50377
1994
217-1

gen 2o 1o2 433
50377
1994
217-1

Université des Sciences et Technologies de Lille
UFR de Géographie et d'Aménagement

LILLE

THESE DE DOCTORAT
(Nouvelle thèse)

LES CONSEQUENCES DU DECLOISONNEMENT FRONTALIER POUR LA METROPOLE LILLOISE

Tome 1

Thèse de Géographie Humaine présentée et soutenue publiquement par Pierre GINET,
le 29 juin 1994.

Directeur de recherche:
P.BRUYELLE - Professeur à l'Université de Lille I.

Jury:
J.BONNET - Professeur à l'Université de Lyon III,
F.REITEL - Professeur à l'Université de Metz,
J.P.RENARD - Professeur à l'Université de Lille I,
J.F.STEVENS - Maître de Conférences à l'Université de Lille II.

A mon père...

— TABLE DES MATIERES —

Table des matières. P

Avant-propos. II

Table des sigles et acronymes. I4

Introduction générale. 20

PREMIERE PARTIE - CHAMP DE L'ETUDE ET METHODOLOGIE 25

Introduction.

Chapitre 1 - La situation géographique particulière de la Métropole lilloise. 29

A) Une Métropole politiquement, économiquement et socialement fragmentée.
1 - Définitions morphologique et administrative de la Métropole lilloise.
2 - Analyse de la cohésion interne de la Métropole lilloise.

B) Une Métropole à certains égards Franco-Belge.
1 - Ruptures et continuités spatiales de la Métropole franco-belge.
2 - Ruptures et continuités historiques de la Métropole franco-belge.

C) Une Métropole au coeur d'une Europe du Nord-Ouest en cours de décloisonnement.
1 - La Métropole lilloise, encadrée par Londres, la Randstad et la Ruhr.
2 - Positionnement de la Métropole lilloise dans le différentiel européen.

Chapitre 2 - Portée du concept de décloisonnement frontalier et enjeux pour la Métropole lilloise. 73

A) Le décloisonnement administratif lié à la construction européenne.
1 - Les grandes étapes de la construction européenne.
2 - L'élimination administrative des frontières intra-européennes.
3 - Principales conséquences pratiques de ce décloisonnement.

B) Le décloisonnement technique lié à l'accroissement des transports intra-européens. P
1 - La perspective d'un accroissement des flux intra-européens au cours des prochaines années.
2 - Evaluation de la situation de carrefour de la Métropole lilloise.

C) Le décloisonnement politique lié au renouveau hanséatique.
1 - Le recul politique des Etats-nations.
2 - La place nouvelle des villes et de la Métropole lilloise dans un contexte de métropolisation.

Chapitre 3 - Méthodologie et limites de la thèse. 95

A) Méthode de travail retenue.
1 - Collecte des informations bibliographiques.
2 - Enquêtes et auditions de personnalités.

B) Limites de la thèse.
1 - Un écueil épistémologique à résoudre: la définition du cadre temporel de la thèse.
2 - Difficultés rencontrées.

Conclusion.

DEUXIEME PARTIE - LA METROPOLE LILLOISE FACE A SON VERSANT BELGE 105

Introduction.

Chapitre 1 - La volonté nouvelle d'un avenir commun. 109

A) Les fondements de la coopération transfrontalière de proximité de la Métropole lilloise.
1 - Une préoccupation récente.
2 - Un moyen de résoudre les dysfonctionnements liés à la présence d'une frontière politique et de rationaliser les actions décidées de part et d'autre de celle-ci.
3 - Un moyen de doter la Métropole lilloise d'une masse critique suffisante pour se positionner dans le concert des eurocités.

B) L'organisation institutionnelle de la coopération transfrontalière de proximité de la Métropole lilloise et le rôle joué par INTERREG.
1 - L'organisation institutionnelle et les acteurs de la coopération transfrontalière de proximité de la Métropole lilloise.

2 - INTERREG: le nouvel instrument financier au service de la coopération transfrontalière de proximité. P

Chapitre 2 - Les initiatives locales de coopération transfrontalière de proximité. I30

A) Les projets de Métropole franco-belge.
1 - La COPIT.
2 - Euro-6.

B) Les autres projets concernant la Métropole lilloise.
1 - Principales initiatives infra-métropolitaines: Comines-Europe et l'Eurozone.
2 - Principales initiatives supra-métropolitaines.

Chapitre 3 - Bilan de la coopération transfrontalière de proximité de la Métropole lilloise. I50

A) Le point de vue de décideurs et des populations Français et Belges.
1 - Evolution de la perception des décideurs locaux de 1990 à 1993.
2 - Le point de vue des populations.

B) Limites du concept de Métropole franco-belge et perspectives.
1 - Limites et obstacles aux projets d'intérêt transfrontalier de la Métropole lilloise.
2 - Les perspectives de la coopération transfrontalière de proximité de la Métropole lilloise.

Conclusion.

TROISIEME PARTIE - LA METROPOLE LILLOISE ENTRE BRUXELLES ET PARIS. I80

Introduction.

Chapitre 1 - La crise urbaine bruxelloise aux portes de la Métropole lilloise. I84

A) Une métropole victime de son succès.
1 - Une ville qui concentre de nombreux pouvoirs sur un territoire exigü et dense.
2 - Les conséquences de cette concentration de pouvoirs pour Bruxelles.

B) Une ville mal connue des Lillois.
1 - Une ville proche mais paradoxalement peu connue des Lillois.

2 - Les relations entre Lille et Bruxelles. P

Chapitre 2 - Perspectives et limites d'une relation Lille-Bruxelles. 209

A) Les perspectives d'un rapprochement stratégique Lille-Bruxelles.
1 - Evaluation de la complémentarité de Lille et de Bruxelles.
2 - La stratégie des décideurs de la Métropole lilloise et le point de vue des autorités bruxelloises.
3 - Les registres de la coopération possible.

B) Les limites à un rapprochement stratégique Lille-Bruxelles.
1 - L'axe stratégique Anvers-Bruxelles-Charleroi.
2 - L'axe Berlin-Bruxelles.
3 - Le devenir de Bruxelles dans une Belgique politiquement fragilisée.
4 - Les obstacles à l'idée d'axe stratégique Lille-Bruxelles.
5 - Les risques de concurrence Lille-Bruxelles.

Chapitre 3 - L'axe Lille-Bruxelles, compensation aux risques liés à la croissance continue de la mégapole parisienne. 233

A) Les raisons de l'inévitable croissance de Paris.
1 - La croissance de la région parisienne, conséquence directe du décloisonnement frontalier.
2 - Le futur Schéma Directeur de la Région Ile-de-France: vers un grand Paris étendu à l'ensemble du bassin parisien.
3 - Les axes de l'expansion spatiale de Paris.

B) L'expansion parisienne: un risque majeur pour la Métropole lilloise.
1 - Les dangers de l'expansion parisienne pour la Métropole lilloise.
2 - Les faux espoirs de délocalisations d'emplois publics pour la Métropole lilloise.
3 - Les risques de concurrence de l'axe Paris-Strasbourg sur l'axe Paris-Lille.

C) Le devenir de l'aéroport de Lille-Lesquin, entre Roissy et Zaventem.
1 - Lille-Lesquin, un aéroport régional.
2 - Une localisation géographique qui présente des risques.
3 - La stratégie de la CCILRT.

Conclusion.

QUATRIEME PARTIE - LA METROPOLE LILLOISE EN EUROPE DU NORD-OUEST 266

Introduction de la quatrième partie.

Chapitre 1 - Stratégies territoriales de la Métropole lilloise, pour la valorisation de son positionnement dans une Europe du Nord-Ouest en cours de décloisonnement. 269

A) Les équipements clefs.
1 - La clef de voûte Euralille.
2 - Les autres grands projets d'aménagement.

B) Le Comité Grand Lille.
1 - Historique et principes de fonctionnement.
2 - Objectifs et philosophie.

C) Une conséquence directe du décloisonnement frontalier: la dynamisation du marché immobilier de la Métropole lilloise.
1 - L'état du marché immobilier de la Métropole lilloise.
2 - La situation financière de la ville de Lille en 1993.

Chapitre 2 - Evolution des relations internationales de la Métropole lilloise. 292

A) Le développement des relations internationales de la Métropole lilloise.
1 - Les relations internationales dans le domaine économique.
2 - Les relations internationales culturelles et touristiques.
3 - Les relations internationales universitaires.

B) Perception de la Métropole lilloise par les Londonniens et les Bruxellois.
1 - Perception de la Métropole lilloise d'après un bureau d'études Britannique.
2 - Enquête auprès des populations londonienne et bruxelloise sur leur connaissance et leur perception de la Métropole lilloise.

C) L'émergence d'un axe stratégique Lille-Anvers-Rotterdam.
1 - Anvers-Rotterdam, débouché maritime "naturel" de la Métropole lilloise.
2 - Les perspectives d'accentuation des relations entre la Métropole lilloise et la zone portuaire Anvers-Rotterdam.
3 - Les obstacles à un tel rapprochement.

Conclusion de la quatrième partie. P

Conclusion générale. 347

Annexes. 355

Table des cartes. 376

Table des photos. 380

Table des tableaux. 382

Sources documentaires. 386

—AVANT-PROPOS—

La réalisation de ce travail n'aurait pas été possible sans la confiance que m'a accordée une nouvelle fois Monsieur le Professeur P.Bruyelle, sous la direction de qui, j'avais déjà réalisé mon mémoire de DEA. Je tiens à lui témoigner ma gratitude pour sa disponibilité et pour ses précieux conseils, qui ont représenté une aide considérable au cours de ces trois années de recherche.

Le choix du thème de recherche objet de cette thèse, résulte de mon intérêt pour l'étude de la ville, lieu où se cristallisent les principaux enjeux du monde contemporain, découvert au cours d'un voyage d'étude en 1991 à Toronto et d'une rencontre avec Monsieur le Professeur P.Soldatos de l'Université de Montréal.

Fort de cette sensibilisation, une fois de retour en France, je me suis formulé l'hypothèse de travail suivante: dans un contexte marqué par le renforcement de l'internationalisation des échanges, il ne fait aucun doute que la Métropole lilloise, compte tenu de sa situation frontalière, se trouve aujourd'hui à une période charnière de son histoire. Il convenait dés lors de mesurer l'ampleur et la nature de cet enjeu, les risques et les chances que fait peser aujourd'hui le décloisonnement frontalier sur une métropole incontestablement à l'aune d'une formidable mutation: c'est ainsi que le sujet de cette thèse, en accord avec Monsieur le Professeur P.Bruyelle, fut défini.

Dès lors, il ne suffisait pas, bien entendu, de faire de cette thèse, une simple monographie de la Métropole lilloise, ou pire, la compilation des très nombreuses publications s'y rapportant. A contrario, mon objectif n'était pas non plus de réduire les résultats de cette recherche à la présentation, par trop abrupte, de quelques scénarios prospectifs.

Si la monographie reste aujourd'hui encore la pierre sur laquelle s'appuie souvent le discours géographique, il était indispensable d'adopter une optique dynamique, susceptible de mettre en évidence les signes précurseurs des perspectives de développement nouvelles mais aussi des risques qui affectent aujourd'hui la Métropole lilloise, objectif auquel j'espère être parvenu ici.

Ce travail de recherche a été jalonné par de nombreuses rencontres de personnalités, très enrichissantes, mais trop nombreuses pour être toutes mentionnées ici. Ces auditions m'ont permis d'obtenir une partie des informations qui m'étaient indispensables. Leur sympathie, l'intérêt qu'elles ont éprouvé pour ma recherche et le temps qu'elles m'ont consacré me conduit ici à remercier toutes ces personnalités (cf. bibliographie). Je tiens à remercier en particulier Monsieur P.Rigaud, de la DRE du Nord-Pas-de-Calais, grâce à qui j'ai pu obtenir, à titre gracieux, des statistiques relatives aux flux de marchandises entre le Nord-Pas-de-Calais et le Bénélux.

En outre, une partie du travail de recherche a été rendu possible par l'aide que m'ont apporté Monsieur J.F.Stevens puis Monsieur M.Langrand, Directeurs successifs du Centre d'Etudes et de Prospective du SGAR Nord-Pas-de-Calais, dans le cadre duquel j'ai eu la chance d'aborder, mais dans une optique différente, un certain nombre de thèmes développés dans cette thèse.

Enfin, je remercie ma soeur, Michèle, qui a effectué la correction orthographique de mon manuscrit, ainsi que Françoise, qui m'a aidé à sortir ce travail sur son ordinateur...

—TABLE DES SIGLES ET ACRONYMES—

ABC : Anvers-Bruxelles-Charleroi.
ADP : Aéroports de Paris.
ADUML : Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole lilloise.
AELE : Alliance Economique de Libre Echange.
AES : Administration Economique et Sociale des entreprises.
AG : Aktiengesellschaft.
AIU : Association Internationale des Universités.
APIM : Agence pour la Promotion Internationale de la Métropole lilloise.
ARD : Agence Régionale de Développement.
ASSEDIC : Association pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce.
ASSUT : Association des Usagers des Trains du Nord.
ASTUCE : Activités de Services Transfrontaliers d'Utilité Commerciale et Economique.
AUPELF : Association des Universités Partiellement ou Entièrement de Langue Française.

BNP : Banque Nationale de Paris.
BRN : Banque Régionale du Nord.
BSCA : Brussels South Charleroi Airport.
BTF : Brussel Travel Fair.
BTP : Bâtiment-Travaux Publics.

CAO : Conception Assistée par Ordinateur.
CATS : Computer Assisted Trading System.
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie.
CCILRT : Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing.
CCPD : Conseil Communal de Prévention de la Délinquance.
CCRE : Conseil des Communes et Régions d'Europe.
CDT : Comité Départemental du Tourisme.
CEA : Communauté Européenne pour l'Energie Atomique.
CECA : Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.
CEE : Communauté Economique Européenne.
CEP-SGAR : Centre d'Etudes et de Prospective du Secrétariat Général pour les Affaires Régionales.
CESR : Comité Economique et Social Régional.
CFAO : Conception et Fabrication Assistées par Ordinateur.
CIA : Centre International d'Affaires.
CIAT : Conseil Interministériel d'Aménagement du Territoire.
CIL : Conseil Immobilier pour l'accès au Logement Locatif.
CIT : Centre International de Transports.
CITTN : Centre d'Innovation et de Transfert Technologique du Nord.
CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique.
C(O)PIT : Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière.

CRAPS	: Centre de Recherches Administratives, Politiques et Sociales.
CRCI	: Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie.
CRDP	: Centre Régional de Documentation Pédagogique.
CREPUQ	: Conférence des Recteurs et des Principaux des Universités du Québec.
CRT	: Comité Régional de Tourisme; Centre Régional de Transports.
CSP	: Catégorie Socio-Professionnelle.
CUDL	: Communauté Urbaine De Lille.
DATAR	: Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.
DESS	: Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées.
DSQ	: Développement Social des Quartiers.
ECE	: Electronic City Europe.
EDF	: Electricité De France.
EDHEC	: Ecoles Des Hautes Etudes Commerciales.
EEE	: Espace Economique Européen.
EPCI	: Etablissement Public de Coopération Intercommunale.
Ets	: Etablissements.
EURES	: European Employement Services.
EUROSTAT	: Office statistique des Communautés européennes.
EVP	: Equivalent Vingt Pieds.
FEDER	: Fonds Européen de Développement Régional.
FEOGA	: Fonds Européen d'Orientation et de Garanties Agricoles.
FEPI	: Fédération Européenne des Ports Intérieurs.
FIUC	: Fédération Internationale des Universités Catholiques.
FONDES	: Fonds de Développement Economique et Solidaire.
FSE	: Fonds Social Européen.
FUCE	: Fédération des Universités Catholiques Européennes.
FUPL	: Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille.
GEIE	: Groupement Européen d'Intérêt Economique.
GIP	: Groupement d'Intérêt Public.
GLC	: Greater London Council.
GmbH	: Gesellschaft mit beschränter Haftung.
GOM	: Agence de développement économique de la Flandre occidentale
HLM	: Habitation à Loyer Modéré.
IAURIF	: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France.
ICAM	: Institut Catholique des Arts et Métiers.

IDETA	: Intercommunale de Développement Economique des Arrondissements de Tournai, Ath et des Communes avoisinantes.
IDG	: Centre d'information et de documentation pour la Géographie des Pays-Bas.
IEG	: Association Intercommunale pour l'Etude et la Gestion des Services Publics, à caractère industriel, commercial et technologique.
IFREMER	: Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer.
INPI	: Institut National de la Propriété Industrielle.
INRA	: Institut National de Recherches Agronomiques.
INRETS	: Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité.
INSEE	: Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.
INSERM	: Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale.
INTERREG	: Programme de coopération interrégional.
INTIS	: Système d'information pour le transport international.
ISA	: Institut Supérieur d'Agriculture.
ISEN	: Institut Supérieur d'Electronique du Nord.
KF	: Kilo(s)-franc(s) (1.000 francs français).
LAR	: Plate-forme multimodale du Courtraisis.
LCT	: Lille Conteneurs Terminal; London City Airport.
LEIEDAL	: Société Intercommunale pour l'Aménagement du Territoire, l'Expansion Economique et la Reconversion de la Région de Courtrai.
MBIA	: Municipal Bonds Investors Assurance.
MF	: Million(s) de francs.
MIN	: Marché d'Intérêt National.
Mt	: Million(s) de tonne(s).
NST	: Nomenclature Statistique des Transports.
NUREC	: Network on Urban Research in the European Communetee.
NUTS	: Nomenclature d'Unités Territoriales Statistique.
ONEM	: Office National pour l'Emploi.
ONERA	: Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales.
ONG	: Organisation Non Gouvernementale.
ONL	: Orchestre National de Lille.
OPT	: Office de Promotion du Tourisme de la Communauté Française de Belgique.
OTAN	: Organisation du Traité de l'Atlantique Nord.
PAC	: Politique Agricole Commune.

PACTE : Programme d'Action et de Coopération Transfrontalière Européen.
PDG : Président Directeur Général.
PEDALO : Projet d'Etude pour le Développement d'Activités de Loisirs.
PIB : Produit Intérieur Brut.
PIC : Programme Inter-universitaire de Coopération.
PME : Petites et Moyennes Entreprises.
PMI : Petites et Moyennes Industries.
PNB : Produit National Brut.
POS : Plan d'Occupation des Sols.
PRAT(W) : Plan Régional d'Aménagement du Territoire Wallon.
PUEL : Pôle Universitaire Européen de Lille.
PURETE : Projet d'Utilité Régional d'Epuration Transfrontalière des Eaux.

RDA : République Démocratique Allemande.
RER : Réseau Express Régional.
RETI : Régions Européennes de Tradition Industrielle.
RFA : République Fédérale d'Allemagne.
RPR : Rassemblement Pour la République.
RTBF : Radio-Télévision Belge Francophone.

SA : Société Anonyme.
SANEF : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France.
SARL : Société à Responsabilités Limitées.
SD : Schéma Directeur.
SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
SDAURIF : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France.
SDRB : Société de Développement Régional de Bruxelles.
SEC : Société d'Emission et de Crédits des Caisses d'épargne.
SEM : Société d'Economie Mixte.
SGAR : Secrétariat Général pour les Affaires Régionales.
SIAR : Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Roubaisienne.
SIDEHO : Société Intercommunale de Développement Economique du Hainaut Occidental.
SIG : Système d'Informations Géographiques.
SIPEM : Syndicat Intercommunal du Pévèle-Mélantois.
SIWAT : Syndicat d'Intercommunales Wallonnes d'Aménagement du Territoire.
SME : Système (Serpent) Monétaire Européen.
SMUR : Service Médical d'Urgence et de Réanimation.
SNCB : Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français.
STAPS : Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives.
STU : Service Technique de l'Urbanisme.
SVR : Association pour l'aménagement de la région de la Ruhr.

SWIFT	: Society for Worldiwe Interbank Financial Telecommunications.
TCC	: Transports en Commun de la Communauté urbaine de Lille.
TEC	: Société de transports en communs du Hainaut belge.
TER	: Transport Express Régional.
TGV	: Train à Grande Vitesse.
TTC	: Toutes Taxes Comprises.
TVA	: Taxe sur la Valeur Ajoutée.
UAT	: Union de l'Agglomération Tourquennoise.
UCCE	: Union des Capitales de la Communauté Européenne.
UDESCA	: Union des Etablissements d'Enseignement Supérieur Catholique.
UDF	: Union pour la Démocratie Française.
UE	: Union Européenne.
UEM	: Union Economique et Monétaire.
UFR	: Unité de Formation et de Recherche.
ULB	: Université Libre de Bruxelles.
USA	: United States of America.
USTL	: Université des Sciences et Techniques de Lille.
VAL	: Véhicule Automatique Léger.
VPC	: Vente Par Correspondance.
VRU	: Voie Rapide Urbaine.
VTS	: Vessel Traffic Service.
VTT	: Vélo Tous Terrains.
WIER	: Intercommunale de la Flandre Occidentale pour l'Expansion et la Reconversion Economique.
WTA	: World Teleport Association.
WTC	: World Trade Center.
ZI	: Zone Industrielle.
ZTA	: Zone de Télécommunications Avancée.

INTRODUCTION GENERALE

La Métropole lilloise bénéficie d'une situation géographique originale, aussi bien lorsque l'on considère l'échelle de proximité, c'est-à-dire celle de la Métropole elle-même, que lorsque l'on considère l'échelle lointaine, c'est-à-dire celle de son positionnement en Europe du Nord-Ouest.

Considérant l'échelle de proximité, la Métropole lilloise présente la particularité d'être constituée par l'agrégation d'agglomérations françaises et belges, pourtant séparées par une frontière politique et une frontière linguistique. Cette spécificité permet d'assimiler la Métropole lilloise à une métropole binationale, tant sur le plan morphologique que, à certains égards, sur le plan fonctionnel. En effet, les relations sociales et économiques transfrontalières, intenses, ont donné une certaine unité à cet ensemble urbain. Cette une unité est cependant imparfaite, la présence séculaire de la frontière franco-belge étant à l'origine de graves dysfonctionnements urbains affectant le fonctionnement de ce territoire mosaïque.

D'autre part, lorsque l'on considère l'échelle lointaine, c'est-à-dire celle de l'Europe du Nord-Ouest, il s'avère que la Métropole lilloise se trouve approximativement au centre de gravité des plus grandes unités et nébuleuses urbaines que sont Paris, Bruxelles, Londres, La Randstad et la Ruhr. Ces métropoles et nébuleuses urbaines, ignorées jusqu'alors par une agglomération lilloise en situation de cul-de-sac, tournée vers le Sud, risquent demain, en raison des pouvoirs qu'elles concentrent et du décloisonnement frontalier, de jouer un rôle déterminant pour elle.

Le décloisonnement frontalier, en raison de sa situation géographique particulière, place aujourd'hui la Métropole lilloise à une période charnière de son histoire.

L'entrée en vigueur de la CECA, le 10 août 1952, marqua le début du processus de construction européenne et de décloisonnement frontalier. La suppression des droits de douane pour le charbon et l'acier entre les 6 pays membres, en abolissant tout obstacle à la libre circulation de ces produits, matérialisa pour la première fois l'idée d'une Europe aux frontières intérieures ouvertes aux échanges. Depuis, le concept de communauté européenne s'est étendu à 12 pays et à l'intégration d'une gamme de plus en plus large de préoccupations.

Parallèlement, l'urbanisation et la concentration des pouvoirs et des hommes dans un nombre de plus en plus restreint de métropoles se poursuit, donnant à celles-ci une dimension géostratégique nouvelle, comparable à celle des anciennes villes hanséatiques. Les grandes villes deviennent peu à peu des noeuds, placés les un vis-à-vis des autres dans un réseau de collaborations ou de concurrences d'ordre économique, dépassant désormais le cadre étroit et les objectifs d'abord politiques des Etats. Ainsi, à l'organisation spatiale en mosaïque des Etats se superpose, voire se substitue peu à peu, l'agencement réticulaire des métropoles.

Enfin, l'essor des transports intra-européens et, en particulier, du réseau TGV, renforce la position nodale des quelques métropoles-gares traversées. En effet, le tracé ferroviaire à grande vitesse contribue lui aussi à ouvrir les frontières et ainsi, à organiser une nouvelle armature urbaine de niveau européen. En terme de contraction de l'espace-temps, les grandes villes européennes se rapprochent de leurs voisines, se contraignant ainsi, dans un contexte concurrentiel accru, à définir une stratégie qui leur permettra seule, de se développer et donc de survivre.

Le décloisonnement frontalier, c'est-à-dire la conjugaison de ces trois éléments, constitue un facteur susceptible, s'il se poursuit, de bouleverser profondément et durablement l'organisation et le fonctionnement de l'espace européen et ici, de jouer un rôle majeur sur le devenir de la Métropole lilloise, en raison de sa situation géographique particulière.

On notera ici, que la notion de décloisonnement frontalier recouvre un ensemble de faits déjà effectifs (des tronçons TGV ont déjà été réalisés, des outils juridiques de coopération transfrontalière ont été créés...), mais qui devraient probablement se poursuivre et s'étoffer pendant encore longtemps. Réaliser l'étude des conséquences de ces processus pour la Métropole lilloise consiste donc à la fois en la réalisation d'un bilan de leur impact et en la recherche des perspectives présentant la plus grande occurrence de réalisation.

Enfin, analyser les conséquences du décloisonnement frontalier pour la Métropole lilloise implique, selon l'échelle, proche ou lointaine, à laquelle on se situe, d'aborder deux séries de questions distinctes.

Considérant l'échelle de proximité tout d'abord, il convient de s'interroger sur les enjeux liés au caractère franco-belge de la Métropole lilloise. Administrativement, culturellement et politiquement fragmentée en raison de la frontière politique qui la traverse, la Métropole lilloise, en dépit des liens qui se sont tissés entre ses différents "versants", souffre encore de trop graves dysfonctionnements pour pouvoir être qualifiée de métropole transfrontalière.

Pourtant, la volonté nouvelle d'un avenir commun se traduit depuis une dizaine d'années par la multiplication des actions de coopération transfrontalière de proximité. Il convient de s'interroger sur les raisons qui ont amené les décideurs locaux à s'engager dans une voie qu'ils refusaient jusqu'alors, de même qu'il est nécessaire d'analyser quels ont été leurs préoccupations et à quels résultats ces actions sont aujourd'hui parvenues. Dans ce but, l'interrogation de ces mêmes décideurs est nécessaire de même que celle des populations, concernées à un degré que nous nous efforcerons de connaître, par ces projets.

Finalement, répondre à ces questions revient à s'interroger sur l'origine et les perspectives de la coopération transfrontalière de proximité et se demander dans quelle mesure le décloisonnement frontalier peut contribuer à faire de la Métropole lilloise une véritable métropole franco-belge.

Considérant l'échelle lointaine, les conséquences du décloisonnement frontalier se posent là, moins en terme d'harmonisation du fonctionnement de ce territoire, qu'en terme de positionnement stratégique à moyen et long terme de la Métropole lilloise entre les quatre métropoles et nébuleuses urbaines que la frontière lui permettait jusqu'alors d'ignorer (Londres, Bruxelles, la Ruhr, la Randstad) et Paris.

Il convient ici de réaliser une distinction d'ordre chronologique et spatiale entre Paris et Bruxelles d'une part, les deux métropoles les plus grandes au plus près de la Métropole lilloise, de surcroît toutes deux francophones, dont le rapprochement relatif imputable au décloisonnement frontalier aura les conséquences les plus rapides pour elle, et Londres, la Randstad et la Ruhr d'autre part, plus éloignées physiquement et psychologiquement et dont l'impact sera probablement plus tardif.

La capitale française, conduite en raison du décloisonnement frontalier à devoir poursuivre sa croissance pour faire face à la concurrence des autres mégapoles européennes, menace de ce fait directement la Métropole lilloise. La capitale belge, encore méconnue des lillois en dépit de sa proximité, peut représenter, pour la Métropole lilloise, une alternative au risque parisien. Il convient de s'interroger sur la portée et les limites de cet "axe Lille-Bruxelles", encore virtuel, mais qui fait déjà

figure d'option stratégique chez un certain nombre de décideurs lillois. En effet, on peut se demander quels risques et quelles chances le développement de cette ville de pouvoirs qu'est Bruxelles, lié en premier lieu à l'accueil des institutions européennes sur son territoire, représente pour la Métropole lilloise et quelles complémentarités susceptibles de devenir des pistes stratégiques peuvent finalement être dégagées entre la capitale Belge et la Métropole lilloise. Il est en outre indispensable de s'interroger sur les limites d'un tel rapprochement et même sur les risques que la proximité et la stratégie propre de Bruxelles peut représenter pour la Métropole lilloise.

Enfin, plus éloignées de la Métropole lilloise que ne le sont Bruxelles et Paris, les autres plus grandes métropoles et nébuleuses urbaines d'Europe du Nord-Ouest que sont Londres, la Randstadt et la Ruhr, rapprochées cependant elles aussi de la Métropole lilloise en raison du décloisonnement frontalier, joueront inévitablement un rôle qu'il convient de déterminer, sur le devenir de la Métropole lilloise.

Ce rôle, qui peut prendre la forme d'un risque ou d'une chance, dépend pour partie, de la situation différentielle de la Métropole lilloise vis-à-vis de ces métropoles et régions urbaines désormais voisines. De cette situation dépend en effet en partie sa capacité à attirer sur son territoire les investissements ou, au contraire, à n'être qu'un simple lieu de transit, voire une ville dévitalisé au profit de ces métropoles géantes. Il convient donc, après avoir évalué le poids économique, culturel et politique de ces voisins géants, de déterminer comment la Métropole lilloise se situe dans le différentiel de prix, d'offre de services, de disponibilités foncières, de stratégies de développement ou encore d'image de marque face à ces voisins.

Il convient également de s'interroger sur les relations que la Métropole lilloise entretient avec ces mêmes métropoles et comment ces dernières évoluent. L'intensité des relations internationales peut en effet représenter un indicateur intéressant du dynamisme international de la Métropole et permettre de cerner les axes géographiques susceptible de cristalliser une stratégie d'internationalisation future de la Métropole lilloise.

Enfin, traduction spatiale la plus immédiatement visible de la volonté des décideurs de la Métropole lilloise de faire entrer cette dernière dans le concert des "eurocités", les grands projets urbains, articulés autour du projet phare Euralille marquent déjà le territoire de la Métropole lilloise. Ces projets s'inscrivent dans une stratégie dont les objectifs et les contradictions éventuelles doivent être interprétées, afin de savoir si la Métropole lilloise se dote effectivement des moyens de ses ambitions.

PREMIERE PARTIE

CHAMP DE L'ETUDE ET METHODOLOGIE

INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE

*** La Métropole lilloise, agglomération tricéphale traversée par une frontière politique et par une frontière linguistique, positionnée de surcroît entre les plus grandes agglomérations urbaines d'Europe du Nord-Ouest (Paris, Londres, Bruxelles, la Randstad et la Ruhr), bénéficie d'une situation géographique originale, unique en Europe.

Cette spécificité de Métropole frontalière située au coeur de l'Europe du Nord-Ouest, la place aujourd'hui, en raison du décloisonnement frontalier, à un tournant de son histoire.

Concept central de la thèse, la notion de décloisonnement frontalier recouvre en partie l'oeuvre de construction européenne commencée il y a maintenant près d'un demi-siècle mais aussi la banalisation des transports internationaux et enfin, ce renouveau hanséatique, qui permet à certaines grandes villes, de devenir les plaques tournantes des échanges internationaux.

Ce contexte conduit naturellement à devoir aborder de façon distincte les conséquences du décloisonnement frontalier, différentes selon que l'on considère l'échelle de proximité, celle de la Métropole elle-même, ou l'échelle lointaine, celle de son positionnement en Europe du Nord-Ouest.

Séparés par une frontière internationale, les deux "versants", belge et français de la Métropole lilloise, entretiennent cependant des liens depuis fort longtemps. Il convient de s'interroger sur la nature et l'évolution de ces liens, ainsi que sur le rôle incitateur ou au contraire inhibiteur que la frontière a joué sur ces derniers. Seule cette évaluation préliminaire du caractère franco-belge de la Métropole lilloise peut permettre de comprendre la nature du terrain sur lequel intervient le décloisonnement frontalier et les enjeux qu'il soulève pour aujourd'hui et pour demain.

D'autre part, on peut penser, si l'on considère l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest, que les métropoles géantes voisines qui encadrent la Métropole lilloise, rapprochés d'elle en raison du

décloisonnement frontalier, joueront un rôle déterminant pour son avenir. Que sont ces métropoles ? Comment la Métropole lilloise se situe-t-elle par rapport à elles en matière de prix, de salaires, de coût de la vie... ? Seule une réponse à ces deux questions nous donnera les éléments nécessaires pour nous interroger sur la nature des opportunités et des risques que ces villes présentent pour la Métropole lilloise en raison du décloisonnement frontalier.

Enfin, étudier les conséquences du décloisonnement frontalier, concept recouvrant un ensemble d'événements qui se manifestent depuis plusieurs années, ressort à la fois du bilan et de l'approche prospectiviste. Il convient, avant toute démarche, de se demander dans quelle mesure cette dernière approche peut être validée sur le plan épistémologique ***

CHAPITRE 1

LA SITUATION GEOGRAPHIQUE PARTICULIERE DE LA METROPOLE LILLOISE

A) UNE METROPOLE POLITIQUEMENT, ECONOMIQUEMENT ET SOCIALEMENT FRAGMENTEE

1 - DEFINITIONS MORPHOLOGIQUE ET ADMINISTRATIVE DE LA METROPOLE LILLOISE

1.1 - Définition morphologique: la conurbation.

Ce sont les géographes et les sociologues américains qui, les premiers, qualifièrent de métropoles les très grandes villes dont le rayonnement s'étend sur un vaste territoire: l'aire métropolitaine. Cette aire métropolitaine peut prendre des formes différentes: "*elle correspond à une agglomération, à une région urbaine ou à une conurbation*" affirme la géographe P.George (1). Dans le cas de la Métropole lilloise, il s'agit d'une conurbation, concept d'origine anglaise que l'on peut, toujours selon P.George, "*appliquer en France au groupe urbain Lille-Roubaix-Tourcoing*"(2). On peut définir ainsi la notion de conurbation: "*ensemble formé par la juxtaposition de plusieurs unités urbaines, spatialement contiguës par leur banlieues, fonctionnellement associées ou complémentaires, en interdépendance plus ou moins étroite*"(3). La région urbaine se différencie quant à elle de la conurbation par son étendue plus importante tandis que l'agglomération se présente comme un ensemble urbain élémentaire, composé par une ville et sa banlieue. Ainsi, peut-on affirmer que la Métropole lilloise est constituée respectivement par les agglomérations de Lille, de Roubaix et de Tourcoing, agglomérations constituant, de par leur disposition spatiale, la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing. En conséquence, on peut aisément assimiler dans un seul et même concept Métropole lilloise et conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing.

1.2 - Définitions administratives.

La terminologie de Métropole lilloise, recouvre, sur le plan administratif, plusieurs acceptions (carte 01).

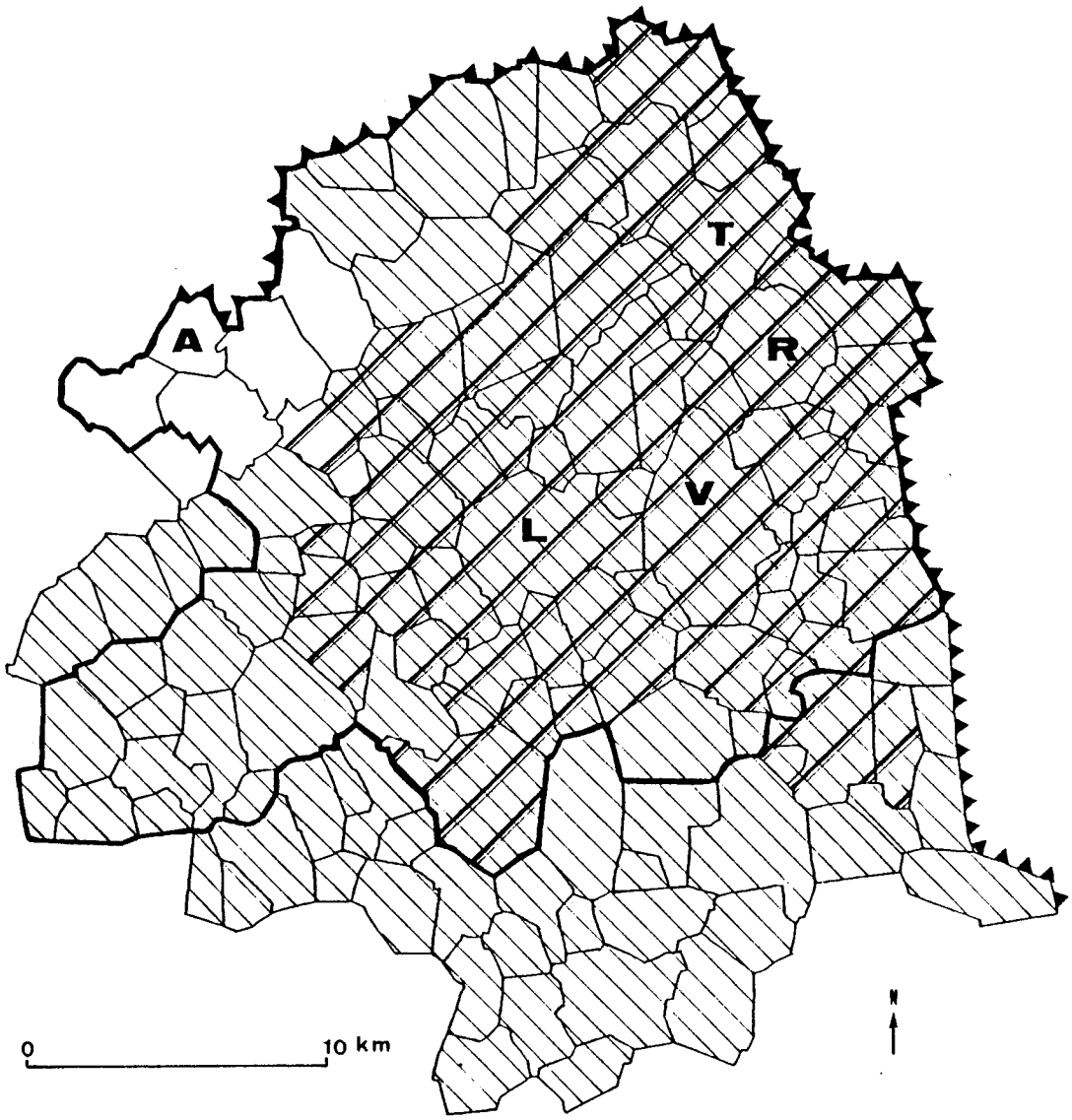
a) La Métropole du Nord.

Cette appellation est née de la volonté gouvernementale de promouvoir, vers 1965, l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing en tant que l'une des 8 métropoles d'équilibre définies alors. C'est certainement l'une de ses plus anciennes appellations. Il s'agissait d'une désignation imprécise, d'abord correspondant à l'arrondissement de Lille puis rapidement étendue

---

(1) GEORGE (Pierre) juin 1984 "*Dictionnaire de la géographie.*" Paris, PUF, 485p. (2) Id. p103. (3) BRUYELLE (Pierre) doc. non daté "*Définition de termes usuels en géographie urbaine.*" Université de Lille 1, UFR de Géographie, 3p.

Carte I : QUATRE DEFINITIONS ADMINISTRATIVES DE LA METROPOLE LILLOISE



Légende :

- Limites communales.
- Frontière franco-belge.
- Périmètre de la CUDL.
- Agglomération INSEE de Lille (définition 1990).
- Circonscription de la CCI Lille-Roubaix-Tourcoing.

à l'ensemble de la région Nord-Pas-de-Calais. En fait, on assimile aujourd'hui Métropole du Nord et CUDL. Dans cette acception de Métropole du Nord, la Métropole lilloise se définit dans un cadre strictement régional et français. L'utilisation de l'expression Métropole lilloise, permet, quant à elle, d'offrir une vision libérée de cette optique strictement nationale.

b) La Communauté Urbaine de Lille.

Créées en 1966, les Communautés Urbaines sont des EPCI qui gèrent au niveau local la vie de plus de 10% de la population française. Sur les 9 communautés urbaines, 4 ont été créées autoritairement par la loi du 31 décembre 1966. C'est le cas de la Communauté Urbaine de Lille. Celle-ci regroupe 86 communes et administre près d'un million de personnes, soit le quart de la population de la Région Nord-Pas-de-Calais.

Le périmètre de la CUDL correspond approximativement à celui de la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing telle qu'elle a été définie précédemment. Aux agglomérations de Roubaix et de Tourcoing, vient s'ajouter la ville d'Armentières et la partie Sud et Est de sa banlieue. Assimiler Communauté Urbaine et Métropole lilloise, permet de donner à cette dernière une définition administrative à peu près conforme à sa définition morphologique. La Communauté Urbaine donne son unité à la Métropole lilloise sur le plan administratif grâce aux compétences juridiques que cet Etablissement Public détient. Bien que délimitées par la loi et les délibérations des Communes membres, ces compétences sont très étendues. La Communauté Urbaine de Lille est ainsi, en quelque sorte, prestataire de services des 86 Communes membres. Théoriquement, elle est l'outil idéal pour la construction d'une Métropole unifiée autour d'un grand projet de développement, même si cette cohésion demande, comme nous le verrons, à être nuancée.

c) La définition INSEE de la Métropole lilloise.

