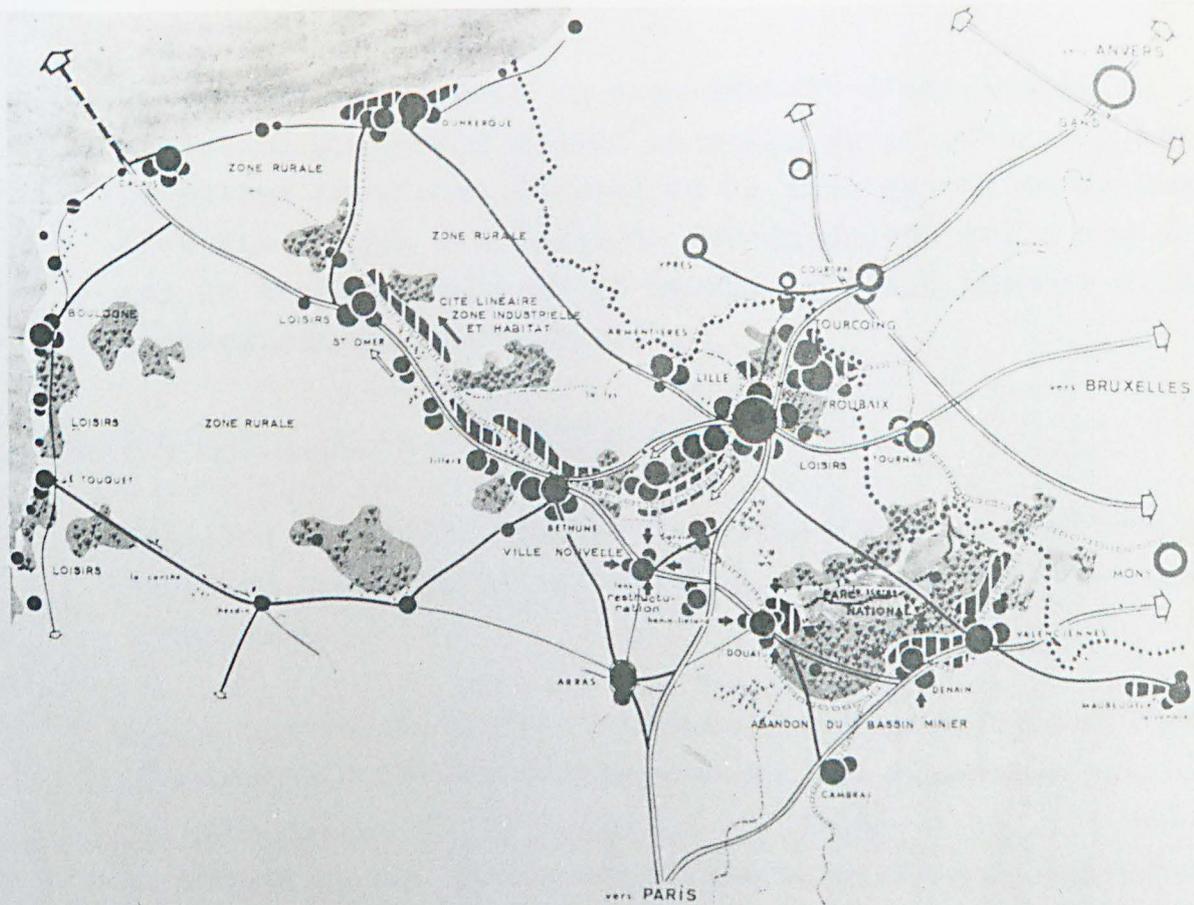
Ce schéma s'insérait dans une conception régionale de développement linéaire d'une agglomération continue depuis Lille jusqu'à Saint-Omer en direction de Dunkerque.

Cette image avait pour mérite principal de donner pour la première fois, au Nord - Pas-de-Calais, sa véritable dimension, en associant le littoral à l'intérieur.

c) L'OREAM-N et le plan DELDIQUE

Mais au fur et à mesure que les études avançaient, tant au niveau de l'atelier DELDIQUE qu'à l'OREAM-N, le parti d'aménagement était devenu moins simpliste. La principale évolution touchait l'axe d'urbanisation qui n'était plus continu, même s'il restait formé par le jumelage du canal et de l'autoroute A 26, qui conservait son rôle d'axe de développement économique essentiel.

FIG. 26 - LE SCHEMA BERNARD ET L'AMENAGEMENT REGIONAL



On reprochait en fait au plan BERNARD d'extrapoler la récession du bassin minier au point de proposer une série de villes nouvelles le long de la rive gauche de la Deûle. D'où une longue suspicion du Pas-de-Calais qui a cru longtemps que le développement de la Métropole était associé à la disparition du bassin minier.

d) L'OREAM-N et la restructuration

Dès 1968, le Livre Blanc de l'OREAM-N, préconisant une restructuration des centres industriels, amène une évolution dans l'opinion.

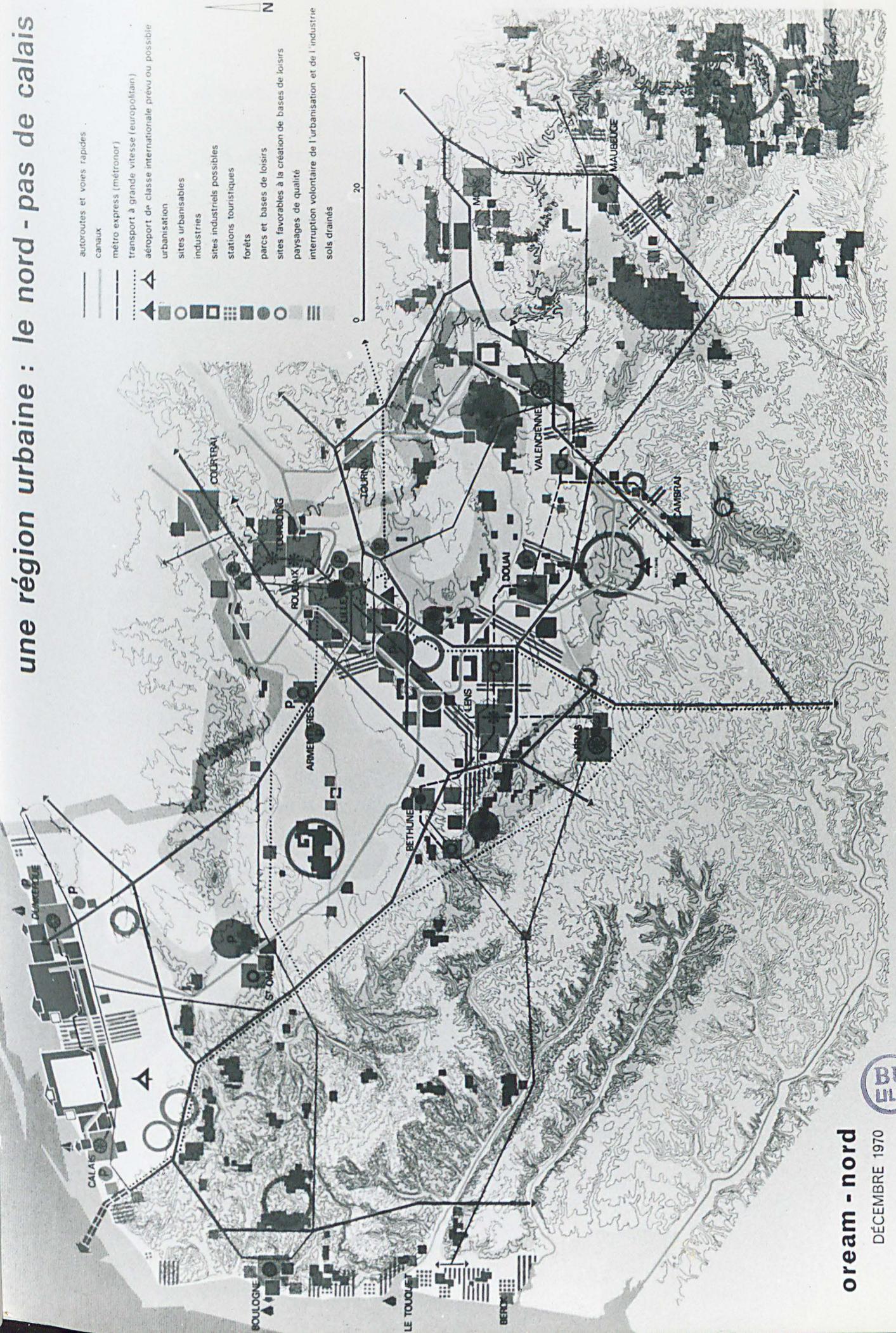
Cette notion contribue également à une orientation légèrement différente de l'axe d'urbanisation qui conduit à urbaniser la rive droite de la Deûle de préférence à la rive gauche en direction de Lens - Arras. Cette différence de stratégie signifie que, désormais, on mise sur le rôle primordial du bassin minier pour en faire le point d'appui de l'axe Métropole - Arras : cela suppose donc une réussite préalable de toute la politique de restructuration et de conversion de la zone minière. Il convient donc, selon l'OREAM-N "de ne pas précipiter l'urbanisation entre Lille et le bassin minier". Cette priorité à la restructuration du bassin minier "n'est compatible avec les développements urbains de la Métropole vers le Sud que pour autant qu'ils ne soient pas massifs ou demeurent à distance suffisante".

e) L'OREAM-N et la première phase du S.D.A.U.

C'est pourquoi en conclusion, l'OREAM-N préconise pour la réalisation de la première phase du S.D.A.U. de la Métropole d'orienter les efforts :

FIG. 27 - LE SCHEMA OREAM

une région urbaine : le nord - pas de calais



- autoroutes et voies rapides
- canaux
- métro express (métromor)
- transport à grande vitesse (europolitan)
- aéroport de classe internationale prévu ou possible
- urbanisation
- sites urbanisables
- industries
- sites industriels possibles
- stations touristiques
- forêts
- parcs et bases de loisirs
- sites favorables à la création de bases de loisirs
- paysages de qualité
- interruption volontaire de l'urbanisation et de l'industrie
- sols drainés

0 20 40

oream - nord

DÉCEMBRE 1970



- soit vers la réalisation de la Ville Nouvelle-Est "pôle de restructuration de la banlieue-Est"...et..."... quatrième élément d'une agglomération multipolaire"
- soit vers le Nord avec la restructuration de Roubaix-Tourcoing
- enfin, vers la création du Centre Directionnel de Lille.

Pour l'OREAM-N, "la discussion ne porte plus sur le schéma de principe, elle porte sur la garantie d'exécution de ce schéma, par étapes précises".

Voilà bien en effet le point délicat de l'opération, quand on connaît les difficultés de coordonner l'ensemble des opérations publiques et privées sur un aussi vaste secteur, sans avoir la maîtrise des sols entre la Métropole et le bassin minier (bien que la C.U.D.L. ait pris depuis des Z.A.D. sur de très importantes surfaces).

f) La Métropole et le problème de l'eau

En dehors des considérations de stratégie, l'OREAM-N dévoile également un argument technique qui avait été peu étudié jusqu'alors et qui doit pouvoir garantir cette stratégie : il s'agit de l'alimentation en eau de la nappe de craie entre Lille et Bauvin-Carvin.

Par suite de l'exploitation par pompage de la nappe, en vue de l'alimentation en eau de la Métropole, le niveau de cette nappe a tendance à baisser. Il convient donc de la laisser se reconstituer par infiltration, par conséquent de ne pas imperméabiliser le sol par une urbanisation importante.

"Ainsi, en protégeant le périmètre d'infiltration dans la craie, le parti d'aménagement limite la croissance urbaine vers le Sud de la Métropole à une distance suffisante du bassin minier.

"Cela remet-il en cause le Schéma Nord-Sud proposé ? Non, car à plus long terme d'autres solutions doivent être envisagées pour mieux réalimenter la nappe de craie" = pompage dans la Lys et aménagement du parc de la Deûle où une série d'étangs seront installés afin de pouvoir disposer d'eau suffisamment pure pour être réinjectée dans la nappe de craie.

g) Les échéances

Mais à quelle échéance ? C'est là qu'il n'y a pas totale cohérence entre les plans de l'Agence d'Urbanisme qui restent assez flous et ceux de l'OREAM-N qui sont, au contraire, très précis : l'urbanisation au sud de la Métropole ne sera possible qu'après l'achèvement du parc de la Deûle, prévu en 1985, ce qui correspond sensiblement à la période demandée pour la reconversion du bassin minier ! Bien que l'Agence d'Urbanisme ne précise pas son calendrier de réalisations, on considère en général que le long terme, objectif du S.D.A.U., correspond à l'an 2 000.

Si l'on suit la théorie de l'OREAM-N, il resterait donc à la Métropole 15 ans seulement, de 1985 à 2000, pour mettre en oeuvre son option fondamentale : le développement vers le sud-ouest. Voilà qui apparaît à beaucoup comme "totalement irréaliste" et qui fait douter certains de la "crédibilité d'une telle stratégie".

En attendant, le Schéma de l'OREAM-Nord, organisme d'Etat, confirme le feu vert à deux opérations lancées par l'Etat, la Ville-Est et le Centre Directionnel de Lille, et donne

satisfaction aux élus locaux et à la Chambre de Commerce de Lille en ce qui concerne la restructuration de Roubaix-Tourcoing.

Sans doute, cela a-t'il suffit pour éviter le déclenchement d'une crise ouverte entre l'Agence d'Urbanisme et l'OREAM-N, comme cela s'est produit à Dunkerque.

5) La fusion des communes et la naissance de Villeneuve d'Ascq

Dans les discussions que nous avons rapportées jusqu'à présent, concernant la Ville Nouvelle, certains partenaires ont été un peu vite oubliés, qui vont pourtant jouer un rôle important par la suite : les communes sur lesquelles doit se construire la Ville Nouvelle.

a) Le problème des compétences communales et communautaires

En effet, si les élus de ces communes siègent à la C.U.D.L., ils ne représentent que quelques voix parmi les 90 conseillers. Par ailleurs, les Conseils municipaux en tant que tels, en vertu de la loi sur les Communautés Urbaines de 1966, n'ont plus compétence en matière d'urbanisme. Cependant, pour de nombreux problèmes : cantines scolaires, éclairage, espaces verts, équipements sportifs, culturels, sociaux... ce sont toujours les communes qui sont responsables et la réalisation de tels programmes ne peut manquer d'avoir d'importantes conséquences sur leur budget.

Pourtant, le lancement de la Ville Nouvelle s'est fait sans que les élus des communes concernées aient eu la possibilité juridique de s'y opposer. De plus, les élus communaux en tant que tels, ne sont pas représentés au Conseil d'Administration

de l'Etablissement Public, puisqu'ils y siègent en qualité de représentants de la Communauté Urbaine et du Département.

b) La Loi BOSCHER

Ces problèmes de représentation des communes se sont posés, en fait, dans toutes les villes nouvelles françaises qui couvraient parfois une vingtaine de communes différentes.

Après cinq ans de tergiversations, une formule ménageant les intérêts de l'Etat et ceux des élus, sera votée le 10 juillet 1970 : la Loi BOSCHER, du nom du maire d'Evry qui la patronna.

Cette Loi prévoit deux formules pour tenter de régler le problème : le Syndicat Communautaire d'Aménagement (S.C.A.) ou l'Ensemble Urbain.

c) Le Syndicat Communautaire d'Aménagement

Le Syndicat Communautaire d'Aménagement laisse aux communes l'intégralité de leur territoire et leur permet de contrôler la ville nouvelle, par l'intermédiaire d'une assemblée supra-communale, sorte de Conseil de Communauté Urbaine. Cependant, au niveau de la fiscalité, il y a possibilité d'exclure les bourgs anciens, afin d'éviter aux anciens habitants de supporter les charges d'une urbanisation qui ne les concerne pas directement. Le S.C.A. est une sorte d'assemblée législative par laquelle toutes les décisions de l'Etablissement Public doivent être votées. Il détient aussi les ressources financières par le droit de percevoir des impôts locaux, d'emprunter et de recevoir des subventions. Mais les anciennes communes gardent leurs prérogatives en.

matière de compétences courantes : état-civil, police, élections, et ceci, sur tous les habitants anciens et nouveaux. Cela crée des situations extrêmement complexes (car il peut y avoir aussi plusieurs S.C.A. sur une même ville nouvelle) qui ne contribueront pas à laisser naître chez les nouveaux habitants le sentiment d'appartenir à "une ville".

d) L'Ensemble Urbain

L'Ensemble Urbain est une formule radicalement différente puisqu'il revient à constituer une nouvelle commune avec des territoires prélevés sur les anciennes communes.

Durant les sept premières années, il est géré par des personnalités désignées par l'Etat. Sept ans après l'occupation des 2000 premiers logements, l'Ensemble Urbain est érigé en commune ordinaire avec un conseil municipal élu par les nouveaux habitants.

Seule la Ville Nouvelle du Vaudreuil optera pour cette formule, ce qui lui vaudra d'être la seule commune de France à ne pas voter aux élections municipales en 1977, le seuil des 2000 logements n'étant pas encore atteint.

A Lille-Est, la situation paraît à la fois plus simple et plus complexe. En effet, la présence de la Communauté Urbaine de Lille semble juridiquement incompatible avec la création d'un Syndicat Communautaire d'Aménagement qui aurait pratiquement les mêmes droits.

Quant à l'Ensemble Urbain, il aboutirait à enlever aux élus des droits sur lesquels ils ont largement insisté aux cours des débats au Conseil de la C.U.D.L.

Enfin, les communes sur lesquelles doit se construire la Ville Nouvelle se rendent bien compte qu'elles ne peuvent résister en ordre dispersé au poids de la Communauté Urbaine et de l'Etablissement Public.

e) La fusion

Aussi, le 25 février 1970, à la surprise générale des habitants, les trois communes d'Ascq, Annappes et Flers, annoncent leur décision de fusionner en une seule et même commune.

Après avoir envisagé plusieurs noms dont Villeneuve-en-Flandres les élus retiennent celui de Villeneuve d'Ascq en souvenir du village martyr d'Ascq (massacre du 1er avril 1944).

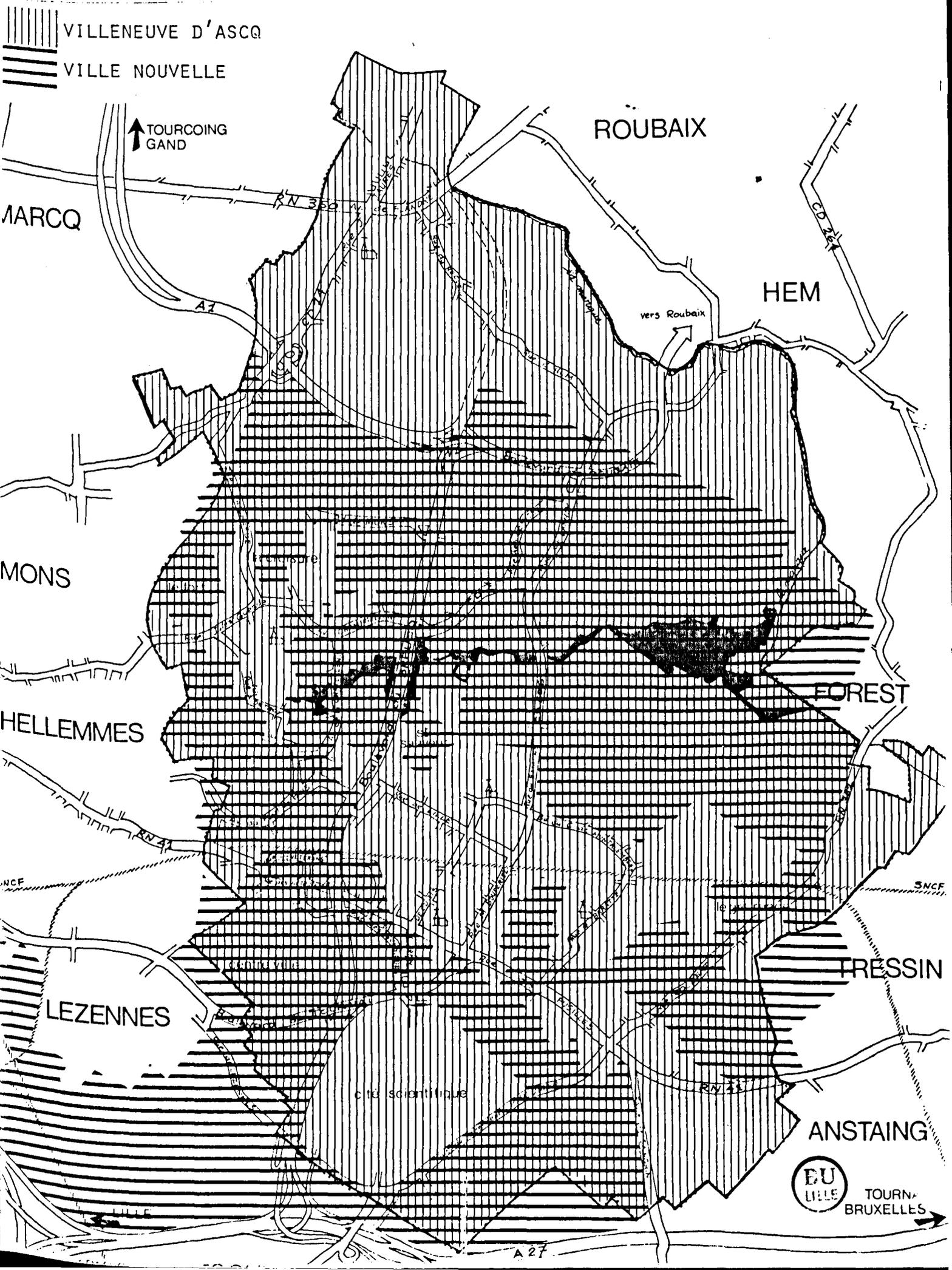
Pourquoi ces trois communes seulement et non l'ensemble des communes concernées par le projet Ville Nouvelle ? Les historiens prétendent que ce n'est qu'un simple retour en arrière puisque durant la période féodale ces trois bourgs étaient déjà associés sous la juridiction du maire d'Annappes.

Certes, la similitude avec le passé est étonnante, mais la cause principale de la fusion est plutôt à rechercher dans l'appartenance politique à la même famille centriste, des trois conseils municipaux d'alors.

f) Les conséquences de la fusion

Cette décision est fondamentale pour l'avenir de la ville nouvelle : elle amène d'abord la constitution dans la Communauté d'une nouvelle commune, la plus grande en surface (2 746 ha), peuplée d'environ 30 000 habitants ce qui la place d'emblée au rang des principales villes de l'agglomération et

FIG. 28 - LIMITES COMPAREES DE LA VILLE NOUVELLE ET DE VILLENEUVE D'ASCQ



lui donne donc un poids politique que ne pouvait espérer chaque ancienne commune séparément.

Cette nouvelle commune se présente aussi comme un nouveau partenaire privilégié pour l'Etablissement Public. Cependant, cette décision prise après la création de l'EPALE, après la prise en considération du Schéma de Secteur par la C.U.D.L., fait que les élus de la nouvelle commune ne pourront guère remettre en cause ce qui a déjà été décidé.

Cette fusion amène ensuite à superposer une nouvelle limite territoriale à l'opération Ville Nouvelle, qui ne correspond ni à celle du Schéma de Secteur, ni à celle de la zone opérationnelle de la Ville Nouvelle, car il ne faut pas oublier que la C.U.D.L. a clairement demandé à l'EPALE de considérer l'opération Ville Nouvelle comme une opération sur l'ensemble du Secteur-Est de Lille ; ce qui explique, en partie, la position centrale du futur Centre-Ville dans le Secteur-Est, mais complètement excentré dans le nouveau territoire de Villeneuve d'Ascq. Ce qui explique aussi, en partie, le fait que plusieurs zones d'activité soient situées en dehors du territoire de Villeneuve d'Ascq, en particulier la zone du Hellu, sur Hellemmes et Lezennes, alors qu'il n'y a pas de logements Ville Nouvelle prévus sur ces communes.

Aussi, à partir de février 1970 va-t-on assister à une lutte permanente des élus de Villeneuve d'Ascq pour que soit reconnue, dans la réalisation de la Ville Nouvelle, la place privilégiée de la commune de Villeneuve d'Ascq, qui ira même jusqu'à demander que l'on remplace la dénomination officielle de "Lille-Est" par celle de "Villeneuve d'Ascq".

Quatrième partie

LA VILLE NOUVELLE DANS LA METROPOLE :
SON INSERTION ET SON ROLE DURANT LE
Vie PLAN ET LE DEBUT DU VIIe

CHAPITRE I

LE P.M.E. (1970-1975)

1) Le VIe Plan et la Métropole

a) L'élaboration du Plan

La préparation du VIe Plan de Modernisation et d'Equipement (P.M.E.) a été faite au niveau central de façon extrêmement poussée, et l'on a pu dire de ce Plan qu'il "a été le plus sophistiqué d'un point de vue méthodologique de tous les systèmes de planifications mis en place en France depuis la guerre".

Sa structure d'élaboration prévoyait une large participation des instances locales et régionales. Malheureusement, cet aspect sera un échec relatif, car à cette époque, il n'y a pas encore, en général, de structures administratives correspondantes susceptibles d'être des partenaires à part entière.

b) La commission locale du P.M.E. de la Métropole

Au niveau de la Métropole-Nord, il y a pourtant un partenaire administratif et politique qui peut désormais être cet interlocuteur : la C.U.D.L.

Au sein de la C.U.D.L. est donc constituée une Commission Locale du P.M.E. qui se réunit pour la première fois le 23 octobre 1969.