L'INSEE a sa propre définition de la Métropole lilloise. Pour l'Institut, une zone géographique de métropole devrait être l'ensemble des communes appartenant soit à l'agglomération principale de la région, soit à des agglomérations contiguës de cette agglomération principale, soit à des communes isolées dont une partie importante des actifs travaillant dans les communes citées précédemment tout en assurant la continuité géographique. La notion stricte de continuité de l'habitat est donc dépassée au profit d'une notion plus imprécise qui est celle des relations de migrations alternantes définissant un bassin d'emploi pouvant inclure des zones rurales parfois assez éloignées du centre. Pour des raisons de disponibilité statistique, le découpage retenu ici se base sur la partition de la France par l'INSEE en 365 zones, les "zones A", qui constituent une première approche des bassins locaux d'emploi. Pour le Nord-Pas-de-Calais, ce sont donc les deux zones A de Lille et Roubaix-Tourcoing

(respectivement zone n°11 et zone n°10), qui ont été retenues comme constituant la zone de métropole.

2 - ANALYSE DE LA COHESION INTERNE DE LA METROPOLE LILLOISE

2.1 - Présentation générale.

L'unité de la Métropole lilloise dépend en partie de facteurs endogènes de cohésion interne ou d'éclatement de ses acteurs et décideurs politiques, économiques et sociaux: "*l'élaboration d'une conurbation comme la conurbation lilloise découle du jeu de forces d'intensité et de sens différents*"(1).

Confrontée aujourd'hui à de nouveaux enjeux au premier rang desquels figure le décloisonnement frontalier, son avenir reste plus que jamais lié à la qualité de cette cohésion interne: "*la réalisation d'une grande métropole passe nécessairement et prioritairement par le renforcement de la cohésion interne qui est loin d'être achevée, et qui constitue (...) l'enjeu majeur et la condition nécessaire du développement*", affirmait P.Bruyelle en 1991 (2).

2.2 - La constitution récente de son unité géographique.

La France du Nord-Est, est depuis le haut moyen-âge, un pays de villes, avec une abondance de villes moyennes. "*L'esprit communal, l'indépendance de clocher ou de beffroi, les rivalités économiques, politiques, culturelles demeurent une solide tradition (...) L'abondance des villes a, ici, été autant un facteur de morcellement que de richesses*"(3).

L'unité morphologique de la Métropole lilloise s'est réalisée très tardivement: "*Tout au long du XIXème siècle et durant les premières décennies du XXème, nous avons vu se développer surtout une surface urbaine bipolaire, avec Lille d'une part et Roubaix-Tourcoing de l'autre*" écrivait L.Trenard en 1977 (4).

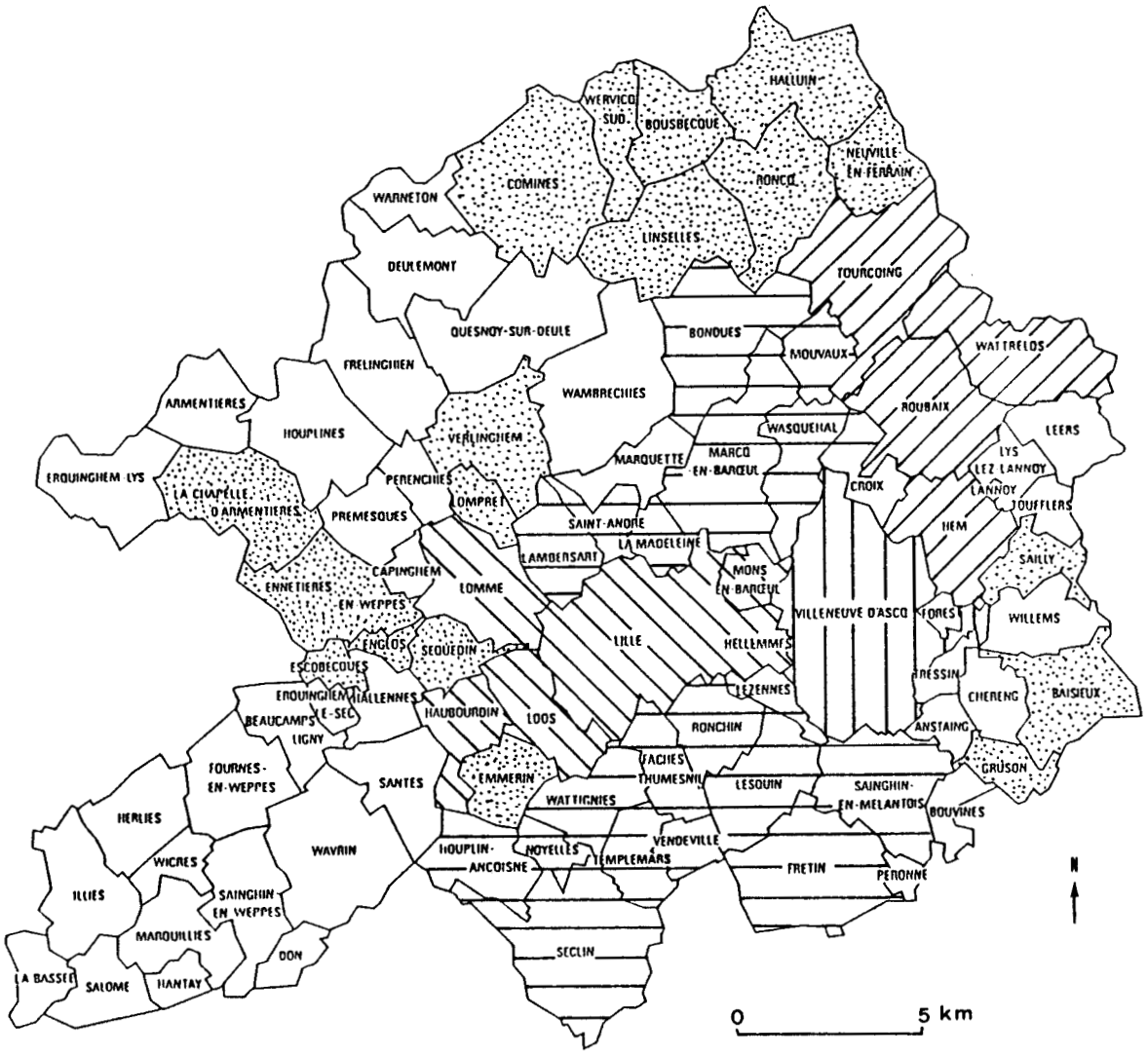
Le développement de ces deux agglomérations ne s'est pas non plus faite de manière synchrone: "*Lille a vocation de capitale; elle était déjà une grande et belle ville provinciale, alors que Roubaix et Tourcoing sortaient à peine des limbes*"(5). Les conditions de l'industrialisation et de l'urbanisation aux XIXème et XXème siècles se sont effectuées sur des bases économiques spécialisées et ont créé des zones économiquement très spécialisées comme à Roubaix-Tourcoing.

Aujourd'hui encore, la Métropole lilloise souffre de ce "*morcellement fonctionnel et morphologique*"(6)(carte 02): "*La structure en aire urbanisée en conurbation a créé un tissu urbain très distendu, organisé autour de plusieurs pôles, aux intérêts économiques différents ou rivaux*"(7). Parmi les 86 communes de la CUDL, 4 seulement dépassent aujourd'hui 50.000 habitants (Lille,

---

(1) BRUYELLE 1981 "*L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais.*" p412. (2) BRUYELLE 1991 "*La communauté urbaine de Lille. Métropole du Nord-Pas-de-Calais.*" (6) et (7) Id. p126. (3) BRUYELLE, DORMARD, PARIS, THUMERELLE mai 1992 "*Eléments pour des scénarios prospectifs.*" DATAR. (4) TRENARD 1977 "*Histoire d'une métropole. Lille-Roubaix-Tourcoing.*" Privat (5) Id. p472

Carte 2 : PERIMETRES HOMOGENES DE LA METROPOLE LILLOISE



Légende :

- Communes cumulant des handicaps, en particulier en matière sociale et d'habitat.
- Mosaïque de la ville de Lille et des communes périphériques.
- Villeneuve d'Ascq, ville où s'équilibrent les facteurs négatifs et les fortes potentialités.
- Secteur périphérique de la métropole lilloise, en phase de croissance économique et en situation d'équilibre socio-démographique.
- Secteurs présentant une croissance moins structurée.
- Autres secteurs, sans caractéristiques majeures.

Source: D'après CUDL avril 1990 "Contrat d'agglomération de la Communauté Urbaine de Lille. Diagnostic." Lille.

BU LILLE

Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq) rappelle P.Bruyelle, phénomène aggravé par la structure en conurbation, qui juxtapose 4 villes-centres à l'histoire différente, maintenant un émiettement politique et rendant de ce fait difficile une véritable gestion commune.

2.3 - Des contrastes socio-économiques croissants.

a) L'essor du versant Sud-Ouest de la Métropole.

Si l'on considère le critère de la répartition spatiale des emplois, la Métropole lilloise se décompose en trois secteurs: Lille-Centre et Lille-Est (46% des emplois totaux), Roubaix-Tourcoing (28%) et Lille-Ouest (10%). Ces trois secteurs d'emplois principaux sont centrés sur les 4 communes les plus peuplées (Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq) qui représentent 36% de la superficie de la Métropole, 78% de la population et 84% des emplois offerts (1).

Un examen plus attentif de ces trois des secteurs fait apparaître des contrastes nettement délimités:

La ville de Lille et sa périphérie bénéficient de nombreux atouts: à l'Est, un secteur de convergence des grandes artères de communication. Au Sud, un secteur d'organisation de l'activité, qui s'organise autour de l'autoroute A1. Le Nord-Ouest de Lille, secteur quant à lui le plus directement concerné par les retombées économiques du TGV Nord.

L'agglomération Roubaix-Tourcoing quant à elle, commence à bénéficier de la réalisation d'axes de pénétration inter-urbains et de connexion aux autoroutes internationales, mais demeure le véritable point noir de la Métropole, victime de graves dysfonctionnements économiques et sociaux.

b) La crise sociale du versant Nord-Est.

Un "*syndrome de la ville américaine*"(2) touche la Métropole lilloise. Ce phénomène ne lui est pas spécifique: dans les grandes villes, le fossé se creuse entre centres d'affaires, périphéries aisées et banlieues, zones défavorisées, avec le risque de ghetto et d'explosion sociale que ce phénomène porte en lui. Dans ce cas, la "solution" américaine consiste le plus souvent à abandonner les "*terres brûlées*"(3) pour porter la croissance ailleurs.

L'accroissement du chômage et la concentration spatiale des exclus contribuent à la création de ghettos. Mais "*la Métropole lilloise, qui prétend se donner une dimension internationale, ne peut pas négliger ses quartiers les plus défavorisés*"(4).

La politique de Développement Social des Quartiers (DSQ) a été créée en 1982 pour trouver un remède aux problèmes des quartiers

---

(1) Profils de l'économie du Nord-Pas-de-Calais 1989 "*Lille Roubaix Tourcoing se compare aux autres métropoles.*" OER du Nord-Pas-de-Calais, p19. (2) et (3) DATAR janvier 1992 "*Le fonctionnement économique des villes: prospective européenne.*" Prospective et Territoires, p18. (4) GINET (Pierre) septembre 1991 "*Bilan des opérations de Développement Social des Quartiers. Leur insertion dans la politique de la ville.*" Villeneuve d'Ascq, Mémoire de DEA de géographie humaine, p166.

urbains présentant les plus grandes difficultés sur le plan socio-économique et architectural.

Dans la Métropole lilloise, le nombre de quartiers bénéficiant d'une procédure de DSQ est passé de 5 à 11 entre le Contrat de Plan intérimaire 1982-83 et le Contrat de Plan 1984-88 pour atteindre 25 à l'approche de l'achèvement du Xème Contrat de Plan (carte 03).

La répartition spatiale de ces quartiers en difficultés met en évidence une dualité sociale et spatiale de la Métropole lilloise faisant apparaître le versant Nord-Est de la Métropole comme un véritable chancre urbain: "*le secteur lillois se développe tandis que Roubaix-Tourcoing reste embourbé*"(1). Ainsi, en 1991, la ville centre de la Métropole: Lille et deux communes proches, Loos et Haubourdin, concentraient 6 quartiers DSQ, les 19 autres, soit plus des trois quarts, étaient concentrés dans le versant Nord Est de la Métropole, à Roubaix (12 quartiers en DSQ), Hem (5 quartiers), Tourcoing (2 quartiers) et Wattrelos (1 quartier).

Le versant Nord-Est apparait comme la zone noire de la Métropole lilloise. Près de 75 % de la population de Roubaix était concernée par l'opération de DSQ en 1991. Les actions de DSQ entreprises depuis 1982, ne semblent pas pouvoir s'arrêter à ce jour. Au contraire on assiste à une amplification du processus, près de 75% de la population de la ville étant en 1990 directement concernée par l'opération de DSQ ! (2)

Ce clivage entre populations pauvres et populations riches, est aussi un clivage ethnique: Le nombre des étrangers s'est accru à Roubaix entre 1975 et 1983. Ils étaient 21.493 en 1975, 21.162 en 1982 (21% de la population totale) pour atteindre 21.989 en juin 1983. La nationalité la plus représentée était formée par les Algériens: 9.647 en 1975, soit 44,9% de la population étrangère totale, et 9.492 en juin 1983 (3).

2.4 - La cohésion politique de la Métropole lilloise.

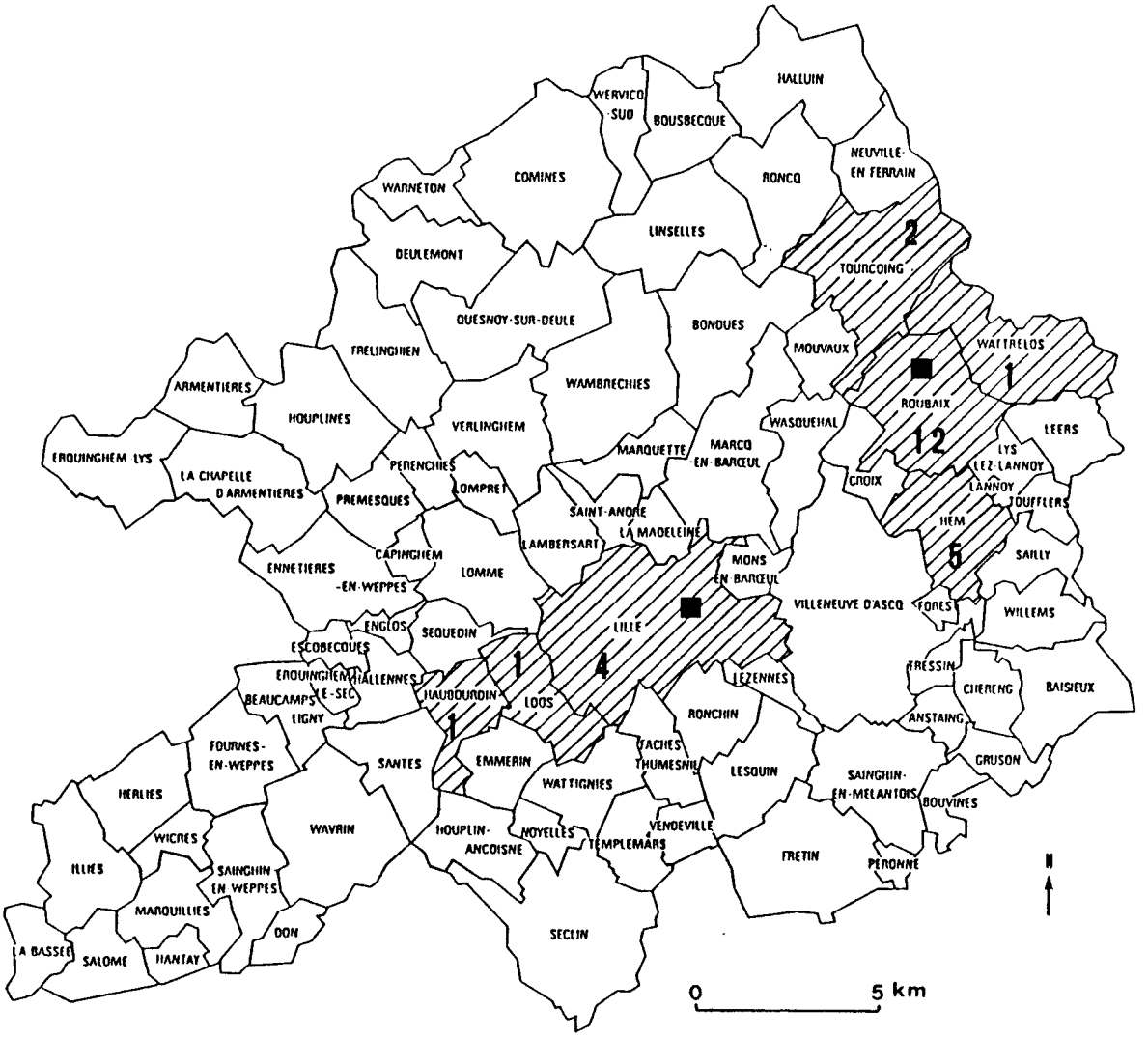
a) Le difficile consensus des décideurs.

Parlant de la Métropole lilloise, P.Bruyelle affirme qu'"*elle a longtemps été une nébuleuse dont Lille était l'un des noyaux. Faute de représentation commune s'incarnant dans des hommes ou des organismes, Lille, Roubaix, Tourcoing n'avaient pas, vis-à-vis de l'Etat le poids et l'autorité qu'elles méritaient. En dépit de leur influence au niveau national, des hommes comme A.Laurent, V.Provo (...) P.Mauroy, A.Diligent (...) ne pouvaient prétendre incarner ou entraîner la Métropole du Nord*"(4). Cette impossibilité était d'autant plus grande que le cloisonnement politique de la Métropole s'appuie sur des communes dont l'orientation politique est traditionnellement assez typée: Socialistes à Lille, Lomme, Armentières, Wattrelos, ou Villeneuve

---

(1) Nord-Pas-de-Calais Développement juin 1992 "*Expert en aménagement, Pierre Bruyelle s'exprime.*" Lille, p2. (2) GINET (Pierre) septembre 1991 "*Bilan des opérations de Développement Social des Quartiers. Leur insertion dans la politique de la ville.*" Villeneuve d'Ascq, p62. (3) Ville de Roubaix avril 1985 "*Constat et réflexions sur l'immigration à Roubaix.*" Roubaix, p8. (4) BRUYELLE (Pierre) 1991 "*La communauté urbaine de Lille. Métropole du Nord-Pas-de-Calais.*" Documentation française, p128.

Carte 3 : LOCALISATION DES QUARTIERS CONCERNES PAR UNE OPERATION DE DSQ DANS LA METROPOLE LILLOISE DANS LE CADRE DU Xème CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION NORD-PAS-DE-CALAIS



Légende:

Communes ayant signé une convention de DSQ avec l'Etat et la Région.

■ Présence de "quartiers en grande difficulté" dans la commune (1 à Lille et 5 à Roubaix).

(Les chiffres correspondent au nombre de quartiers concernés par l'opération DSQ dans les communes. Le quartier des Hauts-Champs, à cheval sur Roubaix et Hem, est comptabilisé deux fois sur la carte).

Source: GINET (Pierre) septembre 1991 "Bilan des opérations de Développement Social des Quartiers. Leur insertion dans la politique de la ville." Villeneuve d'Ascq, Mémoire de DEA de géographie humaine, 201p.

BU LILLE

d'Ascq; Communistes à Seclin; RPR-UDF à Lambersart, Marcq-en-Baroeul ou Bondues...

Les effets conjugués de la crise économique, des besoins croissants en espaces libres ont néanmoins conduit ces différentes communes à accepter de renforcer les solidarités intercommunales. Ainsi, la création de la CUDL, en 1966 a-t-elle harmonisé les décisions prises au sein des différentes communes de la Métropole, en obligeant les décideurs politiques à parvenir à un certain consensus. Néanmoins ce rôle n'est pas suffisant, puisque les communes ont ressenti le besoin, vers la fin des années 80, de créer des syndicats intercommunaux, "*généralement pour trouver localement des solutions à des problèmes qui n'étaient pas nécessairement locaux*"(1) mais en fait révélateurs d'antagonismes politiques impossibles à résoudre dans le cadre administratif de la CUDL.

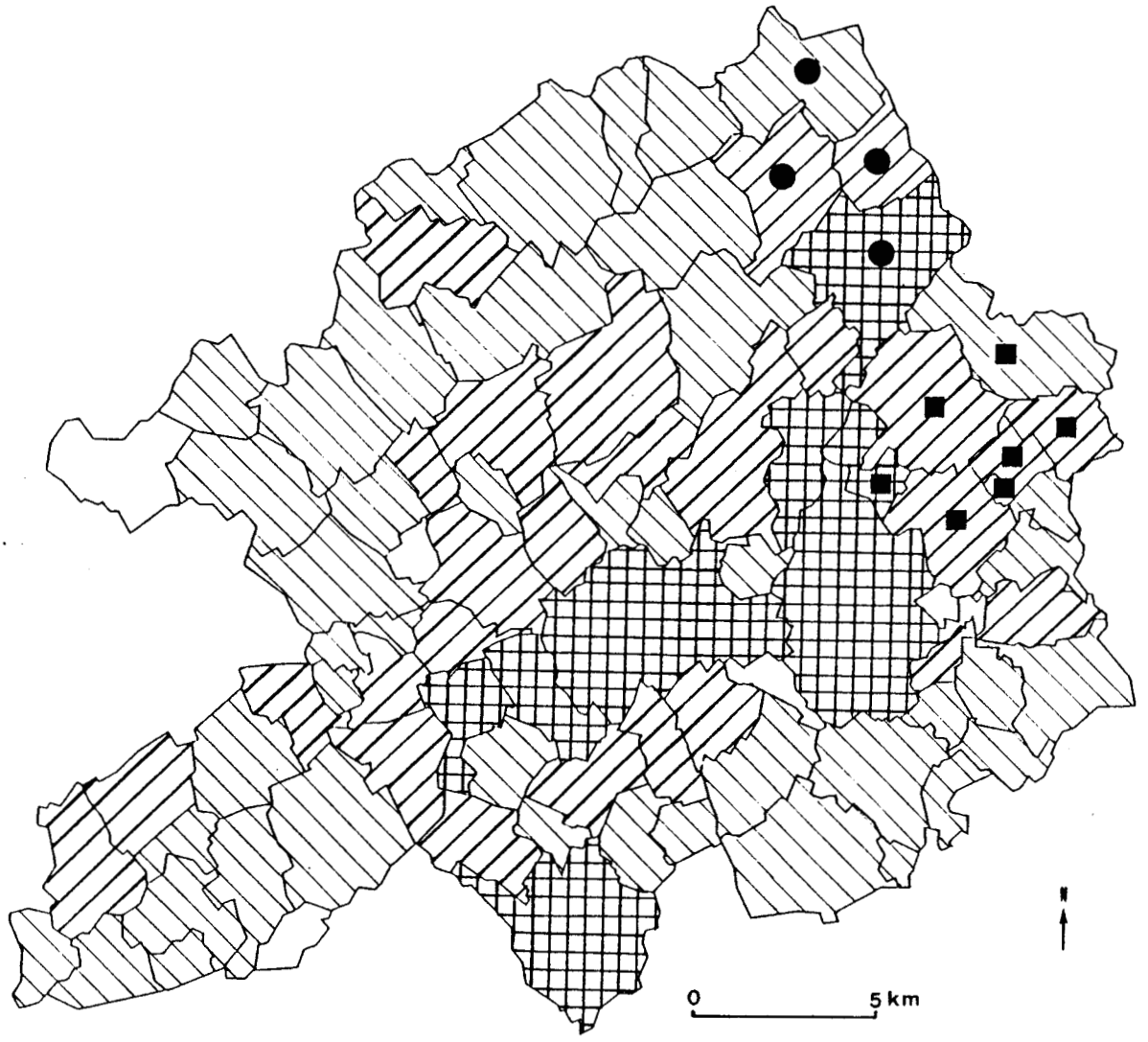
Le Président de la Communauté est en effet souvent amené à devoir composer avec le Conseil de Communauté, au sein duquel les clivages politiques et géographiques entre les 86 communes apparaissent trop souvent comme autant de forces centrifuges, s'opposant à l'esprit de coopération que le législateur a voulu faire passer en créant les Communautés Urbaines. Ainsi, B.Bonduelle, entrepreneur implanté à Villeneuve d'Ascq, dans la Métropole, dénonce l'action d'A.Notebarre, alors Président de la CUDL et Maire de Lomme, d'avoir abusivement profité de sa situation pour favoriser sa Commune: "*Voilà Lomme magnifiquement décorée par sept stations aussi désertes que luxueuses alors que Roubaix et Tourcoing sont encore desservies par un vieux Mongy qui ressemble aux tramways de l'Europe de l'Est*"(2).

En dépit de ces difficultés, l'esprit intercommunal a progressé depuis 1966. La CUDL a lancé l'idée d'une Métropole lilloise unifiée autour d'un statut juridique et de la prise en compte commune de problèmes économique ou sociaux. Elle a aussi permis la simplification des anciens découpages administratifs internes (ASSEDIC, CIL, offices HLM...), la préparant ainsi à aborder le décloisonnement frontalier. La CUDL n'a néanmoins pas empêché la multiplication de syndicats intercommunaux sur son territoire (carte 04). Quant on demande à A.Diligent pourquoi le SIAR ou le Syndicat Intercommunal de l'Agglomération tourquenoise ont été créés dans les années 80 alors que la CUDL existait déjà, il répond que "*si le SIAR s'est fait, c'est parce que pendant 15 ans la zone de Roubaix est restée vide, c'est parce qu'on a fait le métro de Lomme avant le Métro de Lille* (...) *Il y a eu un chapelet d'injustices comme celles-là. Le SIAR s'est fait car c'était la nécessité devant l'oubli*"(3). La CUDL ne permet pas parfaitement de lutter contre les intérêts microlocaux et les querelles de clocher, qui prévalent presque toujours dans l'esprit des Maires: On connait le point de vue d'A.Diligent, Sénateur-Maire de Roubaix, sur l'idée d'une Métropole unifiée: "*Roubaix ne sera jamais un simple quartier du Grand Lille et la grande métropole à vocation européenne que l'on veut construire sera bipolaire ou ne*

---

(1) BRUYELLE (Pierre) 1991 "*La communauté urbaine de Lille. Métropole du Nord-Pas-de-Calais.*" Les études de la Documentation française, Paris, La Documentation française, p128. (2) BONDUELLE (Bruno) janvier 1992 "*Lettre aux 86 Maires de Lille.*" Lille, ed. La Voix du Nord, p108. (3) André DILIGENT - Sénateur-Maire de Roubaix - Roubaix - 23/03/93

Carte 4 : **PARTICIPATION DES COMMUNES DE LA CUDL A DES SYNDICATS INTERCOMMUNAUX**



Légende:

Nombre de participations à un syndicat de communes:

- 5 à 7
- 3 à 4
- 1 à 2
- 0

● Communes membres du SIVOM "Union de l'agglomération tourquennoise".

■ Communes membres du SIAR.

sera pas"(1). Ce point de vue dangereux pour l'avenir de la Métropole s'oppose à celui des scientifiques: "*même si dans l'immédiat, il y a risque de renforcer l'attraction de Lille, prenons le*"(2) affirme P.Bruyelle. Il ajoute que "*la turbine lilloise peut par la suite diffuser de nouvelles fonctions pour le versant Nord-Est. Ce dernier doit se déverrouiller vers le Nord (Belgique) et vers le Sud. C'est ainsi l'économique et le social qui se redresseront*"(3). Ici comme en Lorraine (clivage Metz/Nancy)(4), nous verrons que la fragmentation des pouvoirs profite aux concurrents directs de la Métropole lilloise, à commencer par Paris.

b) Le clivage des populations de la Métropole lilloise face à l'Europe de demain.

Le référendum du 20 septembre 1992 relatif à l'adoption par la France des mesures nouvelles contenues dans le traité sur l'Union Européenne, plus connu sous le nom de traité de Maastricht du nom de la ville des Pays-Bas où a été signé le traité le 7 février 1992, à révélé une véritable scission au niveau de la population française, scission que l'on retrouve dans la Métropole lilloise. Loin de susciter un enthousiasme généralisé, le Traité de Maastricht a au contraire permis de mettre en évidence une Métropole socialement scindée (carte 05).

Au niveau national, le "oui" au référendum l'a emporté de peu, mettant en évidence une division de la population, entre d'un côté, une France rurale ou ouvrière, profondément touchée par la crise, qui s'est prononcée pour le "non" et l'autre, confiante, plus aisée et généralement citadine, favorable à la poursuite de la construction européenne.

Le "oui" l'a emporté dans la Métropole lilloise, capitale d'un Nord-Pas-de-Calais qui a par contre fortement dit "non" (55,7% des suffrages exprimés). Si la région change, ce sont, en moyenne, les habitants de la capitale qui ont la perception la plus forte de ce changement. L'arrondissement de Lille est en effet le seul dans la région Nord-Pas-de-Calais, à avoir opté pour le "oui", assez timidement d'ailleurs. Cette adhésion modérée (51,8%) masque dans le détail une grande diversité de situations.

Première constatation: le "oui" de la Métropole n'a rien d'uniforme. L'arrondissement est pratiquement coupé en deux. A côté d'un versant du "oui", plutôt central et urbain coexiste un versant du "non", plus périphérique, frontalier et rural, du canton de Quesnoy-sur-Deûle à celui de Pont-à-Marcq. Les "oui" et les "non" des 28 cantons de la Métropole ne composent pas un damier, mais plutôt un tableau en deux parties. Du côté des "non", deux exceptions confirment cette répartition spatiale pratiquement continue. Le canton populaire de Lille-Est (Hellemmes et Fives) encerclé par le "oui" et la frange frontalière de Roubaix-Est, Roubaix-Nord et Tourcoing-Nord-Est, où l'implantation du front

---

(1) Voix du Nord (La) 9-10 janvier 1994 "*Roubaix ne sera pas un quartier du Grand Lille.*" (2) et (3) Nord-Pas-de-Calais Développement juin 1992 "*Expert en aménagement, Pierre Bruyelle s'exprime.*" Lille, p2. (4) REITEL (François) juin 1988 "*La Lorraine.*" Paris, PUF, Coll. Que-sais-je ?, note p125.

national est forte. Le "non" arrive en tête de 12 des 18 cantons qui composent l'arrondissement.

Peut-être la discordance entre le préfixe "euro", utilisé abondamment (Eurotunnel, eurocité, eurotéléport, Euralille, euro-université, euro-congrés, euro-recherche...), perçu comme un mot creux, vide de sens et une crise économique et sociale croissante, bien visible explique-t-elle ce vote négatif.

Carte 5 : **RESULTATS DU REFERENDUM SUR L'UNION EUROPEENNE DU 21 SEPTEMBRE 1992 DANS LA METROPOLE LILLOISE**

Légende :

Vote "oui" majoritaire.

Vote "non" majoritaire.

(vote par canton)

c) Le difficile consensus pour donner un nom à la Métropole lilloise.

La structuration administrative actuelle du territoire français, articulé sur 36.000 communes, est un héritage multi-millénaire, du temps où les premières populations de ce qui constitue aujourd'hui la France se regroupaient en petites unités de vie. Ce découpage, ancré dans les mentalités (des élus locaux en particulier), est devenu obsolète à une époque où les campagnes en finissent de se dépeupler et où les populations se sont regroupées au sein de métropoles fonctionnant sur un mode radicalement différent.

Dans ce contexte de métropolisation, la réalité communale au sein des grandes agglomérations, ou plutôt le pouvoir des élus, représente un frein aux processus décisionnels qui devraient pourtant permettre de les doter des moyens nécessaires pour s'imposer sur la scène mondiale. Ce pouvoir politique constitue en effet un facteur de clivages, de lourdeurs et de lenteurs préjudiciables à la proposition de stratégies globales pertinentes.

Aussi, l'un des consensus les plus difficiles à obtenir de la part des acteurs politiques de la Métropole lilloise est certainement celui qui concerne son nom. La Métropole du Nord est composée de communes attachées à leur histoire, à leur propre promotion économique et culturelle et donc, à leur nom. Pourtant, hors de France, seul un nombre très restreint de personnes connaissent Ronchin, Haubourdin ou même Roubaix, villes qui ne peuvent pourtant espérer se développer qu'au travers d'une véritable synergie avec l'ensemble des autres communes de la Métropole. Si les responsables politiques admettent reconnaître la nécessité d'unir leurs énergies pour accéder au cercle des grandes métropoles, "*ils souhaitent souvent préserver l'identité de leur ville propre*"(1) c'est à dire, en pratique, freiner les projets susceptibles de donner à la Métropole son indispensable cohésion, plutôt que de devoir s'effacer devant les impératifs du monde d'aujourd'hui et de demain.

Pourtant, combien serait utile pour la Métropole lilloise d'avoir un nom unique, premier symbole de son unité et de sa force, derrière lequel tous ses acteurs, à la fois politiques et économiques se rassembleraient. Les solutions existant jusqu'ici n'ont encore eu qu'une audience locale: "*Métropole du Nord*" ou nationale: "*Lille-Roubaix-Tourcoing*", "*Métropole Lilloise*". Par ailleurs, les difficultés rencontrées sont nombreuses. Ainsi, la première tentative avait été faite par l'APIM en "*Lille Métropole Développement*", changement qui, finalement, ne s'est pas fait en raison de la vive opposition, notamment du Maire de Roubaix. Par la suite, afin de retenir un nom qui figure dans les Atlas, la CCILRT demandait en 1990, à ce que la Métropole s'appelle tout simplement "*Lille*"(2), solution probablement la plus pertinente. La Chambre écrivait: "*si l'on veut jouer la carte de*

---

(1) à (2) Nord-Eclair 13 septembre 1990 "*La Métropole: Lille, tout court.*"

l'international, il est nécessaire de retenir un nom qui figure à la fois dans les dictionnaires et dans les atlas. Et si l'on s'en tient à cette approche pragmatique, seul le terme de Lille pourrait et devrait être retenu"(1). Elle proposait aussi de faire figurer une apposition: "*Lille-Métropole*", "*qui répond bien à la notion d'ensemble réunissant toutes les composantes territoriales de l'agglomération*"(2).

En dépit des efforts accomplis depuis 20 ans et, en particulier au cours des 5 dernières années pour renforcer la cohésion interne de la Métropole (Conférences de la Métropole, assises sur les déchets, publications régulières de l'ADUML, nouvelles de Belgique, différents cercles et clubs organisés autour d'Euralille, manifestations à la cité des échanges...), la Métropole lilloise reste encore fragmentée.

---

(1) à (2) Nord-Eclair 13 septembre 1990 "*La Métropole: Lille, tout court.*"

B) UNE METROPOLE A CERTAINS EGARDS FRANCO-BELGE

1 - RUPTURES ET CONTINUITES SPATIALES DE LA METROPOLE FRANCO-BELGE

1.1 - Une métropole morphologiquement franco-belge.

En l'absence de coupure naturelle majeure pouvant la concrétiser, hormis la Lys de Halluin à Armentières, la frontière entre la France et la Belgique a "*découpé à l'emporte pièce des milieux naturels et humains que rien ne distinguait au premier abord sans sa présence*"(1). Aux côtés d'environ un million deux cent mille Français, la Métropole compte 500.000 Belges Flamands et Wallons dans un système urbain multipolaire et complexe qui, par son caractère multipolaire et transfrontalier, constitue un cas unique dans les réseaux urbains français et belge. La frontière qui sépare le département du Nord et la Belgique est une frontière artificielle, "*matérialisée par une rivière, un ruisseau, un fossé, une route, un sentier et quelquefois uniquement par une borne, elle court capricieusement, à travers un tissu humain très dense coupant parfois des villes ou des villages*"(2). C'est ainsi que nombre de communes françaises et belges portent le même nom: Warneton, Comines, Wervicq, Leers...

En de nombreux points, on passe d'un pays à l'autre sans que le paysage urbain ne change. Pour certaines communes, comme Halluin, c'est une partie de son agglomération qui forme en Belgique l'actuelle ville de Menin (Menen). Ainsi, "*chaque ville française a son jumeau belge, et vice versa: Warneton et Warneton-Sud, Comines (Komen) et Comines, Wervik et Werwicq-Sud, Menin (Menen) et Halluin, sur la Lys...*"(3).

La moitié du périmètre de la CUDL jouxte la frontière. Si l'on prend en compte la frontière franco-belge longeant l'arrondissement de Lille, 17 communes françaises et 6 belges la jalonnent. Les communes françaises qui leur font face sont (du Nord-Ouest au Sud-Est): Armentières, Houplines, Frelinghien, Deûlémont, Warneton, Comines, Wervicq-Sud, Bousbecque, Halluin, Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Wattrelos, Leers, Toufflers, Sailly, Willems et Baisieux. Les communes Belges sont (du Nord-Ouest au Sud-Est): Comines, Wervik, Menen, Mouscron, Estaimpuis et Tournai. Le nombre nettement inférieur de communes Belges s'explique par la fusion des communes qui est intervenue en 1977. Les agglomérations d'Armentières, Comines, Wervik, Menin-Halluin et Leers sont transfrontalières de fait. A ces 5 agglomérations de

---

(1) et (2) COUPEZ (Pascal), HUVELLE (Jérome) avril 1988 "*La situation économique comparée du Nord-Pas-de-Calais et de la Belgique.*" Lille, Préfecture de Région, SGAR, Université de Lille II, 119p. (3) BRUYELLE (Pierre) 1981 "*L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais.*" Thèse de doctorat d'Etat, Paris-Cergy, 2 tomes, p148.

taille moyenne s'ajoutent celles du versant Nord-Est de l'agglomération lilloise: Mouscron en Belgique, Tourcoing et Wattrelos en France, constituant une seule agglomération dont font également partie leurs voisines: Roubaix, Croix... Dans la plupart des agglomérations transfrontalières, seuls des panneaux indicateurs marquent la frontière et seul l'oeil averti peut distinguer la maison belge de la maison française voisine (photo 1). Enfin, des dizaines de routes, de passages piétonniers, plusieurs autoroutes, voies ferrées et voies navigables traversent cette frontière.

PHOTO n° I : UNE RUE FRONTIERE ENTRE WATTRELOS ET ESTAIMPUIS

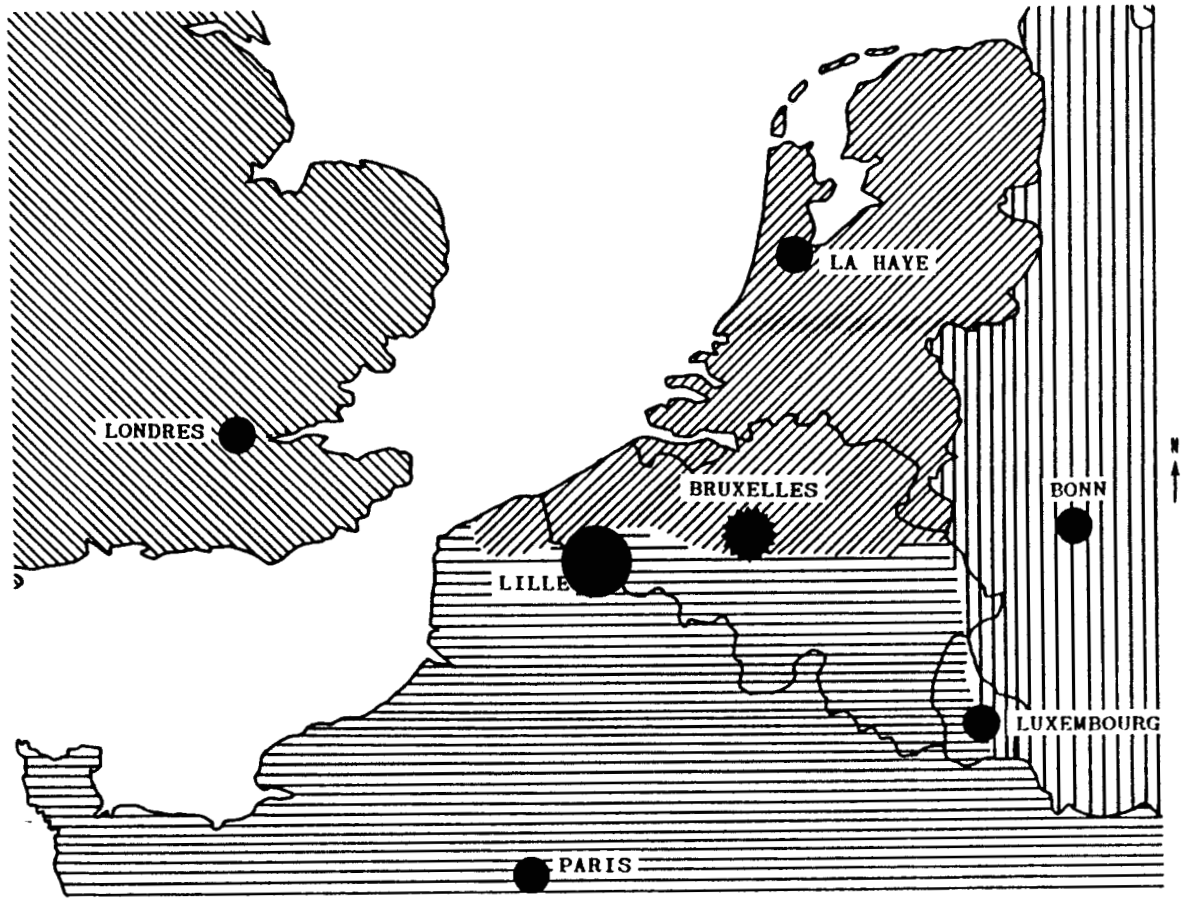
P.Bruyelle a décrit cet aspect de continuité de l'urbanisation agglomérée: "*Seuls la présence d'un poste de douane sur lequel on vient buter brusquement au détour d'une rue, l'inégale densité et la forme différente des antennes de télévision surmontant les toits (...) permettent de s'apercevoir du franchissement de la frontière*"(1).

---

(1) BRUYELLE (Pierre) 1981 "*L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais.*" Thèse de doctorat d'Etat, Paris-Cergy, 2 tomes, p147.

A cette frontière politique vient s'ajouter une frontière linguistique, les deux frontières ne se recouvrent que partiellement, mais définissent trois territoires aux fonctionnements administratifs, culturels et économiques souvent distincts (carte 06). "*Lille-Roubaix-Tourcoing est une Métropole frontalière (...) à la charnière de trois espaces politiques (...) et culturels*"(1). Le langage courant a consacré le terme "versant" pour désigner chacun de ces territoires de la Métropole lilloise. Ainsi parle-t-on de versant belge ou de versant français, de versant francophone ou de versant néerlandophone de la Métropole (tableau 001).

Carte 6 : **LES AIRES LINGUISTIQUES EN EUROPE DU NORD-OUEST**



Légende :

Aire anglophone.
Aire francophone.
Aire germanophone.
Aire néerlandophone.
Ville bilingue de Bruxelles (franco-néerlandophone).

---

(1) BRUYELLE (Pierre) 1981 "*L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais.*" Thèse de doctorat d'Etat, Paris-Cergy, 2 tomes, p1057.

TABLEAU n°001: - PROFIL DEMOGRAPHIQUE DES ARRONDISSEMENTS DE LILLE, TOURNAI ET COURTRAI

	Zone A Lille	Zone A Roubaix-Tourcoing	Tournai	Courtrai
Surface (km²)	661	219	3.787	403
Population totale 1990	739.876	413.237	160.644	275.731
Densité de pop. (hab/km²)	1.119	1.890	42	683
Population étrangère	38.365	39.714	9.503	4.595
Evolution de la pop. 82-90	+ 22.243	+ 4.552	- 721	+ 3.376
Nombre de chômeurs	38.072	26.060	5.346	9.276
Taux de chômage (%)	11,80	15,10	9,60	8,30
Taux de chômage masculin (%)	10,30	13,10	7,60	5,10

Sources: D'après - ALDEV 25 octobre 1991 - "Les enjeux d'aménagement de l'aire métropolitaine." - Lyon-Ecully - INSEE - RGP 1990 - INS - Recensement de la population 1990

1.2 - Le versant Wallon de la Métropole lilloise.

a) Présentation générale.

Le versant Wallon de la Métropole lilloise est situé dans la Province du Hainaut Belge. Cette Province compte 1,3 millions d'habitants pour une superficie totale de 3.787 km². Elle possède 273 kilomètres de frontière commune avec la France. Frappé par les crises charbonnière et sidérurgique, le Hainaut a vu sa situation de développement industriel se transformer en récession. Aujourd'hui son taux de chômage dépasse 22%. Comme dans les autres régions en crise, les espoirs d'un redécollage économique se concentrent sur les métropoles régionales. Ainsi, Charleroi cherche à s'imposer en jouant les leaders belges dans l'aéronautique et l'imprimerie tandis que Mons, le Chef-lieu, mise sur l'attrait de ses universités et Tournai regarde par delà sa frontière vers la Métropole lilloise.

b) Organisation urbaine.

L'arrondissement de Mouscron-Comines.

Enclavé en Région Flamande, l'arrondissement de Mouscron-Comines connait une population densément peuplée: 711 habitants par km² en 1987. La nouvelle entité communale de Comines se compose de Bas-Warneton, Comines, Houthem, Ploegsteert et Warneton. Elle possède 18.080 habitants, avec une densité de 296 habitants par km². La nouvelle entité de Mouscron se compose quant à elle de Dottignies, Herseaux, Luinge et Mouscron. Elle possède 53.713 habitants, avec une densité de 1.365 habitants par km². Soit pour l'arrondissement, 71.793 habitants La ville de Mouscron est située à seulement 5 kilomètres de Tourcoing, 7 de Roubaix, 11 de Courtrai, 15 de Lille, 24 de Tournai. Elle est bâtie en continuité avec les villes françaises voisines de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos. Les rues se poursuivent de part et d'autre de la frontière et portent souvent le même nom. Cette région semble prolonger et s'intégrer à l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing.

L'arrondissement de Tournai.

Située à la fois en Région Wallonne dans la province du Hainaut, Tournai se flatte d'avoir été Française avant Lille. La nouvelle entité communale de Tournai, issue du regroupement de 30 communes, a une population de près de 67.000 habitants. Quant à l'arrondissement, il est composé de dix communes rassemblant une population de 140.181 habitants. Tournai est située à seulement 25 kilomètres de Lille, 25 de Courtrai, 24 de Mouscron. Par ailleurs, comme Courtrai, Tournai est bien reliée à Lille par le biais de l'autoroute, qui permet d'aller d'une ville à l'autre en un quart d'heure. Plus encore que le courtraisis, Lille est séparée de Tournai par un vaste territoire agricole ou très peu densément peuplé.

Le secteur tertiaire, qui emploie 65% de la population active, comprend en particulier 4.800 salariés dans les services aux entreprises et 1.520 salariés dans les banques et assurances. L'activité industrielle est assez bien diversifiée: les principaux employeurs sont la métallurgie (2.700 salariés), le bâtiment génie civil (2.640 salariés) associés avec les matériaux de construction (1.200 salariés), la chimie (1.770 salariés) les industries alimentaires (1.735 salariés), le papier et l'imprimerie (1.390 salariés). L'arrondissement comporte plusieurs points forts dont: une filière bâtiment qui s'appuie sur d'importantes cimenteries, une filière textile surtout constituée de PME, la construction automobile, et une importante activité dans les industries du biscuit, du lait et de la brasserie.

Le SIWAT, implanté avec l'IDETA à Tournai s'occupe de la révision du PRAT de la Wallonie qui définira la rôle des villes de Wallonie et qui actuellement semblerait donner une vocation à Tournai de "*ville porte*" comme Mouscron (1).

1.3 - Le versant Flamand de la Métropole lilloise.

a) Présentation générale.

La Flandre Occidentale s'étend sur 3.134 km , soit 10% du territoire belge. Elle compte 1.102.501 habitants. Le secteur économique le plus important est la métallurgie, suivie par l'industrie textile, le tourisme, la construction, l'industrie agro-alimentaire. Zeebrugge, Ostende et Niewport sont les trois ports maritimes. La Flandre Occidentale connaît des implantations industrielles importantes: Bekaert (Zwevegem), Siemens (Oostkamp), Philips (Bruges)... Le Courtraisis est caractérisé par la présence de nombreuses PME qui constituent toujours le moteur de l'économie de l'une des régions les plus prospères de Belgique.

b) Profil économique.

En quelques mots, le passé économique de ces 150 dernières années de la Flandre occidentale présente les

---

(1) Frédérique FOUREZ - IDETA - Chargée des relations transfrontalières - Tournai - 01/07/93.

spécificités suivantes: une industrialisation tardive; une dispersion de l'activité (pas de grande propriété foncière ni de grandes entreprises) et un modèle de croissance endogène (propres ressources humaines et financières). Ce modèle explique en partie pourquoi la Flandre occidentale est particulièrement dynamique sur le plan économique, contraste ainsi avec le versant tournaisien et le versant français de la Métropole (tableau 002).

TABLEAU n°002: - REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE PAR SECTEURS D'ACTIVITE EN 1988

Remarque: Tous les chiffres datent de 1988 sauf pour l'arrondissement de Tournai: 1990

Secteurs	Primaire abs.	%	Secondaire abs.	%	Tertiaire abs.	%
Zone A INSEE de Lille	4.882	1,6	82.377	27,0	218.147	71,5
Zone A INSEE de Roubaix-Tourcoing	1.559	1,1	53.138	37,5	87.003	61,4
Arrondissement d'Ypres	290	1,2	9.971	41,3	13.882	57,5
Arrondissement de Courtrai	3.789	0,4	45.468	48,0	48.783	51,5
Arr. de Tournai sans Estaimpuis	144	0,4	9.853	27,2	26.260	72,4

Source: D'après l'ONSS, 1990

Signe parmi d'autres de son dynamisme économique, le Sud de la Flandre occidentale a connu en 1988 la plus importante augmentation d'employeurs depuis des années: la CCI de Courtrai a enregistré cette année une hausse de 7,2% par rapport à l'année précédente (1). De plus, en 1988, les entreprises du Sud de la Flandre occidentale ont vu leur chiffre d'affaires augmenter dans les trois arrondissements de Courtrai, Roulers et Tielt, à un rythme nettement plus élevé qu'au niveau provincial ou national belge.

Enfin, dans l'arrondissement de Courtrai en 1989, étaient recensés 4.676 chômeurs (soit 22% de moins qu'en 1988) et tandis que Lille comptait en 1991, 3.753 RMIstes, Courtrai n'en comptait à la même époque que 413 (tableau 003). Dans ces conditions, la CCI de Courtrai va jusqu'à affirmer: "*on comprend donc qu'avec un potentiel si faible, les entreprises ne trouvent pas facilement de main d'oeuvre adéquate*"(2). Ceci explique en partie pourquoi l'arrondissement comptait en 1987, 274.534 habitants dont 4.581 étrangers pour 269.953 Belges.

c) Les projets du courtraisis.

Le Courtraisis prépare l'avenir au travers de quelques grands projets. Certains de ces projets visent à tirer profit du processus de métropolisation en cours de l'agglomération lilloise. Nous les analyserons plus loin. D'autres, plus locaux, visent à dynamiser le tissu industriel local.

C'est le cas de la Charte 99, association d'entrepreneurs flamands de la région d'Ypres, Courtrai, Roulers et Waregem qui ont réalisé un plan stratégique de développement économique. Leur stratégie:

---

(1) et (2) Chambre de Commerce de Courtrai doc. non daté "*Sud de la Flandre Occidentale: Présentation économique et options stratégiques.*" Courtrai, 28p.

l'importance de l'industrie textile sur le marché du travail est en train de diminuer. Face à cette diminution, les objectifs de la charte sont une spécialisation des productions industrielles pour permettre au courtraisis de rester compétitif et envisager un développement dans le domaine du tertiaire.

TABLEAU n°003: - LES "RMISTES" DANS LES 5 COMMUNES DE LA CUDL ET DE LA REGION DE COURTRAI OU CE NOMBRE EST LE PLUS ELEVE EN VALEUR RELATIVE

Remarque: Sont pris en compte la population de bénéficiaires du RMI au 31 décembre 1991 pour la France et la population de bénéficiaires du "bestaansminimum" (équivalent du RMI) pour la Belgique.

Communes	Rmistes		Classement
	Val.abs.	%	
Françaises			
Roubaix	3.008	3,07	1
Lille	3.753	2,18	2
Tourcoing	1.666	1,77	3
Mons-en-Baroeul	273	1,16	4
Wattrelos	418	0,96	5
Flamandes			
Menin	209	0,64	1
Courtrai	413	0,54	2
Wevelgem	86	0,28	3
Lendelede	13	0,24	4
Waregem	75	0,22	5

Source: D'après la LEIEDAL - 1993

Autre grand projet: Hoog-Kortrijk, projet de la ville de Courtrai qui souhaite développer des zones de tertiaire de haute qualité. Déjà, début 1993, un groupe industriel Hollandais travaillant dans le secteur de la distribution dans le domaine de l'habitat est venu s'installer sur le parc d'activité thématique Kennedypark. Ce type de parc est fondé sur l'évolution tertiaire de la structure d'activité de la région de Courtrai. Méthode de valorisation de la tertiarisation de Courtrai.

2 - RUPTURES ET CONTINUITES HISTORIQUES DE LA METROPOLE FRANCO-BELGE

2.1 - L'origine historique de la frontière franco-belge de la Métropole lilloise.

Le tracé de la frontière tel que nous le connaissons actuellement date de 1820, année de signature du traité de Courtrai avec les Pays-Bas. Ce n'est cependant qu'en 1831 que fut reconnue la Belgique indépendante. Au cours des deux siècles précédents, la frontière évolua selon les conflits et les traités.

La délimitation actuelle est essentiellement politique. Elle ne tient aucun compte du milieu naturel (à l'exception tout de même

de la Lys): "*implantée depuis près de trois siècles et résultat des contingences de la politique des puissances européennes, la frontière franco-belge découpe comme à l'emporte-pièce des milieux naturels et humains que rien ne destinait au premier abord sans sa présence*"(1).

2.2 - Le rôle catalyseur de la frontière du XIXème siècle à l'après deuxième guerre mondiale.

a) Un protectionnisme économique et politique...

En 1962, rappelle F.Lentacker, les 85 bureaux de douane du département du Nord rassemblaient un personnel d'environ 3.000 agents sur 15.000 pour la France entière. Près de la moitié des implantations douanières françaises se trouvaient sur la frontière franco-belge (2). A l'époque, en dehors des bureaux, les douaniers exerçaient leur mission de surveillance par des petits postes fixes sur la frontière et leurs patrouilles.

La présence de douaniers arrangeait les communes. En effet, "*les municipalités rurales de la zone frontalière ne manquaient jamais, pendant tout le XIXème siècle, de réclamer la présence ou le renforcement d'un brigade sur leur territoire, car le service des douaniers, légalisait en quelque sorte la circulation et simplifiait la surveillance policière*"(3).

D'autres personnes morales défendaient elles aussi la frontière. C'était le cas de la très protectionniste Chambre de Commerce de Lille, qui, au sujet du troisième point des propositions Wilson à la Conférence de la Paix suivant la première guerre mondiale, "*forma le voeu que les délégués français refusent leur adhésion à toute interprétation qui conduirait à l'adoption du tarif unique*"(4).

Ce cloisonnement frontalier donnait à la Métropole lilloise l'aspect d'une ville rayonnant sur seulement 180°: "*la Métropole est située dans sa région comme un port vis-à-vis de son hinterland qui se développe à partir du littoral (ici, la frontière) en auréoles, à 180°, avec une intensité d'attraction croissant avec l'éloignement*" affirmait P.Bruyelle en 1981 (5). Des cartes du trafic ferroviaire mettent en évidence le mur que représentait la frontière.

Les documents d'urbanisme des années 1970 à 1990 plaçaient quant à eux les communes aux confins d'une terra incognita dont les routes et les villes étaient laissées en blanc.

L'idée de l'Union Douanière Européenne et les débats de la Conférence économique de Genève trouvèrent à Lille une opposition catégorique. Pour la Chambre de Commerce, "*c'est le protectionnisme bien entendu, et non le libre échange, qui est créateur de richesse nationale. Il serait funeste pour la France d'accepter le plafond douanier préconisé par l'Union Douanière*

---

(1) LENTACKER (Firmin) janvier 1973 "*La frontière franco-belge. Etude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations.*" thèse de doctorat d'Etat, (2) Id. p37 (3) Id. p40.(4) Id. p152 (5) BRUYELLE (Pierre) 1981 "*L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais.*" Thèse de doctorat d'Etat, p188.

Européenne (...) Il faut rester dans le réel, ne pas se laisser éblouir par des théories parfois séduisantes mais toujours vaines et périlleuses. La trêve douanière projetée par la Société des Nations constituerait une abdication susceptible de permettre l'envahissement de notre marché par l'étranger et de provoquer l'anémie de la production nationale"(1).

Ce n'est qu'en septembre 1921, à la journée économique franco-belge de Tournai, qu'une première idée de libre-échange transfrontalier vit le jour. Ainsi, après l'épreuve de l'occupation allemande, la France et la Belgique envisagèrent un moment une coopération allant jusqu'à l'union douanière. Par la suite, la création de la CECA en 1958 confirma cette volonté.

Ce cloisonnement historique des frontières économiques et politiques, contrastait avec l'intensité des migrations pendulaires de populations unissant les deux côtés de la frontière entre les agglomérations de Roubaix-Tourcoing et les agglomérations et campagnes belges voisines de la région de Courtrai: "*Avant 1914, la région lilloise, secondairement le Valenciennois, fonctionnaient comme des centres économiques internationaux, comme des creusets où se fondent et s'assimilent les échanges humains franco-belges*"(2).

b) <u>...contrastant avec des échanges humains bien réels</u>.

Un important phénomène migratoire transfrontalier entre le département du Nord et la Belgique concernait surtout les communes qui jouxtent la frontière, en particulier celles de la Métropole lilloise. Il contrastait avec le protectionnisme des autorités politiques et économiques de l'époque.

Le mouvement transfrontalier existait déjà au XVIIIème siècle, le franchissement de la frontière apparaissant alors favorable à l'exercice de plusieurs professions (fabriquants, négociants, ouvriers...). Ce mouvement se matérialisait essentiellement par une forte émigration belge vers la France.

L'émigration belge vers la France a connu à certains moments, une grande intensité: F.Lentacker évalue à 400.000, le nombre des émigrants ayant quitté la Belgique pour venir en France au cours de la seconde moitié du XIXème siècle (3).

L'attrait de la France pour les Belges a longtemps résidé dans les salaires accordés par l'industrie française et dans les possibilités plus larges et plus rémunératrices qu'offraient la plupart des activités professionnelles et commerciales une fois la frontière franchie. Le côté français de la zone frontalière constituait alors un pôle d'emploi pour les travailleurs résidant en Belgique.

---

(1) LENTACKER (Firmin) janvier 1973 "*La frontière franco-belge. Etude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations.*" thèse de doctorat d'Etat, Paris p154. (3) Id. p152 (2) BRUYELLE (Pierre) 1981 "*L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais.*" Thèse de doctorat d'Etat, p680.

2.3 - Les relations transfrontalières aujourd'hui.

a) L'inversion et l'amoindrissement des courants d'échanges.

Peu à peu, la tendance de ce courant migratoire s'est inversée. Les effectifs de Belges venant travailler en France ont été réduits des deux tiers de 1960 à 1979 tandis que sur la même période, le nombre de Français partant travailler en Belgique était multiplié par 12 (tableau 004), sans pour autant atteindre, cependant, l'importance des flux migratoires belges. On notera par ailleurs que l'immigration belge qui subsiste est une immigration de luxe: On trouvait à la même époque seulement 33,4% d'ouvriers et 20,8% d'employés dans la population active de nationalité belge contre respectivement 40,3 et 23,7 dans la population active régionale.

TABLEAU n°004: - EVOLUTION DU NOMBRE DE RESIDENTS DU DEPARTEMENT DU NORD TRAVAILLANT EN BELGIQUE ET DE RESIDENTS BELGES TRAVAILLANT DANS LE DEPARTEMENT DU NORD

	Résidents du département du Nord travaillant en Belgique	Résidents belges travaillant dans le département du Nord
1960	345	35.342
1965	667	24.042
1970	1.268	16.993
1973	2.014	13.506
1979	4.140	12.000

Source: D'après COUPEZ (Pascal), HUVELLE (Jérome) avril 1988 - "La situation économique comparée du Nord-Pas-de-Calais et de la Belgique." - Lille, CEP-SGAR, Préfecture Nord-Pas-de-Calais, Université de Lille II.

b) Les raisons de cette inversion.

La baisse des emplois frontaliers, freinée de 1972 à 1974, a repris un rythme élevé, accompagnant la baisse de l'emploi industriel et notamment de l'emploi textile. Les industries du textile et de l'habillement de la région occupaient près de 60% des emplois frontaliers au début des années 60. Cette part tombait à 52% en 1971, puis à 40% en 1982 (1).

Cette transformation de la structure d'activité des grands bassins d'emploi de Roubaix et Tourcoing et la crise économique expliquent en partie la fin des flux de travailleurs transfrontaliers belges vers la France. La substitution d'une main d'oeuvre abondante originaire d'Afrique du Nord explique elle aussi cet arrêt. Du côté belge, l'industrialisation de certains secteurs, notamment le courtraisis, ont généré des emplois occupés par des autochtones mais aussi, par des Français.

Ainsi, ces arrondissements voisins ont connu une forte progression des entrées françaises à Tournai mais surtout Courtrai et Ypres où les effectifs ont été multipliés par quatre: "*Courtrai est l'arrondissement flamand le plus dynamique industriellement, il*

---

(1) COUPEZ (Pascal), HUVELLE (Jérome) avril 1988 "*La situation économique comparée du Nord-Pas-de-Calais et de la Belgique.*" Lille, Préfecture de Région, SGAR, Université de Lille II, p34.

cherche avant tout en France une main d'oeuvre qualifiée"(1). Cette appropriation d'emplois par les Français a une répercussion indirecte sur les taux de chômage très faibles dans ces arrondissements.

Pourtant, certains arrondissement connaissent cette évolution de manière moins forte. C'est le cas de l'arrondissement de Mouscron-Comines, qui conserve l'effectif de migrants alternants le plus important. En 1982, 54% des frontaliers Belges en étaient originaires, aujourd'hui, 44%. A l'inverse, en 1982, 19% des frontaliers Français s'y rendaient chaque jour contre 28% aujourd'hui (2). Par ailleurs, l'évolution du nombre de frontaliers Belges en provenance de Mouscron a été importante depuis 1982, avec une baisse de près de 32% des effectifs, baisse qui s'accentue encore depuis 1988. Elle s'explique essentiellement par le retour de résidents Belges (souvent de nationalité française). Le service population de l'administration communale de Mouscron attribue ce phénomène au fait que "*la fiscalité française avantageuse étant l'une des causes principale de ces retours*"(3). Une autre explication serait celle des importants dégraissages survenus principalement dans le secteur textile du Nord de la France en 88-89. On peut noter également "*une désaffection des jeunes à chercher du travail en France, car les salaires y sont inférieurs alors que l'imposition belge est supérieure*"(4).

2.4 - Le brassage des populations.

a) Le rôle urbanisateur de la frontière.

Lille, Roubaix, Tourcoing ont connu au cours de la période correspondant à la vague d'immigration massive en provenance de Belgique, une croissance urbaine forte. La capitale des Flandres s'est gonflée alors de quartiers populaires: Wazemmes, Esquermes, Fives et Moulins, mouvement s'étendant ensuite à la banlieue: Lomme, Hellemmes, Loos, Haubourdin, Saint-André, Marquette, Lambersart, Mons-en-Baroeul,... On peut parler ainsi du "*rôle créateur, urbanisateur de la frontière*"(5).

b) Les mariages franco-belges.

Nous avons vu qu'il y avait bel et bien un versant belge de la Métropole. Inversement, certains vont jusqu'à affirmer que "*les lillois, et plus encore les Roubaisiens et les Tourquennois, sont en fait des Belges qui s'ignorent*"(6).

Au recensement de 1982, 35.468 habitants du Nord-Pas-de-Calais (soit un peu moins de 1% de la population régionale) avaient déclaré être nés en Belgique. 33% d'entre eux étaient français de naissance, ce que P.J.Thumerelle explique par la "*réciprocité des mouvements migratoires franco-belges contemporains et l'utilisation indifférenciée des maternités de la frontière*"(7). 40% d'entre eux avaient acquis la nationalité française, 27% étaient des étrangers, de nationalité belge pour 98% d'entre eux.

---

(1) et (4) CNRS janvier 1993 "*Communications aux 3èmes journées IFRESI 28-29 janvier 1993.*" p616. (2) et (3) Id. p615 (5) BRUYELLE (Pierre) 1981 "*L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais.*" Thèse de doctorat d'Etat, p148.(6) Voix du Nord (La) 15 décembre 1989 "*Nos voisins très proches: 500.000 Flamands et Wallons.*" Lille. (7) THUMERELLE (Pierre-Jean) 1991 "*La population belge dans le Nord-Pas-de-Calais.*" HTN 1991/2-3 p177à180.

L'ensemble des habitants du Nord-Pas-de-Calais nés en Belgique et ayant eu ou ayant conservé la nationalité belge s'élevait donc à un peu plus de 23.000. P.J.Thumerelle note que parallèlement, 63% des habitants du Nord-Pas-de-Calais ayant la nationalité belge étaient nés en France, "*ce qui renforce l'impression d'osmose entre les populations de la frange frontalière*"(1).

Les liens sociaux sont finalement si intenses entre les deux côtés de la frontière qu'en 1962, à Mouscron, on proposait l'érection d'un monument en l'honneur des frontaliers sur une hauteur dominant des cheminées d'usines de Roubaix-Tourcoing (2).

c) Les relations commerciales, culturelles et économiques spontanées transfrontalières.

Le versant français de la Métropole exerce aujourd'hui encore une attraction très forte sur les populations belges limitrophes. Les raisons ont cependant changé. L'attrait principal de la Métropole lilloise résulte pour partie de la structure commerciale très dense de Lille. Lille constitue un centre d'achat de produits de luxe dans quatre domaines: la maroquinerie, la parfumerie, le vêtement de luxe et la chaussure. Ces secteurs réaliseraient 10 à 30% de leur chiffre d'affaires avec la clientèle belge. L'autre force d'attraction résiderait aussi dans la présence de nombreux hypermarchés, surtout ceux de Roncq, Roubaix et Villeneuve d'Ascq.

Le deuxième attrait de la Métropole est culturel. Les musées, théâtres et festivals drainent en fin de semaine une importante population belge qu'il est difficile de mesurer mais que l'on peut estimer à 3 à 10% des spectateurs en moyenne.

Les arrondissements belges présentent eux aussi pour la population de la Métropole un intérêt commercial et de récréation. Les commerces qui attirent le plus la clientèle française sont les marchands de biens de consommation tels que cigares, chocolats, alcools... La population française est surtout sensible à l'atmosphère de fête qui règne en Belgique et fréquente les cafés, restaurants et dancings.

Enfin, les congressistes de la Métropole se rendent régulièrement à Bruges, Ypres ou Courtrai, la qualité des monuments et des manifestations culturelles à Tournai, Courtrai et Mouscron vient sans aucun doute renforcer la dimension culturelle de la Métropole.

En ce qui concerne les implantations d'entreprises, le nombre d'entreprises françaises possédant un centre décisionnel ou de profit en Belgique, soit directement, soit par le biais d'une filiale belge, pouvait être estimé, fin 1988 à 247. 33 (soit 13,4%) sont des entreprises du Nord-Pas-de-Calais dont 17 ont leur siège social dans la Métropole. L'imbrication des deux économies est forte.

---

(1) THUMERELLE (Pierre-Jean) 1991 "*La population belge dans le Nord-Pas-de-Calais.*" HTN 1991/2-3 p177à180. (2) LENTACKER (Firmin) janvier 1973 "*La frontière franco-belge. Etude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations.*" thèse de doctorat d'Etat, Paris p555.

Inversement, 82 entreprises belges étaient en 1987 présentes dans la région par le biais de 85 établissements dont 33 étaient situés dans la Métropole. Cependant, près de 300 sociétés belges possèdent un centre de décision ou de profit dans le Nord-Pas-de-Calais dont 80 dans la Métropole. Ces implantations, beaucoup plus nombreuses, concernent des secteurs d'activité aussi divers que la banque, l'industrie textile, le commerce de fleurs ou le BTP.

La frontière nationale a limité la polarisation régionale autour de Lille. Les villes belges de Tournai et Courtrai doivent leur qualité de pôle régional en partie à leur distance administrative de Lille. Les villes de Roubaix et Tourcoing qui ont connu un développement industriel et urbain au XIXème siècle, doivent leur importance également à leur situation frontalière. Elles ont ainsi tiré parti de leur facilité d'accès aux marchés français, à la main d'oeuvre belge et aux capitaux des deux pays. L'immigration massive d'ouvriers belges a alimenté leur croissance.

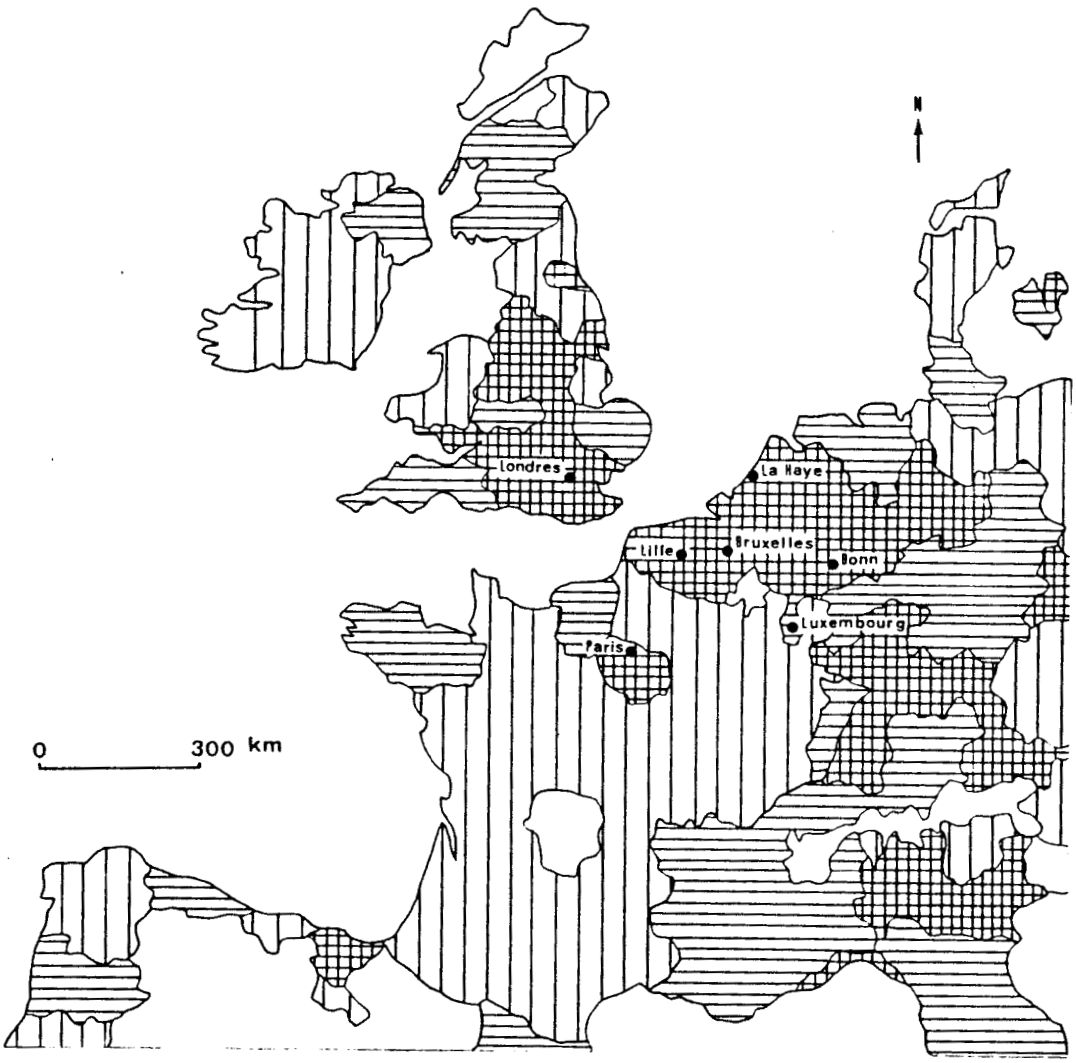
Les villes frontalières belges (et notamment Mouscron et Menin), doivent leur développement à un phénomène de retour (la transformation de l'immigration durable en migrations quotidiennes sous l'influence des législations françaises sur la nationalité des années 1880). Cette croissance résidentielle a été suivie d'un développement industriel et commercial.

C) UNE METROPOLE AU COEUR D'UNE EUROPE DU NORD-OUEST EN COURS DE DECLOISONNEMENT

1 - LA METROPOLE LILLOISE, ENCADREE PAR LONDRES, LA RANDSTAD ET LA RUHR

La Métropole lilloise est située dans une des régions les plus densément peuplées d'Europe du Nord-Ouest (carte 07). Hormis Paris et Bruxelles, trois principales métropoles ou régions urbaines structurent cette région: Londres, la Randstad et la Ruhr.

Carte 7 : DENSITES DE POPULATION EN EUROPE



Légende: (habitants/km²)

- >200
- 100-200
- 50-100
- <50

1.1 - Londres.

a) Présentation générale.

Le Grand Londres (Metropolitan County Greater London), créé en 1965, correspond à peu près à l'ensemble de la surface bâtie de la capitale. Il englobe le Comté de Londres avec ses 32 bourgs (303 km^2 et 3,2 millions d'habitants), le Comté du Middlesex et en partie, les Comtés du Surrey, de l'Essex, du Kent et de Hertford, soit à peu près une superficie de 1.579 km^2 pour une population de 6,8 millions d'habitants. Au-delà du Grand Londres commence ce qu'il est convenu d'appeler la région de Londres. Au total, l'agglomération londonienne s'étire donc sur plus de 200 kilomètres et compte plus de 12 millions d'habitants, constituant la majeure partie de la région Sud-Est (South-East).

La City, coeur historique et centre des affaires de Londres, comptait en 1990, seulement 5.300 habitants pour une superficie de 2,7 km^2. En revanche, plus de 400.000 personnes y travaillaient tous les jours.

b) Une localisation privilégiée de sièges sociaux en Europe.

Parmi les grandes nations industrielles, le Royaume-Uni est l'une de celles dont le taux de pénétration par le capital extérieur est l'un des plus forts. La masse globale des investissements étrangers est aujourd'hui de l'ordre de 66.000 millions de livres sterling. Les Etats-Unis sont toujours en tête avec un peu plus de la moitié des placements. Le centre de la capitale britannique est le lieu traditionnel de localisation de la plupart des états-majors des grandes firmes nationales ou à forte participation britannique comme Shell, British Petroleum, Unilever: "*La montée en puissance de firmes multinationales au cours des dernières décennies a fait de Londres un lieu privilégié d'implantation*"(1). La position de Londres est hégémonique: sur les 300 plus importantes entreprises britanniques, 180 ont leur siège dans la capitale. Au plan européen, sur les 100 plus importantes entreprises tertiaires, Londres fixait, en 1983, 25 sièges sociaux, très loin devant Paris qui n'en retenait que 14 (2).

Ces choix de localisation peuvent s'expliquer en partie en raison de l'excellente accessibilité par voie aérienne de la ville: les 4 aéroports desservant la capitale ont un mouvement global de 540.000 vols en 1988 et de 60 millions de passagers, soit de très loin le premier rang européen. Mais "*Il faut aussi tenir compte de la position de relais occupée par Londres entre le continent et les autres grands espaces économiques dont la langue de travail est l'anglais*"(3). Londres est ainsi la tête de pont permettant l'accès aux marchés continentaux par les investisseurs Britanniques et Américains.

---

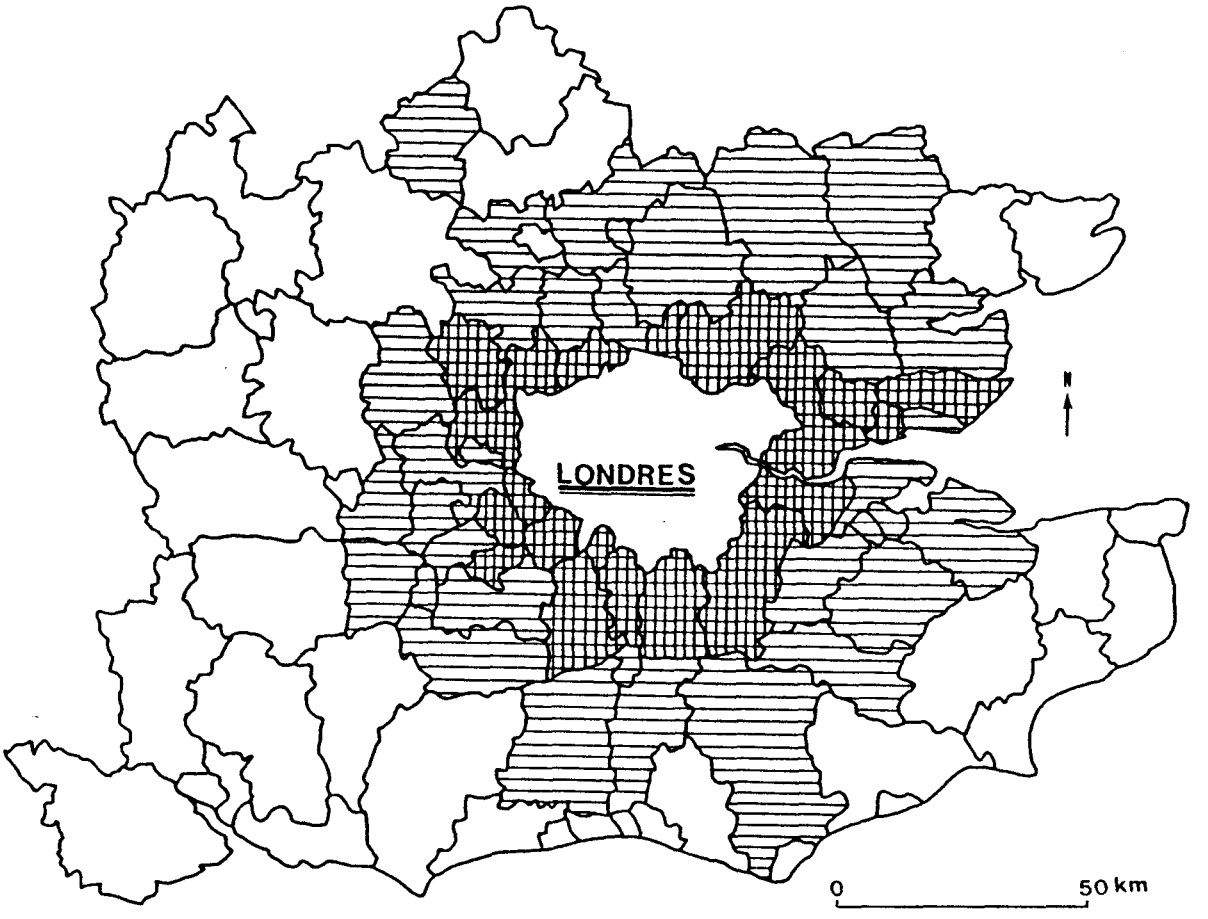
(1) et (3) CHALINE (Claude) 1991 "*Le Royaume-Uni: économie et régions.*" Paris, Masson, p167. (2) Id. p167.

c) Le boom de l'immobilier de bureau.

L'ouverture du marché boursier londonien a attiré dans la City de nombreuses sociétés. Toutefois, les bâtiments susceptibles de les accueillir étaient en nombre nettement insuffisant et inadaptés pour des équipements informatiques modernes.

Dès les années 60, l'expansion de l'immobilier de bureaux avait débordé les limites de la City. La diffusion des activités de bureaux vers la périphérie de l'aire métropolitaine de Londres s'accélère. C'est la conséquence de la saturation progressive du centre et de son corollaire, la hausse ininterrompue des loyers, dans l'une des agglomérations les plus chères d'Europe.

Carte 8 : LES MIGRANTS ALTERNANTS QUOTIDIENS A LA PERIPHERIE DU GREATER LONDON



Légende:

Plus de 20% de la population

De 6 à 20% de la population

Moins de 6%

Source: London Research Centre, IAURIF 1992 "London-Paris: a comparison of Transport Systems." London, HMSO.

Par ailleurs, la pression du développement et le manque de terrains disponibles causé par l'application rigide de la green belt et des countryside policies dans cette région du pays, est à l'origine d'une pénurie locale en logements. La forte demande fait qu'une maison située dans le South-East peut coûter plusieurs fois plus cher qu'ailleurs en Grande-Bretagne. Cela explique en partie pourquoi de plus en plus de Britanniques achètent une résidence secondaire sur le continent, résidence qui pourrait devenir principale avec la banalisation du trafic express via le tunnel sous la Manche.

d) Les migrations alternantes domicile-travail.

Sur 1 million de personnes travaillant à Londres, plus d'1 million habitent les banlieues. Environ 400.000 d'entre elles prennent le train, 300.000 le métro, 100.000 le bus et plus de 200.000 circulent en voiture.

Parmi ces banlieusards, plus de 200.000 font un trajet de plus de 25 kilomètres par jour pour se rendre sur leur lieu de travail. Aussi, le Britannique habite de plus en plus loin de son lieu de travail (car les emplois se sont maintenus dans les centres): "*la Grande-Bretagne est devenue un pays de banlieusards*"(1). Dans ces conditions, il devient imaginable que demain, la mise en service du lien fixe transmanche et du TGV, conjugués aux prix élevés de l'immobilier à la périphérie de Londres, étendront les limites de la banlieue londonienne jusqu'à la Métropole lilloise (carte 08).

e) Le Serplan: stratégie de développement de Londres.