L'élaboration du Plan au niveau métropolitain sera cependant longue et difficile :

- d'une part parce que cette même C.U.D.L. est engagée, nous l'avons vu plus haut dans l'étude du S.D.A.U. qui sera pris en considération le 15 décembre 1963. Cette phase des travaux constitue, en fait, un préalable à l'avancement des études du Moyen Terme,

- d'autre part, parce que les modalités de dialogue entre la commission du P.M.E. et les niveaux régional et national n'ayant pas fait l'objet d'instructions précises, les travaux de la commission se sont trouvés ralentis.

c) Le P.M.E. de la Métropole

Le P.M.E. de la Métropole est d'ailleurs très marqué par les études du S.D.A.U. qui se déroulent parallèlement. Le P.M.E. se présente un peu comme une première tranche opérationnelle de ce plan à long terme, ce qui explique l'accent mis sur la réalisation des grandes infrastructures (autoroutes, assainissement), sur les réserves foncières et sur les zones industrielles.

Au niveau des grandes opérations capables de donner à la Métropole un rayonnement important, le P.M.E. n'en retient que deux : le Centre Directionnel de Lille et la Ville Nouvelle de Lille-Est. Et toutes deux, compte-tenu des études et des procédures déjà engagées, peuvent être opérationnelles immédiatement.

2) Le VIe Plan et la Ville Nouvelle

a) Le Programme Finalisé

La Ville-Est apparaît donc comme une opération privilégiée

du VIe Plan, puisque le P.M.E. lui consacre un sous-dossier particulier et qu'un "Programme Finalisé" apparaît au budget de l'Etat.

La procédure "Programme Finalisé" est une création du VIe Plan et d'ailleurs, ne lui survivra pas. Son but est d'apporter une planification spécifique à un problème spécifique.

Lors de la rédaction du Plan, les crédits affectés aux différents ministères pour les villes nouvelles sont individualisés des crédits affectés à d'autres opérations d'urbanisme et ils sont physiquement réunis dans un document unique dit : "Programme Finalisé des Villes Nouvelles".

Ce document est repris chaque année après le vote du budget. Cette individualisation n'implique pas de crédits supplémentaires, elle n'est que la somme des crédits que chaque ministère apporte aux villes nouvelles. Mais elle s'est avérée d'une grande efficacité : les aménageurs sont, d'une part, dégagés du souci quotidien du financement, et peuvent, d'autre part, se permettre une plus grande cohérence dans l'aménagement : l'école peut être financée en même temps que les logements et les espaces verts, par exemple.

Enfin, ce système a l'avantage de placer les crédits Villes Nouvelles hors de l'enveloppe des crédits régionaux, ce qui évite les discussions et les arbitrages que la priorité donnée aux villes nouvelles durant le VIe Plan entraînerait inévitablement.

b) Le programme de la Ville Nouvelle au VIe Plan

Bien individualisée dans le dossier P.M.E. de la Métropole, la Ville Nouvelle y dispose d'un sous-dossier précis qui

détaille chacune des opérations à engager.

Le programme de la Ville Nouvelle étant prévu sur trois plans (1970-1975, 1976-1980, 1981-1985), la première phase est évidemment essentielle pour la réussite de l'opération.

Aussi, le VIe Plan prévoit-il trois catégories d'équipement destinés à marquer dès le début de la réalisation le caractère original de la Ville Nouvelle :

- d'abord les équipements à caractère métropolitain ou régional : Universités, Ecole Normale Nationale d'Apprentissage (E.N.N.A.), Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers (E.N.S.A.M.) (1), Ecole Nationale Supérieure des Arts et Industries Textiles (1) (E.N.S.A.I.T.), Ecole Nationale d'Architecture, Complexe Sportif Métropolitain, Centre d'Etudes et de Recherches Technologiques des Industries Alimentaires (C.E.R.T.I.A.), Centre de Recherche et des Enseignements Supérieurs du Textile (C.R.E.S.T.), Rocade-Est de Lille, Centre Régional des Chèques Postaux (2).

Ces équipements débordent largement le cadre de la Ville Nouvelle, mais ils sont repris dans le dossier Ville Nouvelle, car ils constituent des éléments de structure et permettent à la Ville Nouvelle de remplir ses fonctions spécifiques.

- Ensuite, les équipements d'accueil de la population nouvelle. Ces équipements (d'enseignement, sportifs et sociaux-éducatifs, sanitaires et sociaux, voirie, eau et assainissement, équipement administratif) doivent permettre d'accueillir une population nouvelle d'environ 16 000 habitants dans 6 150 logements (la Métropole en prévoit un total de 54 000 dans la même période). Le programme prévoit

(1) Ne sera pas réalisée, en fait, au VIe Plan

(2) Ne sera pas réalisé dans la Ville Nouvelle et sera remplacé par la Direction Régionale des Télécommunications et l'Ecole des Postes.

en outre 70 ha de zones d'activité pour cette période quinquennale.

Ces équipements ne présentent pas un caractère différent de celui des zones d'urbanisation traditionnelles et sont mis en oeuvre suivant les procédures classiques de financement (subventions, emprunts, etc...)

- Enfin, les équipements originaux de la Ville Nouvelle qui sont financés sans intervention des collectivités locales, par les recettes de l'Etablissement Public ou par l'Etat : étude d'un système de transport en commun en site propre (V.A.L. = Villeneuve d'Ascq - Lille) et aménagement du parc urbain autour des réservoirs d'eau pluviale du réseau d'assainissement de la Ville Nouvelle (1).

Ce dossier constitue donc un tout cohérent pour assurer un bon démarrage de l'opération, marquer dès le début son caractère original et métropolitain et surtout permettre la poursuite du programme dans l'avenir puisque toutes les infrastructures primaires sont calibrées pour un programme global correspondant à celui du Schéma de Secteur et pratiquement réalisées dès le départ.

(1) Le réseau d'assainissement pluvial de la Ville Nouvelle a été conçu pour retenir les fortes pluies d'orage de manière à rejeter en aval un débit régularisé compatible avec les possibilités d'évacuation de la rivière la Marque, son exutoire naturel, et décalé dans le temps pour n'apparaître dans le cours d'eau qu'après le flot de pointe d'orage. Le dispositif retenu comprend une série de bassins en cascade (1,5 à 2 m de différence de niveau) intégrés au site urbain et aboutissant à un réservoir plus grand situé juste avant le rejet dans la Marque.

CHAPITRE II

LE PROBLEME DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

ET ECONOMIQUE DE LA METROPOLE

1) L'évolution démographique (1)

a) Le ralentissement de la croissance

Nous avons vu dans la première partie de cette étude que toutes les perspectives d'aménagement de la Métropole étaient basées sur une croissance démographique importante. H. BERNARD prenait en 1964 l'hypothèse d'un taux de croissance annuel de 1,3 % et le S.D.A.U. a retenu un taux de 1,4 % par an.

Qu'en est-il advenu en réalité aujourd'hui ?

Si nous prenons l'agglomération lilloise, définition 1968, nous obtenons les résultats suivants (population sans doubles comptes) :

1954 : 757 613 habitants	—	→ + 7,8 % (+ 1 %/an)
1962 : 816 991 habitants	—	→ + 7,3 % (+ 1,2 %/an)
1968 : 881 439 habitants	—	→ + 5,06 % (+ 0,78 %/an)
1975 : 926 000 habitants	—	

(1) Sources : INSEE, A.U.A.M., P. BRUYELLE (Lille et sa Communauté Urbaine)

Ainsi, ce n'est que durant la période 1962 - 1968 que l'agglomération a approché le taux de croissance envisagé par H. BERNARD. Encore convient-il de noter qu'elle était alors la Métropole française qui avait la croissance la plus faible.

Mais c'est surtout durant la période 1968 - 1975 que la diminution apparaît brutale : + 0,78 %/an au lieu des 1,4 % prévus par le S.D.A.U..

Si le rythme de croissance se maintenait, l'objectif de population du S.D.A.U. - 1 470 000 habitants dans l'arrondissement en 1990 - serait abaissé à 1 188 400 habitants, soit un manque à gagner de 281 600 habitants (à peu près l'équivalent de la population réunie de Lille et de Roubaix en 1975),

Cette tendance au ralentissement est un phénomène qui concerne toute la région du Nord : entre 1968 et 1975, la population totale n'a augmenté que de 0,36 %/an et celles des villes de la région de 0,43 %/an.

Ainsi, paradoxalement, la Métropole apparaît comme le principal pôle de croissance de la région et même comme un pôle dont la place ne fait qu'augmenter puisque de 1968 à 1975, les agglomérations de Lille et d'Armentières ont fixé 47,5 % de la croissance régionale contre 40,9 % de 1962 à 1968. Si l'on y ajoute l'agglomération dunkerquoise, deuxième pôle de croissance de la région, on constate que la Métropole et Dunkerque concentrent 69 % de la croissance régionale. Le déséquilibre régional aurait donc tendance à s'accroître.

Par ailleurs, au niveau national, le poids démographique de la région ne fait que diminuer : 7,9 % de la population française en 1954, 7,86 % en 1962, 7,67 % en 1968, 7,45 % en 1975.

Ainsi donc, même si le phénomène de ralentissement de la croissance est un phénomène général, il s'accélère dans la région Nord - Pas-de-Calais, et contribue à provoquer un déséquilibre par rapport aux autres régions françaises.

b) L'évolution interne de la Métropole

L'évolution interne de la Métropole se caractérise par deux tendances opposées : un dépeuplement des centres-villes et une stagnation des banlieues anciennes d'une part, une croissance des zones suburbaines d'autre part.

Ainsi la ville de Lille avait augmenté sa population de 1 171 habitants entre 1954 et 1962. Elle en avait perdu ensuite 2 563 (- 0,2 %/an) entre 1962 et 1968.

Aujourd'hui, le phénomène s'accélère avec une perte de 17 500 habitants entre 1968 et 1975 (- 1,3 %/an). La ville n'a plus que 172 280 habitants.

Roubaix, par contre, avait continué à progresser jusqu'en 1968 (+ 2 890 habitants en 14 ans). Mais entre 1968 et 1975, elle a perdu 5 074 habitants (- 4,45 %/an) et régresse à 109 553 habitants en 1975.

Seule Tourcoing a continué à progresser avec + 12 800 habitants de 1962 à 1975, mais la croissance a tendance à se tasser : + 10 % de 1962 à 1968 ; + 3,42 % de 1968 à 1975.

Dans les vieilles banlieues, le déclin et le tassement sont règle générale : Hellemmes : - 5,7 %, La Madeleine : - 9,6 %, Marquette : - 9,28 %, Croix : - 6,2 %, Mouvaux : - 4,77 %, Loos : + 2,55 %, Marcq-en-Baroeul : + 2,67 %, Wattrelos : + 3,85 %. Les raisons de ce phénomène sont bien connues et dénoncées depuis de nombreuses années : vétusté de l'habitat, engorgement du tissu urbain, hausse des prix des terrains, absence de rénovation.

Par contre, dans la périphérie, la croissance est beaucoup plus importante.

On peut, là, distinguer plusieurs zones :

. les zones d'extension prévues par le S.D.A.U. : Roncq (+ 37,5 %), Wattignies (+ 106,4 %), Mons-en-Baroeul (+ 99 %), Villeneuve d'Ascq (+ 40,5 %). Il s'agit, dans ce cas, essentiellement d'une croissance due à des opérations d'aménagement concerté.

. Les zones de pression : il s'agit alors d'une poussée diffuse de l'urbanisation sous forme de lotissements de maisons individuelles : Hallennes (+ 37 %), et Haubourdin (+ 21,5 %) au sud-ouest, Neuville (45,7 %), Bondues (+ 69,3 %) Wambrechies (+ 35,1 %), Verlinghem (+ 26,5 %) et Lompret (+ 10,3 %) sur le flanc nord-ouest.

Ainsi, si l'on reporte sur une carte les variations de population de 1968 à 1975, on peut distinguer trois zones dans la Métropole, orientées S.O.-N.E. :

. une zone centrale de dépression et de stagnation allant de Loos à Wattrelos, en passant par Lille et Roubaix.

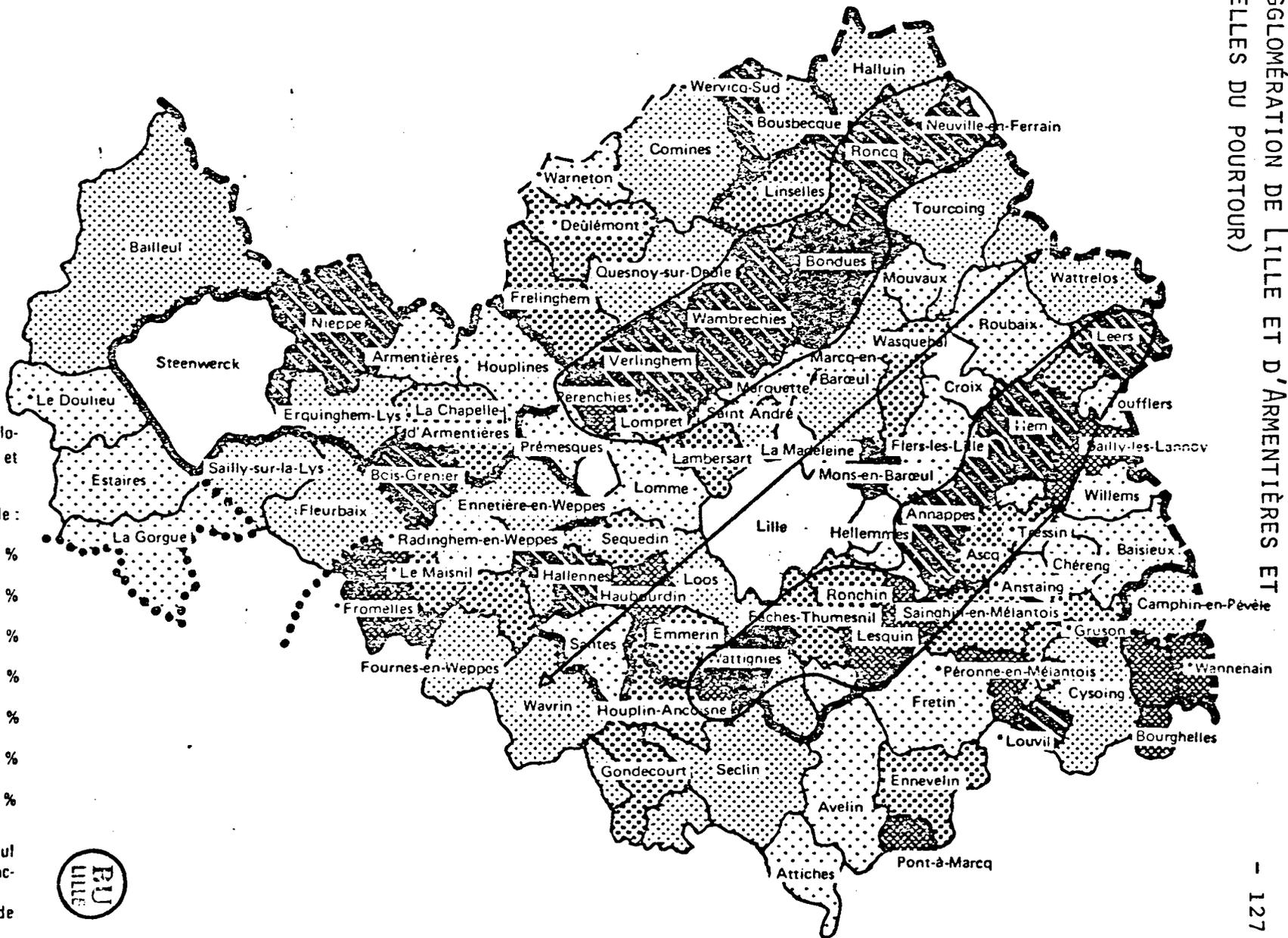
EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1968 ET 1975
 (AGGLOMÉRATION DE LILLE ET D'ARMENTIÈRES ET
 CELLES DU POURTOUR)

De 1968 à 1975, l'accroissement de l'agglomération de LILLE est de : + 4,7 % et d'ARMENTIÈRE + 5,5 %

De 1968 à 1975 l'accroissement total* est de :

-  de + 50 % à moins de + 75 %
-  de + 25 % à moins de + 50 %
-  de + 15 % à moins de + 25 %
-  de + 7 % à moins de + 15 %
-  de + 2 % à moins de + 7 %
-  de - 5 % à moins de + 2 %
-  de - 15 % à moins de - 5 %

Remarque : les communes de Mons-en-Barœul et de Wattignies se sont respectivement accrues de + 99 % et + 105,2 %.
 La commune de Steenwerck a diminué de - 24,8 %.



* L'accroissement total est mesuré en rapportant la population 1975 à la population 1968 (populations sans doubles comptes)

. Une zone de croissance à l'est allant de Wattignies à Leers en passant par Ronchin, Villeneuve d'Ascq et Hem.

. Une zone de croissance à l'ouest allant de Pérenchies à Neuville en passant par Wambrechies, Bondues et Roncq.

En conclusion, si paradoxalement l'orientation du S.D.A.U. est bien respectée (S.O.-N.E.) l'urbanisation récente ne s'est pas du tout faite sur l'axe préférentiel retenu. Fait plus grave, l'urbanisation a continué à se faire en tâche d'huile. Mais, il faut reconnaître que les effets du Plan d'Occupation de Sol n'ont pu encore se faire sentir au recensement de 1975, puisqu'il n'a été publié qu'en 1973.

Il convient enfin de nuancer cette croissance par des chiffres absolus : ainsi la zone N.O. ne s'est accrue globalement que de 15 500 habitants depuis 1968 bien que son taux de croissance varie entre 20 % et 70 %, alors que les quatre zones d'extension prévues au S.D.A.U. se sont accrues de 33 873 habitants durant la même période - dont 24 584 habitant pour les seules communes de Villeneuve d'Ascq et Mons-en-Baroeul.

Pour cette première commune, le phénomène ne fait d'ailleurs que s'accélérer puisqu'au recensement partiel de 1976, la population était passée de 36 600 à 42 200 habitants et qu'en juillet 1977, elle est estimée à environ 50 000 habitants (1).

c) Les composantes de cette évolution

L'excédent naturel de l'agglomération de Lille de 1962 à 1968 donnait un solde positif de + 42 689 habitants.

(1) Le Schéma de Secteur prévoit une population de 100 000 habitants en 1985.

Entre 1968 et 1975, cet excédent est passé à + 58 738 habitants, alors que l'augmentation de la population n'était que de + 45 387 habitants.

En effet, durant la même période, le solde migratoire a été de - 13 351 habitants (- 0,21 %/an) alors qu'il était largement positif durant la période précédente (+ 17 747 habitants).

Pour P. BRUYELLE, (1)

"la Métropole devient donc démographiquement une zone de dépression et cette évolution ne fait que refléter le comportement de la région Nord - Pas-de-Calais, où le solde migratoire, évalué à - 120 000 (- 17 000 habitants/an) a été deux fois plus important de 1968 à 1975 que dans les années 1962 - 1967, au cours desquelles la perte fut de 8 000 en moyenne chaque année".

Cela signifie donc qu'à l'intérieur d'une agglomération comme la Métropole, la croissance d'une commune est due plus aux mouvements migratoires qu'à l'excédent naturel.

Ce phénomène est important et explique, en partie, les rivalités politiques entre communes, puisqu'une commune en expansion, comme Villeneuve d'Ascq actuellement, se développe forcément en attirant la population de communes en crise. Dans une étude effectuée par l'E.P.A.L.E. en juillet 1976 et portant sur 1 850 nouveaux ménages de la Ville Nouvelle, soit 5 000 personnes environ, il s'avère que 80,6 % des ménages de la Ville Nouvelle sont originaires de la Communauté Urbaine de Lille. La seule ville de Lille a fourni 23,1 % de ces nouveaux ménages.

(1) P. BRUYELLE - Lille et sa Communauté Urbaine - 1976

Fait étonnant, on constate que 17,9 % des ménages de la Ville Nouvelle sont originaires de la commune de Villeneuve d'Ascq. Ceci met donc en évidence une redistribution interne de la population, certains préférant quitter leur logement ancien pour un logement neuf. Cela signifie aussi qu'il existe un risque de voir, à terme, ces logements anciens occupés par une population moins solvable, et de voir donc se développer un phénomène de paupérisation des quartiers anciens de H.L.M. (C.I.L. d'Annappes et de Flers-Babylone).

En conclusion, on peut dire que le fait que 13,6 % des ménages seulement sont originaires de communes extérieures à la C.U.D.L. (1) tendrait à démontrer qu'actuellement la Ville Nouvelle n'est pas un pôle de croissance attirant une population extérieure à la Métropole mais qu'elle est le pôle de fixation d'une importante redistribution interne de la population métropolitaine.

2) L'évolution de la construction de logements

a) L'évolution du parc

De 1962 à 1968, on avait construit 37 171 logements dans la C.U.D.L. (5 695/an). De 1968 à 1975, on en a construit 58 943 (8 420/an) soit une évolution sensible.

Pourtant, le parc des résidences principales durant cette période, ne s'est accru que de 32 800 logements. Il existe donc un écart considérable de 26 143 logements (44 %) avec le nombre de logements neufs construits durant la même période. Comment expliquer cette différence ?

(1) Dans l'échantillonnage étudié, 5,8 % des ménages ont une origine non connue.

En fait, les logements terminés doivent subvenir à différents besoins :

- croissance démographique (plus de personnes à loger)
- décohabitation (diminution du nombre moyen de personnes par logement : 3,07 en 1968, 2,92 en 1975)
- renouvellement du parc (destruction puis reconstruction)
- désaffectation des logements (destruction sans reconstruction, utilisation des locaux à d'autres fins - ex : bureaux..)
- résidences secondaires.

Seuls les deux premiers besoins se traduisent par une variation du parc des résidences principales.

Selon les statistiques du Ministère de l'Equipement, le profil de l'arrondissement de Lille serait le suivant (en pourcentage de logements terminés entre 1968 et 1975) :

- 29 % pour la croissance démographique
- 27 % pour la décohabitation
- 43 % pour les autres besoins.

b) Les caractéristiques de la construction récente

Au niveau des financements, la situation durant la même période se présente de la façon suivante, d'après le Ministère de l'Equipement :

- H.L.M. location : 42 %
- H.L.M. accession : 13 %
- Primes : 34 %
- Non aidés : 11 %

L'Agence d'Urbanisme, de son côté, grâce au Relevé des Opérations Immobilières, a essayé de préciser le caractère des opérations de plus de 10 logements.

Sur 55 100 logements terminés (soit 91 % du total des logements construits de 1968 à 1975), il apparaît que :

- 492 opérations de 10 à 50 logements regroupent 11 % des logements,
- 40 opérations de plus de 500 logements regroupent 50 % des logements.

C'est dire si le marché du logement est très concentré dans les opérations de grande taille, ce qui confirme ce qui a été dit ci-dessus, à propos de l'analyse de la population.

Mais cette constatation ne doit pas faire oublier que dans les zones de pression détectées ci-dessus (sud-ouest et nord-ouest), tout au contraire, le marché du logement est constitué en majorité d'opérations de taille réduite, dont le contrôle par la collectivité est plus difficile.

Globalement, la répartition géographique des logements construits de 1968 à 1974 (opérations de plus de 10 logements) donne les résultats suivants (source A.U.A.M.) :

- Agglomération de Lille (au sens large) :	60,78 %
- Agglomération de Roubaix (au sens large) :	32,8 %
- Secteur-Est de Lille :	0,54 %
- Agglomération d'Armentières :	2,42 %
- Reste de la C.U.D.L. :	3,46 %

Le déséquilibre à l'intérieur de l'agglomération apparaît très net entre Lille et Roubaix. Il n'a fait que s'accroître depuis. L'analyse de l'A.U.A.M. ne prend en compte que les permis de construire délivrés à la date du 1er janvier 1975. Elle ne compte donc pas une partie des 6 150 logements programmés dans la Ville Nouvelle durant le VIe Plan et dont

le permis de construire a été accordé depuis le 1er janvier 1975.

Notons enfin que, si le recensement sous-estime encore la place de la Ville Nouvelle (0,54 % pour le secteur-est) le calcul de la programmation de la Ville Nouvelle (6 150 logements) rapporté au total de la construction de logements neufs dans la Métropole (58 943) apparaît tout à fait raisonnable : 9,58 %.

3) L'évolution économique

a) L'évolution générale de la Région

Dans son récent ouvrage sur le Nord - Pas-de-Calais, le journaliste Pierre GARCETTE, a caractérisé, en quelques titres percutants, l'évolution économique de la région depuis la guerre :

- "1944 : l'industrie repart sur ses bases antérieures"
- "1955 : essoufflée, la région s'interroge"
- "1966 : le sursaut"
- "1967 : le démarrage"
- "En 1972, on pouvait encore écrire, sans être démenti, que la région du Nord, naguère encore désespérée, au bord du drame, "redémarrait"
- "1974-1975 : la crise"

"Vinrent en 1973, le ralentissement des investissements, la guerre du Kippur, l'augmentation sensible du prix du pétrole, l'inflation, le plan de refroidissement de l'économie, les années noires 1974-1975, marquées dans la région, comme partout en France, par une activité généralement médiocre, parfois faible, y compris dans les secteurs que l'on croyait

invulnérables, par un important chômage partiel et par une aggravation sensible des chômeurs secourus et des demandeurs d'emplois. En 1972, "tout était à faire, mais tout était commencé". Il est tentant d'écrire que de 1974 à 1976, rien ou presque n'a été poursuivi, sauf pour certains équipements du Port de Dunkerque. Décision grave prise par les britanniques : le tunnel sous la Manche a été abandonné".

Et de conclure par cette formule alarmiste :

"Pour les dix ans qui viennent, le Nord est en sursis".