L'aménagement du territoire londonien est réalisé dans le cadre du Serplan. Le Serplan vise à établir des diagnostics, à élaborer des réflexions prospectives, et s'inscrit dans une démarche d'aménagement concertée entre l'Etat, les collectivités locales et le secteur privé. Les thèmes majeurs pour la région londonienne sont les suivants:

Conforter le rôle de Londres comme place internationale.

Terminer l'opération des Docklands, le nombre d'emplois nouveaux devant dépasser 150.000 d'ici la fin du siècle, tant en bureaux qu'en établissements industriels ou commerciaux.

Maintenir l'intangibilité de la ceinture verte, "*zone de plus en plus conflictuelle*"(2). La construction récente de l'autoroute circulaire M25 entièrement sur les terrains de la Green Belt exacerbe les tensions sous forme de projets immobiliers ou commerciaux: "*Des groupes de pression dénoncent l'effet stérilisant d'un tel espace quand il y a pénurie de terrains à bâtir et multiplicité des intentions d'investir, notamment sous forme de new towns privées*"(3).

---

(1) MOINDROT (Claude) 1986 "*La population de la Grande-Bretagne.*" Paris, Profils Economiques, n°24, p94. (2) et (3) CHALINE (Claude) 1991 "*Le Royaume-Uni: économie et régions.*" Paris, Masson, p175.

Dégager, au niveau des plans d'urbanisme locaux une masse de terrains à bâtir suffisante pour répondre à la demande, notamment en logements. Le Serplan estime à 150.000 la demande en logements neufs dans l'aire métropolitaine, d'ici la fin du siècle.

1.2 - La Randstad.

a) Présentation générale.

Le territoire des Pays-Bas s'étend sur 41.863 km^2 dont 33.937 de terres émergées. Une population de 15.000.000 habitants peuple le pays. La densité, de 431 habitants par km^2 est une des plus fortes densités nationales du monde. La répartition de la population est inégale: les provinces les plus peuplées sont celles de Hollande-Septentrionale et de Hollande-Méridionale. Dans ces provinces et dans celle d'Utrecht s'étend la Randstad, vaste conurbation comprenant les quatre villes principales du pays, Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht.

La Randstad, littéralement "ville périphérique", encore appelée conurbation des provinces de l'Ouest, est un concept géographique qui désigne, depuis les années 30, le territoire constitué par l'ensemble des villes de l'Ouest des Pays-Bas relativement rapprochées les unes des autres (carte 09).

La Randstad représente 27% de la population des Pays-Bas sur 5% de sa superficie. La région de la Randstad fait partie des basses terres, c'est-à-dire la moitié septentrionale et occidentale des Pays-Bas, vaste plaine qui ne dépasse que rarement un mètre d'altitude au-dessus du niveau de la mer. Sans une protection des digues et des dunes et le pompage constant des eaux excédentaires, la plus grande partie de ce territoire serait inondée en permanence.

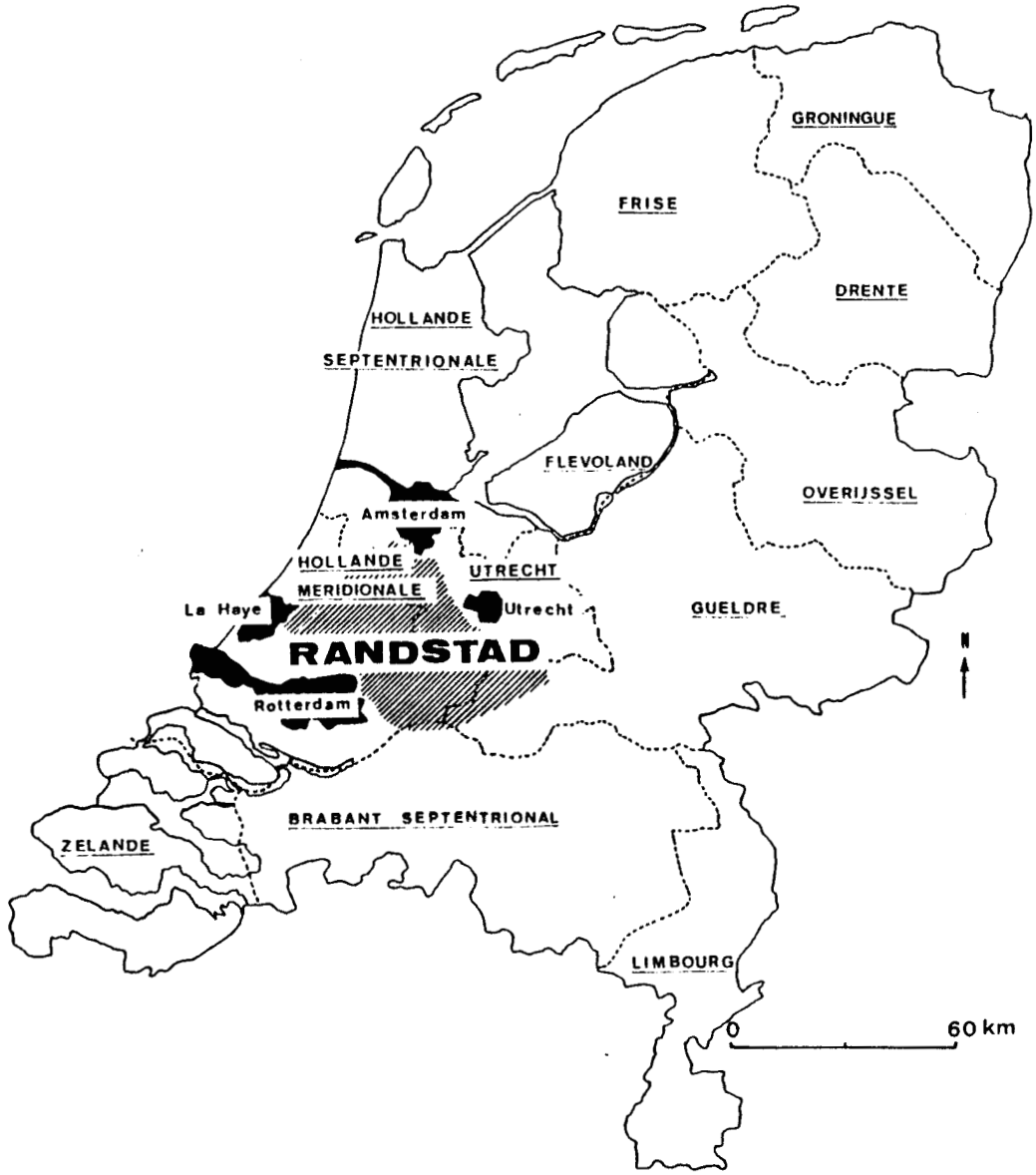
Les quatres villes de la Randstad dessinent approximativement un fer à cheval de 50 à 60 kilomètres de diamètre. Dans la trouée qui en occupe le centre se trouvent plusieurs petites villes et de nombreux villages. Le paysage y est resté rural.

Il n'existe aucune hiérarchie entre les quatres grandes villes les plus importantes mentionnées plus haut. Elles jouent des rôles fort différents:

Amsterdam, 1.200.000 habitants, est le centre de commerces et de services, ainsi qu'un lieu culturel de première importance en Europe. La ville poursuit aujourd'hui de très ambitieux projets de restructuration et de modernisation de son centre pour mieux jouer son rôle de capitale tertiaire, commerciale et culturelle des Pays-Bas. Plus de 50 banques étrangères et 60 compagnies étrangères d'assurance ont des filiales à Amsterdam. Au rang des centres financiers européens, Amsterdam occupe donc une place prépondérante. Les banques et les assurances d'Amsterdam font travailler quelques 45.000 personnes. Avec 600 sociétés environ,

le secteur de l'informatique représente plus de 15.000 emplois dans la région d'Amsterdam. Enfin, les liaisons ferroviaires, les autoroutes et un réseau téléphonique moderne raccordent le centre-ville aux points névralgiques de la région. On notera que les Néerlandais ajoutent actuellement un troisième terminal à l'aéroport de Schiphol.

Carte 9 : SITUATION GEOGRAPHIQUE DE LA RANDSTAD



Légende :

- Coeur vert de la Randstad.
- Espace urbanisé en continu.
- ---------- Limite de province.
- ———— Frontière internationale.

Rotterdam, 920.000 habitants, est le premier port du monde et constitue un atout majeur de la Randstad dans la compétition européenne et mondiale. La ville tente de projeter de plus en plus distinctement vers l'extérieur une image multipolaire à travers un programme de développement commercial industriel et urbanistique intitulé "New Rotterdam". Rotterdam est aussi le plus grand port des Pays-Bas mais aussi du monde.

La Haye est quant à elle le siège du gouvernement. Elle conserve son image traditionnelle de capitale administrative, sorte de ville neutre par rapport aux concurrences entre Amsterdam et Rotterdam. La Haye se veut également une cité plus agréable à vivre que Rotterdam ou Amsterdam.

Utrecht enfin, est à la fois le plus important noeud ferroviaire des Pays-Bas, la plus importante université, le premier centre de rencontre des hommes d'affaires du pays et un des premiers centres commerciaux d'Europe.

Si elle ne dispose pas de réalité juridique, la Randstad, appréciée d'un point de vue global, représente une sorte de modèle de réseau de villes fondé sur la complémentarité des villes qui la constituent. Cette complémentarité est la base de la politique d'aménagement de la Randstad voulue par l'Etat.

b) L'ouverture internationale des Pays-Bas.

La vie économique des Pays-Bas est orientée vers l'étranger, comme le prouve la contribution au PNB, supérieure à 50%, de l'exportation de biens et de services. Le Ministère des Affaires Etrangères estime à environ 5.000 le nombre de sociétés étrangères ayant établi une filiale aux Pays-Bas (1).

Plusieurs raisons expliquent cette situation. Ainsi, aux Pays-Bas, les taux de l'impôt sur les sociétés sont les plus bas d'Europe. Les nombreuses conventions fiscales internationales signées par le gouvernement prévoient maints avantages fiscaux pour les structures de holding, de financement et de royalties.

M.Migchelbrink, du Commissariat aux Investissements Etrangers, organisme créé en 1977 pour renverser l'image négative que les investisseurs étrangers avaient du pays, affirme que "*les Néerlandais comptent parmi les travailleurs les mieux formés et les plus qualifiés d'Europe*". Il continue en ajoutant que "*les études de la CEE sur la productivité du travail placent systématiquement les Hollandais au même rang que les Allemands. Le nombre des journées perdues chaque année par suite de grèves est parmi les plus bas d'Europe*"(2).

---

(1) Ministère Néerlandais des Affaires Etrangères juillet 1992 "*La commercialisation des Pays-Bas.*" Holland Horizon, revue trimestrielle, Amsterdam, 3ème année, n°2, p28. (2) Id. p30.

c) L'aménagement du territoire et la planification stratégique des Pays-Bas.

Le dernier rapport sur l'aménagement du territoire aux Pays-Bas vise l'horizon 2015 et aborde l'aménagement du territoire sous deux angles différents: l'angle de la vie quotidienne des habitants, et surtout, l'angle de la compétitivité globale de l'économie dans la perspective du décloisonnement frontalier et de l'internationalisation de l'économie.

Deux axes principaux sont privilégiés dans le cadre de l'amélioration de la compétitivité internationale: le renforcement des secteurs de la distribution et des services (en particulier les services aux entreprises) et le renforcement des principaux pôles urbains.

Neuf priorités ont été retenues pour mettre en oeuvre ces objectifs. Les principales sont: l'amélioration des axes de communication interne mais aussi vers l'Allemagne et la Belgique; la réalisation d'un système de transports publics de haute valeur; le développement d'un climat international dans les agglomérations (bureaux, instituts internationaux, coeur vert, logement de haute valeur, politique de loisirs...); le renforcement de noeuds urbains par l'amélioration de l'infrastructure de circulation, des soins de santé, de la culture et de l'enseignement.

Surtout, le Gouvernement Néerlandais a produit en 1988 un rapport sur l'aménagement du territoire, définissant à 2015 les perspectives de la société, de l'économie et du territoire national. Ce rapport prend en compte la totalité des Pays-Bas mais accorde une place particulière à la Randstad. C'est surtout depuis ce travail de réflexion, que le concept de Randstad, de réseau de villes a été relancé par les pouvoirs publics. Voici quelques éléments forts de ce rapport qui se caractérise par une prise en compte plus affirmée de la dimension internationale. Le document pose l'avenir du pays en termes de concurrences: "*développer un milieu urbain d'accueil de qualité internationale dans l'Ouest du pays, afin de pouvoir concurrencer des agglomérations comme Bruxelles et Francfort, et, dans une moindre mesure, Londres et Paris*"(1). Les orientations de l'Etat ne visent plus à privilégier le rééquilibrage régional mais à concentrer les moyens sur la zone la plus concurrentielle des Pays-Bas. Le principe de base de l'aménagement de l'espace n'est plus le rééquilibrage ou la répartition, mais la concentration des moyens sur les noeuds urbains: "*Ces noeuds urbains où une concentration régionale d'équipements peut se réaliser, doivent disposer de bonnes liaisons, héberger des entreprises à succès, et pouvoir présenter un niveau d'équipements élevé*"(2).

---

(1) et (2) DATAR avril 1992 "*Livre blanc du Bassin parisien.*" Paris, La Documentation française, p126.

1.3 - La Ruhr.

a) Une nébuleuse urbaine à moins de 300 kilomètres de Lille.

La Ruhr, tout comme la Randstad, n'est pas une métropole mais plutôt une nébuleuse urbaine (carte 10), c'est-à-dire un "*ensemble formé par le rapprochement à faible distance, la contiguïté ou la coalescence d'unités urbaines qui conservent une certaine indépendance fonctionnelle les unes vis-à-vis des autres*"(1).

b) L'Allemagne, un pays de villes.

En Allemagne, dans la partie correspondant à l'ancienne RFA, les agglomérations millionnaires regroupent un Allemand sur deux;
Les populations se localisent dans les Ballungsgebiete, conurbations urbaines et industrielles, chapelets de villes comme: Rhin/Westphalie (10,8 millions d'habitants: Cologne, Düsseldorf, Duisbourg, Essen, Dortmund), Rhin/Main (Francfort, Mayence, Wiesbaden, 3 millions), Rhin/Neckar (2,3 millions), ou autour d'un pôle unique comme Berlin (3,4 millions), Hambourg (2,8 millions), Brême, Munich (2,3 millions), Hanovre, Nuremberg, La Sarre. "*Ces métropoles allemandes ne cessent de renforcer leur étonnante diversité, densité d'activités voisines, interconnectées*"(2). Par ailleurs, en ce qui concerne leurs fonctions tertiaires et de commandement, "*ces villes savent se positionner comme centres décisionnels interconnectés sur le réseau des grandes places internationales (...) Attitude précieuse et soigneusement entretenue dans la compétition de l'Europe de régions fortes par leurs métropoles*"(3).

c) Le Land de Rhénanie Nord-Westphalie.

Dans ce contexte, la Rhénanie Nord-Westphalie est la seconde région économique d'Allemagne. Elle concentre 27% de la population de l'ex-RFA et produit 30% du PIB. Dans ce Land se trouvent 5 des 12 villes de plus de 500.000 habitants de RFA et 15 des 31 villes de plus de 200.000 habitants. Sur le Rhin: Duisbourg (premier port fluvial européen), Düsseldorf (capitale du Land), Cologne, Bonn (capitale fédérale) et sur la Ruhr: Essen, Bochum et Dortmund.

La Ruhr concentre l'essentiel de l'activité économique du Land. Il s'agit d'une région de vieille industrialisation dans laquelle l'association charbon-acier a cédé depuis plusieurs années la place aux nouvelles productions chimiques, constructions métalliques et à de nouvelles technologies dans des domaines divers. Trois aéroports: Cologne-Bonn, Düsseldorf et Munster-Osnabruck irriguent cette région.

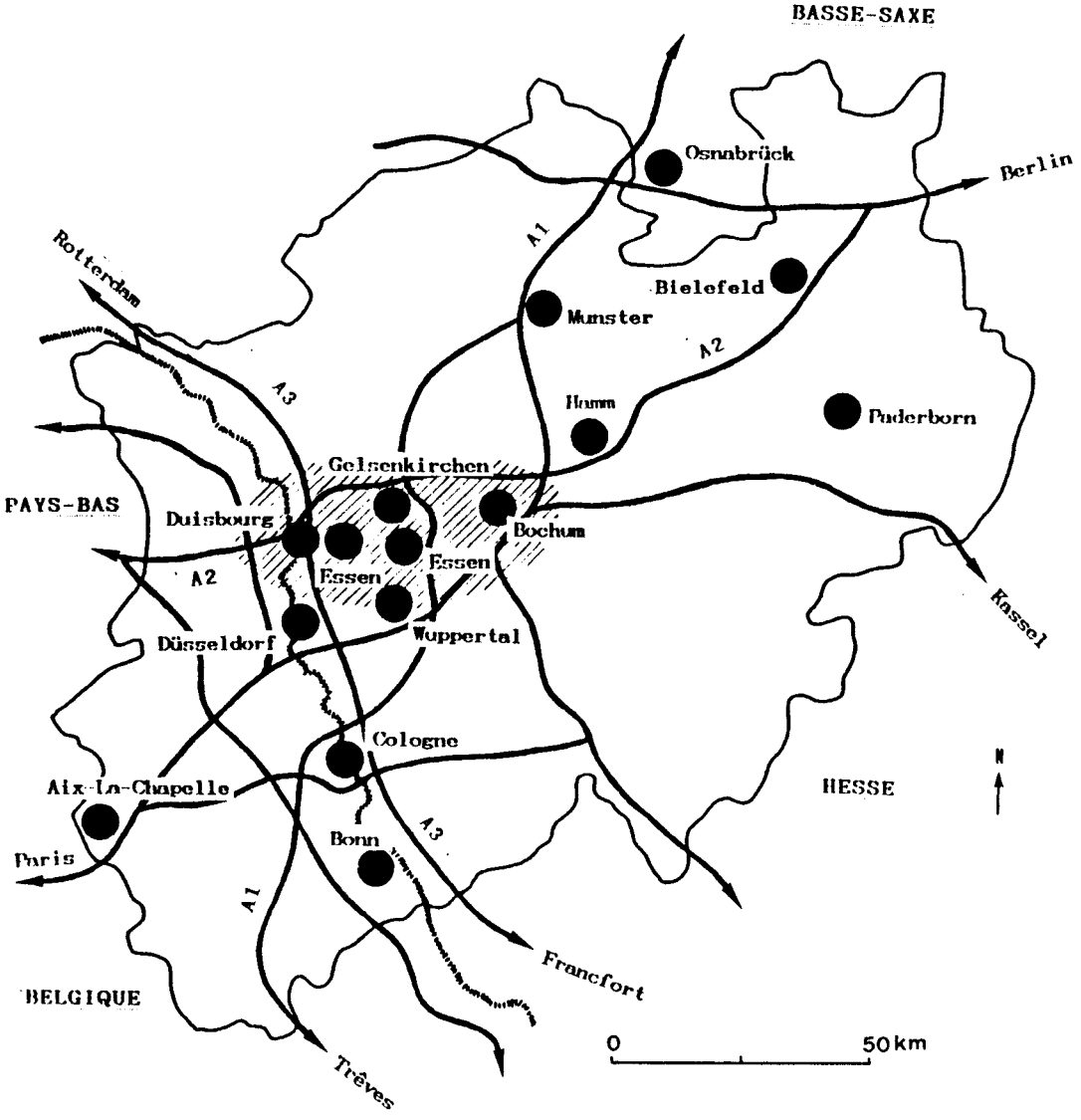
---

(1) BRUYELLE (Pierre) doc. non daté "*Définition de termes usuels en géographie urbaine.*" Université de Lille 1, UFR de Géographie, 3p. (2) DATAR janvier 1992 "*Le fonctionnement économique des villes: prospective européenne.*" Prospective et Territoires, Synthèse d'étape, groupe n°8, Paris, p8. (3) Id. p8.

d) La Ruhr, région de tradition industrielle en reconversion.

La Ruhr est l'une des plus grandes régions économiques d'Europe, qui s'étend en Rhénanie Nord-Westphalie entre les rivières de la Ruhr, de l'Emscher et de la Lippe. Cette dénomination correspond à un aspect morphologique et fonctionnel mais en aucun cas administratif ou politique. La région de la Ruhr n'est en effet ni une unité régionale ni une unité politique.

Carte I^{O}: **SITUATION GEOGRAPHIQUE DE LA RHENANIE NORD-WESTPHALIE ET DE LA RUHR**



Légende:

- Villes principales.
- Territoire du SWR.
- Le Rhin.
- Autoroutes.
- HESSE Land.
- BELGIQUE Etat.

Depuis 1920, date de la fondation de l'ancienne Association pour l'aménagement de la Région de la Ruhr (SVR), il est toutefois passé dans l'usage de considérer le territoire de la plus ancienne association communale allemande comme le fondement spatial et statistique de la Ruhr. Ce territoire comprend 53 communes indépendantes. L'Association (Kommunalverband Ruhrgebiet) comprend 11 villes-circonscriptions, les arrondissements d'Ennepe-Ruhr, de Recklinghausen, d'Unna et de Wesel avec les communes faisant partie de l'arrondissement.

La Région de la Ruhr, avec ses 5,2 millions d'habitants, est la plus grande et la plus ancienne zone de concentration industrielle d'Europe. Elle est soumise à une modification structurelle en profondeur. En 1984, 72% de la houille allemande était extraite de cette région et 56% de l'acier allemand y était fondu. Pendant environ 150 ans, le charbon et l'acier ont marqué le paysage de 4.432 km de cette région et ont déterminé sa puissance économique ainsi que celle de la Rhénanie-Westphalie. Depuis la crise, 400.000 emplois ont été perdus dans l'industrie minière et métallurgique.

La Ruhr, représente pourtant encore environ 8,5% du PNB allemand, 60% de la production d'acier et 40% de la production de charbon allemand. Son taux de chômage, analogue à celui de la région Nord-Pas-de-Calais est d'environ 14% (1).

e) Actions entreprises par les autorités de la Ruhr pour conforter sa place dans l'Europe de demain.

Les actions entreprises par le SVR pour assurer la reconversion de la Ruhr sont nombreuses. Elle témoignent du dynamisme pragmatique des Allemands pour faire de cette région de nouveau une place forte.

Requalification de l'image de la Ruhr.

En feuilletant les revues et les journaux, on remarque des annonces, des publicités, des logos se terminant par le slogan: "La Ruhr". Ces annonces font partie d'une campagne de grande envergure et à long terme dans le but de modifier l'image négative de la région répandue dans toute l'ancienne RFA, ceci afin de montrer que "*La région de la Ruhr vaut beaucoup mieux que sa réputation*"(2).

Vu la mauvaise réputation de la Ruhr, typique des anciennes régions de tradition industrielle et que connait bien aussi le Nord-Pas-de-Calais, la région de la Ruhr a décidé d'entreprendre cette dynamique campagne de publicité, présentée par les autorités locales comme "*indispensable pour parvenir à une appréciation réaliste et actualisée de la région de la Ruhr et pour faire disparaître les préjugés et les clichés*"(3).

---

(1) Hommes et Terres du Nord 1988 "*The Ruhr Region. A region undergoing change and its integration in the West European High-Speed Rail Network.*" n°1-2, p108. (2) et (3) Association Communale de la Région de la Ruhr mars 1986 "*Lettre de chance émise sur l'avenir.*" Essen, p25.

Requalification du paysage urbain et économique de la Ruhr.

Le paysage de la Ruhr se transforme rapidement. Les acteurs de ce lifting paysager sont nombreux et efficaces. Les actions qu'ils entreprennent consistent en diverses actions d'aménagement urbain, d'entretien du paysage, de traitement des ordures ménagères, de requalification de l'environnement...

Révélatrice des actions entreprises par ces associations et acteurs publics et privés, voici quelques actions réalisées par le SVR: sauvegarde d'espaces verts, aménagement d'installations publiques de loisirs, traitement, stockage et dépôt de déchets...

Valorisation du potentiel universitaire.

50% de la population active de la Ruhr travaille maintenant dans le domaine des services. Dans le domaine universitaire surtout, la Ruhr se développe. Ainsi, le déficit d'établissements d'enseignement supérieur s'est maintenu dans la Ruhr jusque dans les années 60. La Fondation de l'Université de la Ruhr à Bochum en 1965 a représenté une véritable révolution. Les Universités de Bochum, Dortmund, Essen et Duisbourg et la première université allemande par correspondance à Hagen ont réussi à mobiliser à court terme un énorme potentiel en instruction: 112.000 étudiants fréquentaient ces universités en 1984.

Un objectif prioritaire: faire passer le TGV par la Ruhr.

Malgré ses réseaux ferroviaire et routier développés et sa puissance économique, la Ruhr n'a pas été intégrée dans le réseau européen des TGV. Une étude (1) a montré que, dès 1988, le Kommunalverband Ruhrgebiet développait une stratégie pour intégrer la Ruhr dans le réseau à grande vitesse allemand et européen, avec une demande prioritaire pour les liaisons avec Bruxelles, Londres et Paris. D'ores et déjà, des flux intenses relient la Ruhr à ses voisins; l'ouverture de l'Europe en 1992 va intensifier ces flux. Seul un réseau ferroviaire à grande capacité est capable de faire face à l'engorgement probable des axes existants.

2 - POSITIONNEMENT DE LA METROPOLE LILLOISE DANS LE DIFFERENTIEL EUROPEEN

2.1 - Un différentiel de salaires plus favorable aux régions voisines.

A l'instar des différences de niveaux en topographie, il existe des contrastes dans les niveaux de prix, de salaires, de coûts de la vie... entre les grandes métropoles d'Europe du Nord-Ouest.

Le décloisonnement frontalier rapproche la région Nord-Pas-de-Calais et la Métropole lilloise des grandes régions françaises et étrangères voisines. Les relations qui uniront la Métropole

---

(1) Hommes et Terres du Nord 1988 "*The Ruhr Region. A region undergoing change and its integration in the West European High-Speed Rail Network.*" n°1-2, p108.

lilloise à ces dernières dépendront en partie de son positionnement dans le différentiel européen au sein d'une Europe en cours de décloisonnement (tableau 005).

TABLEAU n°005: - POSITIONNEMENT STATISTIQUE DE LILLE DANS L'EUROPOLYGONE

	Nord-Pas-de-Calais	Ile-de France	Brabant	Nordrhein Westfalen	Hollande
Dens.pop. (hab/km²)	317,0	852,0	661,0	489,0	866,0
Evol.pop. 1981-86	0,0	0,4	0,0	- 0,4	0,2
Pop.<25 ans	40,9	35,7	32,4	31,4	34,8
Pop.>65 ans	10,9	10,9	14,6	14,5	13,2
Taux de natalité	1,7	1,6	1,1	1,0	1,2
Taux d'activité	50,7	61,6	48,5	51,3	63,0
Taux de chômage	13,6	8,2	8,9	8,4	10,1
Secteurs d'activité:					
- agriculture	4,2	0,5	2,1	2,5	4,2
- industrie	36,2	27,2	25,3	43,2	22,9
- services	59,6	72,3	72,7	54,3	72,8
PIB/hab.(Europe=100)	99,0	180,0	114,0	126,0	119,0

Source: Office des Publications Officielles des Comunautés Européennes - 1989 "Annuaire statistique des régions 1989" - Luxembourg, Documentation Européenne, 212p.

Aussi, est-il indispensable d'avoir une bonne idée du positionnement de la Métropole lilloise dans ce différentiel pour cerner les tendances lourdes susceptibles d'avoir à plus ou moins long terme des conséquences sur la Métropole lilloise.

Si circuler en Europe est devenu, pour les cadres, chose courante, il est important lorsqu'il s'agit de travailler dans un Etat tiers de l'UE, d'en connaître les spécificités locales, qu'il s'agisse des salaires, du mode d'imposition, des charges sociales ou encore du niveau de vie. Une étude portant sur le salaire des cadres a été réalisée, à partir de quelques exemples significatifs, par le Moniteur du Commerce International (1), en septembre 1992. Elle a permis d'obtenir un échantillonnage de salaires de cadres de différents pays d'Europe. Une autre étude a quant à elle été réalisée par l'APIM en 1990 (2). Les résultats de ces deux études sont présentés ci-après. On constate que les écarts de fiscalité sont importants, ainsi que les charges sociales.

a) La situation en Allemagne.

Le premier constat de cette étude est que les écarts de salaires entre les secteurs primaires, secondaires et tertiaires peuvent varier du simple au double. C'est ainsi par exemple, que le salaire d'un directeur logistique, varie de 270 KF à 340 KF et celui d'un directeur de filiale, de 340 à 677 KF. Par ailleurs, les primes versées aux cadres dirigeants peuvent atteindre jusqu'à 13% du salaire brut. On accède au statut cadre relativement tard par rapport à la France. Rarissimes sont les postes de haute responsabilité occupés par des moins de 40 ans. L'avancement se fait plus souvent à l'ancienneté qu'au mérite.

---

(1) Moniteur du Commerce International (Le) 14 septembre 1992, hebdo. n°1042, pp36-58. (2) APIM 1990 "*Comparaisons européennes.*" Lille, 86p.

b) La situation en Belgique.

Les écarts de salaires sont importants selon la taille et l'activité de l'entreprise: de 168 KF à 500 KF pour un responsable de zone, de 210 KF à 550 KF pour un directeur de filiale. La fiscalité directe est importante en Belgique: pour un salaire annuel brut de 525.000 francs, ce qui correspond à une Secrétaire de Direction en début de carrière, il restera après taxes et impôts, un peu moins de 72% en Belgique tandis qu'en France, il restera 85%. Autre exemple: un Ingénieur pourra gagner après quelques années d'ancienneté 1.050.000 francs bruts par an. Il aura en mains en Belgique 61% de cette somme alors qu'en France, il aurait pu gagner 79% de ses rémunérations.

c) La situation en Grande-Bretagne.

Pour le poste de directeur de filiale, la fourchette est de 600 à 800 KF. Pour le poste de directeur d'affaires internationales: de 400 à 600 KF. Pour le responsable de zone, de 400 à 500 KF. Pour le directeur logistique, de 250 à 300 KF. Comme en Allemagne, ces salaires sont sensiblement plus élevés que les salaires français pour des emplois équivalents.

2.2 - Un différentiel de fiscalité directe plus favorable au Nord-Pas-de-Calais.

Le contribuable français paie moins d'impôts sur le revenu (impôts directs) mais plus de taxes sur ses achats (impôts indirects) que ses homologues européens.

Un Français travaillant à l'étranger paie l'impôt sur le revenu dans le pays où il réside et où se situe le centre de ses intérêts économiques et familiaux. Jusqu'à un million de francs de revenus par an, le contribuable français (avec deux enfants), est moins taxé que ses homologues des onze autres pays d'Europe. En effet, l'imposition directe est beaucoup plus faible en France que celle de nos voisins. Ainsi un ouvrier smicard est taxé en Grande-Bretagne alors qu'il ne l'est pas en France. L'Etat français se rattrape sur la fiscalité indirecte (particulièrement la TVA). Autre singularité française: le prélèvement à la source n'existe pas, alors qu'il est pratiqué dans les 11 autres pays membres. Si l'on peut s'attendre à un réajustement de cette pression fiscale à long terme, celle-ci est susceptible, pendant encore plusieurs années, de jouer un rôle non négligeable, en raison du décloisonnement frontalier, sur l'implantation des entreprises et des hommes.

2.3 - Un bilan général susceptible de renforcer l'attractivité sur les régions voisines.

Si l'on tire le bilan de cette situation, il peut être intéressant par exemple de travailler en Belgique, en Grande-Bretagne ou en Allemagne (où les salaires sont supérieurs à la

France) et de faire sa déclaration de revenus en France. Combiné à d'autres facteurs tels que le développement du réseau TGV, la différence générale des prix, la différence de coûts salariaux ou la différence du coût de l'énergie (tableau 006), la Métropole lilloise devient potentiellement un lieu de résidence pour des cadres susceptibles de travailler dans les grandes métropoles d'Europe du Nord-Ouest voisines (Londres, Rotterdam, Bruxelles ou Cologne).

TABLEAU n°006: - LES ATOUTS DE LA FRANCE FACE A SES VOISINS

Remarques: - Prix = indice des prix à la consommation en 1991 (en %).
- Coûts salariaux = coût du salaire horaire global dans l'industrie en 1990 (en dollars).
- Energie = tarifs de l'électricité pour la grande industrie en 1991 (base 100 en France).

	Prix	Coûts salariaux	Energie
Belgique	2,8	18,89	104
France	3,1	15,25	100
Allemagne	4,2	21,30	140
Grande-Bretagne	4,5	12,42	172
Pays-Bas	4,9	18,60	113
Espagne	5,6	11,60	190
Italie	6,1	16,29	150

Source: 18 juin 1992 "Europe: la France moins chère." L'Express.

La situation du Nord-Pas-de-Calais et de la Métropole lilloise en Europe du Nord-Ouest est favorable pour d'autres raisons. La Voix du Nord, dans son édition du 28 janvier 1993 (1), a publié les résultats d'une recherche menée par l'hebdomadaire allemand "WirtschaftsWoche". Cet hebdomadaire a passé au crible les 267 régions européennes.

Le classement général (moyenne des 5 classements obtenus), place le Nord-Pas-de-Calais au 9ème rang de ce classement. Cinq facteurs déterminants, jugés satisfaisants, ont permis d'établir le classement: "*le potentiel de qualification*", "*les infrastructures de transports*", "*la dynamique de croissance*", "*le coût d'installation d'entreprises*" et "*la qualité de vie*". Très mal dotée pour le dernier facteur cependant (niveau de pollution, lits d'hôpitaux, chambres d'hôtels...) (206ème rang), le Nord-Pas-de-Calais se rétablit brillamment grâce à la densité de ses infrastructures de transport (10ème rang). Les scores sont bons aussi pour ce qui est du potentiel de qualification (39ème rang), de la dynamique de croissance (59ème rang) et assez bon pour le coût d'installation des entreprises (93ème rang).

Un article de l'express du 18 juin 1992 (2) présentant une comparaison des prix entre différents pays d'Europe confirme cette bonne situation: "*Pour les européens, la France est un pays de cocagne, souvent le moins cher d'Europe (...) les étrangers viennent de plus en plus nombreux chez nous passer leurs vacances, faire leur shopping ou investir dans l'immobilier*"(3). En 1992, les étrangers ont été 57 millions à venir séjourner en France

---

(1) Voix du Nord (La) 28 janvier 1993 "*Le Nord-Pas-de-Calais assez bien placé sur la carte européenne.*" (2) 18 juin 1992 "*Europe: la France moins chère.*" L'Express, pp121-125. (3) L'Express, p122.

faisant de ce pays le premier pays touristique du monde. Le poste voyages de la balance des paiements était excédentaire de 50,7 milliards de francs en 1991. Ce solde a doublé en trois ans. La désinflation a les mêmes effets positifs sur les entreprises. Françaises, d'abord: elles exportent de mieux en mieux, car elles sont compétitives; et le commerce extérieur s'améliore. Etrangères ensuite: certaines investissent dans l'hexagone pour profiter, sur place, de cette modération. "*Grâce à la sobriété de ses prix, le pays le plus râleur de la planète est donc devenu l'hôtesse d'accueil la plus courtisée*"(1).

Ainsi, le nombre d'implantation de résidences secondaires britanniques en France ne cesse d'augmenter: "*la pierre et la terre française attire de plus en plus*"(2). Dès que les prix ont monté localement sous l'effet d'achats massifs, ils convoitent des terres plus abordables.

Les achats nets immobiliers des étrangers en France sont passés de 3,1 milliards de francs en 1986 à 2,7 en 1987 puis, après un léger recul en 1988 (2,2 milliards de francs), ont remonté à 7,2 en 1989 et 1990 (3).

La situation de la Métropole lilloise dans le différentiel de prix en Europe du Nord-Ouest apparait favorable à de nombreux égards et est susceptible, de ce fait, d'agir à la manière d'un aimant sur les hommes et sur les capitaux.

---

(1) L'Express, p122, (2) et (3) Id. p124.

CHAPITRE 2

PORTEE DU CONCEPT DE DECLOISONNEMENT FRONTALIER ET ENJEUX POUR LA METROPOLE LILLOISE

A) LE DECLOISONNEMENT ADMINISTRATIF LIE A LA CONSTRUCTION EUROPEENNE

1 - LES GRANDES ETAPES DE LA CONSTRUCTION EUROPEENNE

La construction européenne, amorcée après la deuxième guerre mondiale, a traduit la volonté d'un nombre croissant de décideurs européens, de s'unir pour travailler ensemble par-delà les frontières. L'une des conséquences de cette volonté est l'effacement progressif des frontières intra-européennes.

Première étape de ce processus de construction européenne, la signature le 18 avril 1951 du Traité de Paris, instaurant la CECA, par la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la RFA. Six ans, plus tard, le 25 mars 1957, la signature des Traités de Rome par ces six pays, créa la CEA. Progressivement, un véritable marché commun se mettra en place, s'accompagnant de la suppression, entre les pays membres, des droits de douane et de l'établissement d'un tarif douanier commun vis-à-vis de l'extérieur. Ainsi, le 30 janvier 1962 marqua l'entrée en vigueur de la PAC.

Le 1er juillet 1968, date de la réalisation de la première union douanière, marqua une autre étape importante dans le décloisonnement progressif de l'Europe par l'élimination des derniers droits de douane entre les six Etats membres pour les produits industriels et mise en place du tarif extérieur commun.

Etendue à trois autres pays (Royaume-Uni, Irlande et Danemark) le 1er janvier 1973, l'Europe des 9 voit le jour. Six ans plus tard, les 9 pays membres s'attachent, le 1er janvier 1979, à résoudre les problèmes monétaires communs en instaurant le SME. Dès lors, l'Ecu est désigné pour devenir l'unité de compte officielle de l'Europe. Le 28 mai 1979, la Grèce adhère à la CEE.

D'abord économique puis financier, le décloisonnement frontalier s'étend peu à peu au domaine politique, les journées des 7 au 8 juin 1979 marquant la première élection du Parlement européen au suffrage universel.

Autres dates d'importance, les 2 et 3 décembre 1985, marquant l'adoption de l'Acte Unique par le Conseil Européen (entré en vigueur le 1er juillet 1987), accord prévoyant la création d'un grand marché le 31 décembre 1992. Il était alors prévu qu'à cette

date, soit assurée la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux. L'Acte unique a étendu les compétences de la Communauté européenne en introduisant des modifications significatives dans les règles de fonctionnement des institutions et dans leurs rapports réciproques. Il a également donné un statut juridique à la coopération politique européenne, qui fonctionnait, depuis 1970, sur la base de simples accords inter-gouvernementaux. L'Acte unique stipulait l'ouverture au 1er janvier 1993 d'un "*espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée*".

Le 1er janvier 1986, l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté élargit celle-ci de 10 à 12 partenaires.

Depuis 1992, les 301 mesures définies par la Commission européenne pour lever les derniers obstacles, entrent en application. Fin 1991, plus de la moitié d'entre elles étaient déjà adoptées. Ainsi, à terme, les citoyens des 12 devraient pouvoir s'établir dans le pays membre de leur choix, quelle que soit leur profession. Touristes et voyageurs pourront utiliser leur carte de crédit. Citoyens, marchandises et capitaux circuleront sans entrave. Les concepts de communauté de biens, de moyens, de droits et de devoirs devraient alors entrer dans les faits.

Dernier événement majeur dans le processus de construction européenne, le 7 février 1992, la signature du Traité sur l'Union Européenne à Maastricht (Pays-Bas), qui poursuit l'action entamée.

Ce Traité institue une citoyenneté européenne pour toutes les personnes ayant la nationalité d'un des Etats membres. En particulier, cette citoyenneté accorde le droit de voter et d'être élu dans l'Etat de résidence pour les élections européennes et les élections municipales. Depuis la signature de ce traité, le 1er novembre 1993, le concept de Communauté Européenne s'inscrit dans celui, plus large, d'Union Européenne (UE).

Le Traité de Maastricht instaure aussi l'Union Economique et Monétaire, devant aboutir à la création d'une monnaie unique européenne et d'une Banque Centrale Européenne, au plus tard le 1er janvier 1999.

Le Traité de Maastricht élargit par ailleurs certaines compétences européennes, en de nouveaux champs d'action: culture, santé publique, protection des consommateurs, réseaux trans-européens...

Enfin, traduction concrète de la volonté d'ouvrir l'Europe à de nouveaux partenaires, l'Espace Economique Européen, créé le 1er janvier 1994, réunit aux douze pays de l'UE, cinq pays de l'AELE: Autriche, Finlande, Norvège, Suède et Islande.

2 - L'ELIMINATION ADMINISTRATIVE DES FRONTIERES INTRA-EUROPEENNES

C'est aux frontières politiques intra-communautaires que les divisions de l'Europe sont les plus visibles. La disparition annoncée de ces frontières, représente le signe le plus tangible de la construction européenne.

2.1 - Vers une libre circulation des personnes.

Les ressortissants des différents Etats de la Communauté faisaient l'objet d'un contrôle douanier pour deux raisons: la vérification d'identité et le contrôle fiscal.

L'accord de Schengen, actuellement signé par huit Etats-membres de la Communauté (Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Allemagne, Italie, Espagne, Portugal, France), permet aux personnes, depuis 1993, de franchir les frontières intérieures sans contrôle, sauf bien sûr lorsque l'ordre public ou la sécurité nationale l'exigent. Les citoyens peuvent donc aller et venir librement sans formalités au sein de cet espace. Les contrôles sont reportés aux frontières extérieures.

En réalité, des contrôles, moins systématiques, ont toujours lieu. Néanmoins, tous les contrôles aux frontières intérieures de l'Union doivent être supprimés progressivement grâce à l'élimination des contrôles existants.

D'autre part, l'UE cherche depuis les années 60, à harmoniser les critères nationaux de qualification pour une série de professions spécifiques. C'est en particulier dans le domaine de la santé que les principaux progrès ont été accomplis: pour les médecins, les infirmiers, les dentistes, les vétérinaires et les sages-femmes, la formation de base est maintenant harmonisée et il leur est possible de s'établir et de pratiquer dans tous les pays de la Communauté. Pour chaque profession libérale, il a fallu de longues négociations sur le détail des qualifications. C'est ainsi que la mise au point des directives communautaires qui permettent aux architectes de pratiquer dans toute la Communauté a demandé 17 ans, et pour celles concernant les pharmaciens, il a fallu attendre 16 ans !

2.2 - Vers une libre circulation des marchandises.

Comme les voyageurs, les marchandises sont soumises à des vérifications aux frontières. La masse de papiers qui doit être examinée au passage des frontières est importante. Le contrôle systématique des véhicules demande beaucoup de temps et impose de longues attentes, surtout dans les points de passage les plus fréquentés (Calais, Douvres...).

Les Etats membres conviennent progressivement de mesures pour la simplification des formalités aux frontières. Pendant longtemps, chaque pays imposait ses propres formulaires et demandait des

informations différentes. Depuis le 1er janvier 1988, la plupart de ces documents ont été remplacés par un document unique. Cette innovation a représenté un gain de temps et d'argent significatif pour les entreprises et les transporteurs. En outre, elle rend les procédures plus claires et plus faciles et facilite la saisie des statistiques par ordinateur. Ainsi, depuis le 1er janvier 1993, les entreprises françaises qui expédient des biens à destination d'une autre entreprise dans un autre Etat-membre, effectuent les livraisons exonérées de la TVA. Elles n'ont plus à établir de déclaration d'exportation. Elles indiquent simplement sur la facture leur numéro d'identification, celui de leur client et déposent périodiquement un état récapitulatif de leurs livraisons intra-communautaires (annexe 12).

2.3 - Vers une libre circulation des capitaux.

La circulation des capitaux a déjà atteint aujourd'hui un degré de libéralisation considérable à l'échelon de l'UE. La Commission des Communautés européennes s'est fixé pour but de libéraliser complètement l'ensemble des transactions financières.

2.4 - Vers une liberté de circulation des services.

La liberté de prestation concerne les services financiers, les transports, les nouvelles technologies et les nouveaux services, la télédiffusion... Ce dernier secteur illustre bien les perspectives et les difficultés liées à l'ouverture européenne. Tout le paysage audiovisuel européen a en effet été bouleversé vers la fin de 1986 par l'apparition des premiers satellites européens de transmission en direct. A l'époque, on avait assisté à l'expansion rapide de la diffusion par câble et des satellites de télécommunication. Les émissions retransmises par les nouveaux satellites peuvent être captées sur antenne et pourront bientôt être reçues dans tous les pays européens.

Les téléspectateurs commencent à avoir un choix important de programmes de télévision: émissions culturelles, variétés, films, reportages... C'est la fin des chaînes purement nationales.

2.5 - Vers l'élimination des frontières juridiques et administratives.

Certaines autres entraves, juridiques, fiscales et administratives, peuvent aussi gêner considérablement les activités transfrontalières. Ainsi, par exemple, au milieu des années 80 il n'existait pas de cadre juridique communautaire permettant les activités transfrontalières des entreprises et adaptées à la coopération entre entreprises de différents Etats membres. Cette lacune empêchait la réalisation de projets communs de coopération. Un cadre juridique de cette nature devenant indispensable, au fur et à mesure que se développait l'activité transfrontalière des entreprises européennes, de nouvelles formes juridiques telles que le GEIE (juillet 1989) ont été créées. Bien

que malheureusement inadapté à la coopération transfrontalière de proximité entre collectivités locales comme nous le verrons, il facilite néanmoins la coopération entre les entreprises des Etats membres.

2.6 - Vers l'élimination des frontières fiscales.

C'est sans doute pour le fisc que les contrôles aux frontières ont le plus d'importance. Les frontières ont, dans ce cas, une double fonction: assurer que les impôts dûs sur les transactions internationales de marchandises soient bien encaissés par l'Etat membre qui y a droit et servir d'arme dans la lutte contre la fraude.

Les marchandises passent les frontières munies de nombreux documents destinés à la perception des taxes et impôts. Dans une Europe sans frontières, le recouvrement des impôts et des taxes devra être assuré par d'autres moyens. Le seul moyen d'éviter l'incitation artificielle aux détournements de trafic et aux distorsions de concurrence est de ramener les écarts entre les niveaux de pression fiscale des Etats membres à un niveau analogue.

2.7 - Vers l'élimination des frontières politiques.

Si l'oeuvre de construction européenne progresse, incontestablement, comme nous venons de le voir, il convient de se demander si les douze pays membres de l'UE sont prêts aujourd'hui à partager une partie de leur souveraineté et à l'exercer en commun pour accepter le principe d'une politique étrangère commune. Cette question est décisive dans la perspective d'une avancée vers l'union européenne.

Si dans l'immédiat, les douze ne sont pas prêts à franchir cette étape, rappelons néanmoins que la coopération entre les douze a été institutionnalisée par l'Acte unique entré en vigueur le 1er juillet 1987. En réunissant dans un même instrument juridique les matières communautaires et la coopération politique, le nouveau traité a marqué la volonté des Etats membres d'aller vers la mise en place à terme d'une seule communauté, donc vers un renforcement du décloisonnement frontalier.

3 - PRINCIPALES CONSEQUENCES PRATIQUES DE CE DECLOISONNEMENT

3.1 - L'harmonisation des taux de TVA.

Depuis le 1er janvier 1993, les taux des différents Etats membres se sont rapprochés afin d'éviter que les consommateurs n'aillent trop souvent faire leurs achats de l'autre côté de la frontière (Tableau 007). En France par exemple, le taux majoré de 33% (qui touchait entre autres l'automobile), a disparu. Le taux normal est resté fixé à 18,6%, contre 17,5% au Royaume-Uni

et 14% en Allemagne. Mais le régime de 1993 est transitoire. C'est en 1996 qu'est prévue la grande réforme de la TVA avec la taxation des marchandises dans le pays d'origine.

TABLEAU n°007: - EVOLUTION DES TAUX NORMAUX DE TVA DANS 6 PAYS DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE DE 1986 A 1992

	1986	1990	1992
Belgique	19,0%	19,0%	19,5%
Royaume-Uni	15,0%	15,0%	17,5%
Allemagne	14,0%	14,0%	14,0%
Pays-Bas	19,0%	18,5%	17,5%
France	18,6%	18,6%	18,6%
Luxembourg	12,0%	12,0%	15,0%
Ecart-type	2,7	2,6	1,9

Sources: - Office des Publications Officielles des Comunautés Européennes - "Un grand marché sans frontières." - Luxembourg, Documentation Européenne, p53.
- La Voix du Nord 6 décembre 1992 - "1993: pas encore la TVA unique !" - Lille.

Le souhait de la Commission européenne, exprimé dès 1987 d'appliquer à l'échelle communautaire et à titre définitif la taxation TVA à l'origine, supposait que l'on soit parvenu au 1er janvier 1993 à une harmonisation des taux en vigueur dans les douze pays, faute de quoi le marché unique se serait traduit par de fortes distorsions de concurrence. Cependant, si les pays ont, depuis 1987, accompli des efforts de rapprochement, les écarts encore existants (30% sur le taux normal entre Luxembourg et Belgique par exemple) ne permettaient pas de passer sans transition au nouveau régime. Une directive européenne de 1991 a donc défini un régime transitoire de taxation intra-communautaire qui s'applique depuis le 1er janvier 1993 jusqu'au 31 décembre 1996, année où les Douze devraient être parvenus à une harmonisation suffisante à partir d'un taux normal minimum de 15%.

3.2 - La mise en place d'une monnaie unique.

D'ici quelques années, l'Europe devrait être dotée d'une monnaie unique. Le traité d'Union Economique et Monétaire (UEM) prévoit que cette monnaie entrera au plus tôt en vigueur en 1997 et au plus tard en l'an 2000. Cependant, les Douze ne pourront pas tous entrer dans l'UEM à ces dates. Seuls les pays qui ont une inflation, une dette et un déficit public faible seront admis d'abord dans ce petit cercle.

3.3 - La possibilité de placer son argent à l'étranger.

Le contrôle des changes a été aboli le 1er janvier 1990. Il est possible depuis cette date, de transférer autant d'argent que l'on veut à l'étranger. Cependant, au delà de 50.000 francs en espèces, il faut informer sa banque, qui gardera trace de ce transfert et pourra le communiquer au fisc ou à la Banque de France si on le lui demande. Les plus-values éventuelles dégagées à l'étranger seront taxées selon la fiscalité française.

B) LE DECLOISONNEMENT TECHNIQUE LIE A L'ACCROISSEMENT DES TRANSPORTS INTRA-EUROPEENS

1 - LA PERSPECTIVE D'UN ACCROISSEMENT DES FLUX INTRA-EUROPEENS AU COURS DES PROCHAINES ANNEES

1.1 - Tendances générales.

Le Ministère de l'Equipement français faisait remarquer en mars 1989, que "*la suppression des frontières internes à la Communauté favoriseront les déplacements à grande distance et les échanges intra-communautaires, au fur et à mesure que des liens professionnels, culturels voire familiaux se noueront*"(1).

C'est d'abord la croissance économique qui est à l'origine d'une augmentation des besoins en déplacements. Mais inversement, l'amélioration de la mobilité des biens et des personnes constitue un facteur de stimulation pour l'économie.

La réalisation d'un réseau de transports européen, modifiant les vitesses de parcours (TGV, réseau autoroutier), créera dans les prochaines années une nouvelle géographie de l'Europe. Les notions traditionnelles de proximité seront transformées: ainsi, par exemple, les grandes villes du bassin parisien seront à la même distance-temps de Paris que des communes de banlieue, les espaces interstitiels apparaissant plus éloignés des grandes villes que les villes entre elles.

Enfin, il convient de noter que cet accroissement des transports concerne aussi bien les voyageurs que les marchandises.

1.2 - Les transports de voyageurs et de marchandises.

a) Les transports de voyageurs.

Les trafics de voyageurs et de marchandises, tous modes de transports confondus, pour l'ensemble de l'Europe, ont un rythme de croissance comparable à celui du PIB. Le Ministère de l'Equipement garantit une croissance de longue durée: il convient, "*pour les liaisons inter-urbaines en France, à l'horizon 2010, de tenir compte d'une demande de trafic voyageurs tous modes confondus de l'ordre de 1,8 à 2,2 fois le trafic actuel, soit un doublement*"(2).

---

(1) Ministère de l'Equipement, du logement, des transports et de l'Espace mars 1989 "*Les réseaux de transport français face à l'Europe.*" Paris, 237p. (2) Id. p62.

b) Les transports de marchandises.

L'accroissement des transports de marchandises et l'impact des nouvelles technologies dans le domaine des transports seront probablement à l'origine d'une redistribution géographique conduisant à un nouveau découpage des territoires et changement des schémas de localisation des activités et des hommes.

Plusieurs tendances lourdes concourent à cette évolution: l'accroissement du transport de marchandises, la concentration spatiale et la spécialisation des centres industriels, induisant des échanges plus massifs entre unités, dont l'aire d'influence s'accroit, la mise en place croissante des productions en flux tendus, en particulier pour les produits à haute valeur ajoutée, la concentration des stocks de produits au niveau des distributeurs dans un nombre d'entrepôts réduits à partir desquels ils alimentent le marché.

Les flux d'échanges de marchandises entre les pays de la Communauté européenne représentaient en 1989, 20% de l'ensemble des flux terrestres dans les pays de la CEE (210 milliards de tonnes par kilomètre) soit plus que l'ensemble des flux en France. Les flux d'échanges intra-communautaires, qui jusqu'en 1986 ont augmenté à un rythme comparable à celui des flux intérieurs, connaissent depuis 1986 un taux de croissance supérieur résultant du comportement des acteurs commerciaux à l'approche de l'échéance de 1993.

2 - EVALUATION DE LA SITUATION DE CARREFOUR DE LA METROPOLE LILLOISE

2.1 - Les différents carrefours.

La Métropole lilloise est située à moins de 350 kilomètres de six capitales européennes (Paris, Londres, Bruxelles, La Haye, Bonn et Luxembourg), bien reliée par des voies de communication modernes et diverses:

a) Le carrefour autoroutier.

Cinq axes autoroutiers majeurs créent un réseau international de liaisons routières et traversent la Métropole lilloise: l'A22 qui relie la Métropole lilloise à Gand puis Anvers, l'A1, qui relie Paris à Lille, l'A27 qui raccorde Lille à Tournai et Bruxelles en attendant une liaison encore plus directe vers la capitale belge, et l'A25 entre Dunkerque et Lille, prolongée par l'A23 entre Lille et Valenciennes, qui viennent renforcer ce dispositif, auquel s'ajoute des liaisons Valenciennes-Maubeuge-Charleroi et Lens-Douai-Valenciennes.

Il apparaît cependant que la position de carrefour de la Métropole lilloise est encore insuffisamment exploitée. Tout d'abord, on

peut constater l'existence d'un véritable goulot d'étranglement au niveau de la frontière: il y a interruption de la majeure partie des flux dès qu'on la franchit. Les trafics restent aujourd'hui encore, prioritairement centrés sur chaque espace national. Quand se dessinent des tendances à la convergence des flux entre Lille et Gand, les infrastructures, loin de porter le mouvement, le freinent. Des goulots d'étranglement se forment tout au long de la frontière et surtout sur la portion Lille-Valenciennes. Enfin, aucune autoroute directe ne relie à ce jour Lille à Bruxelles même si le projet existe.

Néanmoins, des projets d'extension du réseau autoroutier existent: A1bis, destiné à suppléer à l'autoroute A1 engorgée, liaison A25 et A1/A22, autoroute directe Lille Bruxelles (A27-A8).

b) Le carrefour fluvial.

Le Nord-Pas-de-Calais possède le réseau fluvial le plus dense de France. Il est ouvert au grand gabarit sur l'Europe avec un trafic en 1988 de plus de 10 Mt. Ce réseau comprend 700 kilomètres de rivières et canaux dont 200 kilomètres de voies à grand gabarit, 3.600 tonnes Dunkerque-Lille-Valenciennes, connectés au réseau Nord-européen. Il met la Métropole lilloise en liaison avec Anvers et Rotterdam, les deux plus grands ports maritimes d'Europe du Nord-Ouest.

c) Le carrefour aérien.

Par la voie aérienne: l'aéroport de Lille-Lesquin est relié par des vols réguliers aux grandes villes françaises, à plusieurs centres d'affaires européens (Milan, Londres, Bâle, Francfort) et à l'Afrique du Nord.

d) Le carrefour TGV.

Les répercussions de la mise en service du TGV et du tunnel sous la Manche, négatives ou positives, seront probablement très importantes pour la région Nord-Pas-de-Calais et sa Métropole. Quelques chiffres permettent de s'en convaincre:

L'impact du TGV est d'ores et déjà réel: du 23 mai au 31 août 1993, 682.432 voyageurs avaient pris le TGV-Nord (1). Sur l'ensemble des relations entre la Région Nord-Pas-de-Calais et Paris, le trafic avait progressé de 13% par rapport à la même période de 1992, alors qu'au plan national, la SNCF enregistrait une baisse de fréquentation de 5,9% au premier semestre 1993. Après un pic de 20% en mai et en juin, le trafic a crû de 14% en juillet et de 6% en août malgré l'absence de la clientèle d'affaires. Aujourd'hui, la SNCF assure 16 rotations par jour en une heure entre Lille et Paris. Bientôt, un TGV quittera Lille toutes les 30 minutes. Deux TGV relient Lille-Lyon, dont l'un en quatre heures. Le processus de décloisonnement frontalier lié à la

---

(1) Voix du Nord (La) 26-27 septembre 1993 "*Sur toute la ligne.*"

mise en place du lien TGV est largement entamé pour la Métropole lilloise.

Dans quelques années (tableau 008), une quinzaine de trains allers et retours circuleront chaque jour entre Paris et Londres, comme entre Londres et Bruxelles, une partie de ces trains traversant ou s'arrêtant dans la Métropole lilloise. Cela signifie qu'il y aura pendant la journée un train par heure, parfois plus aux heures de pointe. Fait notable, la fréquence des trains permettra de partir et de revenir dans la même journée.

A partir de 1995, Eurostar, TGV spécialement créé pour assurer la traversée du tunnel sous la Manche, proposera des services directs entre plusieurs villes de Grande-Bretagne et Paris et Bruxelles. Il y aura cinq trains par jour dans les deux sens au-delà de Londres vers de grands centres comme Edimbourg, Newcastle, Manchester, Birmingham ou York. Ce TGV transmanche transportera dès 1995, ses voyageurs en 35 minutes pour les 50 kilomètres séparant les deux terminaux, et mettra Londres à trois heures de Paris. Le réseau Eurostar assurera des relations ferroviaires internationales entre Londres (à grande vitesse en 2003) et Bruxelles (dès 1996) via la gare TGV de Lille-Europe.

TABLEAU n°008: - TEMPS DE TRAJET TGV AU DEPART DES GARES LILLE-EUROPE ET LILLE-FLANDRES ET DATES DE MISE EN SERVICE DES DIFFERENTS TRONCONS

Gare lilloise	Destination	Temps de trajet à terme	Date de mise en service	Fréquence (nbr de TGV/jr. dans chaque sens)
Lille-Flandres	Paris	1h00	juin 1993	9 puis 18
Lille-Europe	Roissy	0h53	juin 1994	8
Lille-Europe	Lyon	2h53	juin 1994	8
Lille-Europe	Marseille	5h03	juin 1994	8
Lille-Europe	Montpellier	5h03	juin 1994	8
Lille-Europe	Le Mans	2h30	1996	8
Lille-Europe	Tours	2h30	1996	8
Lille-Europe	Rennes	3h30	1996	8
Lille-Europe	Nantes	3h24	1996	8
Lille-Europe	Bordeaux	4h23	1996	8
Lille-Europe	Bruxelles	0h30	1999	8
Lille-Europe	Anvers	1h30	1998	8
Lille-Europe	Rotterdam	2h00	1998	8
Lille-Europe	Amsterdam	2h30	1998	8
Lille-Europe	Cologne	2h40	1998	8
Lille-Europe	Francfort	3h40	1998	8
Lille-Europe	Londres	2h00	1994 (a)	8

(a) Dès la mise en service du Tunnel sous la Manche.

Source: D'après la SNCF.

Enfin, des TGV en provenance de Lyon, de Rennes, de Nantes ou de Tours effectuerons des relations ferroviaires sans changement à Paris entre la province française et Bruxelles. Il s'arrêteront à la gare TGV de Lille-Europe avant de rejoindre Bruxelles, ce qui permettra aux voyageurs d'effectuer le trajet Lille-Bruxelles en 25 minutes environ.

Les grands pôles d'activité européens que sont la Ruhr, la Randstad, le Grand Londres et la région parisienne seront alors situés à moins de 400 kilomètres à vol d'oiseau de la Métropole lilloise, celle-ci étant presque située dans le secteur le plus densément peuplé de l'Europe.

Déjà meilleur réseau ferroviaire régional après la Région parisienne, avec ses 1.300 kilomètres de lignes, 550 millions de voyageurs par kilomètre et 423 Mt de marchandises, le Nord-Pas-de-Calais est maintenant, dans ce contexte de bouleversement technologique affectant le monde des transports, situé sur l'une des voies ferroviaires les plus denses grâce à l'interconnexion des TGV européens en provenance et à destination de Paris, Bruxelles et Londres (tableau 009).

Sa situation géographique, environ au centre de ce dispositif, n'implique cependant aucune rupture de charge automatique pour la Métropole lilloise. Les effets de ces flux d'un nouveau type ne pourraient se faire sentir dans la Métropole qu'à condition qu'une partie de ceux-ci soient captés ou détournés, puis fixés, d'une façon ou d'une autre, dans la Métropole.

TABLEAU n°009: - ESTIMATION DU NOMBRE DE MILLIONS DE VOYAGEURS PAR AN DANS LES DEUX SENS TRANSITANT PAR TGV PAR LA METROPOLE LILLOISE

Lille - Paris:	8,8
Lille - Grande-Bretagne:	1,8
Grande-Bretagne - Belgique, Pays-Bas, Allemagne:	5,5
Grande-Bretagne - Paris:	8,7
Paris - Belgique, Pays-Bas, Allemagne:	5,6

Source: Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais janvier 1991 - "Le Nord-Pas-de-Calais. Informations générales." - Lille.

Cet objectif présuppose la capacité à exercer les fonctions de portier et de transporteur pour assurer tant le transit qu'une certaine fixation des flux. Voici l'un des plus importants enjeux qu'elle aura à relever.

2.2 - Perspectives liées au TGV pour la Métropole lilloise.

La perspective d'un accroissement des flux intra-européens concerne tout particulièrement la Métropole lilloise de part sa situation de carrefour que nous venons de mettre en évidence, situation qui se trouve renforcée en particulier par la mise en place de la gare TGV Lille-Europe.

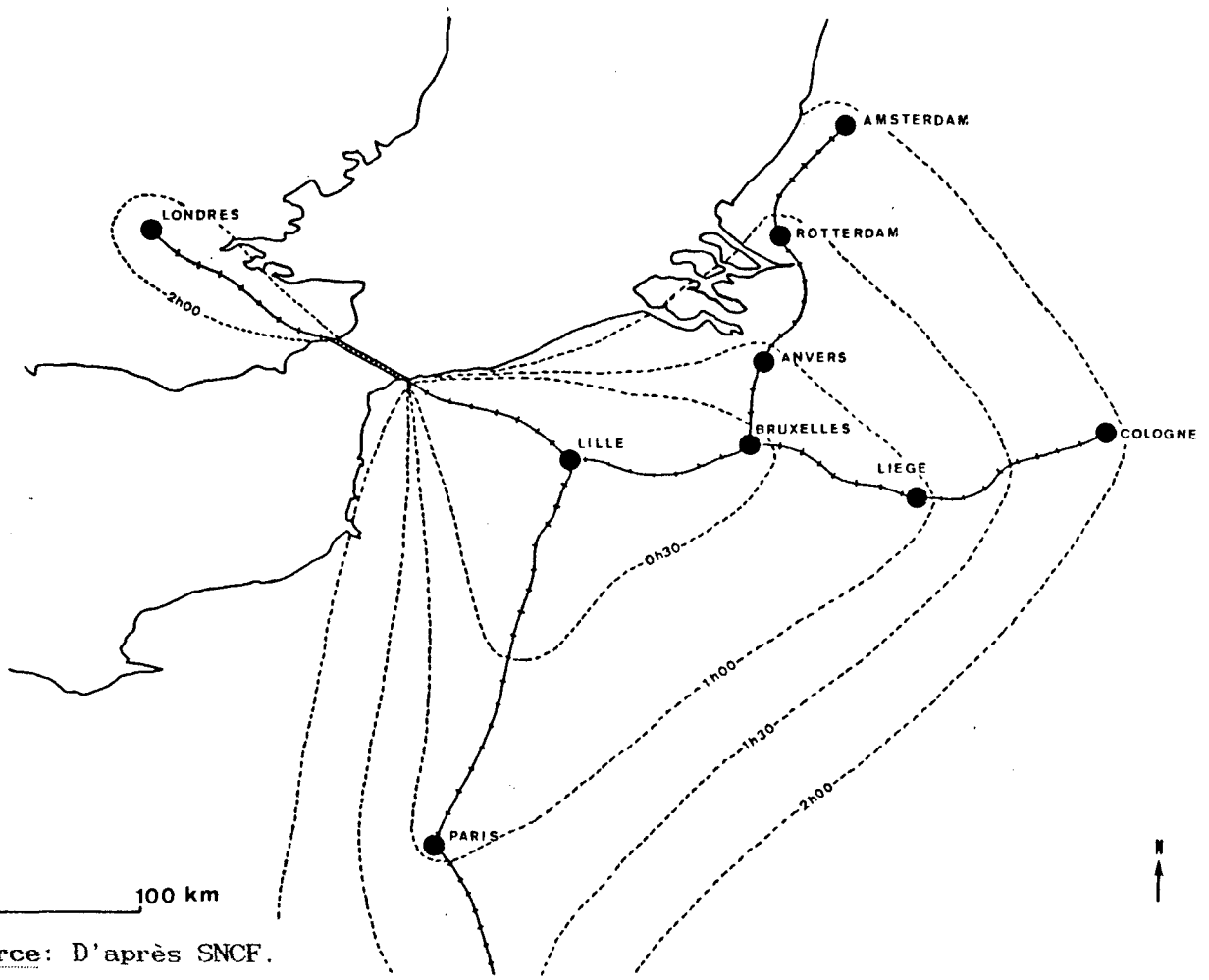
Mais un carrefour peut être aussi bien, un lieu de transit, voire de fuite, qu'un point de développement.

a) Les espoirs liés à la gare TGV.

De plus en plus souvent, sur le plan économique, l'accès aux marchés est moins perçu en termes de distances, mais davantage en termes de temps. Cela contribuera à renforcer la position des villes situées sur les points nodaux des réseaux de transport: "*Au fur et à mesure que les vitesses s'accélèrent, les mailles des réseaux: TGV, aéroports, s'élargissent et le nombre des "noeuds", lieu des métropoles diminue*"(1).

Depuis quelques d'années, la TGV apparaît comme un mode de transport capable de stimuler fortement les déplacements et de donner naissance à de nouvelles pratiques économiques. Circulant entre 250 et 300 km/h, il restreint le rôle de l'avion sur les distances inférieures à 1.000 kilomètres. "*Son mode d'exploitation optimal est atteint quand il dessert deux grandes villes éloignées d'au moins 300 kilomètres avec une cadence d'au moins une rame toutes les heures*"(2). Par ailleurs, "*l'aller-retour dans la demi-journée et dans la journée sont deux seuils décisifs pour les usagers*"(3).

Carte II : TRACE TGV EN EUROPE DU NORD-OUEST ET CONTRACTION DE L'ESPACE-TEMPS AUTOUR DE LA METROPOLE LILLOISE



Source: D'après SNCF.

---

(1) DATAR janvier 1992 "*Le fonctionnement économique des villes: prospective européenne.*" Prospective et Territoires, Synthèse d'étape, groupe n°8, Paris, p21. (2) et (3) LABASSE (Jean) 1991 "*L'Europe des Régions.*" Flammarion, Coll. Géographes, Paris, p349.

Le TGV est un facteur de contraction du temps. Depuis septembre 1993, il suffit d'une toute petite heure pour aller de Lille à Paris. Et puis, progressivement, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne vers le Nord, Genève, Lyon, Nantes et Bordeaux vers le Sud seront accessibles en des temps records. Une contraction du temps qui va donner toute sa valeur à une position géographique frontalière (carte 11). Lille sera alors le point de rencontre de grands flux de déplacements professionnels en provenance du Bénélux, du Royaume-Uni et du reste de la France.

Le TGV Nord peut donner lieu à la croissance d'activités tertiaires qui donneraient à Lille sa dimension européenne; le passage en son centre (tableau 010) est à cet égard décisif dans la perspective de la création d'un centre de commerce international, noyau dur de ce développement potentiel des services de haut niveau. Nous le verrons, le TGV a déjà suscité de grands projets d'accompagnements: c'est le cas de l'Eurotéléport de Roubaix, ou bien encore du CIA de Lille.

b) Les risques liés à la gare TGV.

Les "*effets-tunnel entre les lieux d'interconnexion, risquent de dévitaliser les villes intermédiaires sur les axes de transports, et encore plus celles qui y sont secondairement raccordées*"(1).

TABLEAU n°010: - HYPOTHESES DE TRAFIC AUX GARES DE LILLE A L'HORIZON 1995

	Jour ordinaire (voyageurs/jour au départ et à l'arrivée)	Jour de pointe (voyageurs/jour au départ et à l'arrivée)	Par an (voyageurs/jour au départ et à l'arrivée)
Gare Lille-Flandres	63.700	75.200	22.000.000
TGV Lille-Paris Autres liaisons express TER	14.400 4.500 44.800	20.200 4.800 50.200	
Gare Lille-Europe	14.700	20.300	5.600.000
TGV Lille-Londres TGV Lille-Bruxelles TGV Lille-Paris TGV Londres-Paris via Lille	3.100 1.200 5.400 5.000	3.900 1.500 6.600 8.300	

Source: D'après EURALILLE janvier 1991 - "Centre International d'Affaires: présentation générale." - Lille, p37.

Si le TGV suscite bien des espoirs, il ne faut cependant pas négliger qu'il fait peser un risque nouveau et important sur une Métropole lilloise cernée par des agglomérations millionnaires elles aussi desservies et bien armées pour faire face à la compétition internationale. Afin de réduire ce risque, la Métropole lilloise va devoir faire sienne l'expression "Hub and spokes" (moyeu et rayons), inventée par les logisticiens, en jouant de sa position stratégique par rapport à toutes les grandes villes françaises et européennes situées dans le maillage TGV.

---

(1) DATAR janvier 1992 "*Le fonctionnement économique des villes: prospective européenne.*" Prospective et Territoires, Synthèse d'étape, groupe n°8, Paris, p21.

C) LE DECLOISONNEMENT POLITIQUE LIE AU RENOUVEAU HANSEATIQUE

1 - LE RECUL POLITIQUE DES ETATS-NATIONS

1.1 - La diminution du pouvoir des Etats au profit des échelons décisionnels locaux.

La réduction du rôle des Etats-nations dans le devenir des instances territoriales de niveau infra-national telles que les régions ou les communes agglomérées en Métropoles est un autre facteur de décloisonnement frontalier. "*Les Etats n'auront plus demain qu'une valeur culturelle. Il est évident que la valeur économique se développera autour de concepts eurorégionaux*" affirme le Président de la CCI de Courtrai (1). C'est véritablement une géographie de type hanséatique qui renaît en Europe. Cette géographie se caractérise par la prépondérance croissante des liens à dominante économique et culturelle entre les grandes métropoles, liens plus souples et changeants que les relations politiques séculaires qui unissaient les Etats. La Métropole lilloise n'échappe pas à cette évolution.

Le modèle de société de l'après-guerre était fondé sur le concept de l'Etat Providence. Un Etat qui rassemble des ressources auprès de la population et des entreprises de toutes les régions en vue de la répartir équitablement selon ses propres critères. Cette répartition se faisait non seulement entre diverses catégories sociales, mais également entre les différents territoires géographiques.

Les années 80 ont marqué le droit administratif français, et, plus particulièrement, le droit des collectivités locales, par la fin des relations extérieures, apanage de l'Etat, jusqu'alors seul habilité, par ses plus hautes autorités (Président de la République, Ministre des Affaires étrangères) à traiter avec l'étranger. L'idée même que les collectivités infra-étatiques se soustraient, si peu soit-il, à la souveraineté de l'Etat, était considéré en France, avant cette époque, comme une incongruité.

La loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions et son article 65 autorisant les régions à organiser "*à des fins de concertation, des contacts réguliers avec les collectivités décentralisées étrangères ayant une frontière commune avec elles*"(annexe 1), entama le processus. Par la suite, la ratification par la France

---

(1) Face juin-juillet 1990 - magazine mensuel de la CCI de Lille-Roubaix-Tourcoing, n°39, p5-29.

de la convention-cadre en matière de coopération transfrontalière, le 15 mai 1985, confirma cet essor. Avant cette date, la loi de décentralisation restreignait aux seules régions limitrophes de pays étrangers, la faculté de se concerter avec les autorités de collectivités étrangères frontalières. La convention-cadre du Conseil de l'Europe, elle, autorise les collectivités locales dans leur ensemble, et non plus seulement les régions, voisines de régions frontalières limitrophes, à passer des accords transfrontaliers avec leurs homologues étrangères. Plus tard, le 8 février 1992, les collectivités locales françaises étaient autorisées à conclure des conventions de coopération avec des collectivités locales étrangères.

Ainsi, au niveau européen, la décentralisation en France, la réforme régionale en Belgique, le développement urbain aux Pays-Bas ont créé des conditions nouvelles favorables à l'émancipation de l'échelon décisionnel local, en particulier celui des grandes métropoles, par rapport aux administrations nationales.

Cette nouvelle donne mondiale, ce renouveau hanséatique, réduit la place déterminante qu'avaient jusqu'alors les Etats dans le développement interne des villes. P.Soldatos, politologue, affirme que "*les carences de l'Etat-Nation dans la promotion sociale, culturelle et économique de ses composantes territoriales, dont les villes, nécessitent que ces dernières se dotent d'un profil international, seule façon pour elles d'assurer désormais leur développement interne et donc de survivre*"(1). Il poursuit en ajoutant que "*le développement interne d'une ville n'est plus aujourd'hui envisageable sans une ouverture internationale conjointe*"(2) et va jusqu'à affirmer que, dans ce contexte, les villes sont aujourd'hui confrontées à une seule alternative: "*s'internationaliser ou périr*"(3).

1.2 - <u>Le devenir des frontières politiques, héritages de la toute puissance des Etats-nations</u>.

L'Etat est une communauté organisée d'une manière permanente sur un territoire donné, indépendamment de l'origine de ses ressortissants. "*C'est une forme d'organisation politique du territoire*"(4).

La nation est, quant à elle, constituée par la réunion d'hommes ayant une origine et une langue commune, ou des intérêts communs depuis longtemps. On peut la définir comme un "*groupe de populations occupant un territoire "historique" uni par une communauté linguistique et culturelle et conscient de son unité*"(5).

Un Etat peut comprendre plusieurs nations et une nation peut, quant à elle, être répartie entre plusieurs Etats. Parfois cependant, la nation s'identifie à l'Etat. On parle alors d'Etat national ou d'Etat-nation. C'est le cas de la France.

---

(1) à (3) SOLDATOS (Panayotis) 1991 "*Les nouvelles villes internationales, profil et planification stratégique.*" Aix-en-Provence, SERDECO, p7. (4) GEORGE (Pierre) juin 1984 "*Dictionnaire de la géographie.*" Paris, PUF, p172. (5) Id. p310.

La constitution des Etats-nations, entités spatiales extrêmement solides puisque conciliant à la fois unité sociologique et unité politique, aurait pour origine, selon P.George, la révolution française de 1789. Celle-ci, en abolissant les frontières intérieures entre les anciennes Provinces de l'Ancien Régime, "*agglomera les citoyens en une masse cohérente dans un cadre aux bords nets. Une ligne de démarcation se tira entre la France et les terres voisines. Elle devint une espèce de fossé entre nationalités fortement distinctes, qui se doubla d'une frontière morale faite de rancoeurs, haines et frayeurs que souleva à l'étranger et en France la révolution française*"(1).

La notion de frontière résulte elle aussi d'une longue évolution. Au XIVème siècle, elle servait à désigner la partie la plus avancée d'une armée au combat. "Faire frontière" signifiait alors se mettre en bataille pour combattre, se défendre. Comme l'Ost "faisait frontière" particulièrement sur les limites des pays, le mot a peu à peu pris le sens de limites d'Etats à Etats: "*Ce n'est qu'avec la renaisance des Etats modernes, l'affirmation du concept et de la pratique de la souveraineté, le développement de la cartographie, outil militaire et politique important, que le concept de frontière pourra s'imposer*"(2).

Cette évolution historique fait qu'aujourd'hui, le terme de frontière est intimement lié à celui d'Etat. L'acception la plus commune du terme frontière est la limite géographique qui sépare deux Etats, limite matérialisée dans l'espace par un ensemble de bornes. Il s'agit d'un concept juridique relevant du droit international: la frontière est le plus souvent définie par un Traité, contracté d'un commun accord par deux Etats limitrophes. La frontière matérialise sur le plan spatial, l'existence des Etats en tant qu'êtres juridiques distincts.

2 - LA PLACE NOUVELLE DES VILLES ET DE LA METROPOLE LILLOISE DANS UN CONTEXTE DE METROPOLISATION

2.1 - Place des métropoles dans l'espace européen.

L'édification d'une communauté européenne de 320 millions d'habitants homogénéisant les nations qui la composent sur les plans économique, juridique et monétaire, va dans le sens d'un mouvement d'ampleur mondiale. Il s'agit de la constitution de vastes blocs internationaux, trans-étatiques, d'ensembles disposant de suffisamment de poids pour s'affirmer dans la compétition économique mondiale actuelle. Ainsi, parallèlement à la CEE, les Etats-Unis ont signé en 1988 un accord de libre-échange avec le Canada. La signature d'un accord étendu au Mexique permettrait la formation d'un accord économique plus vaste, par la population et la production, que celui de l'UE. L'extension prochaine de l'UE à l'Autriche, la Finlande et la Suède donne cependant à cette dernière un nouvel élan (tableau 011).

---

(1) GEORGE (Pierre) juin 1984 "*Dictionnaire de la géographie.*" Paris, PUF, p205. (2) RENARD (Jean-Pierre) 1987 "*Etude géographique des marges mitoyennes des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie.*" Thèse de doctorat d'Etat, Lille, 2 tomes, p57.

A l'intérieur de ces blocs, se développent des relations privilégiées et souvent trans-nationales entre les plus grandes métropoles, en plus des relations traditionnelles d'Etat à Etat. L'image d'une mosaïque ou bien d'un puzzle permet de bien se représenter l'organisation territoriale millénaire des Etats tout puissants. A cette structuration séculaire, relativement inébranlable, fondée sur les rapports politiques entre Etats, se superpose aujourd'hui une organisation réticulaire, plus difficile à appréhender, plus changeante, induite par l'accroissement des échanges internationaux entre les différentes instances territoriales et en particulier entre les plus grandes métropoles, qui y trouvent une place nouvelle: "*A la vision géographique première de l'aménagement du territoire fondée sur la mise en valeur du capital productif et des productions des différents espaces, il faut largement substituer dorénavant une vision organisationnelle. Les territoires sont désormais des espaces définis par l'ensemble des liaisons et des relations internes et externes qui structurent leur fonctionnement*"(1).

TABLEAU n°011: - DATES D'ENTREE DANS LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE ET PERSPECTIVES D'ELARGISSEMENT

Entrées	
1er janvier 1958:	France, Belgique, Allemagne, Italie, Luxembourg, Pays-Bas
1er janvier 1973:	Grande-Bretagne, Danemark, Irlande
1er janvier 1981:	Grèce
1er janvier 1986:	Espagne, Portugal
Candidatures	
Demande acceptée. Entrée prévue. janvier 1995:	Autriche, Suède, Finlande
Demande déposée. Entrée possible. janvier 1995:	Suisse, Norvège
Demandee déposée. Entrée repoussée sine die:	Turquie, Chypre, Malte

Source: D'après l'Express, 27 mai 1993, p60.

2.2 - Une urbanisation qui se poursuit.

Les études menées par la DATAR attestent d'une montée en puissance du rôle des grandes métropoles dans le développement.

En 1861, 37,9% de la population française habitait dans des communes de plus de 2.000 habitants. En 1975, ce pourcentage est passé à 73,4%. Jusque vers les années 1846-51, les populations

---

(1) DATAR février 1993 "*Le magistère de la boussole.*" Lettre de la DATAR, n°141 bis, Paris, p6.

urbaine et rurale ont respectivement augmenté, mais à partir de cette date, la première poursuivit sa croissance, qui s'accéléra même depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, tandis que la seconde cessa de croître puis entama une période de déclin ininterrompue jusqu'à nos jours. Les villes ont donc gagné progressivement, une partie de leur population au détriment des campagnes. Vers la fin des années 20, la France comptait autant de citadins que de ruraux, puis la part des citadins a augmenté rapidement: 53,2% de la population totale en 1946, 56,0% en 1954, 67,3% en 1962, 69,9% en 1968, 72,9% en 1975.

La croissance du peuplement urbain a affecté toutes les catégories de villes, mais particulièrement les plus grandes, celles dont le chiffre de population se situe entre 100.000 et 1 million d'habitants. Au nombre de 4 en 1851, elles concentraient 1,7% de la population française. Au nombre de 38 en 1975, elles en rassemblaient alors 13,7% (1).