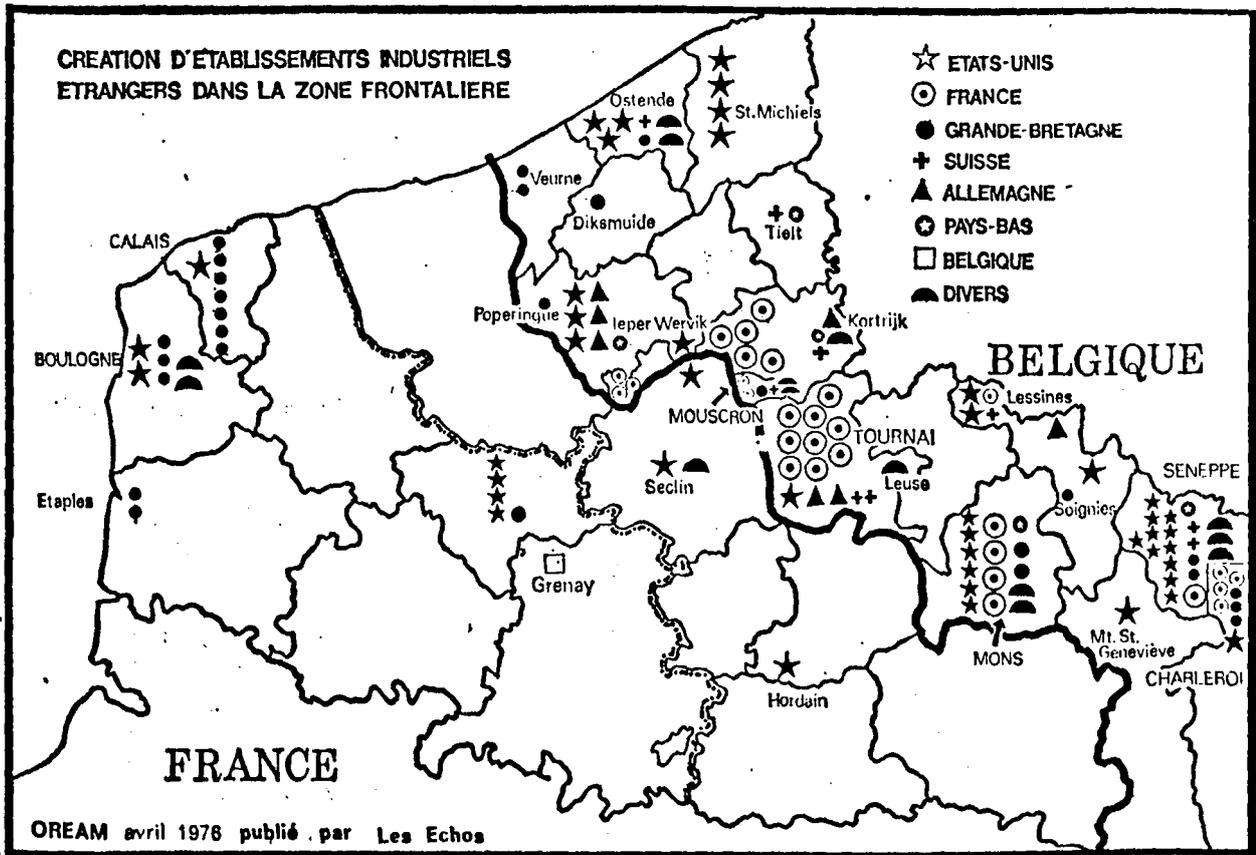
Le raccourci du style journalistique caricature, bien sûr un peu, la situation, mais finalement décrit assez bien l'évolution de la région.

Ainsi, depuis 1967, 50 000 emplois ont été effectivement créés grâce à des aides publiques et en particulier par l'action du Commissariat à la Reconversion Industrielle. Mais en 1975, les emplois créés (5 000) ne sont pas compensés par les emplois disparus (plus de 10 000).

Dans son rapport d'orientation du VIIe Plan, le Préfet de Région a d'ailleurs retenu un solde négatif de 29 000 emplois industriels pour les cinq ans à venir. En outre la région ne participe que de très peu à la répartition des emplois entre secondaire et tertiaire, enregistrée au niveau national : en 1975, sur l'ensemble de la France, pour 100 emplois industriels créés, on enregistre 136 emplois tertiaires, alors que dans le Nord - Pas-de-Calais on en comptait seulement 94.

Fait encore plus grave, la région n'attire plus les industries étrangères qui, au contraire, vont s'implanter de

FIG.30 CREATION D'ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS ETRANGERS DANS LA ZONE FRONTALIERE



l'autre côté de la frontière, en Belgique, créant ainsi un déséquilibre très important : au cours des dernières années, 109 entreprises étrangères se sont installées en Belgique, le long de la frontière, alors que 27 seulement s'implantaient dans la région dont près d'1/3 à Calais, à l'époque du tunnel.

La Métropole pour sa part n'en a accueilli que trois (Revlon, Yoshida, Rank-Xerox) durant la même période.

Ce contexte économique défavorable a marqué de la même manière la Ville Nouvelle depuis 1973.

b) L'évolution industrielle dans la Métropole

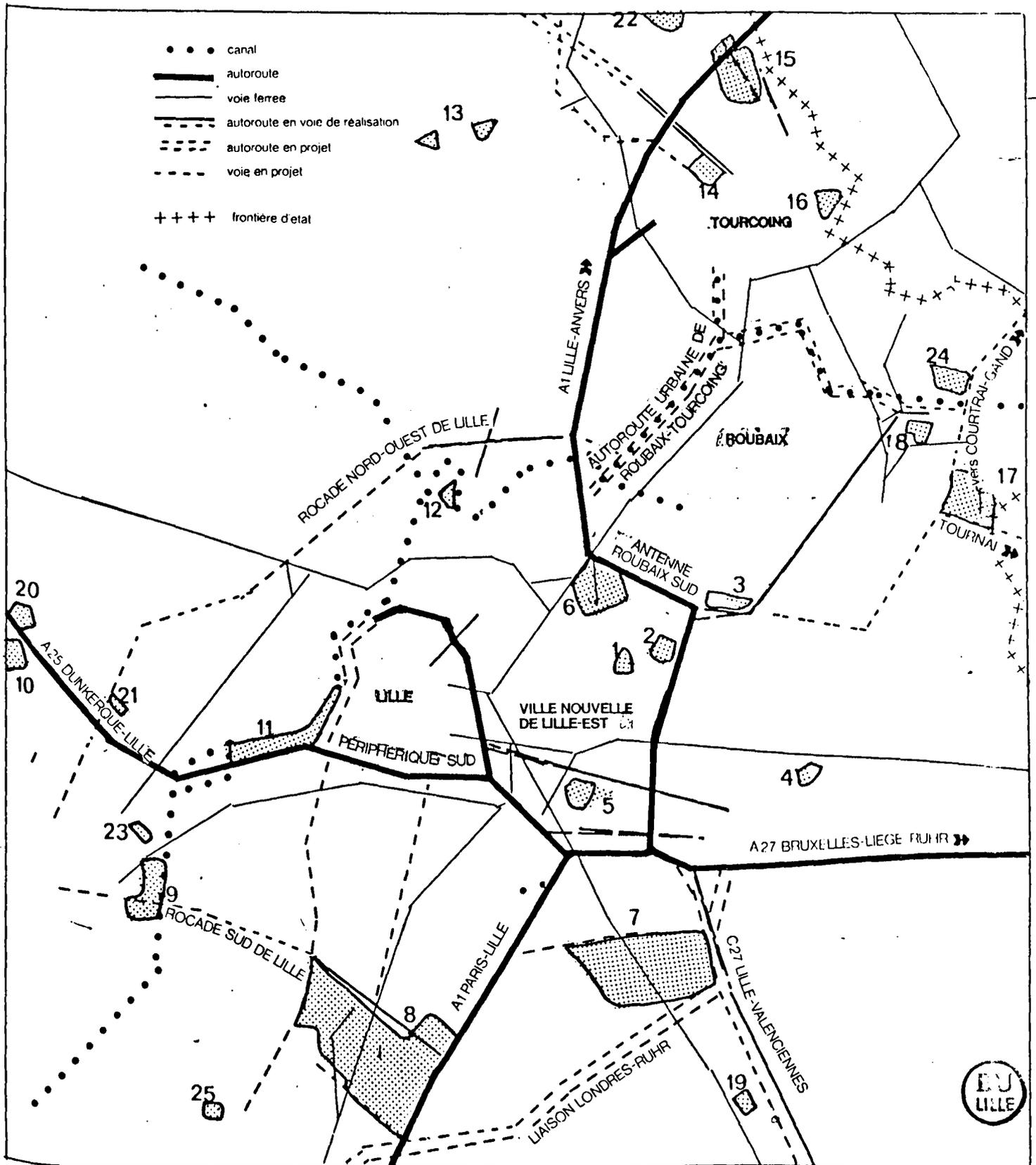
En 1968, la C.U.D.L. offrait 420 500 emplois soit 31,6 % des emplois de la région.

La croissance nette des emplois de 1968 à 1974 a été d'environ + 28 400 (+ 65 000 pour l'ensemble de la région). En 1974, la Métropole fixe donc 33,25 % des emplois de la région et accueille 43,7 % des emplois nouveaux.

Pourtant la croissance a été relativement faible : + 0,5 % à + 0,7 %/an, en moyenne, inégalement répartie dans le temps et dans l'espace :

"La Métropole n'est plus le grand pôle de croissance économique qu'elle fut jadis, et sa croissance est même l'une des plus faibles parmi les grandes agglomérations de province. Elle demeure cependant la principale zone de création d'emplois nouveaux dans sa région : mais le renforcement de son poids économique résulte moins d'un grand dynamisme que de la réduction ou de la stagnation de l'emploi dans les nombreux secteurs de la région du Nord" (1)

(1) P. BRUYELLE : "Lille et sa Communauté Urbaine". 1976



1. Lille-Est « Le Fort ». — 2. Lille-Est « Le Tir à Locques ». — 3. Lille-Est « Le Recueil ». — 4. Lille-Est « Le Grand Ruage ». — 5. Lille-Est « Le Hellu ».

6. Marcq-en-Barœul « La Pilaterie ». — 7. Centre Régional de Gros et C.R. de Transport à Lesquin. — 8. Seclin et Templemars. — 9. Port de Santes. — 10. La Chapelle-d'Armentières. — 11. Port de Lille. —

12. Marquette. — 13. Linselles « Le Blaton » et « La Vignette ». — 14. Tourcoing « Pont-Rouge ». — 15. Tourcoing-Nord. — 16. Tourcoing-Est. — 17. Roubaix-Est. — 18. Roubaix-Carihem. — 19. Templeuve.

20. Armentières. — 21. Lomme « Zamin ». — 22. Halluin. — 23. Hallennes-les-Haubourdin. — 24. Wattrelos « La Martinoire ». — 25. Gondecourt.

La Métropole Nord reste très marquée par son caractère industriel (211 880 personnes dans le secondaire soit 51 % des actifs) et le secteur tertiaire y est encore le plus faible de toutes les Métropoles d'équilibre (45 % des actifs). Seule Saint-Etienne est en-dessous de ce taux.

Au cours des dernières années, l'emploi industriel dans l'arrondissement de Lille a régressé de 223 995 au 1.1.1969 à 223 147 au 1.1.1974 (- 848 ; - 0,27 %) et 227 établissements ont fermé leurs portes entre 1969 et 1972.

17 120 emplois ont été supprimés, dans le textile en majorité (88 %). La création d'emplois dans d'autres branches n'arrive plus à compenser les pertes.

Pourtant, une vigoureuse politique de zones industrielles a été menée sur la Métropole, par les communes d'abord, puis par la C.U.D.L., la S.A.E.N., la Chambre de Commerce et ensuite par l'EPALE.

Au 31 décembre 1976, près de 800 ha de zones industrielles sont aménagés ou en cours d'aménagement ; 204 entreprises sont installées et occupent 10 000 personnes.

On estime que 1/3 de ces emplois résultent de transfert d'entreprises, 1/3 d'extension associée à un transfert et 1/3 seulement à des créations véritables.

Récemment la C.U.D.L. a décidé de refuser l'extension de la Z.I. de Seclin, en raison du grave déséquilibre que cette zone risquerait de créer dans la Métropole. Pourtant, pratiquement toutes les grandes zones de la Chambre de Commerce sont remplies. Certes, des mini-zones, plus intégrées au tissu urbain ont été lancées, mais il n'y actuellement dans la Métropole, aucune zone aménagée susceptible de

pouvoir accueillir rapidement une grande entreprise qui voudrait s'implanter. Il y a là, apparemment, une contradiction au niveau des décideurs et si la situation se maintient, nous ne sommes pas à la veille de voir une implantation industrielle importante dans la Métropole.

c) L'évolution du tertiaire dans la Métropole

En même temps le secteur tertiaire, qui était parti de très bas, continue de progresser : 151 198 employés en 1962 (42,8 %) et 179 100 en 1968 (46,9 %).

C'est surtout l'agglomération de Lille et le centre de Lille en particulier, qui a connu la croissance la plus spectaculaire. Des milliers de mètres carrés de bureaux ont été construits : le Centre Directionnel (Forum), le secteur du square Foch, le Centre Vauban, etc... Des projets gigantesques ont été envisagés : "Diplodocus" (90 000 m² de plancher) puis "Nouveau Siècle" (30 000 m²), projet "SCIRAL" rue des Arts (20 000 m²).

Il faut dire que Lille a connu un véritable "boom" de l'investissement immobilier britannique après l'adhésion de la Grande-Bretagne au Marché Commun et le démarrage du chantier du tunnel sous la Manche. On aurait pu croire que les prévisions de H. BERNARD allaient se réaliser et que Lille allait canaliser toutes les retombées bénéfiques du tunnel.

Hélas, l'arrivée de la crise économique et l'abandon du tunnel ont été amèrement ressentis. Aujourd'hui encore, plusieurs immeubles de luxe construits dans l'euphorie britannique restent vides et sans preneur.

Le programme du Centre Directionnel s'est finalement limité à la première tranche du Forum (dont la commercialisation a été plus difficile que prévu). Aujourd'hui, ce programme ne trouvera un nouveau développement que grâce à la construction de l'annexe de la Préfecture et de la Direction Départementale de l'Équipement. On peut parler d'échec à propos de cette opération qui devait faire de Lille une Métropole.

Pendant ce temps, Lyon réussissait la Part-Dieu, et dans une moindre mesure, Bordeaux réussissait Mériadec.

La deuxième grande opération, d'origine privée, celle-là, le Diplodocus, a définitivement capoté au début de 1976. La ville de Lille associée au groupe La Hénin, à l'Office de H.L.M. et à la C.U.D.L. a décidé de reprendre l'opération baptisée désormais "Le Nouveau Siècle" sur des bases plus modestes.

A Roubaix, le peu d'enthousiasme des investisseurs privés a poussé la Chambre de Commerce à réaliser elle-même l'immeuble "Mercure" (17 700 m²). Malheureusement, des problèmes techniques se sont posés et la commercialisation ne pourra avoir lieu qu'en 1978.

Enfin, plus récemment, c'est vers le Grand Boulevard et la Ville Nouvelle de Lille-Est, que s'est marquée la poussée de la construction de bureaux avec des opérations de plus petite taille et surtout des constructions en compte propre et non en location, besoin que ne peut satisfaire le centre de Lille.

Fin 1976, la situation comparée des quatre métropoles s'établissait ainsi, selon l'Association Bureaux-Provinces,

en mètres carrés de bureaux en blanc :

	<u>1973</u>	<u>1976</u>	<u>Surfaces disponibles</u>
Lyon :	49 400	260 200	96 100
Marseille :	42 200	95 500	39 100
Lille :	39 900	91 500	30 800
Bordeaux :	10 000	48 400	14 400

Fin 1976, selon l'observatoire permanent du marché des bureaux de la Métropole, la reprise de la commercialisation apparaissait nette : 24 433 m² en 1976 contre 17 745 m² en 1975.

Au rythme mensuel moyen de 1 400 m², il n'y aurait plus de bureaux à louer dans le centre de Lille, fin 1977 (il n'y a aucun programme important à louer d'ici là).

Ceci explique que 90 % des ventes ou location intervenues entre le 1er juillet et le 30 septembre 1976 soient situées dans la périphérie de Lille (53,7 %) et dans la Ville Nouvelle (36,4 %) - Nous verrons plus loin que cette poussée très forte et non prévue initialement du marché des bureaux dans la Ville Nouvelle pose une nouvelle fois le problème du rôle et de l'insertion de la Ville Nouvelle dans la Métropole.

d) Le problème de Roubaix-Tourcoing

En novembre 1975, le journal Nord-Eclair lance une grande enquête : "Un marché de dupes : Roubaix - Tourcoing, parents pauvres de la Métropole".

Cette enquête allait amener, dans l'opinion publique, une prise de conscience du problème spécifique de ce secteur et provoquer un large débat.

Parallèlement, la Chambre de Commerce, le Groupement Patronal Interprofessionnel de la Métropole-Nord et le Syndicat Patronal Textile de Roubaix-Tourcoing et de la Vallée de la Lys, mettent en place une "Commission Nord-Est de la Métropole" et la municipalité de Roubaix se préoccupe de créer un Secrétariat au Développement.

Le débat est en fait toujours le même depuis l'époque de H. BERNARD : le secteur Nord-Est, marqué par une quasi-mono-industrie textile, par une forte population étrangère, et acculé à une zone frontrière de plus en plus hostile économiquement, ne résiste pas à la crise économique et au caractère dynamique des autres secteurs de la Métropole : Lille et la Ville Nouvelle.

Dans un rapport publié en octobre 1975, l'A.S.S.E.D.I.C. annonce la perte de 8 000 emplois en 18 mois dans le secteur Roubaix-Tourcoing. Si le mouvement se prolonge, les roubaisiens et les tourquennois craignent de devenir des "banlieusards" contraints de se déplacer à Lille (ou dans la Ville Nouvelle ...) pour trouver du travail.

La critique des responsables du secteur Nord-Est a aussi porté sur les faiblesses des investissements publics dans le Nord-Est alors qu'ils sont très importants à Lille et... dans la Ville Nouvelle.

Le Préfet de Région leur a répondu que "durant le VIIe Plan, 27 % des investissements concerneraient Roubaix-Tourcoing et Wattrelos qui représentent 28,8 % de la population de

la C.U.D.L." et qu'il y avait donc une répartition égalitaire des crédits.

Cette démonstration n'a pas convaincu les responsables du secteur qui considèrent que cette politique ne va faire qu'entériner une situation existante alors que les retards se sont accumulés depuis des années. Et le journal Nord-Eclair de conclure ironiquement : "Il serait intéressant de procéder au même calcul pour les investissements par tête d'habitant dans la Ville Nouvelle... en y incluant les dépenses de l'Etat".

Dans tout ce débat, on retrouvera encore une ambiguïté au niveau-même de la définition du S.D.A.U. : les élus de Roubaix-Tourcoing et les responsables de la Chambre de Commerce parlent toujours d'une métropole bi-polaire (Lille / Roubaix-Tourcoing) alors que l'Agence envisage une métropole linéaire (avec une extension vers le Sud-Ouest) et alors que l'E.P.A.L.E. réalise une extension à l'Est.

CHAPITRE III

L'EVOLUTION DES OUTILS D'AMENAGEMENT

DE LA METROPOLE

En 1971, Georges SUEUR publie un ouvrage au titre provocant : "Lille-Roubaix-Tourcoing : Métropole en miettes" ; mais quelques années plus tard, en janvier 1976, la revue "Production et Gestion" peut titrer son enquête sur l'agglomération : "La Métropole n'est plus en miettes".

1) La Communauté Urbaine

a) Le rôle de la C.U.D.L. dans l'unification de la Métropole

Pour le rédacteur de cette enquête, "le grand auteur de l'effort de cohésion a été la Communauté Urbaine, créée en 1968, et animée par des hommes énergiques (Arthur NOTEBART). L'action de cette communauté a été et est de plus en plus déterminante, même si elle a dû écraser les regrets des municipalités d'avoir perdu à son profit l'essentiel de leurs prérogatives".

Il faut dire qu'avec un budget d'environ 700 millions de francs en 1976, la C.U.D.L. intervient de plus en plus, grâce à ses capacités d'investissement, dans la vie quotidienne du million d'habitants de la Métropole. A titre de comparaison, en 1976, le total des investissements de l'Etat

dans le département du Nord était de 900 millions de francs, le budget de l'E.P.R. de 100 millions et celui du département du Nord de 1 500 millions.

Mais aujourd'hui, les frais de fonctionnement tendent à devenir de plus en plus importants. En 1976, ils représentent 52,24 % du total du budget et les seules dépenses de personnels (plus de 2 600 employés) absorbent 32 % de ces dépenses de fonctionnement.

En quelques années, la C.U.D.L. a réalisé un travail gigantesque qui a modifié le visage de la Métropole : zones industrielles, stations d'épuration, Marché d'Intérêt National, voiries, urbanisme, participation à la Ville Nouvelle, transports en commun, etc...

b) L'évolution récente de la C.U.D.L.

Pourtant les élections de mars 1977 ont été l'occasion de révéler une crise grave au sein de cette Communauté.

Le principal reproche fait à cet établissement public est d'abord la faiblesse de sa représentativité. Le conseil de la C.U.D.L. est composé d'élus des élus.

Représentants du second degré, ces délégués souffrent sans aucun doute de détenir un mandat qui n'a pas été légitimé par le suffrage universel.

Second défaut reproché : le mode de désignation : il y a 90 sièges au Conseil pour 86 communes. Quelque soit le système d'élection, il y aura forcément des injustices. Seules 27 sur 86 communes ont une population suffisante pour désigner leurs propres représentants. Ces communes occupent 74 des 90 sièges et les 3 communes les plus importantes en ont à elles seules 36 (17 pour Lille, 10 pour Roubaix, 9 pour Tourcoing).

A côté de cela, les 60 communes restantes doivent se partager "au 3e degré" les 16 sièges restants selon un système compliqué et contesté de regroupement par secteur géographique.

Enfin, certains n'hésitent plus maintenant à préconiser purement et simplement le démantèlement de la Communauté au profit de structures intercommunales volontaires et plus souples. Nous n'en sommes sans doute pas encore là, mais le simple fait que des élus fassent publiquement de telles hypothèses montre bien l'ampleur du malaise.

Certains interprètent d'ailleurs l'initiative des élus de Roubaix de créer un syndicat intercommunal du Nord-Est, comme un premier signe de ce mouvement. Regroupant les communes de Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Croix, Wasquehal, Lys, Hem et... Villeneuve d'Ascq, ce syndicat représenterait environ 1/3 des élus de la C.U.D.L. et "il faudra compter avec ce tiers" affirment les initiateurs de ce projet, qui pourra s'appuyer sur le "Secrétariat du Développement" créé par la Ville de Roubaix.

2) L'Agence d'Urbanisme

a) Les principales actions de l'Agence

Baptisée tantôt Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Métropolitaine lorsque sa compétence s'étendait à tout l'arrondissement (lors de l'étude du S.D.A.U. par exemple) et tantôt Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine lorsqu'elle étudia les P.O.S. à l'intérieur de la C.U.D.L., elle a toujours eu une situation bâtarde, sans véritable statut.

Après l'apparition du S.D.A.U. de la Métropole Nord, l'Agence nous l'avons vu, a délimité rapidement des plans de C.O.S. provisoires.

Prescrit par un arrêté du Préfet du Nord en date du 15 mars 1971, l'établissement du P.O.S. de la C.U.D.L. a constitué ensuite l'activité principale de l'Agence - ce qui a permis à la Communauté d'être la première Métropole à disposer d'un tel document d'urbanisme.

La première partie en a été publiée par arrêté préfectoral en date du 2 août 1973 et soumise à enquête publique du 2 au 24 octobre 1973.

La seconde partie a été publiée par arrêté préfectoral en date du 18 décembre 1973 et soumise à enquête publique du 16 avril au 7 mai 1974.

Malgré des oppositions vigoureuses dans certains secteurs, le P.O.S. a finalement été approuvé par le Conseil de C.U.D.L. le 10 janvier 1975.

Cette étude du P.O.S. a été l'occasion pour l'Agence d'affiner sérieusement les dispositions du S.D.A.U. qui a ainsi subi de sensibles modifications.

Ensuite, l'Agence s'est orientée vers des études plus ponctuelles liées à la mise en oeuvre du S.D.A.U. et du P.O.S. C'est à partir de ce moment que la situation de l'Agence s'est dégradée.

b) La dissolution de l'Agence

Nous avons vu précédemment que le financement de l'Agence était paritaire : Communauté Urbaine et Ministère de l'Equipement. Le personnel lui-même (une cinquantaine de personnes seulement) relevait de statuts très différents et était rénuméré soit par la C.U.D.L. soit par l'Equipement.

Cette liaison et cette coordination entre la C.U.D.L. et l'Equipement se concrétise en 1974 par la nomination, à la direction de l'Agence, d'un Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées en position de détachement, M. Pierre MAZZOLINI, ancien chef du G.E.P. du Nord.

Mais après l'approbation du P.O.S., l'Equipement diminue progressivement sa participation financière à l'Agence : de 26 % en 1974, elle est passée à 18 % en 1976.

Aussi, le Président de la C.U.D.L. estime alors que "celui qui paie doit pouvoir commander" et demande le départ de M. MAZZOLINI au 31 janvier 1977.

Outre les raisons financières invoquées ci-dessus, ce départ traduit de profondes divergences de vue entre le directeur de l'Agence et le Président de la C.U.D.L., divergences que M. MAZZOLINI rend publiques dans le journal Nord-Eclair du 18 février 1977. Pour M. MAZZOLINI, ces désaccords sont nombreux :

- "On peut dire que lorsqu'on a fait le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, il y avait une intention d'équilibre entre le Nord et le Sud de la Métropole. Et puis, petit à petit, les choses sont allées "à vau l'eau". On a d'abord introduit la Ville Nouvelle d'une façon informelle, puis on a fait l'impasse sur la possibilité de développement volontaire du Secteur Nord, plus encore pour Roubaix que pour Tourcoing, d'ailleurs".