Ce phénomène d'urbanisation se poursuivit encore. La surprise majeure du phénomène d'urbanisation depuis 1982 est d'ailleurs la reprise de la croissance des métropoles. Alors que l'augmentation moyenne de la population urbaine française de 1982 à 1990 a été de 0,39% par an, les 29 agglomérations de plus de 200.000 habitants, dont l'agglomération parisienne, ont gagné de 0,4 à 0,5% l'an (2). Ce déséquilibre est encore plus flagrant si l'on considère la région Ile-de-France dans son ensemble: avec une croissance de 0,7% par an, l'Ile-de-France comprenait en 1990, 10.660.000 habitants et rassemblait 19% de la population du pays. Paris se positionne comme capitale Européenne, moins bien placée que Londres (7,7 millions d'habitants) au vu des principaux critères économiques, mais devance, par la multiplicité de ses fonctions, Berlin (3,4 millions) ou Bruxelles (0,98 millions).

Cette tendance mondiale à une croissance dont l'intensité est corrélée à la taille des villes, conduira à l'avenir à une concentration sur quelques pôles internationaux seulement des fonctions nécessaires au dynamisme économique (activités de conception, management des organisations, ingénierie financière, négoce international). Une évolution qui va de pair avec la tertiarisation de l'économie occidentale.

La croissance ou le déclin des villes se sont réalisés dans un contexte de concurrence nationale et internationale pour attirer les investissements nationaux et européens, les cerveaux et la main d'oeuvre qualifiée. Les succès urbains se mesurent en croissance démographique, en nombre et qualité d'emplois créés.

En France, sept villes ou ensembles de villes de province se métropolisent. Parmi eux figure la conurbation de Lille-Roubaix-Tourcoing. Cependant, malgré leur croissance, "*les métropoles de province sont encore loin des grandes métropoles européennes, même si elles tendent à s'en rapprocher*"(3). "*La croissance actuelle est exceptionnellement sélective, et il sera difficile aux villes*

---

(1) PINCHEMEL (Philippe) 1980 "*La France. Milieux naturels, populations, politiques.*" Paris, Armand Colin, Coll.U, p145. (2) DATAR janvier 1992 "*Le fonctionnement économique des villes: prospective européenne.*" Prospective et Territoires, Synthèse d'étape, groupe n°8, Paris, p4. (3) Id. p6

et aux régions mal positionnées de gagner les niveaux de compétitivité décisifs pour n'être pas distancés"(1). Le risque de concurrence pour la Métropole lilloise est grand, notamment avec les métropoles Allemandes, plus continues, plus puissantes et plus complètes dans leurs fonctions, mais aussi avec des mégapoles telles que Londres, Paris, les villes de la Randstad et peut être Bruxelles.

2.3 - Un poids économique qui augmente.

A.Sallez, géographe, a exposé le fruit de ses recherches sur l'avenir des villes (2). Selon lui, les villes sont désormais contraintes de se développer en raison de la concurrence internationale qu'elles se livrent: "*La croissance ou le déclin des villes se sont réalisés dans un contexte de concurrence nationale et internationale. L'objectif a été, pour elles, d'attirer les investissements nationaux et européens, les cerveaux et une main d'oeuvre qualifiée*".

D'après A.Sallez, cette compétition conduit les villes à chercher à rassembler sur leur territoire, les six points suivants:

- Devenir "*un milieu fécondant*", caractérisé par la concentration de nombreux services aux entreprises, un haut niveau de qualification de la population, un haut niveau d'enseignement et de recherche, des leaders politiques capables d'impulser des politiques convergentes.
- Assurer la synergie développement: "*Des entreprises connectées aux grands centres internationaux de production et d'innovation scientifique et technique*".
- Devenir des "*villes faciles d'accès*". Il souligne à ce sujet la faiblesse du trafic aérien de l'ensemble des villes de province.
- Développer "*une qualité de vie*". Les loisirs en plein air, un climat agréable, une animation culturelle et une belle architecture importent.
- S'assurer "*des flux migratoires maîtrisés*". Seules les grands villes de province qui ont su retenir et attirer les diplômés ont progressé.
- Avoir "*des services publics de qualité et une gestion saine*".

2.4 - La recherche de nouvelles stratégies de développement.

a) Les réseaux de villes.

En dépit de ce climat de concurrence, les villes ne peuvent pas assumer de façon isolée le développement de leurs fonctions stratégiques de façon optimale. Aussi, des stratégies de réseau de ville se développent: ces réseaux de villes permettent à un ensemble de villes de mieux répondre à une volonté de développement économique, par une complémentarité des compétences (filières d'excellences). Les actions, centrées sur des domaines économiques très spécifiques, engendrent des relations entre villes.

---

(1) DATAR janvier 1992 "*Le fonctionnement économique des villes: prospective européenne.*" Prospective et Territoires, Synthèse d'étape, groupe n°8, Paris, p17 (2) Quotidien de Paris (Le) 8 mai 1992 "*Contre une France urbaine à deux vitesses: les réseaux de ville...*".

Les pouvoirs publics français commencent à comprendre cette évolution. Ainsi, les réseaux de villes sont, avec les chartes d'objectifs, l'un des deux volets de la politique d'aménagement du territoire en faveur du développement économique des villes arrêtée par le gouvernement lors du CIAT du 5 novembre 1990.

Pour définir leur place dans la compétition internationale et s'organiser dans le cadre du grand marché européen, des villes ont ainsi pris l'initiative de coopérer sur des projets de développement. Dans chaque cas, il s'agit de définir une stratégie d'alliances entre villes et acteurs socio-économiques autour d'un petit nombre de projets concrets. Ces projets répondent à trois critères: effet multiplicateur du développement, ambition européenne, gestion en commun des projets retenus.

Peu à peu, l'espace européen tend à devenir un réseau d'"*eurocités*"(1) "*bien souvent capitales régionales d'où part toute l'énergie pour tisser le réseau économique de demain*"(2).

"Eurocités", "eurométropoles", "eurotown net",... une inflation de sigles qui reflète l'engouement des décideurs locaux pour les réseaux de villes. Leur intérêt est double: jouer l'effet de taille, donc pouvoir effectuer un lobbying efficace au niveau national et communautaire et rationaliser l'utilisation de l'espace. Ainsi, la ville de Lille appartient-elle à plusieurs réseaux dont les clubs des eurocités et des eurométropoles:

Le club des Eurocités créé en 1986 à l'initiative des municipalités, figurent Bordeaux, Lyon, Montpellier, Nice Strasbourg et Lille ainsi que des villes d'autres pays de la Communauté européenne telles que Athènes, Rotterdam ou Milan. Huit champs d'activité commune (coopération technologique, environnement, bien être social, coopération économique, Est/Ouest, transports, régénération urbaine, culture), sont à la charge d'une ville.

Parallèlement, les CCI ont créé un club des eurométropoles. 21 villes sont parties prenantes, dont 5 villes françaises (Bordeaux, Lyon, Marseille, Toulouse et Lille).

b) <u>La recherche d'un statut de "ville internationale"</u>.

Cette concurrence accrue que se livrent les métropoles les poussent à développer une autre stratégie, consistant pour elles à acquérir une masse critique ou tout au moins un profil correspondant à ce que plusieurs chercheurs appellent la ville internationale.

Plusieurs auteurs, dont l'IAURIF, on établi une hiérarchie entre les métropoles.

L'observation des principales villes européennes faite par R.Brunet ou celle des grandes villes internationales faite par

---

(1) STEVENS (Jean-François) décembre 1989 "*L'Europe à portée de main... Lille eurocité.*" Lille, Centre d'Etudes et de Prospective, Préfecture de Région, 159p. (2) Moniteur du Commerce International (Le) 8 juin 1992 "*Belgique.*" hebdo n°1.028, pp8-9.

P.Soldatos ont permis de comparer les grandes métropoles et de déduire les principales caractéristiques de cette ville internationale: "*La métropole internationale est d'abord au centre d'un réseau régional (parfois interrégional) unissant à elle les villes où s'exercent et se répartissent les activités diversifiées qu'elle ne peut pas accueillir sur son aire propre (...) La métropole internationale se situe dans un réseau de villes internationalisées*"(1).

C.Gachelin, en 1991, a cherché à mettre en évidence (2), à partir de l'étude de 11 métropoles d'Europe, d'Amérique du Nord et du Japon, les processus de développement contribuant à donner à une ville une dimension internationale. Ce travail était assorti par la présentation d'une série d'hypothèses applicables à la Métropole lilloise.

Cette étude, désignée sous le nom "d'Etude métropolisation", est arrivée au constat qu'il existe actuellement des processus très puissants permettant à des agglomérations de la taille de la Métropole lilloise, d'acquérir une dimension internationale.

L'étude a permis de dégager dix "*dynamiques de métropolisation*" parmi lesquelles figurent:

- Le choix de la qualité "*C'est l'investissement dans le haut de gamme qui fait la métropole*"(3).
- L'accessibilité "*L'investissement, l'image, la qualité ne peuvent être valorisés que si la ville est accessible. Ce facteur est décisif pour le développement de la fonction internationale, de la fonction d'affaires et de celle de congrès*"(4).
- La mise en place d'une nouvelle structure spatiale (évolution de l'image du centre-ville, nouveau rôle des transports en commun, création de rocades,...).
- La gestion du grand événementiel, l'existence d'un consensus et l'émergence d'un pouvoir métropolitain "*dans les exemples étudiés, il n'existe pas d'exemple de métropolisation qui se soit réalisé sans consensus et sans l'apparition d'un pouvoir métropolitain formel ou informel*"(5).
- La fonction internationale "*La métropole est une ville internationale*"(6): Il s'agit d'une fonction très diverse: fonction internationale d'affaires, insertion de l'université dans des recherches au niveau mondial.

---

(1) Problèmes économiques 8 mai 1991 "*Qu'est-ce qu'une ville internationale ? Réflexions sur les villes françaises et européennes.*" la Documentation française, n°2.224, Paris, p25. (2) et (3) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise janvier 1992 "*Dynamiques de métropolisation. Hypothèses pour la métropole lilloise.*" Lille, p2. (4) Id. p3. (5) et (6) Id. p5.

CHAPITRE 3

METHODOLOGIE ET LIMITES DE LA THESE

A) METHODE DE TRAVAIL RETENUE

1 - COLLECTE DES INFORMATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

1.1 - La recherche bibliographique.

La réalisation de ce travail est passée dans un premier temps par la consultation de la bibliographie la plus à jour possible dans un souci d'exhaustivité maximale.

1.2 - Les périodiques.

Nous avons par ailleurs accordé une importance particulière à la presse écrite locale, source d'information avant tout conjoncturelle, mais traduisant bien l'impact psychologique des actions réalisées dans la Métropole lilloise en raison du décloisonnement frontalier.

De nombreux articles dans les médias sont en effet consacrés aux enjeux liés au développement futur de la Métropole lilloise dans l'Europe en cours de décloisonnement. L'engouement est grand et l'optimisme prévaut la plupart du temps. Ainsi, tout se met à l'"euro": eurocités, eurométropoles, eurozone, eurocentre... S'il convenait de prendre en compte cet impact psychologique, il convenait tout autant d'en montrer les limites.

2 - ENQUETES ET AUDITIONS DE PERSONNALITES

2.1 - Les auditions de personnalités politiques.

Ce sont les hommes politiques locaux, régionaux et nationaux qui, situés à l'amont de la chaîne décisionnelle, orienteront le devenir de la Métropole lilloise.

La démarche d'audition de ces personnalités a été menée tout au long de la thèse dans le but d'obtenir leurs opinions (ces dernières étant parfois des décisions en gestation), de les croiser, de mettre en évidence leurs limites, les contradictions qu'elles font apparaître et finalement, de mesurer leur importance pour l'avenir de la Métropole lilloise.

2.2 - Les auditions des acteurs de terrain.

L'audition d'acteurs de terrain (responsables INTERREG,...) a permis de croiser le discours officiel des publications et l'opinion personnelle de ces personnalités, souvent révélatrice de différence dont il convenait d'évaluer la signification.

2.3 - Les enquêtes auprès des populations.

Deux enquêtes auprès des populations ont été réalisées (Enquêtes des composantes non strictement représentatives mais caractéristiques de la population).

L'une, menée auprès d'un échantillon de personnes à Bruxelles et à Londres (annexe 10) avait pour but de donner un aperçu indicatif de la perception de la Métropole lilloise (localisation et taille) par les personnes habitant et (ou) travaillant dans ces deux villes.

L'autre a été réalisée auprès d'un échantillon de personnes résidant et (ou) travaillant dans des communes françaises et belges jouxtant la frontière internationale de l'arrondissement de Lille (annexe 2). Son objectif était de donner un aperçu, là encore strictement indicatif, de la perception des projets de coopération transfrontalière franco-belges par les populations concernées.

B) LIMITES DE LA THESE

1 - UN ECUEIL EPISTEMOLOGIQUE A RESOUDRE: LA DEFINITION DU CADRE TEMPOREL DE L'ETUDE

Telle que nous l'avons définie dans les chapitres précédents, la notion de décloisonnement frontalier recouvre un certain nombre d'événements en cours de réalisation. Certaines de leurs conséquences, nous le verrons, marquent d'ores et déjà les prises de position des décideurs de la Métropole lilloise et le territoire de cette dernière. Cependant, le décloisonnement frontalier est encore un processus nouveau, dont la plus grande partie des conséquences, s'il se poursuit, reste à venir.

Compte tenu de cette dernière remarque, l'abord méthodologique de cette question d'actualité pouvait être double. Ou bien limité à une approche descriptive et explicative des conséquences réalisées et déjà observables (évaluation), ou bien étendu à une démarche prospectiviste pour celles en cours d'élaboration ou plus lointaines (mise en perspective). Cette dernière démarche, sans négliger le déroulement du passé, tend à regarder vers l'avenir.

L'objet de la prospective, d'après une typologie réalisée par M.Godet (1), se décompose en trois niveaux:

- L'exploration des futurs possibles, c'est-à-dire de tout ce que l'imagination permet d'envisager.
- La délimitation des futurs plausibles, c'est-à-dire de tout ce qui est possible compte tenu des contraintes matérielles, humaines et temporelles.
- La spécification des futurs souhaitables relativement aux critères de celui ou de ceux qui s'interrogent sur l'avenir.

L'approche prospective, globale et systémique, est par essence, interdisciplinaire. Globale, elle est tributaire, tout comme la géographie, des théories de diverses disciplines. Systémique, elle relève de l'analyse de systèmes, analyse couvrant des champs cognitifs appartenant à différentes disciplines telles que la géographie urbaine par exemple. Insistant sur l'importance de la dimension temporelle pour le géographe, P.Bruyelle a affirmé: "*Nous nous intéressons à tout ce qui se passe dans un espace donné, car nous croyons à l'importance des territoires. Et cet espace, nous l'étudions dans la durée. Impossible de ne rien comprendre sans cette notion*"(2).

---

(1) GODET (Michel) doc. non daté "*Crise de la prévision et essor de la prospective. Exemples et méthodes.*" Paris, PUF, Coll. L'Economiste, p51. (2) Voix du Nord (La) 14 décembre 1991, p3, interview de Pierre Bruyelle.

Le géographe M.Santos affirme quant à lui, qu'"*une science digne de ce nom doit se préoccuper de l'avenir. Une science de l'homme doit s'occuper du futur non comme un simple exercice académique mais pour le dominer*"(1).

Compte-tenu de ces réflexions, notre démarche intégrera à la fois un bilan des conséquences déjà observables, mesurables, explicables du décloisonnement frontalier pour la Métropole lilloise, bilan critique qui sera enrichi par un certain nombre d'hypothèses portant sur les conséquences possibles d'évolution de la Métropole lilloise d'ici une vingtaine d'années compte tenu des différentes options possibles.

L'objectif ne sera cependant pas de réduire la thèse à la présentation de scénarios prospectifs, mais plutôt, à mettre en évidence les différents facteurs susceptibles de jouer un rôle déterminant et parfois, nous le verrons, de manière antagoniste, dans le devenir de la Métropole lilloise. Les conclusions de chacune des parties de la thèse nous donneront quant à elles l'occasion d'aborder alors les principales hypothèses de développement futur, intégrant bien entendu à chaque fois les résultats des parties précédentes.

2 - DIFFICULTES RENCONTREES

2.1 - La désignation de la Métropole lilloise.

Afin d'éviter l'emploi répétitif de la dénomination "Métropole lilloise" dans l'ouvrage, nous avons parfois utilisé des termes différents pour désigner celle-ci. Ainsi, afin d'insister sur telle ou telle de ses spécificités avons-nous parfois choisi de la désigner "Métropole à 180°", "agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing", "Lille-Roubaix-Tourcoing", voire "Métropole du Nord" ou encore "Lille-Métropole". Dans tous les cas, ces différentes appellations recouvrent la même réalité géographique. Enfin, lorsque le terme de métropole est utilisé avec une majuscule: "Métropole" au sein d'un paragraphe, il sert toujours à désigner la Métropole lilloise.

2.2 - L'utilisation de sources nationales et internationales.

a) Les sources internationales.

Les indicateurs exploitables pour une analyse transfrontalière proviennent essentiellement de deux types de sources: EUROSTAT (Office statistique des Communautés Européennes) et les organismes statistiques des pays concernés.

EUROSTAT est le seul organisme diffusant des données statistiques harmonisées et périodiquement mises à jour sur les pays membres de l'UE. Les données sont représentées selon une nomenclature (NUTS) qui ordonne les régions de l'UE en trois niveaux de classification

---

(1) SANTOS (Milton) 1984 "*Pour une géographie nouvelle.*" Paris, OPU/publisud, p11.

s'articulant entre eux (tableau 012). Cette représentation rassemble les données comparables les plus caractéristiques de la situation économique et sociale des régions de l'UE.

L'exploitation de cette source est cependant limitée pour plusieurs raisons:

- Les données relatives à des implantations géographiques linéaires (flux ou trafics) ou ponctuelles (données urbaines) sont quasi inexistantes.
- La production d'informations est très inégale selon les niveaux NUTS et les pays. C'est le cas, par exemple, de certaines données agricoles de l'ex-RFA qui ne sont pas éditées à un niveau plus fin que le NUTS I. Ces restrictions réduisent d'autant les possibilités d'analyses détaillées entre les sous-régions aux niveaux II ou III.

TABLEAU n°012: - CORRESPONDANCE ENTRE NIVEAUX NUTS ET DECOUPAGES ADMINISTRATIFS DU TERRITOIRE

	NUTS 1	NUTS 2	NUTS 3
Allemagne	Länder	Regierungsbezirk	Kreize
Belgique	Régions	Provinces	Arrondissements
France	ZEAT et DOM	Régions	Départements
Luxembourg	Pays tout entier	Pays tout entier	Pays tout entier
Pays-Bas	Landsdelen	Provinces	COROP
Royaume-Uni	Standard regions	Groupes de Comtés	Comtés

Source: Office des Publications Officielles des Comunautés Européennes - 1989 "Annuaire statistique des régions 1989" - Luxembourg, Documentation Européenne.

b) Les sources nationales.

Ces sources permettent de collecter des informations de toute nature (statistiques relatives à des zones, à des villes ou à des échanges linéaires) sur les thèmes les plus diversifiés et dans bien des cas, au niveau géographique le plus fin, c'est à dire la commune.

L'exploitation de ces données montre cependant qu'une comparaison transfrontalière se heurte à un grand nombre d'obstacles qui ne seront surmontés que par une collaboration entre leurs producteurs.

Ainsi cette disparité des unités de base rend-elle difficile toute comparaison à ce niveau, même si les informations relevées à cette échelle offrent l'avantage de pouvoir être agrégées selon les besoins.

Toute étude transfrontalière portant par exemple sur la démographie ou l'économie soulève deux séries de questions relatives, d'une part, à la disparité des sources et des concepts, et à l'hétérogénéité des zones de report, et, d'autre part, à la difficulté d'établir des fonds de carte à partir des cartes de base produites selon des logiques nationales.

2.3 - L'absence de comparabilité des entités territoriales.

L'évaluation d'un territoire ne peut se réduire à la seule analyse statistique d'entités administratives (cantons, régions...) ne correspondant que rarement à sa réalité morphologique et fonctionnelle. Il faut par exemple également pouvoir étudier selon ce dernier point de vue les fonctions des villes ou des agglomérations. Or il n'existe pas de définition internationale unanimement admise de la ville-agglomération.

Ainsi, en France, une unité urbaine (ville) est une commune sur laquelle se trouve un ensemble d'habitations séparées par moins de 200 mètres et totalisant 2.000 habitants et plus. Lorsque cette unité est composée de plusieurs communes, elle est appelée agglomération multicommunale.

Par contre, si en Allemagne, une ville est une commune comptant au moins 2.000 habitants, certains auteurs considèrent que les districts urbains (Stadkreise ou kreisfreie Städte) sont assimilables aux agglomérations françaises. "*La définition de l'agglomération (Stadballungen), dont le seuil minimum est de 500.000 habitants, correspond plutôt à celle d'une conurbation plusieurs villes-centres) prenant en considération tout un ensemble de critères liés à des fonctionnalités*"(1).

Ce problème de disparité entre les tailles de l'unité territoriale de base (la commune), qui rend impossible toute comparaison transfrontalière à ce niveau géographique, n'est malheureusement pas le seul. Les indicateurs pouvant être diffusés à d'autres échelles ne sont pas non plus en parfaite harmonie, ce qui nécessite de procéder à certains choix.

A cet égard, EUROSTAT a opéré des choix qui ne sont pas très satisfaisants, tant pour un cadrage européen, que pour une comparaison régionale plus affinée.

Le niveau NUTS II propose une Europe des douze très contrastée où le Bénélux, l'Allemagne et l'Angleterre ont globalement des régions de taille plus petite que la France ou la péninsule ibérique voire l'Italie...

2.4 - La confidentialité des informations.

Certaines personnes morales de droit publique refusent de fournir des statistiques sur leur activité. C'est le cas de France Télécom par exemple. Ce manque conduit à devoir utiliser des statistiques plus anciennes, avec le risque qu'une telle pratique crée, à savoir, de déboucher sur des conclusions périmées ou inadaptées.

---

(1) JOUHAUD (Jean-Patrick) juillet 1991 "*Eléments pour un atlas de l'espace transfrontalier du fossé rhénan.*" Strasbourg, Préfecture de Région, SGAR, 158p.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

Lancée dans l'immédiate après-guerre, l'oeuvre de construction européenne se poursuit. L'élimination administrative des frontières intra-européennes, la mise en place programmée du réseau TGV européen et la place croissante occupée par les grandes villes sur la scène politique et économique planétaire, contribuent à effacer, du moins en partie, la réalité des frontières internationales.

Un tel contexte place la Métropole lilloise, Métropole à certains égards franco-belge, située au coeur de l'Europolygone des capitales, dans une situation nouvelle, combinant des chances et des risques nouveaux.

Schématiquement, les chances sont au nombre de deux:

Devenir une véritable métropole franco-belge, ayant résolu les dysfonctionnements internes subsistant encore du fait de la présence séculaire de la frontière franco-belge sur son territoire mais aussi des clivages culturels et politiques internes, constituant d'autres types de frontières.

Tirer profit d'une situation géographique soulevant des enjeux nouveaux pour faire de la Métropole lilloise non plus une capitale régionale, agglomération cul-de-sac soumise au bon vouloir parisien, mais une métropole clef de l'Europe du Nord-Ouest, ayant réussi sa reconversion et amorcé son nouveau développement.

Il convient de s'interroger, au sujet de ces deux points, sur la capacité des acteurs de la vie locale, français et belges, de la Métropole lilloise, à s'unir et à prendre en compte les risques nouveaux que le décloisonnement frontalier lui crée:

Le risque d'une incapacité à insérer les populations et les acteurs institutionnels français, flamands et wallons dans ce processus d'Européanisation de la Métropole lilloise.

Le risque enfin, d'une satellisation prochaine de la Métropole lilloise par les ensembles urbains et les grandes métropoles

française et étrangères désormais voisines (Paris, Londres, Bruxelles, la Randstad, la Ruhr), contraintes, elles aussi à l'expansion mais bénéficiant d'une masse que la Métropole n'a pas

DEUXIEME PARTIE

LA METROPOLE LILLOISE FACE A SON VERSANT BELGE

INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE

*** Des relations fonctionnelles, unissent depuis longtemps par delà les clivages administratifs et politiques, les différents versants d'une même métropole, donnant aux agglomérations de Lille, Roubaix, Tourcoing, Courtrai, Mouscron et Tournai, l'allure unique d'une métropole binationale, franco-belge, se composant de deux versants séparés par une frontière politique qui a rempli depuis l'ère industrielle du XIXème siècle, le rôle, non pas d'une barrière infranchissable, ni même poreuse, mais plutôt d'un catalyseur initiant des pratiques qui ont façonné à la fois sa population, son économie et son territoire.

En dépit de ces relations spontanées, la frontière demeure une barrière administrative, source de dysfonctionnement dans la gestion de ce territoire mosaïque. Le décloisonnement frontalier facilite peu à peu les relations officielles entre les acteurs du développement local.

Ainsi, aujourd'hui, l'heure est au "transfrontalier", un concept nouveau qui incarne le souhait de bon nombre d'acteurs de la vie locale et même nationale et européenne, de voir ces relations jusqu'alors informelles et spontanées, s'institutionnaliser et s'étendre à tous les champs de préoccupation de la vie de la cité.

Il convient dès lors de s'interroger sur les fondements de cette motivation nouvelle qu'ont les acteurs de la vie politique et économique locale, de planifier en commun l'avenir.

Le décloisonnement frontalier a apporté de nouveaux instruments financiers ainsi qu'un arsenal juridique au service des décideurs locaux. Ces nouveaux moyens, dont il convient d'évaluer la portée et l'efficacité, expliquent peut-être en partie la multiplication de ces initiatives locales de coopération transfrontalière de proximité que nous présenterons et dont nous chercherons à comprendre les objectifs et la complémentarité.

Initiées depuis maintenant près de dix ans, ces initiatives locales de coopération transfrontalière de proximité ont dépassé le stade de la mise en place. D'ores et déjà, un premier bilan de

ces actions peut être réalisé. Il convient de se demander quelle est la portée réelle de ces actions, quel est leur impact sur le territoire de la Métropole lilloise, quelles difficultés ces actions rencontrent et dans quelle mesure ces dernières peuvent être résolues. Surtout, il convient de s'interroger sur l'efficacité avec laquelle ces opérations ont su jusqu'à présent, ou sauront, dans un avenir plus ou moins lointain, résoudre les nombreux dysfonctionnements affectant le fonctionnement de ce territoire pluriel.

Une telle évaluation demande naturellement à être complétée par la prise en compte de la manière dont ces actions sont vécues par les décideurs locaux, responsables au premier chef de leur mise en oeuvre. Enfin, il convient de s'interroger sur leur impact auprès des populations elles-mêmes, concernées elles aussi au premier chef par ces opérations ***

CHAPITRE 1

LA VOLONTE NOUVELLE

D'UN AVENIR COMMUN

A) LES FONDEMENTS DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE DE PROXIMITE DE LA METROPOLE LILLOISE

1 - UNE PREOCCUPATION RECENTE

1.1 - Une prise de conscience nouvelle des élus locaux.

Le CRAPS a réalisé en 1987 une enquête (1) auprès des 106 Maires et Bourgmestres des communes jouxtant la frontière franco-belge entre département du Nord et la Belgique. Il ressort de l'analyse de cette étude, que la coopération transfrontalière de proximité est un phénomène récent.

En effet, fin 1987, l'instauration de coopération officielle entre personnes publiques Françaises et Belges voisines n'était pas encore à l'ordre du jour: "*d'une façon générale (...) la présence de la frontière n'est pas une préoccupation pour la plupart des élus (...) Bien que conscients du caractère plus attrayant qu'offre la Belgique, surtout en ce qui concerne le cadre de vie et l'activité commerciale, peu d'élus frontaliers Français entretiennent des efforts pour mettre en valeur leur territoire et pour rattraper leurs voisins*"(2).

Cette quasi-absence de contacts entre élus contrastait, comme nous l'avons vu avec ceux, historiques et profonds, existant entre les populations: "*L'abondance et l'étroitesse des rapports transfrontaliers de personnes et du monde associatif auraient laissé prévoir l'instauration de liens officiels plus solides. Or il n'en est rien: les relations intercommunales transfrontalières sont faibles; à l'exception de quelques cas limités, les contacts sont fortuits et d'intérêt secondaire*"(3).

Cette absence de contacts officiels était d'autant plus difficile à expliquer que la majorité des élus enquêtés rencontraient leurs homologues étrangers. Sur les 106 communes enquêtées, seules 11 (dix Françaises et une Belge) n'avaient aucun contact ni avec les communes proches, ni avec des communes plus éloignées. Cependant, en 1987, 27% des élus enquêtés considéraient encore la présence de la frontière comme un avantage pour la commune, et seulement 22% comme un inconvénient.

---

(1) Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, CRAPS novembre 1987 "*La frontière et les communes. Le cas des communes françaises et belges frontalières de la région Nord-Pas-de-Calais.*" Lille, 124p.
(2) Id. p2 (3) Id. pp2-3.

1.2 - Les raisons de cette prise de conscience tardive.

a) Les craintes des autorités politiques nationales.

"*L'Etat Belge*", au dire des Bourgmestres interrogés dans l'enquête, "*freine le développement des coopérations franco-belges au niveau régional, de peur de voir se développer des mouvements sécessionnistes tel le "Mouvement Wallon pour le Retour à la France"*". De la même façon, la IIIème République avait lutté contre les particularismes régionaux, avec un succès complet en Flandre. "*La culture flamande en France est réactivée par des groupes et associations d'origine locale mais appuyés par des factions plutôt flamingantes dont les espérances ne sont peut-être pas toutes désintéressées*"(1).

b) L'acceptation passive de la frontière.

"*Trois siècles après son implantation, le tracé de la frontière franco-belge ne soulève plus guère d'objection* (...) *certains maires n'hésitent pas* (...) *à la qualifier de frontière naturelle*"(2).

Finalement, "*pour les habitants qui vivent de part et d'autre, la frontière ne serait ni un obstacle ni un avantage, mais un élément auquel on ne prête même pas attention tant on la franchit aisément, et tant les relations transfrontalières* (sous entendu spontanées et non planifiées) *sont fréquentes*"(3).

c) L'aventure administrative qu'elle représentait.

Enfin les complications administratives rebutaient les élus qui auraient pu souhaiter intervenir conjointement avec des autorités étrangères. Ainsi "*une commune de l'arrondissement de Lille s'est vu interdire le versement d'une subvention à une association, sous prétexte que celle-ci est Belge alors que son objet est précisément de rendre hommage à la coopération des résidents Français et Belges lors de la dernière guerre mondiale*"(4). L'ensemble de ces facteurs empêchait les élus et décideurs locaux de résoudre les dysfonctionnements de tous types qui subsistaient pourtant en raison de la présence de la frontière.

2 - UNE SOLUTION POUR REGLER LES DYSFONCTIONNEMENTS LIES A LA PRESENCE D'UNE FRONTIERE POLITIQUE ET POUR RATIONALISER LES ACTIONS DECIDEES DE PART ET D'AUTRE DE LA FRONTIERE

2.1 - Nature des dysfonctionnements.

On peut dresser un inventaire des dysfonctionnements liés à la présence de la frontière. Ces problèmes peuvent être répartis dans les quatre rubriques suivantes:

---

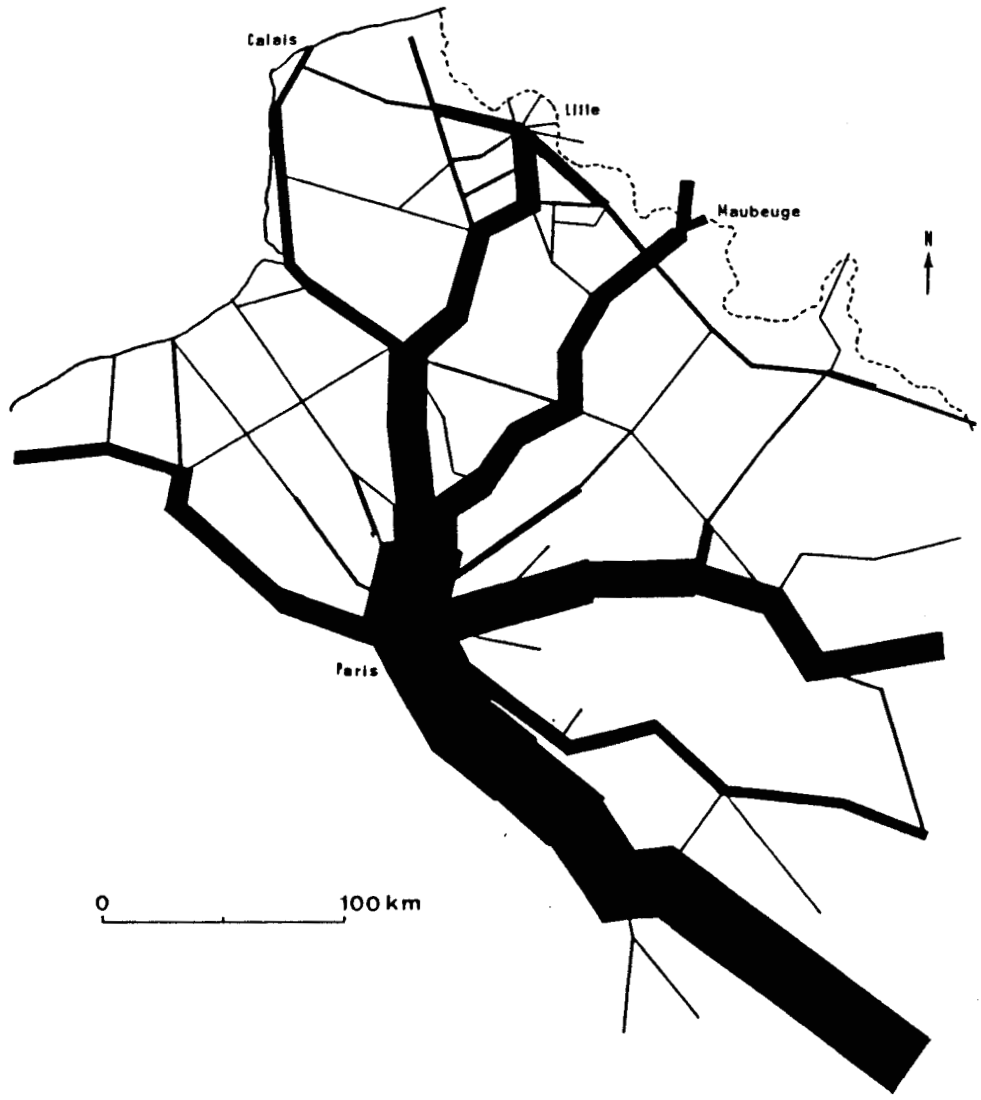
(1) Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, CRAPS novembre 1987 "*La frontière et les communes. Le cas des communes françaises et belges frontalières de la région Nord-Pas-de-Calais.*" Lille, p59.
(2) Id. p66 (3) Id. p77 (4) Id. p70.

a) Dysfonctionnements dans le domaine de l'environnement.

Ils sont nombreux. On citera à titre d'exemple, dans le domaine alimentaire, l'importation de produits traités en Belgique à l'aide de substances non autorisées en France (substances anabolisantes destinées au bétail...).

b) Dysfonctionnements dans le domaine des transports.

Carte I2: **LA FRONTIERE: UN BARRAGE AUX FLUX FRANCO-BELGES**



Légende:

Trafic ferroviaire de voyageurs en 1980.

4.000 voyageurs par jour.

Moins de 1.000 voyageurs par jour.

Source: Hommes et Terres du Nord 1988 "Tunnel sous la Manche et développement régional en Europe du Nord-Ouest." 1988/1-2.

La frontière demeure une coupure pour l'ensemble des réseaux (carte 12): transports en commun routiers et ferroviaires, télécommunications, voiries, alimentation en eau et en électricité, assainissement, hydraulique agricole...

c) Dysfonctionnements en matière réglementaire.

D'une manière générale, l'existence de deux réglementations différentes induit des distorsions et des risques de conflits dans les domaines de la santé publique, de la police et de la sécurité, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (remembrements, systèmes d'aides aux entreprises, ouverture des commerces le dimanche...).

d) Dysfonctionnements dans le domaine de la vie économique.

Le domaine économique est certainement celui où les distorsions entre les deux versants de la Métropole lilloise sont les plus importantes et touchent le plus les populations dans leur vie quotidienne.

Des problèmes de concurrence déloyale se posent par exemple en raison de l'absence d'harmonisation des législations française et belge sur le droit du travail, mais aussi du laxisme avec lequel ces réglementations sont appliquées côté Belge dans les zones frontalières: "*dans certains cas, on a harmonisé les législations mais par contre on n'a pas du tout vérifié l'application de l'harmonisation des législations et il est évident que côté belge, ils sont sur le plan économique très fermés à toute intervention étrangère. Quant un artisan halluinois veut aller travailler sur Menin ou un autre secteur, on lui met tellement de bâtons dans les roues qu'il n'y retourne pas deux fois alors que nous on laisse vraiment entrer comme on veut*" affirmait A.Faidherbe (1), Maire d'Halluin, en septembre 1993. Cette concurrence s'applique en particulier aux secteurs du bâtiment, de la fabrication, de la distribution ou des services de proximité, au travers de la présence sur le marché des services français d'un nombre croissant d'artisans Belges dont les pratiques commerciales différent profondément de celles des professionnels français.

e) Dysfonctionnements dans le domaine de la vie sociale.

Des décalages dans l'offre de services et d'équipements existent. Ils sont plutôt défavorables à la France. Ces décalages semblent se manifester surtout dans les domaines sanitaire et scolaire. On notera ainsi l'insuffisance de structures d'accueil pour handicapés sur le versant français, contraignant une partie de ceux-ci à aller chercher une solution d'accueil en Belgique.

---

(1) Alex FAIDHERBE - Maire d'Halluin - 13/09/93

Un autre problème de taille est celui de l'absence d'équivalence des diplômes et titres professionnels de part et d'autre de la frontière, freinant l'installation professionnelle des diplômés.

Certaines aberrations subsistent également dans le domaine de l'emploi. Ainsi, se posent des difficultés d'obtention d'informations sur les offres d'emploi et les possibilités de formation existant de l'autre côté de la frontière, malgré la mise en place d'un euroguichet social et de l'EURES Transfrontalier.

Enfin, le système de recouvrement des soins de santé et les régimes de retraite ne sont pas encore uniformisés même si la construction européenne favorise le développement de relations entre organismes mutualistes de pays différents.

2.2 - Un exemple d'action qui pourrait être traitée en commun: la gestion de la nappe phréatique.

La coopération transfrontalière de proximité pourrait permettre de résoudre de nombreux problèmes qui sont encore le plus souvent traités par les autorités compétentes de part et d'autre de la frontière sans la moindre concertation. C'est le cas par exemple de la gestion de la nappe phréatique.

En effet, la frontière franco-belge recoupe de manière artificielle le réseau hydrographique et les aquifères souterrains (la nappe du calcaire carbonifère en particulier), disposés de part et d'autre de la frontière (carte 13). Pourtant, les difficultés sont semblables: forte densité de population, cours d'eau de débit modeste et très pollués, surexploitation des ressources en eau souterraines...

La nappe du calcaire carbonifère est une nappe souterraine très importante qui s'étend de Comines à Namur. Sa partie Ouest est surexploitée depuis le début du siècle. Ainsi, les Français pompent chaque année 26 millions de m3, les Flamands 11 Millions (à Espierres) et les Wallons 38 Millions dans cette même nappe, sans aucune concertation: "*Jusqu'à présent, la Région wallonne, la Région flamande et le Nord de la France pompent dans la même nappe sans concertation suffisante ni accord précis*"(1).

Pendant les 30 dernières années, le niveau de cette nappe a baissé de 50 mètres, soit environ deux mètres par an (2). Il en résulte des difficultés de pompage, surtout dans la région de Mouscron en France où les captages sont plus profonds. Cela provoque aussi la formation d'effondrements karstiques dans le Tournaisis avec des conséquences graves pour les personnes et les biens.