- "En ce qui concerne le Métro, c'est le summum du déséquilibre qui s'introduit dans la Métropole. Non parce qu'il favorisera la partie Sud de la Métropole, le centre de Lille ou la Ville-Est, mais parce qu'il n'y aura plus d'argent pour faire autre chose".

- "La Communauté a pas mal investi sur Roubaix. Elle a consacré trois milliards aux acquisitions foncières. Mais on constate en général un retard dans la réalisation. Beaucoup de projets n'étaient pas mûrs : cette route sur le canal, les transports, la rénovation. On s'efforce maintenant de rattraper le retard, mais il s'était accumulé depuis des années (...). Mais beaucoup, parmi les responsables, estiment que la situation est insurmontable même si cela n'apparaît jamais dans les discours".

Au cours de la réunion du Conseil de C.U.D.L. du 4 février 1977, le Président NOTEBART fait approuver une délibération supprimant l'Agence d'Urbanisme et créant une Direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement, service entièrement communautaire - qui reprendra une partie du personnel de l'ex-Agence et le personnel de l'ancien service "Aménagement et Action Economique" de la C.U.D.L. -

En conclusion, on peut dire que tout ce débat sur l'Agence d'Urbanisme illustre assez bien l'ambiguïté de toutes ces structures qui se sont multipliées dans la Métropole et qui représentent des pouvoirs différents : pouvoir de l'Etat, de la Communauté Urbaine, des Communes, pouvoir des techniciens, pouvoir économique

3) La Chambre de Commerce

C'est le 30 juillet 1966 qu'ont été fusionnées les Chambres de Commerce et d'Industrie de Lille, Roubaix et Tourcoing (C.C.I.L.R.T.), regroupant 118 des 126 communes de l'arrondissement de Lille sans toutefois inclure Armentières. La Chambre de Commerce et d'Industrie est le principal représentant du pouvoir économique dans la Métropole.

a) Les actions de la Chambre dans la réalisation de la Métropole

Les compétences de la Chambre l'ont amenée à intervenir de façon directe dans la réalisation de la Métropole.

Ainsi, c'est elle qui a réalisé l'Aéroport International de Lille-Lesquin, le port fluvial de Lille et de Santes, la gare routière de Lille, et surtout, c'est elle qui a assuré la réalisation et la promotion des principales zones industrielles de la Métropole. Depuis janvier 1969, elle dispose d'une délégation de maîtrise d'ouvrage de la C.U.D.L. pour la promotion industrielle, mais elle n'a pas le monopole dans ce domaine puisque la C.U.D.L. et la S.A.E.N. continuent de commercialiser les zones lancées avant cette date et que l'E.P.A.L.E. réalise celles de la Ville Nouvelle.

Depuis 1967, la Chambre a acquis 780 ha de terrains qu'elle a équipés et qu'elle commercialise ensuite. Aujourd'hui, cette commercialisation est très largement entamée.

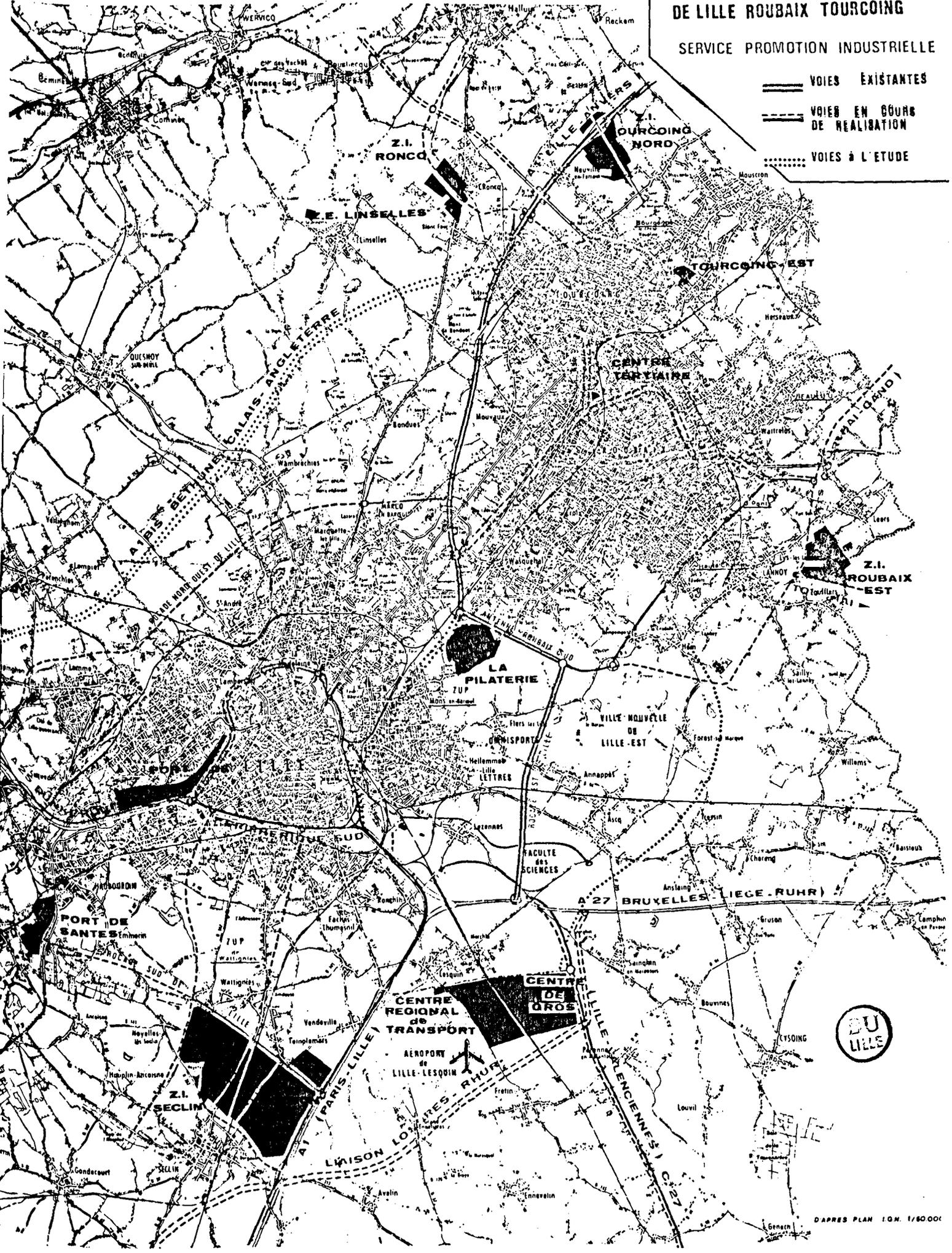
Voici, ci-dessous, les surfaces des zones et leur taux de remplissage en mai 1977 :

Seclin :	150 ha	85 %
Templemars :	66 ha	22 %
C.R.T. Lesquin :	150 ha	73 %
Roubaix-Est :	130 ha	41 %
Tourcoing-Nord :	100 ha	92 %
Tourcoing-Est :	17 ha	88 %
Linselles :	6 ha	88 %
La Pilaterie-Marcq :	90 ha	22 %

Au total, ces zones regroupent actuellement 10 000 emplois environ. En outre, nous avons vu, plus haut, que la Chambre avait lancé, elle-même, la réalisation et la promotion du Centre Directionnel de Roubaix-Tourcoing : le Mercure, immeuble de 17 700 m².

SERVICE PROMOTION INDUSTRIELLE

- ==== VOIES EXISTANTES
- VOIES EN COURS DE REALISATION
- VOIES A L'ETUDE



La Chambre se lance aujourd'hui dans la réalisation de "mini-zones industrielles" plus intégrées dans le tissu urbain. Sont prévues, outre Tourcoing-Est et Linselles déjà en cours :

- la Vignette à Linselles
- le Pont-Rompu à Tourcoing-Neuville
- Marquette
- Roubaix - Beaurepaire
- Roubaix - Carihem
- Templeuve
- Cysoing

b) Les positions de la Chambre sur l'aménagement de la Métropole

Enfin, l'action de la Chambre se manifeste aussi par les nombreux avis qu'elle est amenée à donner sur les projets d'aménagement de la Métropole, avis qui sont préparés par un Service d'Etudes permanent, comprenant une quinzaine de personnes.

Dans ce domaine, nous avons déjà parlé longuement de l'opposition de la Chambre à la création de la Ville Nouvelle et de son intervention en faveur du secteur Roubaix-Tourcoing.

La Chambre est aussi intervenue dans deux autres débats fondamentaux dans l'aménagement de la Métropole : le Centre Commercial de la Ville Nouvelle et le métro. Nous verrons plus en détails, ci-après, que si sur le premier point elle a obtenu en grande partie satisfaction, sur le second, par contre, il ne semble pas qu'elle ait réussi à faire prévaloir ses thèses.

4) Les autres organismes

a) La S.A.E.N.

La Société d'Aménagement et d'Équipement du Nord (S.A.E.N. ex. S.E.D.N.) est une société d'économie mixte, filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations, qui a joué, il y a quelques années un rôle important, mais qui aujourd'hui voit son influence diminuer.

La S.A.E.N. a toujours constitué une équipe permanente légère, la plupart des tâches étant sous-traitées à des sociétés filiales de la S.C.E.T. (Société Centrale d'Équipement du Territoire), elle-même filiale de la Caisse des Dépôts. Sa principale action dans la Métropole a été la réalisation de cinq grosses Z.U.P. :

- Z.U.P. de Bourgogne à Tourcoing (3 238 logements)
- Z.U.P. de Beaulieu à Wattrelos (2 467 logements)
- Z.U.P. de Mons-en-Baroeul (6 785 logements)
- Z.U.P. des Trois Ponts à Roubaix (1 650 logements)
- Z.U.P. de Wattignies (3 015 logements).

Ces opérations sont actuellement terminées ou sur le point de l'être, parfois avec quelques difficultés sur le plan financier comme par exemple à Mons.

La S.A.E.N. a aussi réalisé différentes opérations de rénovation : Saint-Sauveur à Lille, rue des Longues Haies à Roubaix et plus récemment la rénovation de la Vieille Madeleine à Lille. La suite de son action dans ce domaine paraît également incertaine bien que la S.A.E.N. ait obtenu les contrats d'études des Z.A.C. de rénovation de Wazemmes, de Fives et des gares à Lille.

Enfin, la S.A.E.N. continue d'assurer, à rythme réduit, la commercialisation de zones industrielles pour le compte de la Communauté Urbaine : la Martinoire à Wattrelos, la Chapelle d'Armentières, la Rouge Porte à Halluin, la zone d'Hallennes-lès-Haubourdin et la zone annexe au Marché d'Intérêt National (Z.A.M.I.N.) à Lomme. Du fait des accords entre la C.U.D.L. et la C.C.I.L.R.T., il ne semble pas que la S.A.E.N. doive prendre d'autres initiatives dans ce domaine ultérieurement.

b) La Direction Départementale de l'Équipement

La D.D.E. du Nord (Direction Départementale de l'Équipement) dans l'arrondissement de Lille, a vu ses attributions traditionnelles sérieusement diminuées du fait de la création de la C.U.D.L. et de l'Agence d'Urbanisme, à qui ont été transférées, de droit ou de fait, un grand nombre de compétences touchant à l'aménagement (transfert total ou partiel pour certaines, intervention préalable de la C.U.D.L. pour d'autres).

Le rôle traditionnel du G.E.P., en particulier, s'est limité aux communes de l'arrondissement situées hors C.U.D.L.

Quant au rôle de l'arrondissement opérationnel, il se confond souvent avec le rôle des services techniques de la C.U.D.L.

Aussi n'est-il pas étonnant d'avoir vu le Directeur du G.E.P. devenir le Directeur de l'Agence d'Urbanisme, et l'Ingénieur d'Arrondissement devenir Directeur de la Voirie et des Transports Urbains de la C.U.D.L.

Dans le domaine des infrastructures, le rôle de la D.D.E. a été, néanmoins, important avec la réalisation d'autoroutes,

de voies rapides, d'autoponts et de mini-tunnels, dont les conséquences sur le développement urbain sont loint d'être négligeables.

CHAPITRE IV

LA VILLE NOUVELLE ET SON EVOLUTION DEPUIS 1970

DANS LE CONTEXTE METROPOLITAIN

1) L'E.P.A.L.E. et la Ville Nouvelle

En face des différents organismes d'aménagement, la Ville Nouvelle apparaît souvent comme un phénomène à part, puisque ces outils classiques de l'aménagement de la Métropole n'y interviennent pas directement ou peu.

a) L'E.P.A.L.E., outil d'aménagement unique

Ce qui caractérise en effet la Ville Nouvelle, c'est l'intervention d'un outil unique : l'E.P.A.L.E.

Nous avons vu comment celui-ci s'était mis en place à la suite de la Mission d'Etudes.

Très rapidement, l'E.P.A.L.E. s'est dotée de structures et d'une équipe pour mener à bien ses objectifs. Organisme jeune, n'ayant aucun héritage à subir, doté d'un personnel suffisamment nombreux (une centaine de personnes), l'E.P.A.L.E. est devenu le premier organisme d'aménagement de la région complètement "intégré" puisqu'il assure toutes les tâches, de la conception à la réalisation : il y a donc continuité totale dans le processus d'aménagement.

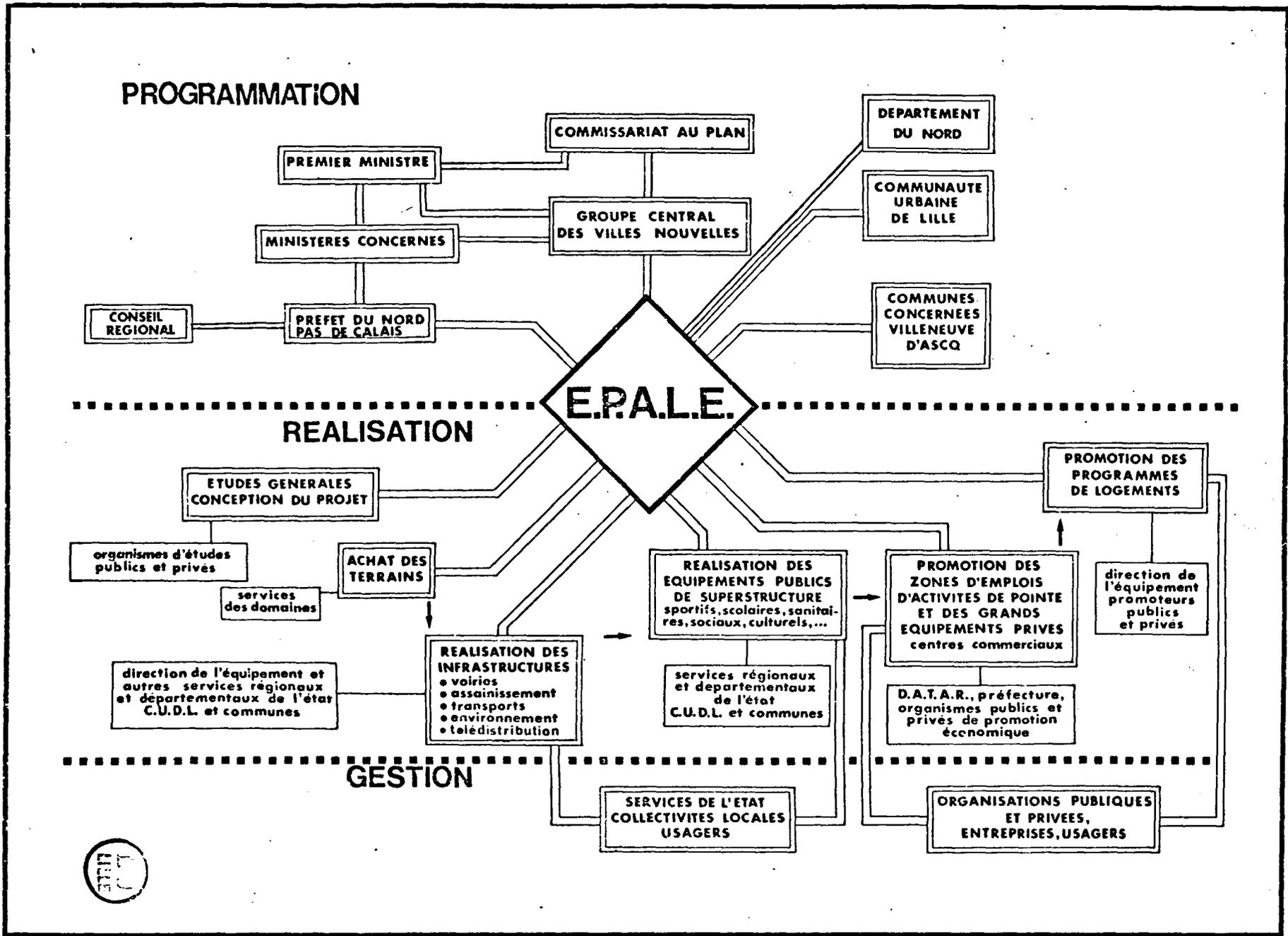


FIG. 33 STRUCTURE ET MECANISME D'AMENAGEMENT DE LA VILLE NOUVELLE

Ayant la pleine maîtrise foncière, une grande autonomie et souplesse financières, l'E.P.A.L.E. peut assurer une unité de conception. Cette conception a bouleversé les habitudes ancrées dans la région, en matière d'urbanisme et d'architecture, en introduisant chemins piétons, architecture contemporaine, usage de la couleur, équipements intégrés, espaces verts, télédistribution, etc...

Maître d'ouvrage délégué de la C.U.D.L. et de la Commune de Villeneuve d'Ascq, il a pu réaliser une programmation cohérente des équipements publics.

Mais, organisme détenant le quasi-monopole de l'aménagement dans ce secteur, il s'est aussi souvent attiré la jalousie ou l'opposition des autres outils d'aménagement de la Métropole.

b) Les rapports entre l'E.P.A.L.E. et ses partenaires

L'E.P.A.L.E. est souvent présenté comme un "Etat dans l'Etat".

Il faut dire que certains aspects de son statut sont relativement ambigus. Si, nous l'avons vu, au niveau du Conseil d'Administration les choses sont assez claires, puisque les élus ont la majorité des voix, il est cependant deux ambiguïtés une qui concerne, d'une part, son Directeur et d'autre part la Commune de Villeneuve d'Ascq :

- tout d'abord, en ce qui concerne le Directeur : celui-ci n'est pas nommé par le Conseil d'Administration, mais par le Premier Ministre. Aussi, en cas de conflit entre le Directeur et le Président du Conseil d'Administration, les solutions d'arbitrage ne sont pas faciles. Cette situation s'est présentée en 1973 et a finalement abouti au départ du premier Directeur de l'E.P.A.L.E. : J.C. RALITE.

Le journal Nord-Eclair du 26 septembre 1973 analyse ainsi cette situation :

"Ces rapports (... entre le Directeur et le Président ...) ont connu de fortes tensions au cours des derniers mois. Non pas qu'il y ait une mésentente au niveau des personnes en place, mais plutôt une volonté, de part et d'autre, de faire prévaloir des points de vue différents quant au développement de la Ville Nouvelle, à son financement et aux moyens à mettre en oeuvre. Cette situation de fait n'a pas manqué de mettre quelques grains de sable dans les rouages : il suffit de constater le retard pris par le démarrage du quartier du Pont de Bois, un ensemble situé au nord du Centre-Ville, près de l'Université des Lettres et de Droit, qui à la rentrée 1976 accueillera quelques 15 000 étudiants. Autre signe : le Conseil d'Administration (...) ne s'est pas réuni depuis six mois (...). Pour ce qui est du Nord, l'arrivée d'un nouveau Directeur à l'E.P.A.L.E. peut être l'occasion d'un changement dans les rapports de force "élus-technocrates"."

Quelques mois plus tard, à la fin de 1973, Michel COLOT remplacera J.C. RALITE à la direction de l'E.P.A.L.E., mais les statuts de l'E.P.A.L.E. n'ont pas été officiellement modifiés.

- La seconde ambiguïté concerne la commune de Villeneuve d'Ascq.

Nous avons vu qu'au Conseil d'Administration, seuls la C.U.D.L. et le Département sont représentés. Les élus de Villeneuve d'Ascq ne sont représentés à l'E.P.A.L.E. que par l'intermédiaire de leurs représentants à la C.U.D.L. puisque cette Commune n'existait pas lors de la publication du décret de création de l'E.P.A.L.E. (E.P.A.L.E. : 14.4.1969, Villeneuve d'Ascq : 25.2.1970).

Or, à la suite d'un conflit au sein du Conseil Municipal de Villeneuve d'Ascq, fin 1975, son représentant à la C.U.D.L. M. DEFIVES, fut démis de ses fonctions d'adjoint au Maire. Cependant, la loi est ainsi faite... il garde ses fonctions à la C.U.D.L. et donc à l'E.P.A.L.E. ...

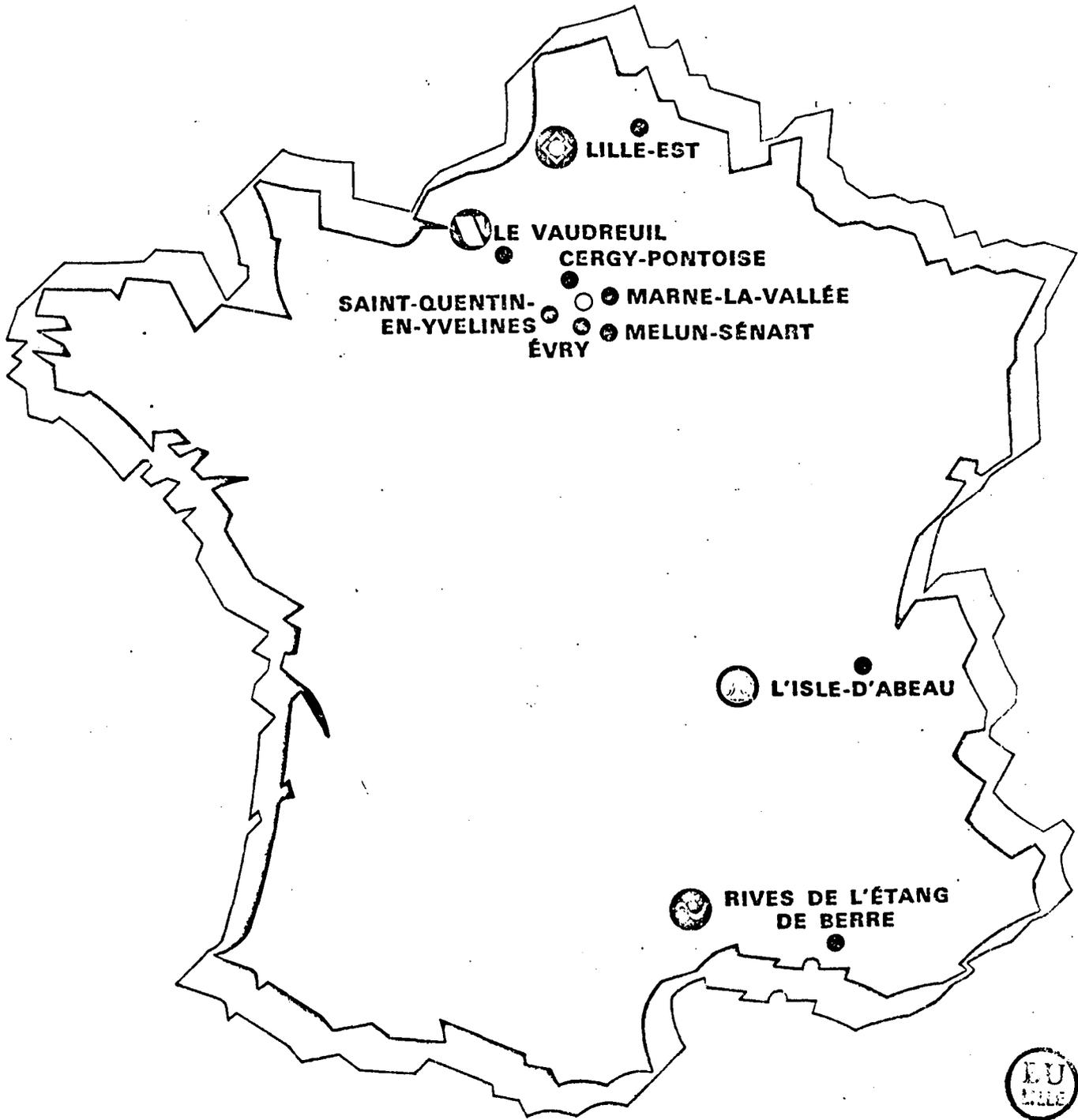
La situation apparaît alors tout à fait anormale : les élus de Villeneuve d'Ascq n'ont plus aucun représentant véritable à l'E.P.A.L.E. Et c'est pourtant sur leur commune (et sur leur commune seulement, après la création de la Z.A.C. monocommunale de Villeneuve d'Ascq pour le VIIe Plan) que se construit la Ville Nouvelle.

Cette situation a peu évolué, bien qu'à la suite des élections municipales et communautaires de 1977, deux élus de Villeneuve d'Ascq siègent désormais au Conseil d'Administration. Mais (signe d'une prochaine évolution ?) le Maire de Villeneuve d'Ascq a déclaré qu'il n'accepterait d'occuper le poste de Président de l'E.P.A.L.E. qu'en qualité de Maire de Villeneuve d'Ascq et A. NOTEBART, réélu Président de l'E.P.A.L.E. en juillet 1977 a déclaré que désormais la C.U.D.L. ne lancerait plus aucun programme sur la Ville Nouvelle sans avoir obtenu l'accord préalable de la commune.

c) La Ville Nouvelle, un phénomène pris en compte à l'échelle nationale

Le fait que, dans la Métropole, la Ville Nouvelle soit souvent considérée comme un phénomène particulier, provient non seulement du statut de l'E.P.A.L.E. mais aussi du fait que, durant le VIe Plan, les villes nouvelles ont été un phénomène pris en compte à l'échelle nationale.

Neuf villes nouvelles ont été, en effet, décidées pour l'ensemble de la France par le Gouvernement : Cergy-Pontoise,



Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines, Melun-Sénart et Marne-la-Vallée, autour de Paris, Lille-Est, le Vaudreuil, L'Isle d'Abeau et les Rives de l'Etang de Berre, en province.

Pour ces neuf villes nouvelles considérées comme une priorité nationale, un certain nombre de structures et de procédures communes ont été mises en place : Etablissement Public d'Aménagement, Groupe Central des Villes Nouvelles, Programme Finalisé...

L'Etat s'est donc efforcé de faire en sorte que durant le VIe Plan, le programme prévu aboutisse, qu'un certain nombre d'implantations et d'investissements publics et privés se fassent en priorité dans les villes nouvelles. Il a veillé aussi à ce qu'un certain équilibre se réalise entre les villes nouvelles. Lille-Est aurait-elle pu envisager un métro, un théâtre, un parc, un stade, un grand centre commercial etc.. si elle n'avait pas fait partie des neuf villes nouvelles officiellement reconnues ?

2) La Ville Nouvelle dans le débat sur l'équilibre de la Métropole

Nous avons déjà parlé longuement des oppositions apparues lors de la création de la Ville Nouvelle : attitude réservée de la C.U.D.L., opposition plus nette de l'Agence et opposition totale de la Chambre de Commerce. Nous avons vu aussi que depuis 1970, la principale difficulté dans la mise en oeuvre du S.D.A.U. a été provoquée par la crise du secteur Nord-Est de la Métropole (Roubaix-Tourcoing).

Entre 1970 et 1977, deux autres débats au coeur desquels se trouve la Ville Nouvelle ont marqué l'évolution de la Métropole : celui sur le Centre Commercial de Lille-Est et celui sur le Métro.

~~X~~ a) Le débat sur le Centre Commercial de Lille-Est

C'est en septembre 1973 que l'E.P.A.L.E. diffuse le document de présentation du Centre Commercial Principal de la Ville Nouvelle, élément fondamental de réalisation du futur centre-ville.

On se souvient que lors de l'étude du S.D.A.U. un flou certain subsistait dans les documents de l'Agence sur le caractère de "centralité" de la Ville Nouvelle et le document de première phase du S.D.A.U. a même omis (volontairement ou non ?) d'indiquer une étoile (signe du centre-ville) à l'emplacement du futur centre urbain de la Ville Nouvelle, pourtant clairement défini dans le Schéma du Secteur-Est.

Dès sa séance du 1er octobre 1973, la Chambre prend une position très nette contre la réalisation de ce Centre et en faveur d'une limitation des objectifs de la Ville Nouvelle. Pour cela, la Chambre continue à s'appuyer sur les arguments déjà avancés lors de la création de la Ville Nouvelle, à savoir le respect du Schéma BERNARD et la préoccupation de ne pas porter préjudice au centre de Roubaix.

"C'est pourquoi, la politique d'urbanisme commercial préconisée en l'occurrence par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing est tout autre : il s'agirait purement et simplement de concevoir et de réaliser un "centre de voisinage" visant à satisfaire au mieux les besoins quotidiens et occasionnels de la population comprise dans la zone d'attraction de Lille-Est".

Le projet de Centre Commercial Principal, d'une surface de 31 000 m² comprend en effet un grand magasin d'une surface de 12 000 m², soit 38,7 % du total (commercialisé à Paris-France en mars 1974) et offrira à sa clientèle "un large

LILLE EST Accès Régionaux

Zone d'attraction



assortiment de biens anomaux".

Pour la Chambre, la concurrence avec le centre de Lille et de Roubaix est donc évidente. D'autant que, compte-tenu des moyens d'accès par autoroute, elle considère que la zone d'attraction du Centre est beaucoup plus importante que celle présentée dans le document de l'E.P.A.L.E.

Entre-temps est survenu le vote de la Loi d'Orientation du Commerce et de l'Industrie, dite Loi Royer, le 27 décembre 1973, renforçant le rôle de la Chambre dans les questions concernant l'implantation des équipements commerciaux.

La Commission Départementale d'Urbanisme Commercial créée par cette Loi comprend 18 membres dont 8 désignés par la C.C.I.L.R.T. Quant aux 9 sièges réservés aux élus locaux, l'un d'entre eux va être occupé par le Maire de Roubaix qui est lui-même préoccupé de la concurrence du Centre de Lille-Est vis-à-vis du Centre "Roubaix 2 000" qui connaît de graves difficultés.

Entre-temps aussi, la Chambre a procédé à une vaste étude sur "20 000 points de vente" destinée à dresser l'armature commerciale de l'arrondissement de Lille et qui lui permettra d'opposer des "arguments techniques" au projet de l'E.P.A.L.E.

Le conflit entre les deux organismes, qui est largement entretenu par la presse, va ensuite connaître un certain apaisement à la suite du changement de Direction à l'E.P.A.L.E. et de présidence à la Chambre à la fin de l'année 1973.

Finalement, les négociations, d'où les élus de la C.U.D.L. ne furent pas absents, aboutissent aux modifications suivantes

- Le Centre Commercial Principal n'aura pas une attractivité régionale, le grand magasin étant remplacé par une "grande

surface" traditionnelle, avec des surfaces alimentaires plus importantes (5 500 m² en 1976 contre 2 000 m² en 1973 - soit 29,4 % du total) et donc une place pour les commerces anomaux plus réduite que dans le projet initial.

- Le promoteur du Centre Commercial de Lille-Est devra aussi s'engager à reprendre le Centre "Roubaix 2 000" de façon à lier les deux Centres et à ne pas avantager trop celui de Lille-Est.

La Société Auchan, ayant accepté de reprendre "Roubaix 2 000", se substitue alors à la Société Paris-France pour la grande surface de Lille-Est (la réalisation et la promotion générale étant effectuées par la Société des Centres Commerciaux du groupe La Hénin qui, nous l'avons vu, est aussi intervenue dans le projet "Nouveau Siècle").

En juin 1976, la Chambre approuve le nouveau projet ainsi modifié et le centre baptisé désormais "Villeneuve 2" doit ouvrir ses portes en novembre 1977.

Ce débat sur la taille, la place, la nature et la programmation du Centre Commercial est sans doute celui qui illustre le mieux le rôle et l'insertion de la Ville Nouvelle dans la Métropole. Tous les organismes d'aménagement sont intervenus dans le débat : C.U.D.L., Agence, Chambre de Commerce, E.P.A.L.E...

Il concrétise finalement la volonté de faire de cette opération d'urbanisme une véritable ville et non pas seulement une simple extension urbaine car chacun est bien conscient que ce qui "fait la ville" c'est bien son centre urbain. Mais aussi, il marque le souci de ne pas faire de cette Ville Nouvelle, une ville concurrente des villes anciennes.

Enfin, et de façon assez paradoxale, il a montré que la Ville Nouvelle pouvait aller au secours de la ville ancienne en lui apportant, par exemple, une grande surface commerciale inespérée.

b) Le débat sur le Métro

L'histoire du Métro est déjà longue et souvent confuse, mais elle illustre bien aussi l'éternel débat sur les priorités à l'intérieur de la Métropole et comment un projet né de par la Ville Nouvelle peut ensuite bénéficier au reste de la Métropole.

Son histoire commence avec la prise en considération du Schéma du Secteur-Est de Lille le 24 avril 1970, par la C.U.D.L. Ce document précise, en effet, que les liaisons entre la Ville Nouvelle et Lille seront assurées "par un transport en commun en site propre, c'est-à-dire indépendant de la congestion des voies automobiles et des sujétions aux carrefours".

"C'est pourquoi a été mis à l'étude un système de transport en commun à petit gabarit, rapide, automatique et très fréquent totalement aérien, qui, par la légèreté de son infrastructure, le faible poids de son matériel roulant, ne nécessite qu'un investissement minime et qui par l'automatisme de son fonctionnement jour et nuit, permet la charge de gestion la plus faible".

Le 29 septembre 1970, on confie officiellement à l'E.P.A.L.E. le soin d'étudier les moyens de réaliser un tel projet sur lequel il travaille déjà depuis près de deux ans.

Un concours international est lancé en juin 1971, à l'issue duquel un groupement piloté par MATRA est retenu pour réaliser

le système. Ce système est, en fait, basé sur un certain nombre de brevets mis au point par l'équipe du Professeur GABILLARD de l'Université de Lille I. Prônant une liaison "Université-Industries" pour sa Ville Nouvelle, l'E.P.A.L.E. est ainsi le premier à faire la démonstration de l'intérêt de cette formule.

Baptisé V.A.L. (Villeneuve d'Ascq - Lille) le petit métro automatique mène à bien ses essais sur le polygone de Villeneuve d'Ascq de juin 1973 à septembre 1974, prouvant ainsi la fiabilité du système.

Mais, paradoxalement, la réussite de ces essais va déclencher de nombreuses oppositions contre le V.A.L.

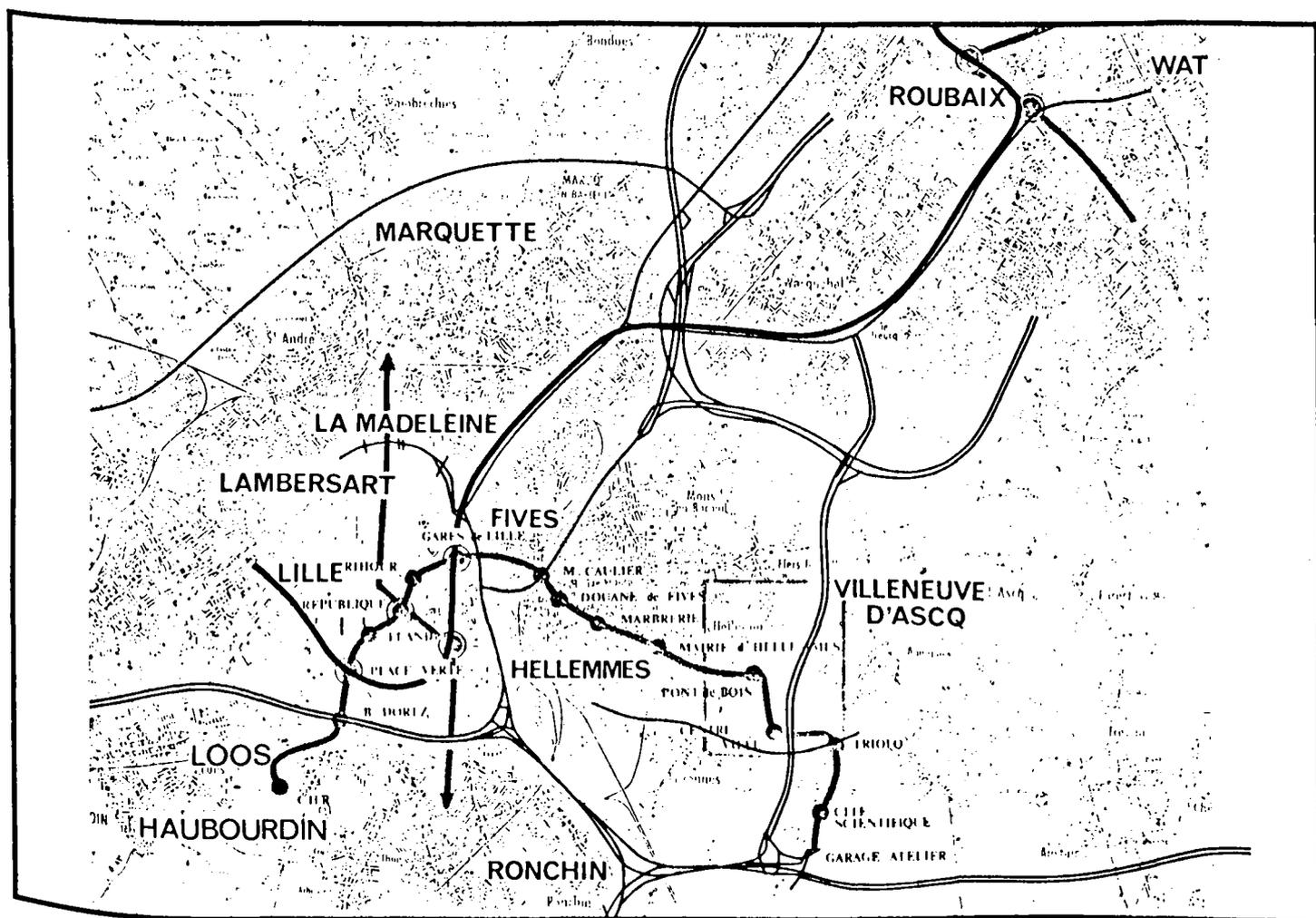
Jusqu'alors, tout le monde le considérait comme un gadget et voici qu'il est devenu une réalité, qu'il risque de bouleverser l'équilibre de la Métropole.

Le S.D.A.U. précise en effet :

"En fonction de l'axe de développement choisi : Nord - Nord-Est/Sud - Sud-Ouest, un transport moderne principal en site propre, à l'air libre ou en souterrain, ou les deux successivement, sera mis en place selon cette direction (...). Greffé sur cet axe, un autre système secondaire pourrait, avec plus de souplesse, desservir les intervalles ; c'est le cas du Mongy entre Lille et Roubaix-Tourcoing. Ce serait le cas de certaines antennes, comme celle qui relierait le complexe urbain et universitaire du Secteur-Est de Lille à la gare centrale".

Aussi le 29 mars 1974, la C.U.D.L. décide-t-elle, à la suite d'un examen complet du problème des transports en commun de la Métropole, de créer une première ligne de Métro,

FIG.36 PLAN DU RESEAU GENERAL DU METRO

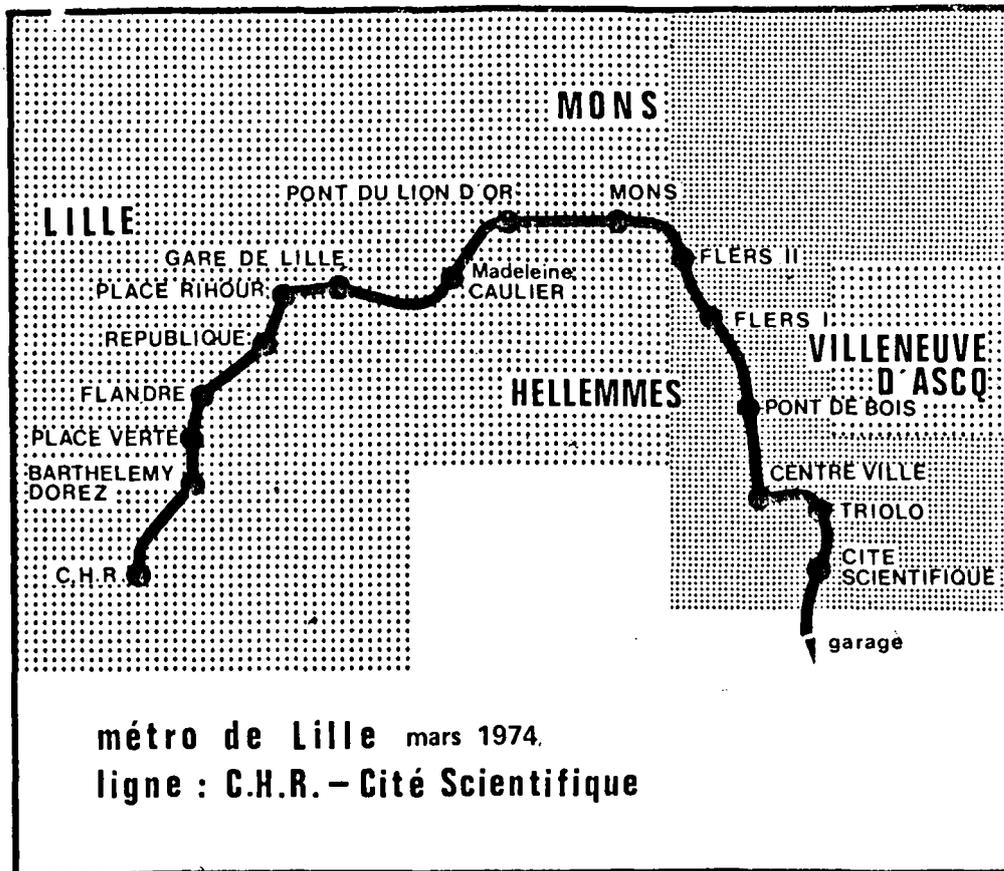


Cité Scientifique - gare de Lille - Cité Hospitalière, avec prolongement possible vers Loos - Haubourdin, une deuxième ligne, Lambersart - gare de Lille - Roubaix-Tourcoing, une troisième, Ronchin - La Madeleine - Marquette et une quatrième, Wattrelos - Roubaix - Lys-lès-Lannoy. Elle décide également de lancer immédiatement la ligne N° 1 et de transformer le V.A.L. en métro : le V.A.L. devient Véhicule Automatique Léger et sa capacité de transport initiale (6 000 passagers/heure) pourra être portée à 12 à 15 000 passagers/heure. On n'en est pas encore au grand métro parisien, mais on s'éloigne sensiblement du "petit train de la Ville-Est".

Nous ne nous attarderons pas sur les nombreuses oppositions que le V.A.L. va soulever sur son passage et qui aboutiront à plusieurs modifications du tracé (en particulier le 23 mai 1975 avec l'abandon de la desserte de la Z.U.P. de Mons au profit d'un passage par Hellemmes) ni sur l'abandon progressif du viaduc, ni sur les nombreuses discussions au sujet de l'intérêt de donner ou non le Métro en concession à une société privée.

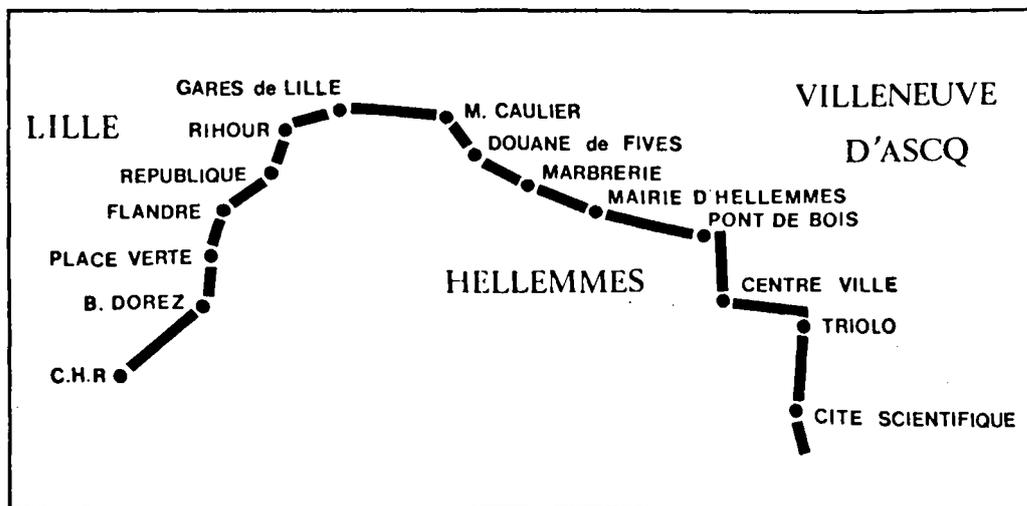
Les obstacles les plus difficiles à vaincre ne seront pas d'ordre technique, l'engouement pour les techniques de pointe, hardiment novatrices est retombé depuis l'aventure de "Concorde". La crise remet en cause les investissements coûteux, et le V.A.L. - Métro se révèle un investissement très coûteux : 1,54 milliards de Francs pour la ligne N° 1, soit à peu près l'équivalent de ce que le C.U.D.L. a investi sur tout le territoire de la Communauté de 1971 à 1976. La seule participation de l'Etat au Métro, pour l'année 1977 sera de 85 millions de Francs sur un total des investissements de l'Etat dans la région de 900 millions de Francs (soit 9,4 %)

FIG.37 TRACES SUCCESSIFS DE LA 1ÈRE LIGNE DU METRO



23 mai 1975

Tracé de la première ligne du métro



Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que l'on retrouve l'opposition à ce projet des élus de Roubaix-Tourcoing et de la Chambre de Commerce.

Le 21 octobre 1974, puis le 1er décembre 1975 et de nouveau en janvier 1976, la Chambre de Commerce émet des avis défavorables aux Enquêtes d'Utilité Publique. Chaque fois, la Chambre de Commerce considère :

" .. Que tant l'esprit que la lettre du S.D.A.U. de l'agglomération sont caractérisés par la volonté de faire de la liaison Lille - Roubaix - Tourcoing, la véritable "épine dorsale" de la Métropole-Nord.

" Que cette "priorité des priorités" dans la politique d'aménagement de l'agglomération se trouve techniquement justifiée et confortée par des trafics-potentiels - transports-en-commun très importants aux horizons 1990".

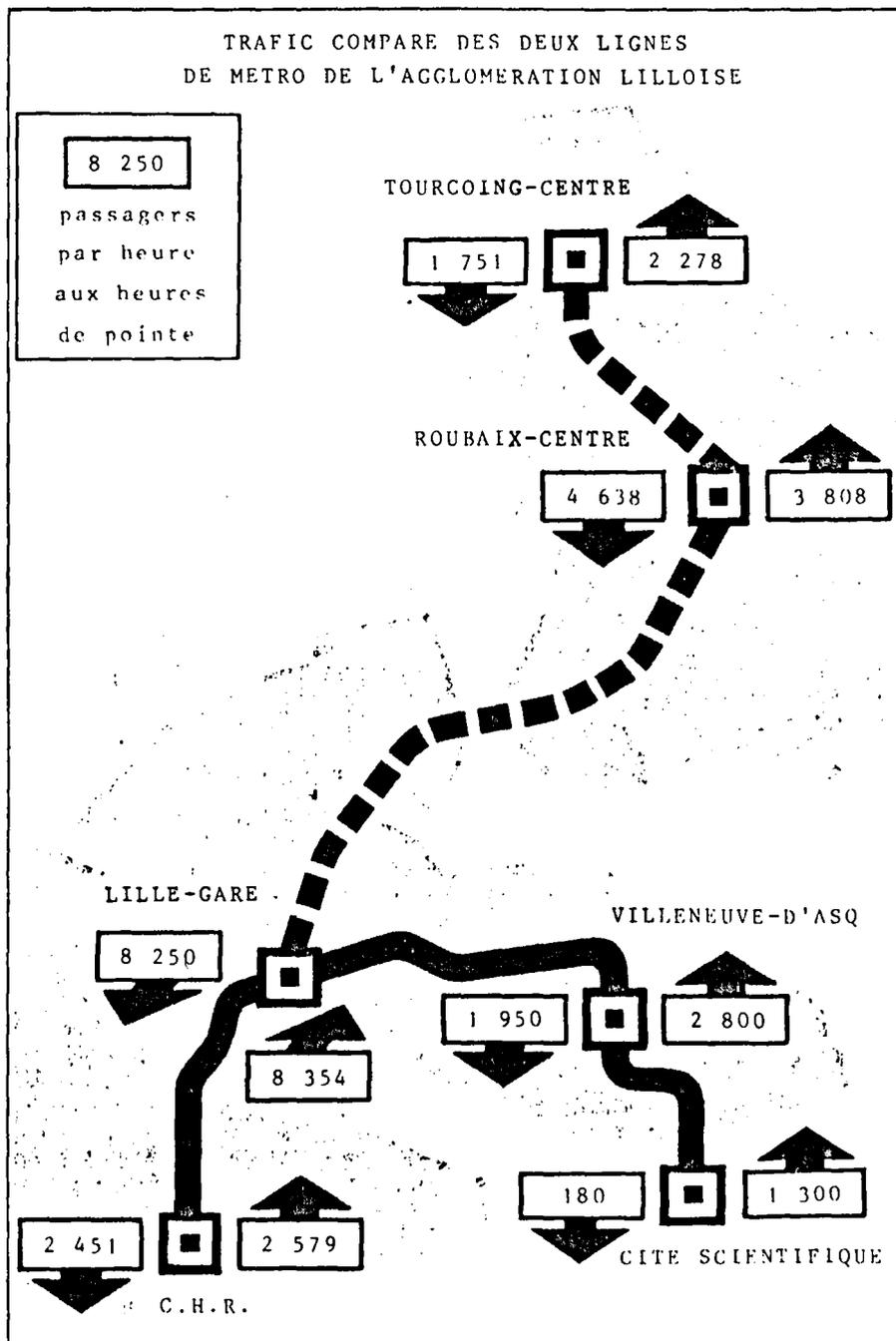
L'évaluation du trafic en 1990 prévoit en effet aux heures de pointe :

- 8 300 passagers sur le tronçon C.H.R./gare de Lille
- 1 300 passagers sur le tronçon Hellemmes/Cité Scientifique en provenance de Lille et 180 vers Lille
- 4 600 passagers de Lille à Roubaix et 3 800 de Roubaix à Lille.

Mais le Métro devient, avec la campagne électorale de mars 1977, un véritable enjeu politique et on ne peut plus dire, à partir de ce moment, que ce sont des arguments rationnels qui vont enlever la décision finale.

Nous retiendrons simplement de ce débat, le conflit permanent entre Lille, la Ville Nouvelle et Roubaix-Tourcoing, sur les priorités au sein de la Métropole, et surtout les retombées

FIG.38 TRAFIC COMPARE DES DEUX PREMIERES LIGNES DU METRO



bénéfiques de la Ville Nouvelle sur la Métropole, car on peut douter que celle-ci ait jamais eu de Métro, si l'E.P.A.L.E n'avait lancé en 1969-70, l'idée du V.A.L.

La conclusion récente de ces deux débats ne clot pas pour autant définitivement le débat sur le rôle et l'insertion de la Ville Nouvelle dans la Métropole ni le débat sur l'équilibre interne de la Métropole.