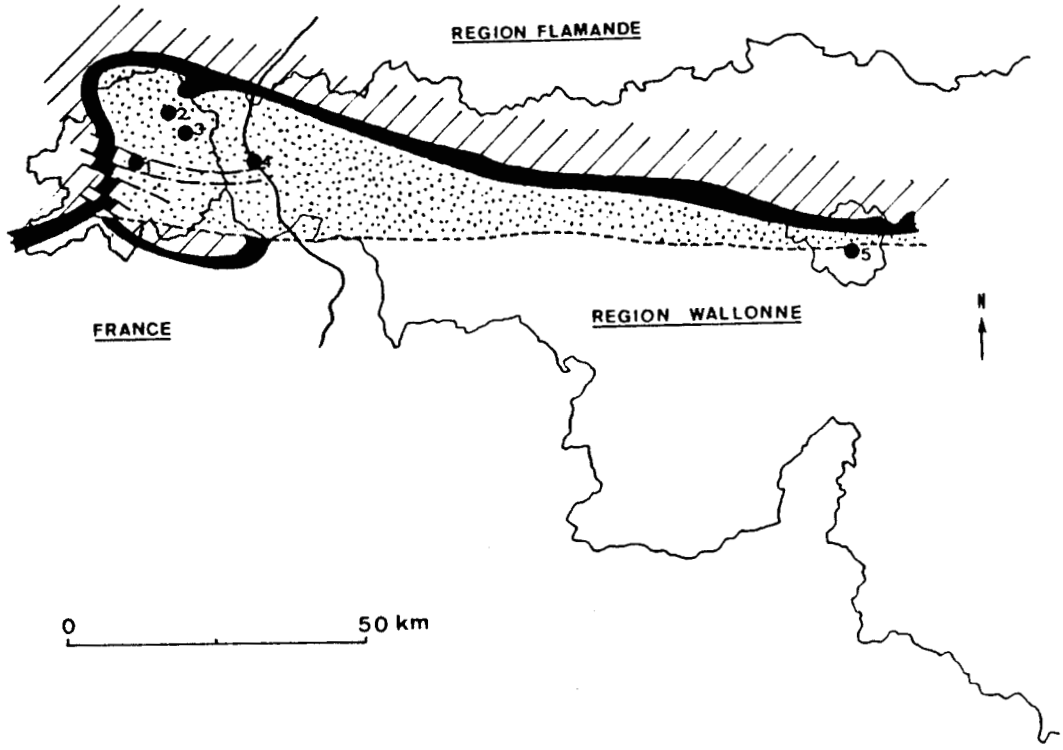
Fuite en avant, pour trouver de nouvelles ressources en eau, la France a mis en service, dès 1972 l'usine d'eau potable d'Aire sur la Lys, qui peut produire plus de 60.000 m3 par jour.

---

(1) et (2) CUDL 1er février 1991 "*La Conférence de la Métropole.*" 5 fiches, p9.

L'approvisionnement en eau de la Métropole lilloise (CUDL) est donc précaire. Les jours de pointe, ses besoins sont de 305.400 m3. Les ressources de la Métropole sont aujourd'hui: pour 18% les forages dans le calcaire carbonifère frontalier avec la Belgique; pour 30%, les puits forés dans la craie au Nord de Lille, d'ores et déjà menacés par la pollution; pour 21% les eaux de la Lys, qui ne peuvent être utilisées qu'au prix d'un traitement coûteux. (L'eau puisée dans la craie revient à quelques dizaines de centimes le m3. Celle qui est prélevée dans les rivières peut coûter de 4 à 8 francs le m3); pour 31%, les forages du Sud de Lille.

Carte I3: **LA SITUATION TRANSFRONTALIERE DE LA NAPPE DU CALCAIRE CARBONIFERE**



Légende:

Nappe phréatique.
Terrains datant du Dévonien.
Terrains datant du Silurien.
Failles.
Frontière franco-belge et frontière linguistique.

1 Lille.
2 Tourcoing.
3 Roubaix.
4 Tournai.
5 Namur

Source: BRGM.

Le déficit de réalimentation de l'aquifère trouve son origine dans une combinaison complexe d'éléments physiques et anthropiques. Tout d'abord, la couverture naturelle de la Métropole est composée d'argiles Yprésiennes imperméables. De plus, la couverture urbaine sur Wattrelos et, plus généralement, sur l'ensemble de la Métropole lilloise, est importante. Elle favorise les ruissellements parasites vers les émissaires artificiels et vers les cours d'eau. La conséquence est que l'eau n'est plus disponible pour une infiltration vers le substrat au prorata de la surface totale couverte par les précipitations.

Cette surexploitation de la nappe a une conséquence directe sur le prix de l'eau qui se raréfie et se pollue davantage. Afin d'entraver ce processus, seule une réduction de 6 millions de m3 par an des prélèvements de la zone Ouest (Pecq-Roubaix) permettrait de stabiliser la nappe au niveau très bas qu'elle a désormais atteint.

3 - UN MOYEN DE DOTER LA METROPOLE LILLOISE D'UNE MASSE CRITIQUE SUFFISANTE

"*Lille ne pourra devenir la métropole européenne qu'elle ambitionne d'être sans ses voisins Flamands et Wallons* (...) *La diversité des cultures, des méthodes et des savoirs, par ailleurs proches, constituent autant d'atouts importants. Sans coopération, Lille est condamnée à rester une agglomération en récession*"(1).

Cette remarque, qui vaut pour la ville de Lille, peut être étendue aux autres communes et bassins de vie, français et belges, de la Métropole. Ainsi, la position géographique de la Wallonie, la petitesse de son territoire, qui fait de nombreux Wallons des frontaliers obligés (sur 262 communes Wallonnes 54 ont une frontière commune avec un pays étranger, 37 avec la Région flamande), l'ouverture des marchés européens... constituent autant de raisons à obliger la Wallonie, au travers principalement de la ville de Tournai, à chercher à s'associer au devenir des villes de Lille, Roubaix, Tourcoing et Courtrai.

Pour J.Van Marcke, Président des CCI de Courtrai et de Flandre Occidentale, "*il existe bel et bien, au sein de cette métropole, une complémentarité des situations. D'un côté, un manque de terrains et de main d'oeuvre, de l'autre des demandeurs d'emploi et des possibilités d'implantation*"(2). Déjà les échanges sont importants. Il affirme que: "*sur nos salons professionnels, nous comptons à peu près 25% de visiteurs du Nord de la France*". A terme, ces liens vont se renforcer. J.Van Marcke prend pour le prouver l'exemple du métro. Il affirme que "*Lille est une grande Métropole et a tout à gagner d'une extension des lignes du VAL vers la Belgique*"(3).

Le choix d'un allié est fait. J.Van Marcke a clairement choisi la Métropole lilloise, au détriment d'autres villes, pourtant

---

(1) Diagonal février 1993 revue bimestrielle du Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports, n°99, p29. (2) et (3) Face juin-juillet 1990 - magazine mensuel de la CCI de Lille-Roubaix-Tourcoing, n°39, p5-29.

Flamandes: "*nous autres Flamands du Sud, nous avons reconnu que Lille était importante pour notre développement dans l'Europe (...) il y aurait trois eurométropoles et pas quatre: Bruxelles, Anvers et Lille. Lille qui a incontestablement des points forts (TGV, aéroport, autoroutes) que Gand, par exemple, ne possède pas*" (1).

En fait, pour reprendre les propos de J.Maesele, du LEIEDAL, "*Le problème de la Métropole lilloise est un problème de qualité économique et urbaine. Une coopération avec Courtrai contribuerait à lui donner un label de qualité*". Par contre, "*Le problème de Courtrai est (...) un problème de quantité, d'étendue de son marché, qu'une collaboration avec la Métropole lilloise contribuerait à étendre, ceci non seulement dans le domaine de l'industrie mais aussi de la culture, du tourisme, de l'habitat... Lille peut nous apporter un marché*". Il ajoute que "*Actuellement, Courtrai n'a pas la stature d'une ville internationale. Un partenariat avec Lille permettrait d'acquérir ce statut d'internationalisation. Faute de quoi le risque de Courtrai est de devenir une ville sans fonctions, sans ambitions*"(2).

De plus en plus d'acteurs du développement local, qu'ils soient Flamands, Wallons ou Français, appliquent ce type de raisonnement et commencent à comprendre que la valorisation de leurs intérêts particuliers dépend aujourd'hui de la concrétisation de l'ambition transfrontalière de la Métropole lilloise.

4 - LA PRISE EN COMPTE CROISSANTE DE LA DIMENSION TRANSFRONTALIERE

4.1 - Dans le futur Schéma Directeur de la Métropole lilloise.

Le nouveau Schéma Directeur embrasse très largement l'ensemble de l'Europe du Nord-Ouest: Il s'agit de "*transformer Lille en un lieu privilégié pour mener à bien des opérations intellectuelles, commerciales, technologiques, culturelles, politiques entre des partenaires de nations différentes, ces opérations devant être suffisamment répétitives et nombreuses pour créer des échanges permanents d'hommes, d'idées, de produits, de recherches qui soient constitutifs d'une mission, d'une animation et presque d'une raison d'être*"(3).

Voici, rapidement présentés, les principaux objectifs du nouveau SD, intégrant l'impact du décloisonnement frontalier:

a) Faire de Lille-Roubaix-Tourcoing une métropole européenne.

L'ambition du SD est de transformer une ancienne métropole d'équilibre en une véritable métropole européenne, tout en en faisant une "*tête du réseau des villes de la région, lieu de développement des fonctions liées à la matière grise et au*

---

(1) Voix du Nord (La) 26 février 1993 "*L'Euro-métropole existe. Des patrons l'ont rencontrée...*" (2) Jef MAESEELE - Adjoint de direction - LEIEDAL - Courtrai - 24/06/93 (3) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise 29 octobre 1991 "*Lille. Devenir une métropole internationale.*" Lille, p3.

tertiaire de commandement, pôle d'animation et de rencontre de réseaux d'acteurs"(1).

L'autre objectif est de "*faire émerger la réalité d'un axe Lille-Bruxelles, capable de jouer en Europe un rôle capital, corridor de communication débouchant sur les plus importantes concentrations urbaines d'Europe, charnière de l'Europe latine et de l'Europe hanséatique, élément de réduction des disparités économiques entre la France et la Belgique*"(2).

Une autre ambition serait de "*construire des relations privilégiées avec la Grande-Bretagne pour faire de la Métropole une "tête de pont" des liens et des échanges entre le "continent" et son voisin d'Outre-Manche*"(3).

Le dernier objectif présenté par l'Agence vise à "*établir des relations de partenariat négocié avec quelques grands ensembles régionaux et urbains comparables ou complémentaires*"(4). l'Ile de France en particulier, qui connait "*une croissance de cueillette, qu'elle subit plus quelle ne maîtrise (...) Toutes ses régions voisines subissent un effet de dévitalisation (universités, encadrement, fonctions tertiaires)*"(5).

b) Faire de la Métropole lilloise une métropole transfrontalière.

La définition du nouveau SD fait apparaître une très nette ouverture vers le transfrontalier de proximité. Une première volonté est d'aboutir à une "*Métropole franco-belge*" (6). Cet objectif, "*désormais bien amorcé et devant toucher des domaines variés (...), doit se concrétiser progressivement et méthodiquement, aussi bien sur des projets stratégiques communs que sur des actions diversifiées concernant la vie quotidienne*"(7).

c) Les autres objectifs.

La prise en compte des conséquences du décloisonnement frontalier pour la Métropole lilloise aussi bien en ce qui concerne l'échelle lointaine (positionnement vis-à-vis de Bruxelles, Londres...) qu'en ce qui concerne l'échelle de proximité (Métropole franco-belge), suppose la valorisation de son tissu conjonctif. D'autres objectifs du SD ont donc été déterminés dans ce but:

La requalification de l'environnement urbain et social de la Métropole lilloise.

Le SD prévoit une requalification de son cadre de vie, qui conditionne aussi l'image de la Métropole et de ce fait sa capacité de développement, et la lutte contre le développement à deux vitesses de la Métropole.

---

(1), (6) et (7) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise 29 octobre 1991 "*Lille. Devenir une métropole internationale.*" Lille, pId. p26 (2) Id. p28 (3) à (5) Id. p30.

La réalisation d'infrastructures de contournement.

L'objectif du SD est d'éviter à terme le transit de flux routiers et ferroviaires plus importants par la Métropole: Une discrimination des trafics et la réalisation d'infrastructures de contournement de la Métropole (intégrant le territoire belge voisin) est prévue.

Le développement des espaces verts.

L'arrondissement de Lille offre environ 2.000 hectares d'espaces verts pour la récréation, soit près de 18m par habitant, chiffre particulièrement faible en regard de certains voisins (carte 14). Le porter à 80m par habitant, pour une population totale de 1,2 millions d'habitants, suppose que la Métropole accroisse son capital de 2.000 à 9.600 hectares: "*7.600 hectares sont donc à créer en moins de 30 ans, soit en une génération environ (...) les espaces verts ne sont ni un luxe ni un simple gadget. Ils sont une composante primordiale de l'environnement, dont l'amélioration est une clef d'avenir pour la Métropole Nord*"(1).

Le parti général est de réaliser une "*double couronne verte*" (2), sorte de grand huit enserrant les deux agglomérations de Lille-Villeneuve d'Ascq d'une part, de Roubaix-Tourcoing d'autre part. Ces anneaux seraient complétés par des rayons verts, radiales qui, d'une part s'avanceraient vers le coeur des agglomérations.

4.2 - Dans le Contrat d'agglomération de la Métropole lilloise.

a) Les objectifs du Contrat.

Les "contrats d'agglomération" proposent aux villes qui acceptent de travailler en intercommunalité, une démarche leur permettant de gérer leur aménagement urbain dans sa globalité. Ses objectifs visent indirectement à préparer le positionnement de la Métropole lilloise dans une Europe décloisonnée, ceci en restructurant son tissu conjonctif. Voici quelques unes des pistes définies:

Les actions sur les populations en difficulté.

La lutte contre l'exclusion des populations, le soutien aux populations fragiles et aux publics en difficultés constitue l'objectif prioritaire du projet de développement (opérations d'amélioration de l'habitat, résorption de l'habitat insalubre, désenclavement des quartiers DSQ de la Métropole).

Autre projet de taille, la requalification des entrées de l'agglomération. L'objectif étant de valoriser et d'embellir les principaux axes structurants (eau, rail, route).

---

(1) et (2) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise 29 octobre 1991 "*Lille. Devenir une métropole internationale.*" Lille, p26.

Carte I4 : LES ESPACES PUBLICS DE LOISIRS DANS LA METROPOLE LILLOISE ET A UTRECHT

Métropole lilloise

Agglomération d'Utrecht

Légende :

- Plan d'eau.
- Espace boisé.
- Grand complexe sportif.
- ---------- Limite d'Etat.
- ..... Limite de commune.

BU LILLE

La reconquête de l'environnement.

La qualité du cadre de vie et de l'environnement seront probablement des facteurs clef de l'essor futur de la Métropole. Dans cet esprit, sera mise en oeuvre, une politique de préservation et de valorisation des espaces naturels existant encore à proximité de l'agglomération.

Début 1992, un groupe de travail s'était déjà réuni pour déterminer les priorités et identifier les actions. Il s'agissait de la protection des champs captants, du traitement de la pollution de la Lys et de l'Espierre et du contrat de rivière sur la Marque urbaine. La vulnérabilité de l'hydrosystème métropolitain suppose, comme nous l'avons vu au sujet de la nappe du calcaire carbonifère, un effort en matière d'assainissement et d'épuration, que le Contrat entreprend de traiter: "*Des mesures très strictes doivent être prises pour préserver la ressource en eau*"(1).

Un développement des transports.

Les grandes infrastructures routières, ferroviaires ou aéroportuaires en cours de réalisation, ou prévues début 1992 dans le contrat-cadre d'agglomération étaient: la déviation du boulevard périphérique est de Lille, l'achèvement de la VRU Lille-Roubaix-Tourcoing, l'élargissement de l'autoroute A1 à l'entrée de Lille, le TGV à Lille vers Londres et Bruxelles et la construction d'un nouvel aérogare de niveau européen à Lille-Lesquin.

b) Les actions déjà entreprises ou réalisées.

Les orientations budgétaires.

Des actions financières ont d'ores et déjà été décidées et engagées:

La première de ces actions en date et en importance, est le "*dispositif d'aide au versant Nord-Est*"(2), mis au point en novembre 1989 pour mettre en place un plan social et économique pour atténuer les conséquences des fermetures d'entreprises qui se suivent dans ce secteur de la Métropole.

La seconde, porte sur la création à la CUDL du FONDES, permettant la prise en charge du déficit de certaines zones.

Un exemple d'action: les transports.

En matière de transports en commun, le 29 mars 1974, le Conseil de Communauté a adopté, dans le cadre du Contrat d'agglomération, son plan général de développement des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération. Le Conseil de Communauté a décidé, en décembre 1990 que la totalité de la ligne 2 achèverait la liaison entre Lille, Roubaix-Tourcoing et Villeneuve d'Ascq,

---

(1) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise mai 1992 "*Environnement. Propositions stratégiques pour la Métropole lilloise.*" Lille, p11. (2) CUDL 21 janvier 1992 "*Contrat-cadre d'agglomération. Le projet d'agglomération.*" Lille, p11.

parallèlement à la modernisation du Tramway entre Lille et Roubaix-Tourcoing par La Madeleine et Marcq-en-Baroeul. Ces aménagements devraient contribuer au renforcement de la solidarité communautaire et former un facteur essentiel de développement de la Métropole. Par ailleurs, avait-on affirmé, "*la volonté de faire de l'agglomération de Lille, Roubaix, Tourcoing, une métropole transfrontalière pourrait se concrétiser demain par une liaison métro avec la Belgique toute proche*"(1).

4.3 - Dans les propositions stratégiques de la CCILRT.

Cet organisme participe lui aussi au nouvel élan de la Métropole lilloise au travers de ses propositions et de ses actions. Voic quelques-uns des objectifs que la CCILRT s'est fixé:

a) Dans le domaine économique.

Favoriser le partenariat entreprises-enseignement supérieur.

La Métropole dispose de deux ensembles scientifiques: la FUPL (ISEN, HEI, ICAM, ISA) et les Universités de Villeneuve d'Ascq (Lille I, Lille II, Lille III).

La CCILRT propose (2) de valoriser ce potentiel intellectuel grâce à la création de parcs technologiques spécialisés, au rapprochement des chefs d'entreprises des pôles d'enseignement supérieur, à la création de centres d'accueil de chercheurs étrangers, au développement du partenariat entre le monde financier et les entreprises technologiques, à la création de centres de recherche appliquée communs à plusieurs PME/PMI, à l'implantation d'un centre de recherche du CNRS.

Développer les activités de services.

De 1982 à 1987, la Métropole lilloise a connu un important développement de son potentiel de service. Néanmoins, l'offre de services aux entreprises présente des lacunes importantes, dans les domaines de services de haut niveau: "*Au niveau régional, on observe une fuite de la demande en services vers la région parisienne*"(3). Afin de lutter contre cette tendance, la CCILRT propose de développer l'offre de services "*dans les secteurs d'activités pour lesquels la région dispose déjà d'un potentiel reconnu ou d'entreprises leaders sur leurs marchés*"(4). Il s'agit plus particulièrement des services financiers (banques, assurances), des métiers de la communication (publicité, marketing direct, imprimerie...), de l'informatique et de la logistique.

---

(1) CUDL 21 janvier 1992 "*Contrat-cadre d'agglomération. Le projet d'agglomération.*" Lille, p34. (2) INSEE 8 avril 1992 "*Recensement de la population de 1990. Arrondissement de Lille.*" (3) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing décembre 1990 "*La métropole lilloise. Réflexion prospective et propositions de développement économique.*" Lille, p73. (4) Id. p76

b) Dans le domaine de l'aménagement.

Situation foncière de la Métropole.

La situation foncière de la Métropole se caractérise par une relative rareté des espaces libres dans un tissu très dense et par des besoins d'extension spatiale pour l'implantation d'activités et d'habitat. La demande en terrains est en effet importante. Face à cette situation, la CCILRT propose de reconstituer des réserves foncières, d'utiliser les friches et de développer une offre immobilière diversifiée.

Valoriser la position nodale de la Métropole.

L'objectif est, ici encore, de faire en sorte que la Métropole devienne un point de rupture de charge et non simplement un point de transit. Pour cela, plusieurs propositions ont été faites: créer un réseau de télécommunications entre les plates-formes de la Métropole, créer une plate-forme de ferroutage pour capter le flux marchandise du lien fixe transmanche ou encore créer une navette ferroviaire cadencée entre l'aéroport de Lille/Lesquin et les gares de Lille.

Améliorer le cadre de vie urbain de la Métropole.

Le cadre de vie urbain représente une lecture de la Métropole face à ses ambitions européennes. L'effort doit, selon la CCILRT, être prioritairement mené sur la ville-centre: "*L'image d'une ville est véhiculée essentiellement par l'aspect de la ville-centre, et non par celui de la périphérie urbaine. Il convient donc de s'arrêter particulièrement à la première*"(1).

La CCILRT insiste sur l'aspect de Lille comme plate-forme internationale. Pour arriver à cet objectif, un apprentissage des langues plus poussé dans le scolaire lui semble souhaitable, de même que l'organisation de manifestations culturelles étrangères en collaboration, par exemple, avec les consulats ou avec les services culturels des pays voisins.

Intégrer la Métropole lilloise dans l'Europe du Nord-Ouest.

La Métropole doit s'intégrer dans l'Europe du Nord-Ouest. Pour cela, la CCILRT a émis un certain nombre de suggestions: tisser des liens étroits avec différents pays et villes, programmer des équipements favorisant les échanges internationaux, communiquer et promouvoir la Métropole.

Avant tout, il s'agit de renforcer les liens de la Métropole avec les bassins économiques voisins de la région et frontaliers. Comme J.F.Stevens l'a écrit, "*ce qui devient déterminant pour la localisation des entreprises est la présence de spécialistes travaillant ensemble, l'association de la conception, de la fabrication, du produit et des services*"(1).

---

(1) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing décembre 1990 "*La métropole lilloise. Réflexion prospective et propositions de développement économique.*" Lille, p120. (2) STEVENS (Jean-François) décembre 1989 "*L'Europe à portée de main... Lille eurocité.*" Lille, Centre d'Etudes et de Prospective, Préfecture de Région, 159p.

B) L'ORGANISATION INSTITUTIONNELLE DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE DE PROXIMITE DE LA METROPOLE LILLOISE ET LE ROLE JOUE PAR INTERREG

1 - L'ORGANISATION INSTITUTIONNELLE ET LES ACTEURS DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE DE PROXIMITE DE LA METROPOLE LILLOISE

1.1 - L'institutionnalisation récente des actions de coopération transfrontalière de proximité.

La coopération transfrontalière de proximité conduit les acteurs politiques, économiques et sociaux, à chercher à exercer sur un territoire une maîtrise globale, c'est à dire transfrontalière, qui permettrait de résoudre l'ensemble des dysfonctionnements économiques, sociaux et administratifs qui nuisaient jusque là à son bon fonctionnement.

Cette maîtrise globale est d'autant plus nécessaire que "*l'atténuation progressive du rôle d'écran joué par la frontière replacera les villes françaises et belges dans un système ouvert où les rapports de poids démographiques, des différences entre les niveaux d'équipement, de qualité des services, de dynamisme économique (...), la distance, l'accessibilité reprendront toute leur importance*"(1).

Si la coopération transfrontalière de proximité s'est organisée longtemps simplement dans le cadre de relations d'échanges et de voisinage, elle prend, depuis moins de dix ans, en raison du décloisonnement frontalier, une dimension plus formelle, en s'institutionnalisant.

1.2 - Caractéristiques des structures de coopération transfrontalière de proximité.

a) Les différentes structures.

Ces structures, au sein de la Métropole lilloise, sont aujourd'hui nombreuses. On peut les classer selon la taille du ressort géographique sur lequel elles exercent leurs compétences. Ainsi, certaines de ces structures concernent des projets ponctuels, réunissant une ou quelques villes (Comines-Europe, Eurozone...) tandis que d'autres ont vocation à donner une véritable cohésion administrative, économique, voire, à long

---

(1) BRUYELLE (Pierre) 1981 "*L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais.*" Thèse de doctorat d'Etat, Paris-Cergy, 2 tomes, p187.

terme, politique, à ce que certains désignent déjà sous le nom Métropole franco-belge (COPIT, Euro-6). D'autres projets de coopération transfrontalière de proximité enfin, concernent des territoires plus étendus, recoupant partiellement celui de la Métropole lilloise (l'Eurorégion, les programmes opérationnels INTERREG entre le Nord-Pas-de-Calais, le Hainaut et la Flandre Occidentale, la conférence permanente des CCI françaises et belges).

Ces structures de coopération ont un certain nombre de caractéristiques.

b) Des structures légères et jeunes.

Mis à part les structures de coopération économique, les structures de coopération transfrontalière de proximité de la Métropole lilloise sont jeunes, légères, souvent ne disposant pas de statut juridique, mais d'un statut associatif simple. Elles ne disposent que rarement de moyens propres, et fonctionnent le plus souvent avec les moyens que leurs adhérents leur accordent: personnels mis à la disposition à temps partiel, environnement technique et administratif.

Les ambitions de leurs responsables sont de créer des structures transfrontalières plus opérationnelles, qui pourraient offrir des garanties à la hauteur des enjeux et des engagements financiers. Ces ambitions n'ont pas encore abouti à ce jour.

c) Des structures encore à la recherche de leurs spécificités et de leurs champs d'intervention.

Ces structures de coopération transfrontalière de proximité sont le plus souvent basées sur une symétrie qui n'est qu'apparente: les communes s'associent avec des communes, les intercommunales avec des EPCI..., et ceci indépendamment des objectifs poursuivis.

Cette symétrie d'homonymie contraste avec l'asymétrie de leurs compétences et de leurs moyens. Ainsi, le traitement des eaux usées relève-t-il du niveau communal ou intercommunal en France (la CUDL par exemple) tandis que cette compétence relève du niveau régional en Flandre. En Wallonie, les transports urbains sont gérés par la Région, alors qu'en France se sont les EPCI et les Conseils Généraux qui disposent de cette compétence...

2 - INTERREG: LE NOUVEL INSTRUMENT FINANCIER AU SERVICE DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE DE PROXIMITE

2.1 - Objectifs du programme INTERREG.

a) Présentation générale d'INTERREG.

Bien avant 1993 et l'avènement du marché unique, les régions frontalières multipliaient les échanges économiques et culturels. Le programme INTERREG a été initié en 1990 par la Commission des Communautés européennes afin d'aider financièrement les partenaires institutionnels impliqués dans ces actions de collaboration transfrontalière (annexe 6).

INTERREG a pour objet de promouvoir la coopération entre les zones frontalières actuelles afin de faciliter l'intégration de leurs économies: "*aider les zones frontalières à surmonter les problèmes spécifiques en matière de développement découlant de leur isolement relatif dans les économies nationales*"(1). Pour les zones frontalières intérieures, INTERREG se propose de créer et de développer des réseaux de coopération transfrontalière entre agents privés et organismes publics, ainsi que, si possible, de mettre en place des structures institutionnelles ou administratives partagées, capables d'assurer une planification et une mise en oeuvre conjointes: "*encourager la création et le développement de réseaux d'information et de coopération de part et d'autre des frontières*"(2). INTERREG dispose de moyens financiers relativement importants.

Les programmes INTERREG font l'objet d'un financement conjoint par les Etats membres et la Communauté européenne. Celle-ci accorde une aide sous la forme de prêts et de subventions. La contribution totale des Fonds structurels de la Communauté (FEDER, FSE et FEOGA) à l'initiative INTERREG est estimée à 800 millions d'écus pour la période 1990-1993 (3).

b) Les types d'actions éligibles.

Toutes les actions de coopération transfrontalière ne peuvent pas bénéficier de financements INTERREG. L'initiative INTERREG s'applique aux zones frontalières éligibles aux opérations des objectifs 1, 2 et 5b (le Nord-Pas-de-Calais étant éligible au titre de l'objectif 2 à l'exception, depuis 1993, des arrondissements de Valenciennes, Douai et Avesnes, classés en objectif 1 comme le Hainaut belge).

c) La mise en oeuvre pratique d'INTERREG.

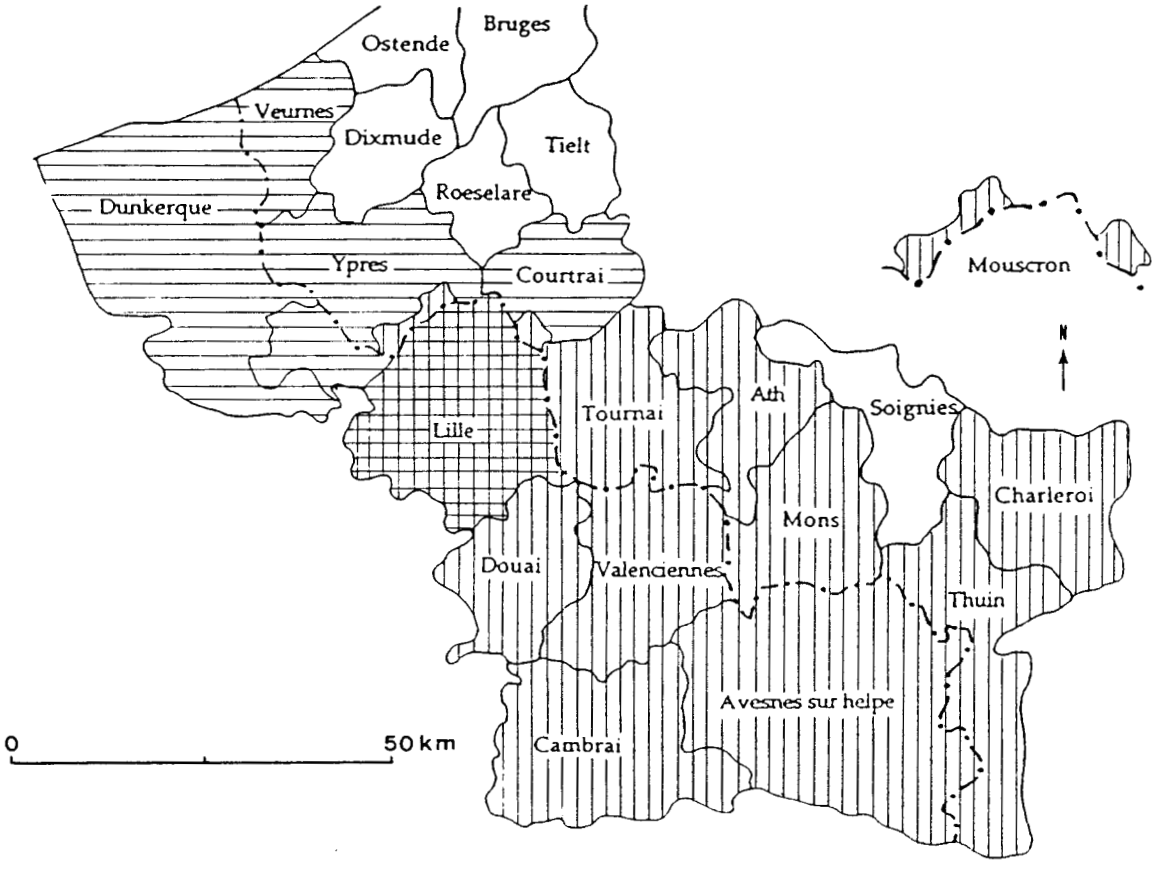
La France était impliquée dans 13 initiatives INTERREG (dans le cadre d'INTERREG 1 s'échelonnant de 1990 à 1993). Trois d'entre elles concernaient le Nord-Pas-de-Calais. Il s'agit des programmes Nord-Pas-de-Calais/Wallonie; Nord-Pas-de-

---

(1) et (2) PACTE doc. non daté "*Le programme INTERREG-PACTE Wallonie-Nord-Pas-de-Calais.*" 12p. (3) Maison Départementale de l'Europe 25 juin 1993 - Note d'actualité européenne - p2.

Calais/Flandre Occidentale; Nord-Pas-de-Calais/Kent. Les deux premiers programmes concernent la Métropole lilloise (carte 15).

Carte I5 : LE RESSORT TERRITORIAL DES DEUX PROGRAMMES INTERREG DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS



Légende:

Territoire du programme Interreg Nord-Pas-de-Calais/Flandre Occidentale.

Territoire du programme Interreg Nord-Pas-de-Calais/Wallonie (correspond au ressort territorial du PACTE).

Les autorités qui ont conclu ces programmes sont: Du côté français, la Préfecture de région, le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais et le Conseil Général du Nord; du côté Wallon, la Région wallonne et du côté Flamand, la Province de Flandre Occidentale.

2.2 - Les programmes INTERREG de la Métropole lilloise.

a) Le programme Nord-Pas-de-Calais/Wallonie.

Historique.

Le programme de coopération transfrontalière Nord-Pas-de-Calais/Wallonie s'inscrit dans la tradition de coopération transfrontalière qui existait déjà entre la Région wallonne, la Communauté française de Belgique et la Région Nord-Pas-de-Calais.

Cette tradition se concrétisa dès 1985 par la signature d'accords juridiques avec la Région Nord-Pas-de-Calais. Elle se concrétisa également par la signature en mai 1989 d'un accord de coopération entre la province du Hainaut et le département du Nord puis par la mise en place du Programme d'Action et de Coopération Transfrontalière Européen (PACTE), le 30 mai 1989 (La démarche expérimentale du PACTE, nous le verrons, a été l'une des premières démarches officielles de l'institutionnalisation de la coopération entre le Nord-Pas-de-Calais et la Belgique).

Plus tard, l'initiative INTERREG 1 (1990-1993) se superposa au ressort territorial du PACTE (arrondissements de Lille, Valenciennes, Douai, Cambrai, Avesnes, Mouscron, Ath, Mons, Thuin et Charleroi), lui offrant des possibilités financières jusqu'alors inexistantes.

Objectifs.

Les objectifs de ce programme INTERREG, visaient le développement économique, l'environnement, la recherche, la formation et l'emploi, la politique urbaine et l'information.

Parmi les réalisations concrètes, on peut notamment citer: l'ouverture d'un bureau de développement transfrontalier des entreprises, à Lille en 1992. Ce bureau, créé sous la forme de GEIE franco-belge, constitue un pôle de formation, d'information et de conseil aux petites entreprises et entreprises artisanales. On notera également le financement de la ligne de bus transfrontalière entre Wattrelos et Mouscron.

Le programme INTERREG 1 Nord-Pas-de-Calais/Wallonie, reprend les principaux objectifs du PACTE tels qu'ils avaient été définis en 1989. Le 19 février 1993, le comité de suivi INTERREG Nord-Pas-de-Calais/Wallonie a approuvé 12 nouvelles initiatives ou prolongements de projets antérieurs. Parmi ceux-ci, le plus gourmand sur le plan financier concerne la mise en place d'une structure transfrontalière destinée à favoriser l'expansion économique via le soutien de projets de partenariat entre sociétés situées de part et d'autre de la frontière.

b) Le programme Nord-Pas-de-Calais/Flandre Occidentale.

Ce programme, beaucoup plus récent que le programme PACTE/INTERREG Nord-Pas-de-Calais/Wallonie, couvre les zones françaises de Lille, Roubaix-Tourcoing, Dunkerque, Flandres-Lys et les arrondissements belges de Furnes, Ypres et Courtrai.

Les sept grands axes de ce programme dans le cadre d'INTERREG 1, étaient: la valorisation du patrimoine touristique; la promotion de l'action éducative; la protection de l'environnement; l'amélioration des transports; l'appui au développement économique local; la réalisation de projets intégrés et le soutien à des initiatives locales diverses.

c) Le cas du programme INTERREG spécifique Métropole lilloise/Wallonie.

Compte tenu des spécificités de la zone frontalière correspondant à la Métropole Lilloise, la CUDL, située à la jonction de la zone francophone et de la zone néerlandophone, a proposé l'adoption d'une démarche de coopération transfrontalière spécifique au titre d'INTERREG; Ce programme s'appuie en grande partie sur une recomposition des programmes Wallonie et Flandre et sur des projets spécifiques de la CUDL et des intercommunales flamandes et wallonnes limitrophes.

Ces actions ont amorcé une coopération entre les Intercommunales belges et la CUDL qui a été reconduite au-delà de 1993, date de clôture du programme.

CHAPITRE 2

LES INITIATIVES LOCALES DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE DE PROXIMITE

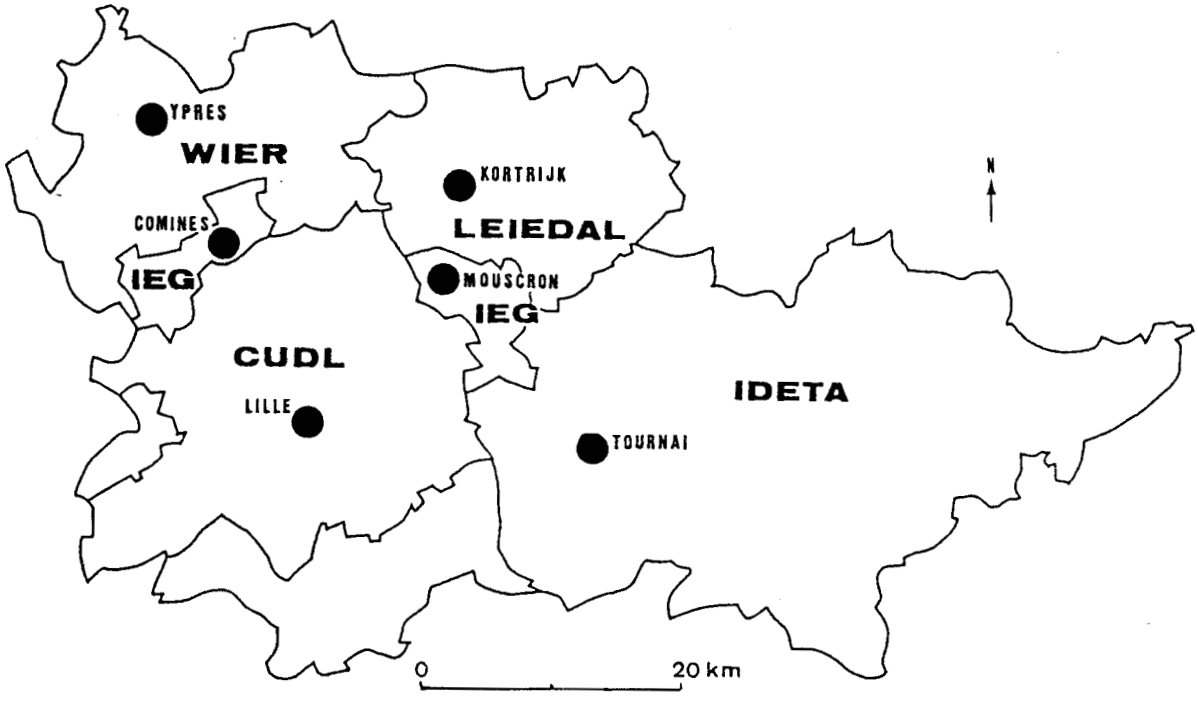
A) LES PROJETS DE METROPOLE FRANCO-BELGE

1 - LA COPIT

1.1 - Genèse de la démarche intercommunale transfrontalière de la COPIT.

Le premier février 1991, les Présidents de la CUDL et des quatre intercommunales Flamandes et Wallonnes (LEIEDAL, WIER, IEG, IDETA) ont signé une déclaration d'intention dans laquelle ils exprimaient leur souhait de créer une Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière de la Métropole Franco-Belge (CPIT). Ces responsables se sont de nouveau réunis le 22 mars 1991 à Courtrai pour déterminer leurs principes et premiers axes de travail. Suite à ces démarches, la charte constitutive de la COPIT (Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière) fut signée le 12 octobre 1991. Cinq partenaires se sont joints à la signature de cette charte: P.Mauroy, Président de la CUDL; M.Van Spitael, Président de l'IDETA; J.P.Detremmerie, Président de l'IEG. A.Sansen, Président de la LEIEDAL; M.Vens, Président de la WIER (carte 16).

Carte I6 : LE RESSORT TERRITORIAL DE LA COPIT



Ensemble, ces intercommunales et EPCI exercent leurs compétences sur un territoire urbain continu de 1.700.000 habitants regroupant 161 communes françaises et belges (tableau 013).

TABLEAU n°013: - POPULATION DE LA CUDL ET DES INTERCOMMUNALES DE LA COPIT

EPCI ou Intercommunale	Population
CUDL	1.060.000
LEIEDAL	275.000
IDETA	210.000
WIER	140.000
IEG	80.000

Source: D'après l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise 18 février 1993 - "La Métropole lilloise transfrontalière, caractéristiques et originalité, enjeux de développement et d'urbanisme" Lille, 11p. 332

La mise en place de la COPIT fut facilitée par les nombreux contacts qu'avaient déjà contractées les communes françaises avec leurs voisines belges: Wattrelos et Mouscron, Comines-France et Comines-Belgique, Halluin et Menin par exemple. Mais la volonté des élus a été de ne pas limiter la coopération transfrontalière de proximité au sein de la Métropole à la juxtaposition de projets locaux.

C'est à l'époque où a été fondée la COPIT, que l'ADUML a été créée. Elle s'est positionnée dès sa conception sur le champ transfrontalier: recrutement d'un urbaniste Belge de langue maternelle néerlandaise, production d'une note d'information régulière à destination des responsables français résumant les principales informations et événements concernant la partie belge de la Métropole, organisation dès le 1er février 1991 des "Conférences de la Métropole" pendant lesquelles les Présidents des CCI d'Ypres, de Courtrai, de Mouscron et de Tournai, ont pu faire part de leur vision du développement économique de la Métropole franco-belge devant un parterre de plus de cinq cents responsables Français...

1.2 - L'objectif de la CUDL: créer une Métropole franco-belge.

a) Le 12 octobre 1991, Français, Wallons et Flamands avaient déclaré:

P.Mauroy (CUDL): "*nous voulons nous attaquer aux problèmes quotidiens: la production de l'eau et les ressources, la rénovation des quartiers riverains, les liaisons routières et les transports en commun. Dès le 1er avril prochain, nous mettrons en service une ligne de bus entre Wattrelos et Mouscron*"(1).