D'autres questions vont encore être posées à l'occasion de la publication du bilan du VIe Plan et de l'élaboration du VIIe Plan : qu'est devenu l'objectif de faire de Lille-Est le pôle d'innovation de la région du Nord ? La Ville Nouvelle est-elle devenue la ville universitaire qui a été à l'origine de sa création ? Pourquoi le secteur tertiaire de bureaux a-t-il pris une telle ampleur dans la Ville Nouvelle ? Quel rôle doit désormais jouer la Ville Nouvelle dans la croissance démographique de la Métropole ? Faut-il même envisager de poursuivre la construction de la Ville Nouvelle et, si oui, pourquoi ? Qui, de toutes façons, a le pouvoir de décider ? L'Etat, la Région, la Communauté Urbaine ou la Commune de Villeneuve d'Ascq ?

3) Bilan du VIe Plan pour la Ville Nouvelle

L'image de "l'E.P.A.L.E., organisme tout puissant", a été renforcée par le fait que le programme VIe Plan s'est finalement réalisé à peu près comme prévu, même s'il y a eu parfois un certain décalage dans le temps. En tout cas, ce décalage est souvent apparu bien moins important que dans le reste de l'agglomération (1).

(1) Encore que pour l'ensemble de la Région, il ressort du rapport du Préfet que les grands projets ont été réalisés à 85 % et l'enveloppe régionale à 73 %.

a) Le bilan quantitatif

Le bilan effectué par le Groupe Central des Villes Nouvelles et publié par Pierre MERLIN (1), fait apparaître un certain nombre d'indications, qui pour Lille-Est, sont les suivantes :

- Emplois permanents : . Objectifs VIe Plan : 7 160
 - . Réalisations VIe Plan : 2 560
 - . % de réalisation : 35,75 %
 - . % de réalisation moyen des villes nouvelles : 38,74 %

- Nombre de mètres carrés de bureaux mis en chantier :
 - . Objectifs VIe Plan : 14 000
 - . Réalisations VIe Plan : 34 750
 - . % de réalisation : 248,21 %
 - . % de réalisation moyen des villes nouvelles : 75,93 %

- Nombre de mètres carrés de centres commerciaux de plus de 5 000 m² de surface de vente mis en chantier :
 - . Objectifs VIe Plan : 20 000
 - . Réalisation VIe Plan : 0
 - . % de réalisation : 0 %
 - . % de réalisation moyen des villes nouvelles : 44,29 %

- Dotations individualisées d'aide publique au logement :
 - . Objectifs VIe Plan : 6 150 logements
 - . Dotations : 6 504 logements
 - . Pourcentage de réalisation : 105,7 %
 - . % de réalisation moyen des villes nouvelles : 71,8 %

(1) Pierre MERLIN : "Les villes nouvelles françaises".

- . Financements engagés : 6 081 logements
- . % de réalisation : 99 %
- . % de réalisation moyen
des villes nouvelles : 54,8 %

- Total des investissements (en milliers de Francs - 1975)

- . Prévisions VIe Plan : 139,198
- . Dotations accordées : 107,875
- . % de réalisation : 77,50 %
- . % de réalisation moyen
des villes nouvelles : 69,71 %

Il apparaît donc clairement que les objectifs visés ont été presque toujours atteints et même parfois dépassés. (Seuls, les commerces font exception à cette règle et nous avons vu plus haut pourquoi. Quant aux emplois, la situation est légèrement faussée du fait que plusieurs implantations importantes ont été signées quelques temps après le 31 décembre 1975, date à laquelle sont arrêtés ces chiffres.)

b) Bilan qualitatif

Sur le plan qualitatif, que recouvrent effectivement ces chiffres ?

- Sur le plan du logement et de l'architecture, un effort considérable a été effectué et le rythme très rapide de commercialisation le prouve : 6 mois pour un programme en accession (contre 18 mois en moyenne dans l'agglomération) et immédiatement pour les locations.

- Pour les centres commerciaux et le commerce en général, l'E.P.A.L.E. s'est heurté à la difficulté de convaincre les investisseurs privés avant que la population nouvelle n'ait atteint un certain seuil. La crise économique a aussi découragé les commerçants. Mais la situation a été redressée sensiblement depuis.

LOGEMENTS - POPULATION 1971-1975

La Ville Nouvelle de Lille-Est est prévue pour accueillir un peu plus de 17.000 logements. Au cours du VI^e Plan 38 % de ce nombre total de logements a été mis en promotion, soit 6.539 logements.

Ces 6.539 logements se répartissent ainsi :

- collectifs : 48 % ; individuels : 31 % ; habitat intermédiaire : 21 %.
- logements en location : 61 % ; en accession à la propriété : 39 %.

Statuts des logements	Logements mis en promotion 1971 - 1975		Logements livrés et occupés au 31-12-75 *
	nombre	%	
H.L.M.O.	3.700	57	888
H.L.M. Acc.	585	9	165
I.L.M. - I.L.N.	391	6	170
P.S.I.	1.010	15	347
P.I.C.	547	8	170
Non aidés	306	5	173
TOTAL	6.539	100	1.913

(*) Au cours de l'année 1976 près de 3.000 logements nouveaux doivent être livrés.

ACTIVITÉS - EMPLOIS - 1971-1975

L'objectif final imparti à la Ville Nouvelle est l'offre sur place de 1,1 emploi par personne active.

Pendant la période 1971-1975 plus de 9.500 emplois ont été acquis. Ce qui représente, au titre du VI^e Plan, autant d'emplois que de personnes actives dans les logements du même plan.

	Emplois créés de 1971 à fin 1975	Emplois décidés au 31-12-75 qui seront créés dans les prochaines années
Enseignement et recherche	1.500 (1)	900
Bureaux et services	480	4.600
Industrie	580	800
Commerces	—	700
TOTAL	2.560	7.000

(1) Pour l'Université des Sciences et Techniques seul l'accroissement d'emplois entre 71 et 75 a été pris en compte.

FINANCEMENT DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS - 1971-1975

Le coût des équipements publics du VI^e Plan (1971-1975) réalisés au titre de la Ville Nouvelle de Lille-Est s'élève à 232.089.000 F. Le financement en est assuré par les collectivités locales directement concernées à raison de 46,6 %, soit Communauté Urbaine de Lille : 72.557.000 F (31,2 % du total) et Ville de Villeneuve d'Ascq : 35.965.000 F (15,4 % du total). Le reste, 53,4 %, est financé principalement par l'Etat et accessoirement par le Département du Nord et l'E.P.A.L.E.

La part de la C.U.D.L. dans le financement des équipements « ville nouvelle » de compétence communautaire représente 45 %. Elle s'élève à 14,5 millions de francs par an en moyenne. Elle représente par ailleurs 12 % des financements assurés par la C.U.D.L. pour les investissements nouveaux dans l'ensemble de l'agglomération de la C.U.D.L., décidés en 1970.

La part de la Ville de Villeneuve d'Ascq dans le financement des équipements « ville nouvelle » de sa compétence représente 51 %.

Equipements	C.U.D.L. (milliers de F)		VILLENEUVE D'ASCO (milliers de F)		
	Coût total	Part CUDL	Equipements	Coût total	Part V.A.
Voirie primaire	18.549	9.339	Cantines scolaires	6.097	4.332
Voirie secondaire	5.575	1.391	Sportifs	38.418	20.368
Scolaire 1 ^{er} degré	44.113	28.984	Sanitaires et sociaux	5.398	2.689
Scolaire 2 ^e degré			Culturels	6.625	2.305
— 1 ^{er} cycle	11.125	3.842	Administratifs	7.000	3.850
Scolaire 2 ^e degré :			Espaces verts	3.480	870
— 2 ^e cycle	18.150	5.042	Eclairage public	2.530	1.551
Complexe Sportif Métro- politain (1)	25.403	7.845			
Eau primaire	4.700	3.911			
Assainissement primaire	23.858	9.847			
Station d'épuration	7.439	1.453			
Eau et assainissement secondaires	3.624	903			
(1) 1 ^{re} tranche.	162.541	72.557		69.548	35.965

- En ce qui concerne les emplois, la situation est plus complexe, encore que le job-ratio apparaisse presque positif : 0,9. Si l'on considère que ce job-ratio atteignait 0,5 en 1970 à Villeneuve d'Ascq et 0,6 dans l'ensemble du Secteur-Est, on peut estimer que la création de la Ville Nouvelle a permis d'atténuer ce déséquilibre et de diminuer le nombre de migrations alternantes (1).

C'est surtout sur la nature-même de ces activités que porte la critique. En effet, la Ville Nouvelle s'était fixée comme objectif d'accueillir l'Université (ce qui a été finalement réalisé en 1974 pour les Lettres et le Droit) et plusieurs grandes écoles (ce qui a été moins évident : ainsi, l'Ecole Nationale des Arts et Métiers a finalement renoncé à venir et l'Ecole Nationale Supérieure des Arts et Industries Textiles hésite encore à quitter Roubaix) mais aussi et surtout d'être le pôle privilégié d'accueil des Centres de Recherches.

Au début du VI^e Plan, des implantations ont été réalisées : C.E.R.T.I.A. (Centre d'Etudes et de Recherches Technologiques des Industries Alimentaires, regroupant l'Institut Pasteur, l'I.R.I.S., l'I.N.R.A., l'I.N.S.E.R.M. et l'I.N.S.I.A.) et C.R.E.S.T. (Centre de Recherches et d'Etudes Supérieures du Textile). Mais, depuis, les projets d'implantation de nouvelles unités de recherches font totalement défaut.

D'une part, contrairement aux espérances, le secteur privé n'a pas vraiment pris le relais des implantations publiques et d'autre part, aucune décentralisation parisienne importante n'a jamais abouti. On peut s'étonner des critères de choix

(1) L'objectif du Schéma de Secteur est de 0,8 pour l'ensemble du secteur et de 1,1 pour la Ville Nouvelle. Le S.D.A.U. prévoit aussi 1,1 pour l'ensemble de la Métropole.

en la matière, quand on voit, par exemple, le succès remarquable du Parc International d'Activités de Valbonne - Sophia - Antipolis près de Nice qui est en passe de ravir le titre tant recherché vers les années 70, de "Route 128".

Enfin, il faut dire, à ce sujet, que la difficile acceptation de la Ville Nouvelle par les milieux économiques métropolitains et régionaux n'a pas non plus favorisé le développement de Lille-Est comme pôle de recherche, car la recherche et l'industrie de pointe sont des problèmes qui concernent l'ensemble de la région. Tant qu'il n'y aura pas de consensus régional sur ce sujet, la situation n'évoluera pas.

Cet échec a donc conduit l'E.P.A.L.E. à se retourner très vite vers d'autres implantations d'activités : Petites et Moyennes Industries, bureaux. Il faut dire dans ce domaine que le succès a été très important pour la Ville Nouvelle, mais qu'il pose alors des problèmes de concurrence avec le reste de l'agglomération, comme nous l'avons vu plus haut. Sur 56 implantations négociées au 1er janvier 1977, il y a 21 implantations tertiaires : 14 correspondent à des créations, mais 7 proviennent de transferts depuis l'agglomération. Sur 24 implantations secondaires, 7 correspondent à des créations ou à des développements à l'intérieur de Villeneuve d'Ascq, mais 17 proviennent de transferts à l'intérieur de l'agglomération, dont 11 directement de la ville de Lille. Sur 11 activités de services, 10 correspondent à des créations et une seule à un transfert.

Quels enseignements tirer de l'évolution récente de la politique des activités sur la Ville Nouvelle ?

D'abord, on peut dire que le succès rencontré sur la zone du Hellu (à Lezennes) démontre la nécessité de sites d'accueil

quasi-urbains pour les activités industrielles rejetées des centres urbains anciens (la récente initiative de la Chambre de Commerce pour les mini-zones industrielles le confirme). D'autre part, le développement des opérations de bureaux à l'intérieur des quartiers d'habitat témoigne de la nécessité d'une offre la plus variée possible des sites d'accueil pour les implantations tertiaires (a contrario, cela explique le quasi-échec de la politique d'un Centre Directionnel hyperconcentré).

Mais comme pour les logements, la réussite de la Ville Nouvelle dans le domaine des activités est due, en grande partie, à une redistribution interne à la Métropole.

4) Le VIIe Plan

a) L'élaboration du Plan

La préparation du VIIe Plan s'est faite dans des conditions très différentes de celles du VIe. Non seulement le contexte général de l'Economie a changé - un plan étudié en temps de crise n'a que de lointains rapports avec celui qu'on élabore en période de pleine expansion - mais aussi, le contexte politique a évolué en particulier avec la mise en place de l'Etablissement Public Régional, créé par la Loi du 5 juillet 1972. La structure régionale comprend désormais une assemblée délibérative : le Conseil Régional, une assemblée consultative le Comité Economique et Social Régional et un organe exécutif : le Préfet de Région.

Commencées à partir d'octobre 1974, les réflexions sur le VIIe Plan de Développement Economique et Social de la Région

n'aboutissent devant les Assemblées Régionales qu'en septembre 1976. Le Conseil Régional mène parallèlement une démarche qui aboutit à la réunion des "Etats Généraux de la Région" le 9 octobre 1976. Enfin, le Plan Régional n'est approuvé que le 15 novembre 1976 par le Conseil Régional, alors que le Plan proprement dit est sensé débiter au 1er janvier 1975 !

Très différent du VIe Plan, dans sa présentation, le VIIe Plan est conçu autour de Programmes d'Actions Prioritaires (P.A.P.). Il y a des Programmes d'Intérêt Régional (P.A.P.I.R.) et des Programmes d'Intérêt National (P.A.P.I.N.).

b) Le VIIe Plan et la Ville Nouvelle

Les villes nouvelles ne sont plus individualisées dans le Plan, mais incluses (signe qu'elles ne sont plus la seule priorité nationale ?) dans un P.A.P.I.N. intitulé "Mieux vivre en ville" (N° 21). Ce programme s'articule autour de trois thèmes :

- Poursuivre la réalisation des villes nouvelles
- Améliorer le logement et les services collectifs de voisinage
- Développer les transports urbains.

Ce programme est présenté ainsi dans le Plan approuvé par la Loi N° 76-670 du 21 juillet 1976 : Objectif : "Faire des cinq villes nouvelles de la région parisienne et des quatre villes nouvelles de Province, des cités vivantes, de dimension raisonnable et pouvant assurer elles-mêmes leur avenir".

L'action comprend trois éléments : l'équilibre de l'emploi et de l'habitat, la réalisation des équipements collectifs et des procédures financières qui "continueront à être individualisées" (en somme, un Programme Finalisé qui ne porte plus ce nom...).

Les orientations retenues ont été définies conformément à la directive du Premier Ministre du 2 janvier 1976, directive qui rappelait, à un moment où les villes nouvelles étaient fort contestées, que celles-ci étaient "un élément essentiel de la politique engagée dans les grandes agglomérations pour maîtriser leur croissance".

* Pour Lille-Est, les objectifs sont les suivants :

- | | |
|---|-----------|
| - Nombre d'emplois à créer : | 13 800 |
| - Nombre de m2 de bureaux à mettre en chantier : | 63 500 |
| - Job-ratio : | 1,0 |
| - Nombre d'ha de zones d'activités industrielles à commercialiser : | 122 |
| - Nombre de logements à mettre en chantier : | 7 600 (1) |

Ces objectifs paraissent raisonnables et nécessitent, en fait, beaucoup moins d'investissements que durant le VIe Plan puisque toutes les grandes infrastructures sont déjà réalisées ainsi que la plupart des grands équipements de superstructure.

En ce qui concerne la Métropole lilloise, le programme est ainsi présenté par le Préfet dans son rapport de synthèse : "la nécessité d'intervenir de manière prioritaire pour la reconquête et la réorganisation des villes qui constituent la Métropole lilloise est reconnue dans le texte-même du Plan National. Ceci constitue également un choix régional.

(1) Soit environ 16 % du nombre de logements prévus dans l'arrondissement de Lille.

"L'objectif est de poursuivre au VIIe Plan la rénovation - réhabilitation des quartiers de Wazemmes et du secteur sauvegardé de Lille et d'engager un programme de redéveloppement du Nord-Est de la Métropole (Roubaix - Tourcoing - Wattrelos) tant au point de vue de l'amélioration de l'habitat, du désenclavement routier que de l'activité industrielle".

On pourrait donc croire que le VIIe Plan donne satisfaction à tout le monde. Ce n'est pas tout à fait le cas. Pour le Conseil Régional, en particulier, il importe de savoir qui maîtrise finalement les crédits : "A propos des villes nouvelles, le Préfet de Région indique page 57 de son rapport : "Cette action n'est reprise que pour mémoire, le Groupe Central des Villes Nouvelles ayant déjà déterminé directement avec chacune des neuf villes nouvelles leur programme". L'urbanisation et l'aménagement de la Région ne doivent plus être conçus à Paris, au sein d'administrations, mais dans la Région. Les crédits à affecter à la réalisation de ce qui était des programmes finalisés au VIe Plan (Dunkerque et Lille-Est) doivent être décentralisés au profit de la Région qui les utilisera pour la promotion du développement équilibré des agglomérations. Les programmes doivent être arrêtés après accord de la C.U.D.L. et des communes intéressées".

C'est d'ailleurs à ce niveau que se sont posés les problèmes puisque ces deux collectivités doivent intervenir pour le vote des équipements d'accompagnement de la Ville Nouvelle (équipements scolaires, sportifs, socio-éducatifs etc...). Or, nous l'avons vu, une longue crise interne a secoué la municipalité de Villeneuve d'Ascq, puis une longue campagne électorale a pratiquement empêché toute prise de décision. Après les élections, la nouvelle municipalité a été confrontée à des problèmes budgétaires qui ont été pour elle l'occasion de poursuivre publiquement un large débat où furent notamment

évoqués les relations entre les élus municipaux et l'E.P.A.L.E., la place de la Ville Nouvelle dans la Commune de Villeneuve d'Ascq, le rôle des habitants dans ce processus d'aménagement qui était jusqu'à présent resté au niveau du dialogue élus-techniciens.

Comment faire de Villeneuve d'Ascq une commune unifiée alors que des contraintes historiques et géographiques font que les secteurs du Breucq et du Sart sont physiquement coupés du reste de la ville et alors que le futur centre-ville prévu par la Ville Nouvelle est nettement excentré par rapport aux limites communales nées de la fusion de 1970 ?

Ce long débat qui paraît devoir déboucher sur un renforcement du pouvoir communal, a en tout cas retardé sérieusement le programme d'aménagement de la Ville Nouvelle.

Enfin, le nouveau Conseil d'Administration ne s'est réuni qu'en juillet 1977 sans déboucher lui non plus sur une décision, amenant ainsi un retard global de 18 mois dans la programmation.

Est-ce à dire que c'est la fin de la Ville Nouvelle, comme d'aucuns le prédisent ?

Nous ne le pensons pas. Un processus d'aménagement est en cours. Ce processus est bâti autour d'un tout cohérent au niveau du programme, de la taille, du planning, des réserves foncières et de l'équilibre financier. Ce processus peut connaître des crises et il en a déjà connu plusieurs, dont une très grave en 1973, aboutissant au départ du Directeur de l'E.P.A.L.E., à une époque où la Ville Nouvelle n'avait pas encore atteint le seuil de crédibilité.

Ce processus d'aménagement peut aussi connaître des modifications ou des adaptations à un contexte nouveau. Nous avons vu ainsi que, sur le plan de l'emploi, un changement sensible de politique a pu être effectué avec succès durant le VIe Plan.

Ce processus d'aménagement peut enfin prendre en considération des éléments nouveaux. Il doit, en particulier, désormais tenir compte de la place prépondérante qu'entend tenir la Commune de Villeneuve d'Ascq. La Ville Nouvelle ne doit donc plus seulement être pensée en termes d'investissements, mais aussi en termes de gestion.

Mais aujourd'hui, sept ans après le début des travaux il ne semble plus possible de renverser la vapeur ; la Ville Nouvelle est devenue une réalité, une réalité avec laquelle la Métropole et la Région doivent compter.

CONCLUSION

Au terme de cette étude, arrêtée à la date de juillet 1977, sur l'insertion et le rôle de la Ville Nouvelle de Lille-Est dans les Schémas d'Aménagement de la Région Nord, quelles conclusions peut-on tirer ?

Redisons d'abord qu'il ne s'agit pas pour nous de tirer des conclusions tranchées puisque nous manquons de recul dans le temps par rapport à un processus d'aménagement qui continue à se dérouler.

Nous nous attacherons seulement à essayer de mettre en évidence un certain nombre de pistes de réflexion sur la poursuite de l'aménagement de la Métropole et sur l'insertion de la Ville Nouvelle dans ce contexte.

1) Le S.D.A.U.

La première réflexion qui s'impose est que le S.D.A.U. n'a certes pas prévu qu'en 1977 la Métropole serait ce qu'elle est aujourd'hui, ni que la Ville Nouvelle aurait atteint ce stade de développement.

Pourquoi ? D'abord parce que le S.D.A.U. ne prévoit qu'à long terme. Il ne dispose pas, selon la loi, des moyens de sa mise en oeuvre et des possibilités de phasage. Il ne dispose pas non plus des moyens de correction. A Lille, le seul moyen dont a pu disposer jusqu'ici l'Agence d'Urbanisme

a été le P.O.S. publié en 1973 qui corrige en partie le S.D.A.U. de 1970 (mais conçu dans ses grandes lignes dès 1964).

Le plus grand reproche que l'on peut faire au S.D.A.U. est d'ignorer complètement l'effet dynamique des "coups partis" en matière d'aménagement qui fait que certaines opérations prennent plus ou moins d'ampleur suivant leur réussite ou leur échec.

Cela explique sans doute l'ampleur qu'a pris le phénomène Ville Nouvelle dans ce contexte.

Seule opération de la Métropole à disposer d'un programme global précis et cohérent et des moyens de sa mise en oeuvre tant au niveau financier (grâce au Programme Finalisé) qu'au niveau des techniciens (grâce à l'E.P.A.L.E. qui assure à lui seul l'unité et la continuité de tout le processus de la conception à la réalisation), la Ville Nouvelle, considérée lors de l'élaboration du S.D.A.U. comme un simple "coup parti", est devenue aujourd'hui la seule grande opération d'extension de la Métropole.

Ces différentes critiques sur le S.D.A.U. n'ont pas échappé aux responsables, au niveau central, et on ne peut cacher qu'il existe actuellement un certain malaise en matière d'urbanisme. A la certitude enthousiaste d'une planification spatiale à long terme, orientant des plans à moyen terme bien articulés, dans le cadre d'une programmation précise, a succédé, auprès des instances chargées de les promouvoir et de les gérer, le désenchantement, voire le découragement et une tendance au repli sur des positions de compromis.

Une nouvelle politique de l'urbanisme se fait jour et l'on parle de plus en plus du "Plan de Référence", document nouveau qui comblerait le vide entre le S.D.A.U. et le P.O.S. Ce "Plan de Référence" se présente, en effet, comme un document opérationnel contenant aussi les moyens de la mise en oeuvre du projet. Pour Claude CORNUAU (1), "les plans de référence doivent être ainsi les instruments d'une politique à moyen terme, les régulateurs de la lente transformation des villes par la société changeante qui les fait vivre".

2) La Ville Nouvelle de Lille-Est

La deuxième réflexion est que, bien sûr, Lille-Est n'est pas une véritable Ville Nouvelle, au sens traditionnel et britannique du terme.

Elle n'est pas, non plus, une ville-parallèle de Lille ou de Roubaix, leur étant trop proche spatialement et les fonctions étant trop imbriquées.

Si l'on a pu croire, un certain temps, qu'elle deviendrait une ville-satellite de Lille (le nom-même de Lille-Est exprime une certaine ambiguïté), il semble que la situation évolue et que l'on ait dépassé ce stade. La place prépondérante que tend à prendre la Commune de Villeneuve d'Ascq vise à supprimer la distinction Ville Nouvelle / partie ancienne de Villeneuve d'Ascq et à ne constituer qu'une seule et même entité : Villeneuve d'Ascq.

(1) Secrétaire Général du F.A.U. (Fonds d'Aménagement Urbain), organisme dépendant du Ministère de l'Équipement, créé à l'été 1976. Voir Revue Metropolis N° 26 - 27 - avril 77.

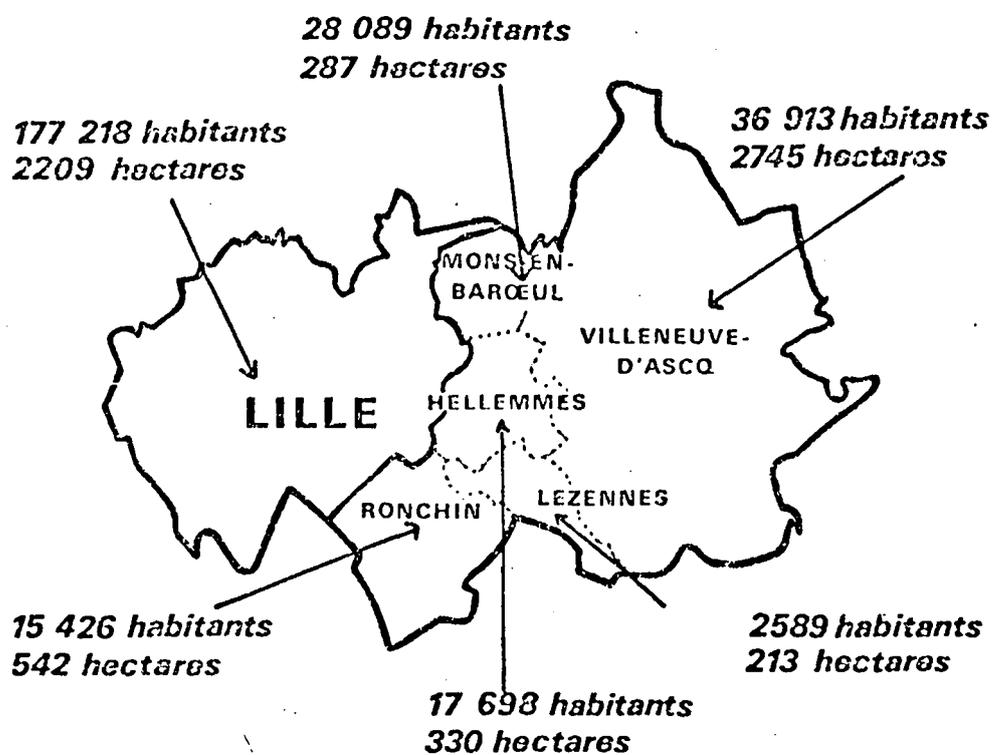
Disposant, dès maintenant, de pratiquement tous les équipements permettant une vie autonome (Hôtel de Ville, stade, parc, centre commercial, théâtre, lycée...) Villeneuve d'Ascq voit le nombre d'actifs résidents augmenter régulièrement. Mieux, grâce à la taille et à la qualité de ses équipements, elle peut aussi attirer la population du reste de la Métropole qui fréquente le Parc, le stade ("Stadium Nord"), le théâtre ("Espace Rose des Vents"), demain le Centre Commercial de "Villeneuve 2" et, bien sûr, les trois Universités qui ont, elles, un rayonnement régional.

Il convient toutefois de nuancer cet aspect positif de la transformation progressive de "Lille-Est" en "Villeneuve d'Ascq". A une époque où le cadre communal devient de plus en plus étroit pour de nombreuses questions, il importe de bien replacer le programme dans son contexte originel et de veiller à ce que le "Secteur-Est" soit pris en considération dans sa totalité. Dans le cas contraire, la Ville Nouvelle risquerait d'accélérer les phénomènes d'abandon et de paupérisation des anciens quartiers de ce secteur. La récente fusion d'Hellemmes avec Lille peut sans doute être interprétée comme une première réaction à ce risque. Rappelons que, reprenant son projet de Février 1972, Lille avait proposé en juillet 76 la fusion à Hellemmes, Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Baroeul, Lezennes et Ronchin. Seule la commune d'Hellemmes a accepté ce projet qui reste toujours un objectif de la ville de Lille.

Reste qu'aujourd'hui la question communale est posée et qu'on ne peut plus faire abstraction des limites communales lorsque l'on parle d'opérations d'urbanisme aussi importantes.

Si, aujourd'hui, Villeneuve d'Ascq est devenue la commune support de la Ville Nouvelle, elle ne peut néanmoins se passer du concours financier de la Communauté Urbaine.

FIG.41 PLAN DE LA FUSION PROPOSEE PAR LILLE EN JUILLET 1976



Dans sa récente brochure "Communauté Urbaine 1971-1976", celle-ci n'hésite pas d'ailleurs à le rappeler clairement :

"Il apparaît, à l'évidence, que sans le support d'une Communauté Urbaine de plus d'un million d'habitants, la création d'une Ville Nouvelle eût été inconcevable.

Comment une commune, dont le centime valait environ 53 F. en 1970 et vaut 65 F. au Budget Primitif 1976, aurait-elle pu assumer les charges financières découlant de cette création ?

Alors que ses contribuables supportent, en 1976, 624 centimes au titre de la dette liée aux équipements communautaires, ils en auraient payé 38 719 pour les mêmes équipements, si ceux-ci avaient été réalisés par leur commune, en l'absence de la Communauté Urbaine de Lille. La charge étant multipliée par 62 serait très vite devenue excessive et intolérable bien avant 1980 !"

Globalement, rappelons qu'au cours du VI^e Plan, le coût des équipements publics réalisés au titre de la Ville Nouvelle a été assuré comme suit :

- C.U.D.L. =	46,6 %
- Ville de Villeneuve d'Ascq =	15,4 %
- Etat, Département, E.P.A.L.E. =	53,4 %

Mais, outre ce grand débat de savoir qui paye la construction de la Ville Nouvelle, se développe aujourd'hui un autre débat, tout aussi important, qui est de connaître qui la gère. Et c'est là que le rôle de la Commune prend, nous l'avons vu, une autre dimension.

Peut-on dire si la Ville Nouvelle a atteint aujourd'hui les quatre objectifs principaux qui lui étaient assignés ?

Il est sans doute encore trop tôt pour y répondre car il ne faut pas oublier de replacer ces objectifs dans le cadre des 15 années prévues pour la réalisation. Le phénomène temps est essentiel pour bien comprendre la Ville Nouvelle.

A mi-chemin, on peut néanmoins dire :

- que la Ville Nouvelle n'est pas encore devenue le pôle d'innovation qu'elle ambitionne d'être mais qu'elle a néanmoins réussi à établir un équilibre emploi-habitat. (1)

- Que la Ville Nouvelle a bien accueilli l'Université mais que celle-ci n'est pas encore suffisamment intégrée pour prétendre que Lille-Est soit une Ville Nouvelle universitaire (voir ci-dessous).

- Que la Ville Nouvelle n'est pas le pôle de croissance démographique prévu. Néanmoins le programme de logements s'est réalisé intégralement et a été très largement rempli. La Ville Nouvelle a donc répondu à un besoin qui n'avait pas été envisagé à l'origine en jouant un rôle dans la redistribution interne de la population de la Métropole : celui du desserrement de la population qui cherche à quitter les vieux logements des quartiers anciens pour des logements plus modernes dans des quartiers plus aérés et mieux équipés.

La C.U.D.L. n'ayant lancé depuis 1970 aucune Z.A.C. d'habitations importantes, la Ville Nouvelle s'est trouvée être la seule zone capable de répondre à ce besoin.

(1) La Ville Nouvelle devient cependant un pôle de concentration d'entreprises d'"ingenierie" aménagement-travaux publics = SODETEG, SCETAURROUTE, E.P.A.L.E., B.R.G.M., S.G.T.N., QUILLE et demain MATRA.

- Qu'enfin elle a déjà très largement atteint son quatrième objectif : réaliser un programme métropolitain d'équipements sportifs et de loisirs. Le Stadium Nord et le Parc Urbain du Héron se présentent à cet égard comme des réalisations remarquables et, même s'ils posent encore des problèmes au niveau de la gestion, ils sont des réussites unanimement reconnues.

3) La Ville Nouvelle et l'Université

Notre troisième réflexion portera sur l'intégration de la Ville Nouvelle et de l'Université, objectif initial de sa création.

Il faut bien dire que le succès n'est pas encore atteint dans ce domaine bien que plus de 30 000 étudiants fréquentent les 14 établissements d'enseignements supérieurs et professionnels de Villeneuve d'Ascq.

Certes, les Universités de Lettres et de Droit ont effectivement déménagé dans le nouvel Ensemble Universitaire du quartier du Pont de Bois en 1974 (rappelons-nous que M. PISANI le souhaitait pour 1968...). Mais il faut bien reconnaître que c'est avec beaucoup de réticence que ce déménagement a eu lieu.

D'autre part, alors que l'E.P.A.L.E. souhaitait une intégration physique de cette Université à la ville (1) et avait lancé à cet effet, en 1972, un concours international d'architecture remporté par Alexis JOSIC, la réalisation

(1) Comparer le projet initial (fig. 15) et la réalisation effective (fig. 42)

effective de ce quartier a été considérablement retardée et ce n'est qu'en 1977 qu'il doit commencer à fonctionner normalement. Entretemps, les universitaires qui ont vécu au milieu de ce vaste chantier de 1 000 logements ont plus ressenti les effets négatifs de cet isolement contraignant que perçu l'intégration qui leur était promise, même si des signes encourageants commencent à se manifester.

En ce qui concerne l'Université des Sciences, la réalisation du quartier du Triolo, le premier de la Ville Nouvelle, avait aussi pour objectif de supprimer son isolement physique. Cet objectif a été mené à bien mais avec un certain décalage, car le quartier du Triolo ne sera terminé que fin 1977 (sauf en ce qui concerne le Métro).

Pour autant, la fin de l'isolement n'a pas impliqué une meilleure intégration à la ville. Car on se heurte, ici, à la conception fondamentale de cette Université, au problème du Campus. Malgré la ville proche, ce campus reste isolé. L'amputation de son programme initial (280 000 m² de plancher ont été construits sur les 500 000 m² prévus) augmente les distorsions entre la logique du plan de masse et la pratique réelle : séparation des fonctions de résidence et d'enseignement, déphasage entre les parkings (périphériques) et l'usage (central), longueur des trajets piétons internes et faible protection aux conditions climatiques, absence d'équipements et d'activités autres qu'universitaires.

Tous ces maux, unanimement reconnus, ont amené le Président NOTEBART, Président de la C.U.D.L. et de l'E.P.A.L.E. à proposer en juin 76 aux autorités universitaires et académiques d'envisager un réaménagement du Campus, plus satisfaisant tant pour l'Université que pour la Ville.

plan général de louvain-la-neuve

1. Faculté des Sciences
Economiques, Sociales
et Politiques.
2. Administration U.C.L. et
Gare
3. Restaurant universitaire
4. Cyclotron
5. Place des Sciences
6. Faculté des Sciences
Exactes

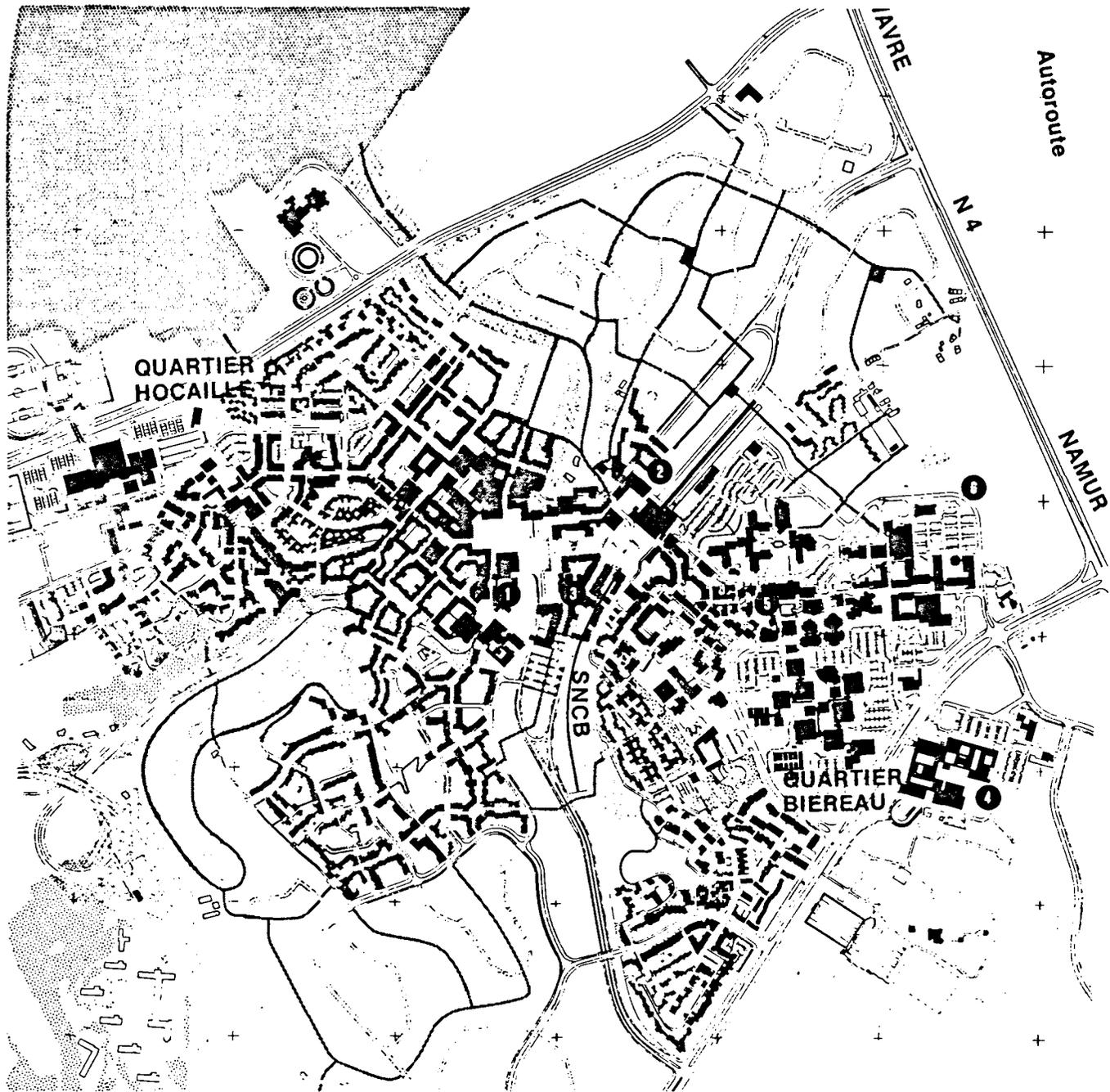


FIG. 43 PLAN GENERAL DE LOUVAIN-LA-NEUVE

Le débat qui a eu lieu en décembre 1976 a été difficile, car il bouscule les mentalités et met en cause des situations de fait finalement supportées avec les ans, et fait craindre à certains pour l'autonomie et l'indépendance de l'Université.

Ce débat a tourné court, avec la démission, en janvier 1977, du Président de l'Université de Lille I.

Il aura, néanmoins, eu le mérite de poser publiquement le problème des relations de l'Université avec la Ville, et qui plus est, d'une Université pour laquelle on a construit une ville.

On peut penser que le débat n'est pas clos pour autant et que les universitaires sauront tirer parti de quelques expériences étrangères fort intéressantes en la matière : expérience de Louvain-la-Neuve, en Belgique, à quelques dizaines de kilomètres de Villeneuve d'Ascq, où l'Université Catholique de Louvain a réalisé une ville nouvelle remarquable ; expérience de l'Université d'Oregon à Eugène, aux Etats Unis (1), où les universitaires eux-mêmes ont "participé" à la conception du développement et de la rénovation de leur campus.

La réussite de la Ville Nouvelle de Lille-Est dépend aussi de la volonté des universitaires d'y contribuer.

4) Les retombées de la Ville Nouvelle

Notre quatrième réflexion portera sur les retombées bénéfiques de la Ville Nouvelle sur la Métropole et sur la Région toute entière.

(1) Voir Christopher ALEXANDER : "Une expérience d'urbanisme démocratique".

Cette Ville Nouvelle constitue en effet un champ d'expérimentation remarquable pour l'urbanisme contemporain, dans une région trop souvent sclérosée, et se présente ainsi comme une vitrine dynamique de l'aménagement régional.

Travaillant en majeure partie avec des architectes, des entreprises et des promoteurs régionaux, l'E.P.A.L.E. a donné à ceux-ci l'occasion d'exprimer leur talent et d'en faire bénéficier ensuite le reste de la région.

Dans beaucoup d'autres domaines de l'aménagement, la Ville Nouvelle a été l'occasion de réaliser des expériences inédites : la réalisation d'un vaste parc urbain intégrant une série de plans d'eau régulateurs d'eau pluviale et utilisables pour des activités de loisirs, la réalisation de quartiers articulés autour d'une séparation du réseau-piéton et du réseau-automobile, l'habitat de densité intermédiaire (50 logements/ha) associant les avantages de l'immeuble collectif et de la maison individuelle, l'intégration poussée de l'habitat et de l'emploi (dans le quartier du Triolo en particulier), une conception nouvelle des équipements publics plus intégrés et plus polyvalents (n'hésitant pas non plus à réutiliser les anciennes fermes témoins du passé rural de la ville) (1).

Enfin, nous l'avons vu, le caractère provocateur de certaines opérations a parfois eu des retombées bénéfiques sur les villes anciennes : ainsi le petit V.A.L. est-il devenu le Métro de la Communauté Urbaine et le Centre Commercial "Villeneuve 2" a-t-il permis à Roubaix de relancer le centre commercial "Roubaix 2 000".

(1) Voir l'article de M. VAUDOIS dans "Hommes et Terres du Nord" 1974-1.

5) L'avenir de la Métropole

Enfin, notre dernière réflexion portera sur l'avenir-même de la Métropole.

Il est certain que beaucoup de choses ont évolué depuis 1964, date à laquelle ont été émises les grandes idées qui ont présidé à l'élaboration du S.D.A.U.

La croissance économique et démographique a considérablement diminué au point de faire douter de l'intérêt des grandes zones de développement prévues au Sud-Ouest de Lille. Pour certains, la capacité de remplissage de la Ville Nouvelle de Lille-Est devrait même suffire, pendant de nombreuses années encore, aux besoins de constructions de logements en secteur neuf. (1)

Par ailleurs, le tunnel sous la Manche a été abandonné remettant ainsi en cause toutes les grandes infrastructures qui lui étaient liées (Train à Grande Vitesse - T.G.V., autoroutes...) et compromettant l'espoir de voir le Nord et la Métropole capter les flux économiques trans-Manche.

Le canal à grand gabarit a été réalisé très lentement et certains n'hésitent pas à douter, aujourd'hui, de son utilité. Au niveau-même de la Métropole, on envisage d'abandonner le tracé par Wattrelos et de rejoindre le réseau belge par la Lys (ce qui impliquerait sans doute une révision officielle du S.D.A.U.).

Lancé seulement en juin 1977, le Parc de la Deûle se heurte déjà à l'opposition des agriculteurs.

(1) Par contre, le risque de voir le programme Ville Nouvelle gonfler démesurément est très faible compte-tenu des obstacles physiques (routes, canal, vallée de la Marque) et des protections juridiques du P.O.S. en ce qui concerne les zones agricoles périphériques.

La lente réalisation de l'Europe et le dynamisme économique important de la Belgique toute proche, ont contribué à accentuer la crise du versant Nord-Est de la Métropole.

Enfin, le décalage entre les opérations de rénovation et la réalisation de la Ville Nouvelle a modifié le processus de mise en oeuvre du S.D.A.U.

Une réflexion profonde, tenant compte de ces évolutions et de ce contexte nouveau mériterait d'être menée de façon à apporter au S.D.A.U. les corrections nécessaires.

Le 31 Juillet 1977

P.S. Lors de sa séance du 27 septembre 1977, le Conseil de la C.U.D.L. a décidé de mettre en révision le S.D.A.U. de la Métropole-Nord.

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

Généralités

- ALEXANDER Christopher - Une expérience d'urbanisme démocratique - Seuil 1976
- ASCHER François et GIARD Jean - Demain la ville ? Urbanisme et politique - Editions sociales 1975
- BOURY Paul - Comprendre l'urbanisme - Edition du Moniteur 1977
- Les CAHIERS de la REVUE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE - Les collectivités locales devant l'urbanisation - Février 1972
- CENTRES D'ETUDES de la CIVILISATION CONTEMPORAINE - L'homme et la ville dans le monde actuel (voir notamment les chapitres rédigés par Jacqueline Beaujeu-Garnier, Georges Lavau, Pierre George, Philippe Pinchemel) - Université de Nice - 1969
- DOCUMENTATION FRANCAISE - Le IVe Plan - Numéro spécial Octobre-Novembre 1962
- DOCUMENTATION FRANCAISE - La politique d'aménagement du territoire en 1969 - Décembre 1968
- DOUBLET Maurice - Paris en procès - Hachette 1976
- GUICHARD Olivier - Aménager la France - Laffont 1965
- GRANET Paul - Changer la ville - Grasset 1975

- HAUTREUX, LECOURT, ROCHEFORT - Le niveau supérieur de l'armature urbaine française - Rapport du Commissariat Général du Plan - Paris 1963
- HAWORTH Lawrence - Des villes pour les hommes - Nouveaux horizons 1969
- LEFEBVRE Henri - Le droit à la ville - Anthropos 1972
- MAURET Elie - Pour un équilibre des villes et des campagnes - Dunod 1974
- MONOD Jérôme - Transformation d'un pays = Pour une géographie de la liberté - Fayard 1974
- RAGON Michel - l'Urbanisme et la cité - Hachette. 1964
- RAGON Michel - l'Homme et les villes - Albin Michel 1975
- RAGON Michel - l'Architecte, le Prince et la Démocratie - Albin Michel 1977
- ROCHEFORT Michel - L'organisation urbaine de l'Alsace - Strasbourg 1960

Région Nord - Pas-de-Calais

- BRUYELLE Pierre - Le réseau urbain de la région du Nord et ses transformations depuis 1806 in U.D.A.R.A.R. = aspects du développement de l'urbanisation en France - Rapport à la D.G.R.S.T., Tome 2, Paris 1970

- CASTELS Manuel et GODARD Francis - Monopolville (l'Entreprise, l'Etat, l'Urbain) - Mouton 1974
- CONSEIL REGIONAL - Cahiers pour les Etats Généraux de la Région - Lille Octobre 1976
- C.I.R.S.H. - Une région en mutation = le Nord - Pas-de-Calais - Communications du colloque tenu au C.I.R.S.H. - P.U.L. Université de Lille III - 1975
- DELIGNY Henri - Le Nord demain - Promo 1964
- GAMBLIN André - La région du Nord - Larousse 1973
- GARCETTE Pierre - Nord - Pas-de-Calais de 1975 à 1985 (le Nord en sursis) - Informations et conjoncture - 1976
- OREAM-Nord - Pour une politique d'aménagement régional - Livre Blanc - Février 1968
- OREAM-Nord - Aménagement d'une région urbaine, le Nord - Pas-de-Calais - Schéma régional - 1971
- * - OREAM-Nord - Cadre de vie et économie, l'héritage industriel - Vivre au présent - Octobre 1975
- REVUE EQUIPEMENT/LOGEMENT/TRANSPORTS - Le Nord - Pas-de-Calais à l'échelle de l'Europe - N° 44-45 - Novembre 1969
- REVUE des PONTS et CHAUSSEES et des MINES - La Région Nord - Pas-de-Calais - N° 5 - Juin 1974
- VIE FRANCAISE - Le Nord redémarre - Numéro spécial 15 Février 1972

Métropole-Nord

- AGENCE D'URBANISME de l'AGGLOMERATION METROPOLITAINE -
Projet de Livre Blanc - Juin 1968
- AGENCE D'URBANISME de la C.U.D.L. - Construire une Métropole -
Livre Blanc de la Métropole Nord - Mai 1969
- AGENCE D'URBANISME de la C.U.D.L. - Rapports de la Commission
locale du S.D.A.U. - 2 Juillet 1970 et 2 Février 1971
- AGENCE D'URBANISME de la METROPOLE NORD - S.D.A.U. de l'Arron-
dissement de Lille - Rapport justificatif - Janvier 1971
- AGENCE D'URBANISME de la C.U.D.L. - Rapport justificatif du
P.O.S. de la C.U.D.L. - 1973
- BULLETINS de l'ASSOCIATION pour la METROPOLE REGIONALE Nord -
1964 - 1965
- BRUYELLE Pierre - Lille - Roubaix - Tourcoing - Documentation
Française - Juillet 1965
- BRUYELLE Pierre - Lille et sa Communauté Urbaine - Documentation
Française - Juin 1976
- CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE de Lille - Roubaix - Tourcoing
Repères 1963-1972/1975
- COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE - Plaquettes d'information -
1972 et 1976
- COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE - Rapport justificatif sur le
S.D.A.U. = réunion de conseil de C.U.D.L. - 15 Décembre 1969

- COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE - Rapport de la Commission locale du P.M.E. - 3 Avril 1970
- CONSEIL MUNICIPAL DE LILLE - Pour l'agrandissement de Lille - Plaquette 2 Juillet 1976
- CONSEIL REGIONAL - Eléments pour le plan régional = dossier de l'arrondissement de Lille - 30 Avril 1976
- CONSEIL REGIONAL - Communications du colloque sur la gestion des Métropoles - Lille - 31 Janvier/3 Février 1977
- CULTURE ET PROMOTION - Une Métropole pour la Région Nord - Dossier N° 1 - 1967
- CURTISS Raymond - Lille, Métropole des Flandres, in Revue Transmondia N° 117 - Juin 1964
- DERYNG Januz - Métropole du Nord - Choix d'une structure - Texte de la conférence du 27 novembre 1964
- DERYNG Januz - Le Tunnel sous la Manche = Aménagement du Territoire et la Métropole du Nord - Revue le monde souterrain - 1964
- DUHAMEL Maurice-Albert - Lillois, réveille-toi ! Comité d'études et d'initiatives pour la réalisation du grand Lille - Novembre 1960
- E.D.H.E.C. - Actes du colloque E.D.H.E.C. "Les Métropoles d'équilibres" - Lille 12-13 Mai 1966
- GRESILLON Michel - Lille, Métropole d'équilibre, Communauté Urbaine - Revue Economie et Politique - Numéro hors série Février 1971

- LENTACKER Firmin - Caractères de la géographie urbaine dans la région de Lille - Roubaix - Tourcoing - Revue du Nord, livraison géographique N° 1, 1952 - N° 2, 1953
- NORD-INDUSTRIEL - La Métropole Nord au service de la Région - Numéro spécial - Avril 1967
- OMEZ Joseph (délégué général du CIL Métropole Nord) - Pour une Métropole de qualité - Texte de la conférence au club des Rotariens de la Métropole Nord - Marcq-en-baroeul 15 Février 1967
- SUEUR Georges - Lille - Roubaix - Tourcoing, Métropole en miettes - Stock 1971
- TARREL M. - La Métropole du Nord - Programme de modernisation, d'équipement et schéma de structure - Moniteur des Travaux Publics N° 45 - Novembre 1964

Villes Nouvelles

- ARCHITECTURE (Revue) - Des villes naissent - N° 395 - Février 1976
- ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI (Revue) - Villes nouvelles N° 146 - Octobre - Novembre 1969
- ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI (Revue) - Louvain-la-Neuve N° 168 - Juillet 1973
- CHATIN Catherine - 9 Villes Nouvelles - Une expérience française d'urbanisme - Dunod 1975

- DIALOGUE (Revue) - Villes nouvelles - Vieilles cités - 1972
- DOCUMENTATION FRANCAISE ILLUSTRÉE - Les villes nouvelles -
Février 1973
- ENVIRONNEMENT (Revue) - Louvain-la-Neuve - Janvier 1971
- LES ECHOS - Villes nouvelles = Innover pour mieux vivre -
supplément au N° 11-101 - 1972
- HABITER (Revue) - Louvain-la-Neuve - 1er Février 1976
- HOWARD Ebenezer - Les Cités-jardins de demain - Dunod 1969
- JANNOUD Claude et PINEL Marie-Hélène - La première ville
nouvelle - Mercure de France 1974
- MERLIN Pierre et GUERTIN Pierre - Villes nouvelles en Grande-
Bretagne - Cahiers de l'I.A.U.R.P. Vol. 8 - Juin 1967
- MERLIN Pierre et GUERTIN Pierre - Villes nouvelles en
Scandinavie - Cahiers de l'I.A.U.R.P. Vol. 9 - Septembre 1967
- MERLIN Pierre - Les villes nouvelles - P.U.F. 1972
- MERLIN Pierre - Les villes nouvelles françaises - Notes et
études documentaires - Mai 1976
- PROMOTION (Revue des Associations des Anciens Elèves de
l'Ecole Nationale d'Administration) - Les villes nouvelles,
10 ans après - N° 99 - Avril 1976
- ROULLIER J.E. et GASCHIGNARD J.C. - Les structures administra-
tives des villes nouvelles - Revue Administration N° 77 -
Novembre 1972
- ROULLIER Jean-Eudes - Les villes nouvelles et l'Innovation -
Revue 2 000 - Janvier 1973

Ville Nouvelle de Lille-Est

- CULTURE ET PROMOTION - La population de Villeneuve d'Ascq et la ville nouvelle - Etude exploratoire - EPALE Mars 1972
- DELBAR Georges - L'expansion suburbaine à l'Est de Lille - Mémoire de Maîtrise - Institut de Géographie de Lille - Septembre 1969
- DELDIQUE Gérard - Villes nouvelles et reconquête urbaine, in Numéro Spécial de Nord-Industriel - Avril 1967
- EPALE - Schéma d'Aménagement du Secteur-Est de Lille - Mars 1970
- EPALE - Lille-Est, une vie nouvelle dans une ville nouvelle - Plaquette 1972
- EPALE - Lille-Est, ville nouvelle de la Métropole Nord - Journal édité à l'occasion de l'exposition à la C.U.D.L. Avril 1972
- EPALE - Ville Nouvelle Actualités - Revue d'information 1974 - 1976
- EPALE - Lille-Est, déjà 5 ans - Janvier 1976
- HOUSEAUX Jean - Zone-Est = une ville nouvelle à dominante universitaire - in Numéro Spécial Nord-Industriel - Avril 1967
- RALITE Jean-Claude - La Ville Nouvelle de Lille-Est doit favoriser l'effort de réanimation de la Région du Nord - In Nord-Industriel N° 47 - 24 Novembre 1967

- RALITE Jean-Claude - La Ville Nouvelle de Lille-Est, élément de base de la construction de la Métropole - Revue Métropole Flandres-Artois N° 9 - Mai 1970
- RALITE Jean-Claude et CALAIS Patrick - La Ville Nouvelle de Lille-Est entre dans la 2ème phase de son histoire - Le Moniteur N° 50 - 15 Décembre 1973
- STEINMETZ Pierre - Les problèmes fonciers résultant de la création d'une ville nouvelle : exemple de Lille-Est - Mémoire de stage - E.N.A. - Décembre 1968
- TECHNIQUES ET ARCHITECTURE (Revue) - Lille-Est - Le concours du Pont de Bois - N° 293 - Mai 1973
- TECHNIQUES ET ARCHITECTURE (Revue) - Lille-Est, Ville Nouvelle - N° 302 - Décembre 1974

REVUE DE PRESSE

(Abréviations = VDN : Voix du Nord, NE : Nord-Eclair)

1964

- . 31 janv. - Le plan routier de la Métropole - VDN
- . 1er avril - Quand les experts auscultent la Métropole (Théorie de BERNARD et des fuseaux de MESNIL) - VDN
- . 10 mai - Le plan linéaire de BERNARD - NE
- . 9-10-11 nov.- Où en est le dossier Métropole (1-2-3) (Modification du plan BERNARD au profit du Nord-Est) - NE
- . 15 nov. - Le stade des Flandres - VDN

1965

- . 13 fév. - La Métropole prend figure (ville linéaire sur l'axe du Tunnel) - VDN
- . mars - Au cours d'un colloque à Roubaix, M. PINCHEMEL se prononce pour un quartier latin lillois - VDN
- . juin - Un audacieux projet pour le centre de Lille - VDN
- . 5 nov. - Voici l'avant projet de la Métropole (plan BERNARD modifié) - VDN
- . 6 nov. - Deux grandes options = routes rapides/réseau ferré ultra-moderne - VDN
- . 9 nov. - Deux emplacements possibles pour le Centre Directionnel - VDN
- . 11 nov. - Le canal de Roubaix transformé en autoroute - VDN
- . 12 nov. - Le développement du sud-ouest - VDN
- . décembre - Visite à l'Atelier d'Urbanisme - VDN

1969

- . 16-17 janv. - An 1 de la CUDL et la création de la Ville-Est - VDN
- . 20 juin - La fédération des expropriés de la Ville-Est devant le tribunal administratif de Lille - VDN
- . 14 nov. - Voici la Métropole de demain (S.D.A.U.) - VDN

1970

- . 25 avril - Six cents millions de francs pour la Ville-Est : vote de la CUDL - VDN
- . 1er juil. - Réaménagement de la gare lilloise, démarrage du Centre Directionnel - VDN
- . décembre - La route aux cerveaux (Route 128) - l'Express
- . oct. nov. - 5 ans de retard : comment en est-on arrivé là ? - Nord-Magazine
- déc.

1971

- . 17 janv. - Au conseil de la CUDL : le chantier de la piscine-patinoire de la Ville-Est en 1971 - NE
- . janvier - Les conditions de la réussite : ce Nord qui reste à changer - Nord-Magazine
- . 18 fév. - Le sort du stade olympique de Villeneuve dépend maintenant de l'effort de l'Etat - NE
- . Février - Les raisons d'espérer - Nord-Magazine
- . 20 fév. - Le S.D.A.U. est publié - VDN
- . 24-25-26 - Le point sur les premiers travaux de la Ville Nouvelle routes, équipements universitaires, espaces verts. VDN
- déc.

1972

- . 29 janvier - En diminuant de cinq milliards (A.F.) la facture de la ville nouvelle, la Communauté Urbaine dompte un monstre avide - VDN
- . 28 fév. au 9 mars - Les propositions de fusion lilloises et leurs rejets - VDN et NE
- . avril - Une exposition sur la Ville-Est à la Communauté - VDN et NE
- . août - Quand un citadin va aux champs et y découvre une ville nouvelle - série de 5 articles dans la VDN
- . 1er nov. - Les villes moyennes = thème électoral ou modèle d'urbanisme - Le Monde.

1973

- . janvier - Les sacrifiés de l'an 2 000 - Enquête du Point
- . 2 février - La pose de la première pierre du stade omnisports - VDN
- . 17 - 19 fév. - A l'Est du nouveau - Une enquête sur la Ville-Est - Nord-Matin
- . mars - Le point sur la Ville-Est (rappel historique) - VDN
- . 16 mars - Lille : un îlot tertiaire encerclé de cités dortoirs ? NE
- . avril - Bientôt les premiers essais du VAL - VDN
- . 5 avril - Le S.D.A.U. au J.O. - VDN
- . 12 mai - A Lille-Est, 5 000 habitants peupleront demain le Triolo -
- . 20 mai - Qui sera le prochain commissaire à la reconversion - La Croix Dimanche
- . 6 juin - Ouverture du Bd de Tournai - NE
- . 21 juin - Roubaix-Tourcoing ou Paris ? - NE
- . juin - Lille-Est, priorité à l'innovation - Les cahiers de la revue de la construction

- . 9 août - Métropole 85 vue par la DATAR - NE
- . 26 septembre - Nord : la matière grise doit suppléer des finances modestes pour parvenir à une réelle autonomie régionale - Les Echos
- . 26 septembre - J.C. RALITE quitte la ville nouvelle : vers un changement des rapports de force élus - technocrates - NE
- . 28 septembre - La liaison université-industrie, condition du développement régional - VDN
- . 2 octobre - Non à un centre commercial régional dans la Ville-Est, dit la C.C.I.L.R.T. - NE
- . 3 octobre - Pour ou contre le centre commercial de la Ville Nouvelle - Le débat est ouvert - NE
- . 31 octobre - Le tertiaire dans les villes nouvelles : la recherche, pôle dynamique de Lille-Est - VDN
- . 12 novembre - La C.U.D.L. à l'épreuve des P.O.S. - Les Echos
- . 16 novembre - La Ville-Est, une réalité - Nord-Industriel
- . 17 novembre - 4 900 emplois créés à ce jour dans la ville nouvelle - NE
- . 19 novembre - Pas de centre nautique régional dans la ville nouvelle - NE
- . 19 nov. - Vu à travers le P.O.S., la Métropole dans 10 ans - NE
1er déc.
- . 17 novembre - Arrivée de Mr. MAZZOLINI à l'Agence et de Mr. COLOT à l'EPALÉ - NE
- . 20 décembre - L'université de Lille III à Flers : pas avant qu'un cadre de vie y soit créé, affirme Mr. DEYON - NE

1974

- . 8 janvier - Villes nouvelles contre villes anciennes : la remise en cause du VAL à Lille-Est - Le Monde
- . 17 janvier - Le P.O.S. de l'agglomération lilloise : 87 communes confrontées aux exigences de l'urbanisme - Le Figaro

- . 17 janvier - La C.U.D.L. à "P.O.S. ouvert" - VDN
- . 19 janvier - Les objectifs de Lille-Est n'ont pas été remis en cause - Le Monde
- . 17 janvier - La ville nouvelle, facteur d'unité ou de mésentente dans la Métropole-Nord - NE
- . 14 mars - La ville nouvelle attire de plus en plus les activités tertiaires de Roubaix - NE
- . 18 mars - L'université de Lille III n'ira pas à Villeneuve d'Ascq si une navette S.N.C.F. ne fonctionne pas en octobre - NE -
- . 18 mars - Eté 1975 : un nouveau théâtre pour tous - NE
- . 19 mars - Pour déménager à Villeneuve d'Ascq, l'université de Lille III pose ses conditions - Liberté
- . 25 mars - Roubaix-Tourcoing dans un cercle vicieux - NE
- . 24 avril - La Métropole lilloise étend ses espaces et creuse ses lacs - Les Echos
- . 3 mai - Une partie du Bd de Roubaix pourra être ouverte avant la fin 1974
- . 14 mai - Question sur une Métropole - Liberté
- . 14 mai - Ville Nouvelle-Est : quand le patronat fait main basse sur la recherche scientifique - Liberté
- . 9 juin - Nouvelles étapes de la Ville Nouvelle de Lille-Est - Croix Dimanche du Nord
- . 14 juin - Villes nouvelles - le baromètre n'est pas au beau fixe - l'Humanité
- . 28 juin - Après l'ouverture de la Rocade-Est, l'autoroute de Fives ne se justifie plus - NE
- . 17 août - Sept propositions de la DATAR : un urbanisme à la française - Le Monde
- . 20 septembre - Le S.D.A.U. de Lille sera réexaminé, confirme le Premier Ministre - Liberté
- . 30 septembre - A Flers, tout sera prêt pour la rentrée universitaire, le 28 - Nord-Matin
- . 4 novembre - Roubaix veut s'affirmer face à Lille - Le Monde
- . 12 décembre - Plaidoyer pour les villes nouvelles - Le Quotidien de Paris

- . 11 décembre - Lille, victime de l'illusion tertiaire - Les Echos
- . 24 décembre - L'Etude d'urbanisme commercial prépare un véritable S.D.A.U. commercial - NE
- . 19 décembre - Les chercheurs se faisant tirer l'oreille, l'EPALE fait des clins d'oeil aux bureaux - VDN
- . 7 décembre - Recherche : le Nord lanterne rouge - NE

1975

- . 3 janvier - Est-ce la mort du petit VAL ? - Nord-Matin
- . 15 janvier - Villes nouvelles : deux lettres du Premier Ministre à l'époque des voeux - Urbapress
- . 17 janvier - Wulfen et Lille-Est ont confronté leur expérience d'urbanisation - VDN
- . 19 janvier - Au colloque sur Wulfen et Lille-Est : beaucoup de questions sur la vie dans la ville nouvelle - VDN
- . 19 janvier - Les villes nouvelles : à Lille-Est, ça se passe plutôt bien... - Nord-Matin
- . 22 janvier - Le mirage du tertiaire lillois - Liberté
- . 20 février - Nice - Sophia - Antipolis : un "FOS" de matière grise - La Vie Française
- . 22 février - Transports nouveaux : la fin des illusions - Le Monde
- . 17 février - Les villes nouvelles existent - elles ont besoin d'un statut administratif et politique - Les Echos
- . 4 mars - Les villes nouvelles après les discours - Le Monde
- . 6 mars - Lille-Est : une ville nouvelle réussie - La Vie Française
- . 16 mars - Paris face à l'aménagement de Calais-Dunkerque - La Croix Dimanche du Nord
- . 26 mars - Deux questions écrites d'Arthur Notebart à propos des villes nouvelles - Nord-Matin
- . 7 avril - Giscard : "Changeons la ville" - Le Point
- . 10 avril - Le P.O.S. : c'est fini - VDN
- . 14 avril - La fusion, la ville nouvelle - NE

- . 22 avril - Dans l'attaché-case de Mr. CHIRAC, les lourds dossiers du Nord - NE
- . 22 avril - Mr. DESMARETS a fait l'historique de la fusion - VDN
- . 25-26 avril - Le Nord - Pas-de-Calais et la crise - VDN
- . 28 avril - Le plan de relance laisse subsister des ombres importantes dans le Nord - Pas-de-Calais - VDN
- . 24 mai - La C.U.D.L. adopte un nouveau tracé du métro par Hellemmes
- . 24 mai - Le chômage s'aggrave dans la région : 57 200 demandeurs dans la région - VDN
- . 24 mai - Le nombre des naissances a diminué de 5 % l'an dernier dans la région - VDN
- . 29 mai - Dans les villes nouvelles, le temps des élus - Le Monde
- . 29 mai - Le centre tertiaire de Roubaix - Tourcoing sera terminé en mai 1976 - VDN
- . 31 mai - 115 000 nordistes ont dû quitter la région en 7 ans -
- . 4 juin - Le premier convoi de 3 800 tonnes atteindra vendredi le nouveau port de Santes - VDN
- . 5 juin - M. PICK définit un plan de reconquête de l'habitat ancien à Roubaix - NE
- . 12 juin - Les investissements de l'Etat, la région Nord sacrifiée - Nord-Matin
- . 20 juin - Le Nord doit devenir "un pôle de recherche" au VIIe Plan - NE
- . 10 juin - Que de bureaux ! Mais il faudra en construire encore beaucoup - NE
- . 28 juin - Les résultats du recensement dans la Région - NE
- . 8 - 9 - - Quel redéploiement pour la région Nord - VDN
- . 10 juillet
- . 9 juillet - Dans quelques mois, une nouvelle image de marque du Centre Roubaix 2 000 - NE
- . 30 juillet - Un curieux centre-ville pas du tout central - NE

- . 1er sept. - Lyon : le jour J à la Part-Dieu - L'Express
- . 13 sept. - Fin des essais du VAL - les Anglais derniers visiteurs - NE
- . 26 sept. - Inauguration du stade Grimonprez retardée au 28 octobre - Nord-Matin
- . 27 sept. - La Municipalité de Villeneuve d'Ascq est divisée à la suite de la déclaration de guerre du maire à son premier adjoint - VDN
- . 27 sept. - Au terme du VIe Plan : la crise n'a pas permis d'atteindre tous les objectifs - La Croix Dimanche du Nord
- . 27 sept. - Un groupe privé pour le métro : M. NOTEBART explique pourquoi -
- . 1er Oct. - Recensement 1975 : Avec 3 912 000 habitants, la population du Nord - Pas-de-Calais a progressé moitié moins vite que l'ensemble du pays - VDN
- . 3 octobre - Dans l'arrondissement de Lille, l'équilibre global de l'emploi en 1985 dépend du développement tertiaire Nord-Economique
- . 6 octobre - Fives et le boulevard - suspense : c'est reparti - VDN
- . 7 octobre - M. DEFIVES, premier adjoint, ayant perdu ses pouvoirs, trois conseillers municipaux reprennent leur démission
- . 10 octobre - M. NOTEBART : les grandes ZUP déshumanisées, c'est fini ! Priorité à la rénovation des centres-villes
- . 11 octobre - 8 000 emplois ont disparu à Roubaix-Tourcoing depuis 18 mois - NE
- . 12 octobre - Diplodocus : un faire-part de décès ? La Croix Dimanche du Nord
- . 15 octobre - Villes nouvelles : la crise a découragé la décentralisation - Le Monde
- . 15 octobre - Recherche : le Nord sera-t-il encore en retard d'un Plan
- . 18 octobre - Des élections complémentaires devront avoir lieu à Villeneuve d'Ascq - VDN
- . 22 octobre - Nord - Pas-de-Calais : un présent maussade - Les Echos

- . 22 octobre - La Ville Nouvelle et le VIIe Plan - VDN
- . 22 octobre - Lille-Est compte ses habitants : ville nouvelle ou nouvelle banlieue ? Le Monde
- . 23 octobre - Diplodocus : le monstre sera réduit de moitié - NE
- . 28 octobre - Deux nouveaux stades pour l'agglomération lilloise - Le Monde
- . 30 octobre - M. Michel COLOT, Directeur de l'EPALE dresse un bilan de cinq années d'action -
- . 8 novembre - La Communauté Urbaine accorde pour 30 ans la concession du métro à la nouvelle compagnie TRAMENOR - NE
- . 10-11-12-14- - Un marché de dupes : Roubaix-Tourcoing, parents
20 novembre pauvres de la Métropole - NE
- . 17 novembre - Après l'abandon du tunnel : Pas de T.G.V. dans le Nord pour l'instant - NE
- . 21 novembre - Ville Nouvelle : les promoteurs ont la volonté d'ouvrir largement l'éventail des emplois - VDN
- . 22 novembre - Ville Nouvelle : la négociation des emplois se heurte aux difficultés de l'heure - VDN
- . 26 novembre - Auchan : l'occasion pour Roubaix 2 000 de trouver son second souffle -
- . 29 novembre - Le rôle des villes nouvelles dans le développement régional - Le Moniteur
- . 2 décembre - Pour la seconde fois, la Chambre de Commerce dit non au VAL - NE
- . 10 décembre - Lille III à Villeneuve d'Ascq, toujours pas la terre promise - VDN
- . 17 décembre - Le Nord sans le tunnel - Le Monde
- . 17 décembre - La région du Nord inquiète de son avenir - Les Echos
- . 19 décembre - Villeneuve d'Ascq : élections complémentaires fin janvier - NE

1976

- . 10 janvier - Pour Michel COLOT, Directeur de l'EPALE "1976 sera une année charnière, mais une année difficile" - NE
- . 22 janvier - Le projet de rénovation de Fives est présenté au Ministre de l'Equipement - NE
- . 23 janvier - Budget 76 de la C.U.D.L. - VDN
- . 31 janvier - Passes d'armes au Conseil Municipal de Villeneuve d'Ascq pour le budget - NE
- . janvier - Métro : le trafic doit commander le tracé - C.C.I.L.R.T. Informations N° 27
- . janvier - La Métropole n'est plus en miettes - Production et Gestion N° 279
- . 2 février - Roubaix et Tourcoing ne sont pas les parents pauvres de la Métropole - Nord-Matin
- . 3 février - Les centres de recherche sont cloués à Paris - VDN
- . 5 février - Les villes nouvelles : prioritaires financièrement, mais sur la corde raide - Les Echos
- . 6 février - Quand les actions prioritaires pour Roubaix seront-elles engagées ? - NE
- . 7 février - Le Diplodocus : c'est fini - VDN
- . 11 février - Valbonne - Sophia - Antipolis : une opération exemplaire - Les Echos
- . février - Auchan parie sur Lille-Est - Points de vente N° 148
- . 3 mars - La DATAR à bout de souffle - Le Monde
- . 12 mars - Les problèmes spécifiques du Nord-Est de la Métropole appellent une large solidarité nationale - Nord-Economique
- . 26 mars - Le maillot jaune des POS - VDN
- . 2 avril - Le Diplodocus est mort : vive le Nouveau Siècle - Nord-Matin
- . 8 avril - Nord - Pas-de-Calais : emploi = solde négatif pour les 5 ans à venir - Les Echos
- . 9 avril - Roubaix est enfin relié au réseau autoroutier - NE
- . 10 avril - L'Etat accorde pour la première tranche 21 milliards d'anciens francs au Métro lillois - Liberté

- . 29 avril - La Région en sursis - Les Echos
- . 6 mai - La Ville Nouvelle de Lille-Est peut-elle marcher sans béquilles - la pause après l'emballlement - Le Monde
- . 15 mai - Métro : un coup dans le contrat - VDN
- . 16 juillet - Le Nord n'en finit pas d'être en sursis - Nord-Economique
- . 17-18 juil. - Rendez-vous avec M. COLOT, patron des bâtisseurs de la Ville Nouvelle - NE
- . 9 septembre - Dix ans de villes nouvelles - Le Monde
- . 18 septembre - Le Préfet de Région a présenté ses propositions pour le VIIe Plan -
- . 20 septembre - Le Recteur DEBEYRE annonce la création de l'Association pour l'agrandissement de Lille - NE
- . 21 septembre - Lille et Hellemmes ont signé le contrat d'association - NE
- . 25 septembre - Commune, communauté et agglomération - NE
- . septembre - Bon démarrage pour Lille-Est - Extension Industrielle et Commerciale N° 51
- . 20 octobre - Un diagnostic unanime : la région est vraiment malade - Les Echos
- . 22 octobre - C'est lui qui a décidé la ville nouvelle : M. PISANI remonte pour la découvrir dix ans après - NE
- . 22 octobre - 7 200 personnes se sont installées dans les 2 570 logements de la ville nouvelle - VDN
- . 4 novembre - Aménagement de la Lys : les agriculteurs refusent la révision du S.D.A.U. - NE
- . 27 novembre - La Région Nord - Pas-de-Calais et le VIIe Plan - Le Moniteur
- . 30 novembre - Métro de Lille : un nouveau départ - VDN
- . 8 décembre - M. DELSALLE demande l'autorisation de prélever un impôt exceptionnel de 20 millions de francs en faveur de Roubaix-Tourcoing - NE
- . 13-19 déc. - Spécial Nord - L'Express

- . 16 décembre - Après l'Université aux champs, la Ville dans l'Université ? NE
 - Le campus d'Annappes va-t-il être bouleversé de fond en comble - Liberté
- . 17 décembre - L'Université des Sciences sur le fil du rasoir
- . 24 décembre - Un mouvement de reflux inquiétant : quand les usines quittent la ville - VDN
- . 30 décembre - Avec le centre commercial principal, c'est bien la vraie ville qui arrive ! - NE

1977

- . 4 janvier - Lille I : l'Université et la Ville - La Croix
- . 6 janvier - Nord-Nature contre l'urbanisation du campus - NE
- . 18 janvier - Crise à Lille I : le Président LOMBARD démissionne
- . janvier - Main basse sur le campus - Le Clampin N° 25
- . janvier - Auchan renfloue Roubaix 2 000 - Points de vente N° 158
- . 3 février - Clarifier le pourquoi des métropoles - NE
- . 5 février - A la C.U.D.L. : Métro, 1 milliard et demi pour la ligne N° 1 - VDN
- . 8 février - Le Centre Commercial de Lille-Est ouvrira dans le courant de novembre - Nord-Matin
- . 10 février - M. MAZZOLINI : on a fait l'impasse sur les possibilités de développement de Roubaix-Tourcoing - NE
- . 16 février - Nouveau Siècle : le voile est levé - NE
- . 26 février - Il y a dix ans, l'Etat décidait de créer la Ville Nouvelle de Lille-Est - VDN
- . février - A l'est de Lille du nouveau - Points de vente N° 159
- . 9 mars - Le Conseil de Communauté Urbaine cherche un équilibre - VDN
- . 14 avril - Pour sauver la ville de Villeneuve d'Ascq, il faut sept millions et demi - NE
- . 16 avril - Au Conseil de Communauté : bilan satisfaisant depuis 1971, mais complète divergence pour l'élection des membres - Nord-Matin

- . 17 avril - La Communauté malade de ses origines
- . 28 avril - La ville nouvelle, une chance pour l'espace vert ? NE
- . 29 avril - Premier contrat pour le métro - Nord-Economique
- . 1er mai - Le Maire de Roubaix annonce une réunion de concertation des communes de Roubaix-Tourcoing-Villeneuve - NE
- . 3 mai - Une préfecture bis au Centre Directionnel de Lille - VDN
- . 14 mai - C.U.D.L. : M. NOTEBART succède à M. NOTEBART et la gauche prend tous les leviers de commande - VDN
- . 22 mai - 70 000 m2 de surfaces commerciales dans un village de 367 habitants : Auchan à Englos - VDN
- . 6 juin - Le bonheur horizontal ou l'habitat intermédiaire - Le Point
- . 7 juin - Les villes nouvelles seront-elles au rendez-vous de l'an 2 000 - Le Monde
- . 8 juin - Lille veut changer de vitesse - Le Monde
- . 16 juin - L'intégration des Universités à la ville : premier pas dix ans après - Liberté
- . 22 juillet - Villeneuve d'Ascq : détenir le pouvoir - Le Monde