J.P.Detremmerie (IEG): "*C'est aujourd'hui l'aboutissement d'une volonté politique portée par de nombreux élus locaux. Il faut réformer notre vieux bassin textile et en faire une structure*

---

(1) Nord-Matin 13 octobre 1991 "*Une naissance mais pas de baptême...*"

unique de développement (...) Nous devons affirmer notre existence auprès des Communautés européennes"(1).

A.Sansen (LEIEDAL): "*Ceci est une journée historique. Notre réalité est d'être une région métropolitaine avec un réseau de ville d'une densité incomparable. Notre atout, c'est également un double potentiel culturel, linguistique et mental. Une grande région dont la vocation est de jouer un rôle primordial dans l'Europe du Nord*"(2).

b) Le désenclavement des zones immédiatement proches de la frontière.

Comme nous l'avons vu, le versant Nord-Est de la Métropole souffre de la crise de la mono-industrie textile, autrefois florissante, et qui a laissé aujourd'hui derrière elle des traces profondes dans l'organisation spatiale et sociale de cette partie du territoire métropolitain: très forte densité du bâti, rues étroites, courées, taux de chômage très élevé,....

A ce titre, afin de régénérer le tissu conjonctif de la Métropole, l'un des objectifs de la COPIT est de "*désenclaver le Versant Nord-Est de la Métropole lilloise*"(3).

c) Construire une métropole intégrée, franco-belge, de dimension européenne.

Pour reprendre les propos de J.P.Detremmerie, "*Il s'agit de constituer une structure transfrontalière habilitée à promouvoir et à concrétiser les projets de coopération. Elle permettra de favoriser, d'organiser des actions de partenariat dont elle définira elle-même les objectifs*"(4).

1.3 - Les partenaires Belges de la COPIT.

a) L'IDETA.

L'Intercommunale de Développement Economique des arrondissements de Tournai, Ath et communes avoisinantes regroupe les 16 communes du Hainaut occidental, qui comptent 208.000 habitants. Elle est née de la fracture de l'ex-SIDEHO (Société Intercommunale de Développement Economique du Hainaut Occidental), qui n'a pas résisté à l'expression de dynamismes divergents: Mouscron a en effet estimé qu'elle pouvait prendre elle-même en charge son propre développement économique et a créé en 1987 son propre outil, l'IEG; Tournai a alors créé le sien en 1990 avec Ath: l'IDETA.

b) L'IEG.

L'association Intercommunale pour l'Etude et la gestion des services publics à caractère industriel, commercial et technologique, compétente sur le territoire des communes de

---

(1) et (2) Nord-Matin 13 octobre 1991 "*Une naissance mais pas de baptême...*" (3) CUDL 1991 "*La coopération intercommunale transfrontalière de la métropole lilloise.*" 4 dossiers. (4) Villes de Mouscron, Wattrelos et Estaimpuis avril 1992 "*Entretiens transfrontaliers. Eurozone: La formation professionnelle. Les relations commerciales transfrontalières.*" Wattrelos, p9.

Comines, Estaimpuis et Mouscron, regroupe trois communes (Comines, Mouscron et Estaimpuis) qui comptent 81.000 habitants.

c) Le LEIEDAL.

C'est la société intercommunale pour l'aménagement du territoire, l'expansion économique et la reconversion de la région de Courtrai. Le LEIEDAL, rassemble 12 communes pour 275.000 habitants. F.Cornélus, Président du LEIEDAL, explique pour quelles raisons le LEIEDAL cherche à se rattacher au versant français de la Métropole: "*Le Courtraisis ne sera jamais une région européenne à part entière. Comme on n'a ni la taille ni le poids, il faut se rattacher. Mais à quoi ? Avec Bruxelles, il y a un problème de mentalités. Avec Gand ou Bruges, un problème d'échelle. Par contre, à 25 kilomètres de chez nous, il y a une métropole...*"(1).

d) La WIER.

C'est l'intercommunale de la Flandre occidentale pour l'expansion et la reconversion économique. Elle regroupe 43 communes et compte 785.206 habitants. Elle a pour mission d'acquérir, d'aménager et d'équiper les terrains nécessaires aux activités industrielles, artisanales et commerciales.

1.4 - Les projets dans le cadre de la COPIT.

Les contacts pris entre les différents partenaires ont permis de définir un programme de coopération transfrontalière selon des axes définis ci-dessous. Ces axes ont atteint des stades divers: certains projets les composant sont finalisés, d'autres sont en cours de négociation, d'autres, encore, devraient être prochainement soumis au débat.

Cinq grands objectifs étaient prévus en 1991:

a) Création de la structure de fonctionnement de la COPIT.

Son principal objectif: donner un cadre juridique et une équipe de gestion à la COPIT.

b) Réalisation de réseaux matériels, immatériels et d'infrastructures.

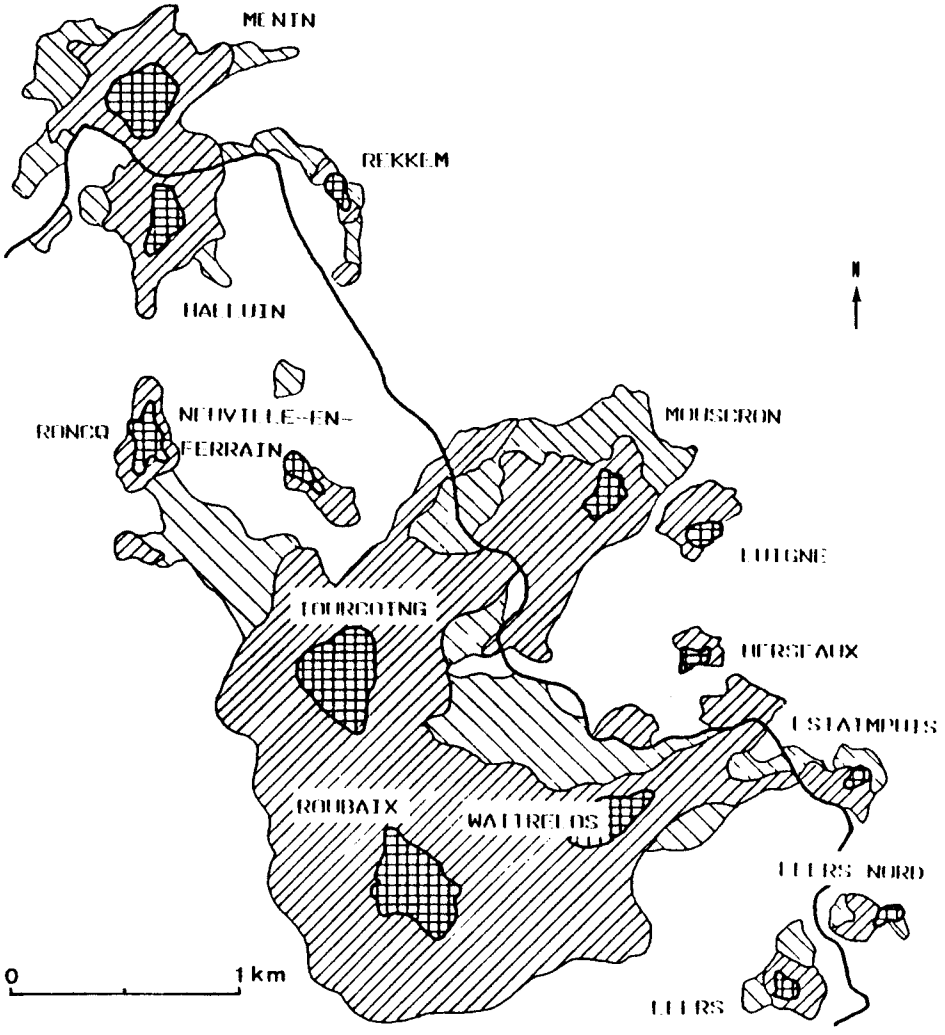
Cet objectif part du principe que l'existence de frontières a abouti à des urbanisations dos-à-dos (carte 17). Si elle veut tirer le maximum d'effets positifs pour son développement, des croisements du TGV à Lille, de la mise en service du lien fixe transmanche, de l'abolition des frontières internes, cette zone urbaine a besoin de voies d'irrigation (voirie, câble, interactivité dans la transmission de l'information...).

---

(1) Voix du Nord (La) 18 février 1993 "*Firmin Cornelus, l'homme aux 5% de chômeurs.*"

Sa matérialisation se traduit par la liaison routière Roubaix-Wattrelos-Mouscron-Courtrai, par l'étude de complémentarité des sites multimodaux de transports du CIT (Roncq/Neuville en Ferrain), du LAR (Courtrai) et du Risquons-Tout (Mouscron), par le maintien et l'utilisation des canaux de l'Espierre.

Carte I7 : **L'URBANISATION DE LA FRONTIERE FRANCO-BELGE DE LA METROPOLE LILLOISE**



Légende:

Périmètre des agglomérations en 1830.

Extensions 1830-1940.

Extensions 1940-1968.

Frontière franco-belge.

Source: LENTACKER (Firmin) janvier 1973 "La frontière franco-belge. Etude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations." thèse de doctorat d'Etat, Paris 656p + 104 figures.

c) Gestion commune des services publics.

Les moyens prévus pour cet objectif: développer tout d'abord la connaissance mutuelle quant aux compétences et aux règles et procédures institutionnelles et administratives; réhabiliter des quartiers mitoyens; gérer la nappe phréatique; utiliser en commun les centres de soin et de santé; gérer en commun divers services publics présentant un besoin de connexion (service de secours, traitement des ordures ménagères, câbles et télécommunication).

d) Développement économique concerté.

"*Une coopération transfrontalière, qui tiendrait à l'écart le développement économique, serait vaine*"(1).

Des objectifs ambitieux ont donc été fixés:
- Création d'un pôle de développement textile transfrontalier.
- Création de sources d'activités et de services transfrontaliers (ex: "Astuce" à Comines).
- Aménagement de zones d'activités transfrontalières.
- Création de sites de congrès et d'expositions de dimension internationale (par exemple celui du futur Congrexpo, partie intégrante du futur Centre International d'Affaires autour de la Gare TGV de Lille).
- Création d'un Pôle d'Enseignement Supérieur Textile en complémentarité avec les formations supérieures de Wallonie et de Flandres.
- Création d'une base de données permanente d'échanges d'informations techniques et urbanistiques transfrontalières

e) L'environnement.

Un tissu urbain aussi dense et continu que celui de la Métropole franco-belge implique la réalisation d'ouvrages importants de préservation de l'environnement. L'action en faveur de l'environnement doit rendre la Métropole plus attractive.

1.5 - Premier bilan de la COPIT.

a) La cohésion de la COPIT.

Lors d'un colloque qui s'est tenu à Menton-Vintimille les 14 et 15 novembre 1991, une délégation de la COPIT, a débattu sur le thème "vers une Communauté Urbaine Européenne". La démarche finale visait à initier la mise au point d'un dispositif juridique pour la coopération transfrontalière.

Enfin, l'ADUML invite régulièrement les intercommunales belges à ses travaux. Il faut également souligner la participation régulière de ces dernières aux Conférences de la Métropole dont l'objectif est d'avoir de libres échanges à propos de thèmes importants pour l'avenir de la Métropole. A titre de réciprocité,

---

(1) CUDL 1991 "*La coopération intercommunale transfrontalière de la métropole lilloise.*" 4 dossiers.

la CUDL est désormais invitée aux travaux et réflexions que mènent les intercommunales belges dans les domaines de l'aménagement du territoire.

b) Quelques actions en cours de réalisation.

La première assemblée plénière de la COPIT s'est tenue le 26 juin 1993 à Tournai (annexe 5). Plus d'un an après ce texte fondateur, la Conférence a dressé le bilan des actions entreprises depuis son installation. Voici le bilan des actions de la COPIT pour moitié financées dans le cadre du programme INTERREG 1991-93.

Dès 1991, 31 programmes de coopération étaient approuvés par la Commission des Communautés européennes, celle-ci ayant prévu une dotation financière globale de 1.030 millions d'écus. Parmi ces programmes fondateurs, deux programmes concernaient les intercommunales membres fondateurs de la COPIT: le programme Nord-Pas-de-Calais/Wallonie et le programme Nord-Pas-de-Calais/Flandre Occidentale. Ces programmes étaient co-financés à concurrence de 50% par les fonds européens, les parties française et belge apportant les 50% complémentaires.

Le système d'informations géographiques.

"*La COPIT s'est donnée plusieurs axes d'actions dont le système d'échanges d'informations géographiques constitue la pierre angulaire*"(1). Il s'agit du SIG de la Métropole transfrontalière qui permettra d'additionner, de croiser, et mettre à jour des informations reliées entre elles, sans être arrêté par le caractère national des statistiques.

L'aménagement des berges du canal de Roubaix.

"*Traversant la Métropole lilloise pour se jeter dans l'Escaut, ce canal pourrait créer une transition entre les parties rurales et urbaines du territoire*"(2). Cependant, ses berges, encombrées de bâtiments hétéroclites et d'usines à moitié désaffectées. Onze des quartiers qu'il traverse font par ailleurs l'objet d'une procédure DSQ. Son aménagement est prévu dans le cadre du Contrat d'agglomération.

c) Les limites et difficultés rencontrées.

Bien des projets cependant sont peu compatibles, quant ils ne sont pas redondants. Ainsi la rocade de la Lys fait double emploi avec la RN58 Armentières-Menin.

En matière d'aménagement, chaque collectivité détermine séparément l'usage des sols. Ainsi Halluin envisage de créer une zone industrielle face à la future zone de loisirs de Menin. Il s'agit donc de mettre les projets en cohérence ou de leur assurer une coexistence harmonieuse. Les intercommunales belges étaient donc

---

(1) Diagonal février 1993 revue bimestrielle du Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports, n°99, p29. (2) Id. p30.

conviées aux travaux du syndicat de révision du SD ainsi qu'aux études menées par l'ADUML.

L'action de la COPIT n'en est encore qu'à son début. Néanmoins, des solutions ont déjà été trouvées. La zone d'activité d'Halluin ne sera pas remise en question mais le traitement paysager ne sera pas négligé et Menin sera consultée. De même il est prévu de rédiger en commun un cahier des charges pour la mise à gabarit du pont reliant Comines-France à Comines-Belgique. Les élus réfléchissent maintenant à la reconquête des berges de la Lys.

2 - EURO-6

2.1 - Présentation et objectifs.

Créé en 1991 à Mouscron, Euro-6 est un GEIE qui rassemble les CCILRT, d'Armentières-Hazebrouck, du Westhoek, de Courtrai, de Mouscron-Comines et de Tournai. Ce groupement défend les intérêts communs des six chambres de commerce concernées, par exemple à travers la prise de position en faveur de la réalisation d'une rocade autoroutière franco-belge. Il a également pris l'initiative d'entreprendre une étude auprès des entreprises de leurs territoires pour connaître leurs attentes et leurs besoins en matière de développement économique transfrontalier.

2.2 - Premières préoccupations d'Euro-6: la rocade de la Métropole lilloise et les infrastructures.

La rocade de la Métropole lilloise, communément désignée sous le nom de "ring" (sic), constituerait un anneau fait d'une série d'autoroutes ou de voies rapides interconnectées qui boucleraient le tour de la Métropole d'Armentières à Courtrai, Mouscron, Tournai, en passant par Lille. "*Pour tous les patrons de Flandre Occidentale, c'est la priorité des priorités*"(1) affirme J.Van Marcke. Cette idée de rocade fait l'unanimité dans les milieux économiques. Elle part d'une constatation: "*Nous sommes à l'un des plus importants carrefours de l'Europe. Mais un carrefour qui est au bord de l'asphyxie: certains jours, 13.000 camions passent l'ancien poste frontière de Reckem. Il faut donc permettre aux trafics de transit d'éviter de pénétrer dans la Métropole où ils n'ont rien à faire tout en facilitant la communication entre les différentes parties d'Euro-6, par exemple entre Armentières et Courtrai*"(2).

Cette rocade met par ailleurs en perspective un projet global susceptible de "*désamorcer certains conflits locaux qui ont causé l'arrêt des travaux*"(3). La liaison rapide Mouscron-Comines, refusée par les communes flamandes traversées, et l'autoroute A17, interrompue par rétorsion sur trois kilomètres entre Tournai et Courtrai, en constituent les meilleurs exemples.

---

(1) et (2) Voix du Nord (La) 26 février 1993 "*L'Euro-métropole existe. Des patrons l'ont rencontrée...*" (3) Libre Belgique (La) 27-28 février 1993 "*Six chambres de commerce en quête de ring transfrontalier franco-belge...*" Bruxelles.

De son côté, le Bourgmestre de Mouscron, J.P.Detremmerie réclame une jonction directe entre Mouscron et la A19 à hauteur de Menin et non via la A17 comme actuellement prévu. Cela "*améliorerait considérablement les communications entre la cité des Hurlus et Comines, qui font partie du même arrondissement*"(1).

Enfin, à Tournai, on rappelle que le développement de la Métropole lilloise implique l'amélioration des liaisons avec les deux villes les plus proches, et donc l'achèvement de la A8 entre Tournai et Bruxelles.

2.3 - Premier bilan et limites.

Les difficultés pour la réalisation de la rocade sont cependant nombreuses. C'est le cas de sa partie belge. Sans problème de financement, la difficulté vient de la Bourgmestre Flamande de Wervik, R.Lernout, qui refuse depuis de longues années de voir passer chez elle une artère qu'elle estime wallonne (2).

Du côté Français, les points d'interrogation ne manquent pas non plus: ainsi le contournement Est de Villeneuve d'Ascq demeure toujours au stade des études. A tel point que G.Tiébot affirme que "*si des moyens radicaux ne sont pas mis en place rapidement, l'eurométropole pourrait être victime de cette même position géographique qui doit assurer son succès*"(3).

En dépit de ces difficultés, la rocade, en partie réalisée, relie depuis juin 1993 Courtrai à Tournai.

Outre la question de la rocade, Euro-6 a mis aussi en évidence le problème des communications, non seulement routières, ferroviaires ou aériennes mais aussi postales ou téléphoniques. Un autre cheval de bataille pour cette association de CCI.

---

(1) Libre Belgique (La) 27-28 février 1993 "*Six chambres de commerce en quête de ring transfrontalier franco-belge...*" Bruxelles. (2) et (3) Voix du Nord (La) 26 février 1993 "*L'Euro-métropole existe. Des patrons l'ont rencontrée...*"

B) LES AUTRES PROJETS CONCERNANT LA METROPOLE LILLOISE

1 - PRINCIPALES INITIATIVES INFRA-METROPOLITAINES: COMINES-EUROPE ET L'EUROZONE

1.1 - Comines-Europe.

a) Présentation géographique des deux Comines.

La Métropole franco-belge compte deux communes s'appelant chacune Comines, l'une belge et l'autre française. Ces deux communes, séparées par la Lys forment une agglomération bipolaire reliée par un pont.

Aujourd'hui, Comines-Belgique, compte presque 18.000 habitants contre un peu plus de 11.000 habitants à Comines-France. Comines-Belgique est une commune à statut linguistique spécial comprenant une minorité néerlandophone (4% des personnes y parlent habituellement le néerlandais et 16% sont habituellement bilingues). Française par sa langue, Belge par sa nationalité et Wallonne par son territoire, Comines-Belgique est confrontée à deux frontières qui définissent ses rapports avec son environnement: frontière nationale avec Comines-France et frontière linguistique avec la Flandre occidentale.

b) L'officialisation de la coopération des deux villes.

Les deux villes ont été marquées par le fait que traditionnellement, le pont sur la Lys a été le point de passage des travailleurs frontaliers Belges dans l'industrie textile française. Les relations transfrontalières étaient d'abord liées aux disponibilités d'emplois d'un côté ou de l'autre de la frontière et ensuite, à la constitution de familles franco-belges (on peut noter que plus de 16% des habitants de Comines-Belgique sont de nationalité française tandis que environ 5% des habitants de Comines-France sont de nationalité belge).

Un rapprochement culturel des deux villes s'est ainsi peu à peu instauré. Des représentations réciproques des autorités locales sont entretenues depuis environ 20 ans à l'occasion de fêtes locales, de commémorations officielles ou de manifestations publiques.

Côté français, s'est mise en place en 1986 une association (Comines-initiatives qui deviendra Comines-développement) chargée de réfléchir au développement économique de la ville. Plus tard, un certain nombre de décideurs Cominois prirent conscience de la nécessité de formaliser les relations transfrontalières en raison de l'existence de problématiques concernant les deux entités telles que la mise à grand gabarit de la Lys.

Mais jusqu'en 1988, les relations transfrontalières s'organisèrent sur un mode totalement informel. Plus tard, la mise en place du PACTE, amena les autorités de Comines-France et de Comines-Belgique à signer une convention de collaboration le 4 juillet 1988. Cette convention identifiait quatre axes de collaboration: Infrastructures et aménagement; développement des ressources humaines; développement économique et services aux entreprises; valorisation de l'image de marque.

Une nouvelle avancée a pu être concrétisée au travers de la création, le 11 janvier 1992 de l'association Comines-Europe. Il s'agit d'une association de droit français, loi de 1901. Ses missions: "*toutes opérations favorisant la circulation des idées propres à la coopération transfrontalière et de concevoir et mettre en oeuvre tout projet transfrontalier susceptible d'être bénéfique aux deux villes*"(1).

c) Etat d'avancement des projets de Comines-Europe.

Les projets concrétisés.

En novembre 1990, les seuls projets réalisés concernaient des projets de "*sensibilisation de la population cominoise*"(2): organisation de journées portes ouvertes sur les sites culturels, sur les sites économiques, sur les sites naturels; carnaval junior Comines-Europe; distribution dans toutes les maisons des deux villes du bulletin transfrontalier "Comm'une"; diffusion sur les antennes de la RTBF (Belgique) et de FR3 (France) d'un clip de présentation de Comines-Europe; organisation d'un séminaire à Comines-Europe à destination du public professionnel.

Les projets en cours de réalisation.

- Projet ASTUCE: Ce projet consiste à mettre en oeuvre des activités et des services transfrontaliers dans les domaines commercial et économique.
- Projet PEDALO: Il s'agit d'un projet de développement d'activités de loisirs. Le STU, dans un article sur l'opération en cours de réalisation à Comines, explique cependant que "*Certaines contraintes de l'organisation politico-administrative supra-communale risquent de bloquer le dossier*"(l'Etat français et l'Etat belge)(3).
- Projet PURETE: Ce projet consiste à créer une station d'épuration commune aux deux villes.

---

(1) Nord-Pas-de-Calais International juillet 1992 - Lille, p18. (2) WERNER (Klaus), SENIGOUT (Danièle) novembre 1990 "*La coopération transfrontalière de proximité: projets, démarches, difficultés et tendances.*" Service Technique de l'Urbanisme, Paris, 42p. (3) Ville de Comines 1992 "*La coopération transfrontalière.*" Comines p15.

- Mise en place d'une politique sociale transfrontalière: Comines-Europe cherche à s'investir également sur le terrain social. Une politique commune est recherchée en matière d'insertion socio-professionnelle. Elle prévoit également la définition de projets en faveur des handicapés et des personnes du troisième âge.

d) Projets défendus mais non encore réalisés.

Ces projets se rattachent principalement au souci de désenclaver Comines-Europe. Il s'agit d'une part du raccordement de Comines-Europe à la Métropole lilloise, et d'autre part de la réalisation de la liaison routière Pecq-Armentières et du franchissement de la Lys par la réalisation d'un pont d'accès vers la rocade établissant la jonction entre l'autoroute A25 Lille-Dunkerque et l'Autoroute Lille-Gand-Anvers.

1.2 - L'Eurozone.

a) Fondements historiques.

L'Eurozone existe depuis juin 1989. Ce nom est celui d'une charte signée par les Maires et Bourgmestres des communes françaises de Wattrelos et belges d'Estaimpuis et de Mouscron. A l'origine, "*elle avait surtout une vocation économique, mais c'est devenu un concept global*"(1). Le 19 février 1993, l'Eurozone s'est étendue à deux nouvelles communes: Roubaix et Espierre, qui ont elles aussi signé la charte, portant la population de cet ensemble à environ 300.000 habitants aujourd'hui. Sa création correspond à la volonté de résoudre des handicaps et de valoriser des atouts:

Les handicaps à résoudre:

Dépendant au cours de son histoire, tantôt de la France, tantôt de la Province de Gand, la ville de Wattrelos s'est toujours sentie partagée entre la Belgique et la France. Négligée par le passage du TGV et donc de la liaison possible vers le Lien Fixe Transmanche, les élus de cette zone souhaitaient éviter l'isolement. En effet, le territoire de l'Eurozone correspond à l'extrémité Nord-Est du versant Nord-Est de la Métropole lilloise plus les agglomérations belges limitrophes. Cette situation excentrée par rapport à la Métropole est accentuée par l'écran que constitue l'agglomération continue de Roubaix-Tourcoing.

Le tissu urbain de ce secteur de la Métropole se caractérise en outre par une absence de liaisons rapides, correctement dimensionnées. Les voies rapides Tourcoing-Wattrelos et Roubaix-Dottignies mettront la Commune en liaison directe avec les principales communes de la Métropole transfrontalière, le réseau autoroutier Belge et d'Europe du Nord-Ouest par l'A17 (Tournai-Courtrai), l'axe Londres-Calais par l'A22 et l'A25 et par la VRU l'autoroute Paris-Gand. Le tissu industriel de ce territoire est de plus un tissu industriel ancien, monolithique.

---

(1) Christine LEMPEREUR - Chargée de mission - CUDL - Lille - 05/06/92

Les atouts à valoriser:

Au sein de ce territoire, on franchit la frontière parfois sans s'en rendre compte. Sur la frontière séparant Wattrelos de Mouscron, les échanges urbains, qui concernent plus de 100.000 personnes, s'étirent sur 13 kilomètres. D'un autre côté, la commune n'est plus, depuis 1993, contrainte par la frontière, mais au contraire, en position centrale de son versant Nord-Est autour de Roubaix-Tourcoing-Leers-Mouscron-Estaimpuis, position qu'elle entend valoriser. D'après C.Lempereur, "*les habitants des deux côtés de la frontière ont la même mentalité, ce qui facilite le travail. D'ailleurs, 10.000 Français vivent à Mouscron et un cinquième des mariages sont mixtes*"(1). J.P.Detremmerie, Bourgmestre de Mouscron, se définit volontiers comme "*le premier Maire Français de Belgique*" (2).

L'Eurozone a un autre atout qu'elle compte valoriser: l'offre de terrains de grandes dimensions et libres d'occupation, rares dans la Métropole. L'offre potentielle de Wattrelos en matière de sites d'activités économiques est de 185 hectares répartis en huit secteurs. Ces terrains sont encore aujourd'hui affectés à l'élevage et sont quasiment vierges de tout habitat, à l'exception de quelques corps de ferme. Les besoins théoriques en terrains à vocation économique (d'après la Mairie de Wattrelos) sur la Métropole sont de l'ordre de 95 hectares par an dont 40 à 45 hectares émanant d'entreprises déjà implantées régionalement. L'orientation spontanée de la demande de ces dernières vers le versant Nord-Est étant de l'ordre de 20% de la demande, on peut estimer la demande annuelle potentielle entre 6 et 8 hectares émanant de ces entreprises. Wattrelos, avec l'Eurozone, entend ainsi permettre un redéveloppement de l'agglomération roubaisienne et du versant Nord-Est.

b) Objectifs concrets de l'Eurozone.

Les municipalités française et belge de Wattrelos, Mouscron et Estaimpuis ont défini un programme de coopération transfrontalière le 22 février 1990 (3). Voici quelques-uns des objectifs fixés alors:

Développement des transports en communs.

L'objectif à terme était d'"*assurer une meilleure interpénétration des réseaux de transport existant et créant les conditions d'une desserte franco-belge efficace*"(4) (Création de nouvelles lignes de bus transfrontalières; poursuite du métro VAL vers la Belgique...).

Projet de liaison routière franco-belge.

Le territoire des communes de Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Mouscron et Estaimpuis, est ceinturé par une boucle constituée par le périphérique de Tourcoing, la VRU (sur Roubaix), la liaison

---

(1) Christine LEMPEREUR - Chargée de mission - CUDL - Lille - 05/06/92 (2) Nord-Pas-de-Calais International juillet 1992 - revue du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais - Lille, p17. (3) à (4) Villes de Mouscron, Wattrelos et Estaimpuis 22 février 1990 "*Eurozone: dossier de coopération transfrontalière Wattrelos-Mouscron-Estaimpuis.*" Wattrelos, 87p.

Roubaix-Dottignies via Wattrelos et Estaimpuis (route n°757 Dottignies-Wattrelos) et la route express RN58 (Dottignies-Mouscron): "*Il apparaît donc primordial du point de vue de la circulation de créer à l'intérieur de cette boucle intermédiaire une transversale constituée par la route de la laine prolongeant la Voie Rapide Urbaine en provenance de Lille via Roubaix et Mouscron vers la Route Express (...) Cette nouvelle liaison, si elle se réalise, entraînera pour notre région d'incontestables changements*"(1).

Pratiquement, il s'agit de réaliser la liaison routière Roubaix-Wattrelos-Mouscron-Courtrai (route n°607 dite route de la laine); la liaison routière Roubaix-Wattrelos-Estaimpuis-Dottignies (RN 511); le doublement de l'antenne Sud de Roubaix. Liaison rocade Est de Lille (RN 227) à la frontière belge (Dottignies); la prolongation de la VRU sur Roubaix jusqu'à l'antenne Sud.

Création de zones d'activités à Wattrelos.

Du côté Belge, il était prévu, début 1991, de créer et de développer une zone industrielle de Mouscron-Estaimpuis-Dottignies-Herseaux, d'une superficie de 600 hectares. Le projet se situe pour l'essentiel sur l'axe rejoignant la dorsale Wallonne (voie Roubaix-Wattrelos-Dottignies et le long du tracé de Roubaix-Wattrelos-Mouscron-Courtrai jouxtant la zone industrielle existante du quartier de la Martinoire).

Chacune de ces zones devrait avoir une spécialisation. Ainsi, la zone 1, d'une superficie de 30 hectares, "*représente une priorité de par son caractère transfrontalier en prolongement du zoning d'Estaimpuis*"(2). "*En raison de la vitrine Française qu'elles représenteraient, les installations de commerces, de bureaux, d'artisanat, de services aux particuliers, aux entreprises (...) ainsi que les installations industrielles nobles, non polluantes et les activités de recherche (...) y seront privilégiées*"(3). La zone 7 par contre, "*pourrait faire l'objet d'un projet de construction de logements, de bureaux de commerces et d'équipements publics*"(4).

c) Le principal succès de l'Eurozone: la ligne de bus Wattrelos-Mouscron.

Deux enquêtes réalisées par les TCC à la demande de la Mairie de Wattrelos (5), l'une la semaine du 17 au 23 juin 1992 (mois de mise en service de la ligne) et l'autre, la semaine du 12 au 18 octobre 1992, ont mis en évidence, une augmentation de l'utilisation de la nouvelle, et très médiatisée, ligne de bus transfrontalière Wattrelos-Mouscron. Quatre mois après sa mise en service, 2.463 usagers avaient utilisé cette ligne au cours de la semaine d'enquête contre 1.725 lors de la première enquête, soit un accroissement du trafic de 43%.

---

(1) à (3) Villes de Mouscron, Wattrelos et Estaimpuis 22 février 1990 "*Eurozone: dossier de coopération transfrontalière Wattrelos-Mouscron-Estaimpuis.*" Wattrelos, 87p. (4) Ville de Wattrelos janvier 1993 "*Ligne transfrontalière Mouscron-Wattrelos. Exploitation de l'enquête réalisée par TCC du 12 au 18 octobre 1992.*" Wattrelos. (5) Villes de Mouscron, Wattrelos et Estaimpuis avril 1992 "*Entretiens transfrontaliers. Eurozone: La formation professionnelle. Les relations commerciales transfrontalières.*" Wattrelos, p12.

La ligne de bus entre Wattrelos et Mouscron a nécessité la collaboration de partenaires divers tel la CUDL et la société TEC-Hainaut. "*D'autres liaisons sont aujourd'hui envisagées, notamment aux frontières de Mouscron (Mont-à-leux, Risquons-Tout) et de Comines*" rappelle M.Masy, Directeur de TEC-Hainaut (1).

d) Les limites de l'Eurozone.

La ville de Wattrelos s'est dotée d'une structure juridique permettant de regrouper les villes de Mouscron, Estaimpuis et Wattrelos. Seuls trois choix, imparfaits, s'étaient présentés: l'adhésion de Wattrelos à l'intercommunale belge, la constitution d'un GEIE ou la constitution d'une SEM locale. La solution retenue a été la SEM locale. L'adoption de la loi française sur l'administration territoriale de la république, loi du 6 février 1992 (annexe 1), tend à confirmer l'intérêt de ce choix. En effet, elle fait apparaître six articles concernant la coopération décentralisée où l'on relève que les collectivités locales peuvent conclure des conventions avec des collectivités territoriales étrangères, et qu'il serait possible de créer des SEM locales à vocation transfrontalière.

D'après une enquête réalisée auprès de 21 entreprises localisées sur le territoire de l'Eurozone (2), 33% considèrent ce projet Eurozone comme trop ambitieux. L'avantage principal perçu par ces mêmes entreprises est celui du désenclavement et du développement d'infrastructures nouvelles (52%), cet avantage étant plus particulièrement ressenti par les Wattrelosiens (66,5%) que par les Mouscronais (33%). Il n'en reste pas moins que pour 28,5% des entreprises ayant répondu, ce projet ne présente aucun intérêt. A Mouscron, ce taux est même de 33% contre 25% à Wattrelos.

Globalement, le projet Eurozone n'est pas étranger aux industriels mais ils ne savent pas toujours en quoi il consiste, quel est son contenu. A Wattrelos, 48% des personnes interrogées le connaissent bien, contre 30% à Mouscron. Enfin, au niveau de l'Eurozone, plus de 30% des personnes interrogées ne le connaissent pas.

2 - PRINCIPALES INITIATIVES SUPRA-METROPOLITAINES

2.1 - La Conférence Permanente des CCI françaises et belges.

a) Présentation et objectifs.

Née en 1971, cette association regroupe 42 CCI Françaises et Belges (10 flamandes, 10 wallonnes et 22 françaises) réparties tout au long de la frontière, du littoral à la Lorraine (carte 18).

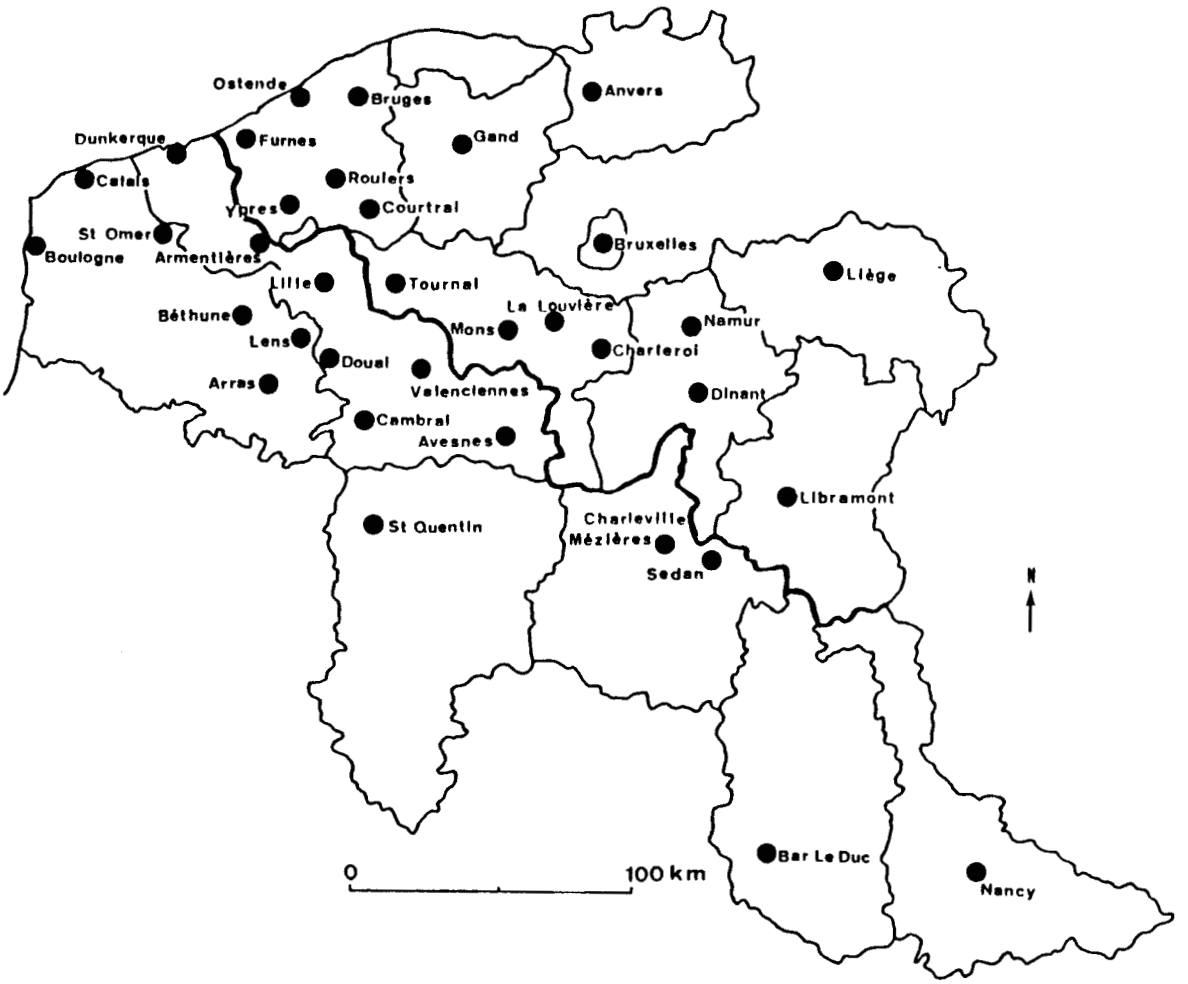
Sa création a fait suite à de nombreux contacts réguliers qui s'étaient noués entre compagnies consulaires situées de part et d'autre de la frontière et dont certains s'étaient concrétisés

---

(1) Villes de Mouscron, Wattrelos et Estaimpuis avril 1992 "*Entretiens transfrontaliers. Eurozone: La formation professionnelle. Les relations commerciales transfrontalières.*" Wattrelos, p12. (2) BUCHY (Frédéric), EVRARD (Christophe), FACOMPREZ (Isabelle), HOUQUE (Bruno) février 1993 "*Etude comparée transfrontalière du tissu industriel dans le périmètre de l'Eurozone: Wattrelos, Mouscron.*" Dossier d'initiation à la recherche, Villeneuve d'Ascq, p87.

dans la constitution d'organismes tels que la conférence des CCI de l'Escaut et de la Lys.

Carte I8 : RESSORT TERRITORIAL DE LA CONFERENCE PERMANENTE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE FRANCAISES ET BELGES



Cette conférence s'est donnée pour but de favoriser l'environnement des entreprises, de développer les actions de partenariat, et de travailler à l'harmonisation des textes législatifs de part et d'autre de la frontière. Elle se veut aussi banc d'essai pour d'autres expériences européennes.

Le processus d'expansion européenne a renforcé le rôle de cette conférence. Le 30 mai 1989 par exemple, la création du PACTE avait donné un support légal à celle-ci (annexe 4). Sept commissions avaient alors été créées. Elles permettaient de travailler autour de thèmes comme la formation, les infrastructures, les finances, les services aux entreprises, la recherche et le développement technologique, l'image de marque.

Autour de ces thèmes, R.Seguy, Président de la CRCI Nord-Pas-de-Calais prêchait pour un Contrat de Plan pluri-annuel afin que la coopération transfrontalière soit intégrée aux Contrats de Plan nationaux, régionaux et locaux de développement (1).

b) Les actions engagées.

La Conférence Permanente des Chambres de Commerce et d'Industrie Françaises et Belges est maître d'oeuvre de deux opérations pilotes transfrontalières dans le cadre de l'accord PACTE/INTERREG. Ces deux opérations ont pour objectif de susciter des partenariats de PME dans deux domaines: le transfert technologique et l'exportation vers les pays tiers. Ces opérations devraient se dérouler jusqu'en juin 1994.

Deux opérations de rapprochement des entreprises (PME de moins de 500 salariés) françaises et belges entrant dans ce programme ont été lancées au 1er janvier 1993. Deux domaines respectifs d'intervention ont été retenus: Une coopération technologique par un échange de savoir-faire, des accords de recherche, des prises de participation; un partenariat à l'exportation vers les pays hors UE. L'idée est de mettre en commun des moyens permettant une taille plus importante, pour s'attaquer à de nouveaux marchés.

2.2 - L'Eurorégion.

a) Définition.

L'Eurorégion fait partie des plus anciennes initiatives de coopération transfrontalière concernant la Métropole lilloise. Ce programme, associe la Région Nord-Pas-de-Calais à quatre régions étrangères frontalières (carte 19): la Région wallonne, la Région flamande et la Région bruxelloise pour la Belgique; le Comté du Kent pour la Grande-Bretagne. La déclaration d'intention a été signée le 21 juin 1991. L'Eurorégion a pris la forme d'un GEIE. Son siège est situé à Bruxelles.

b) Historique.

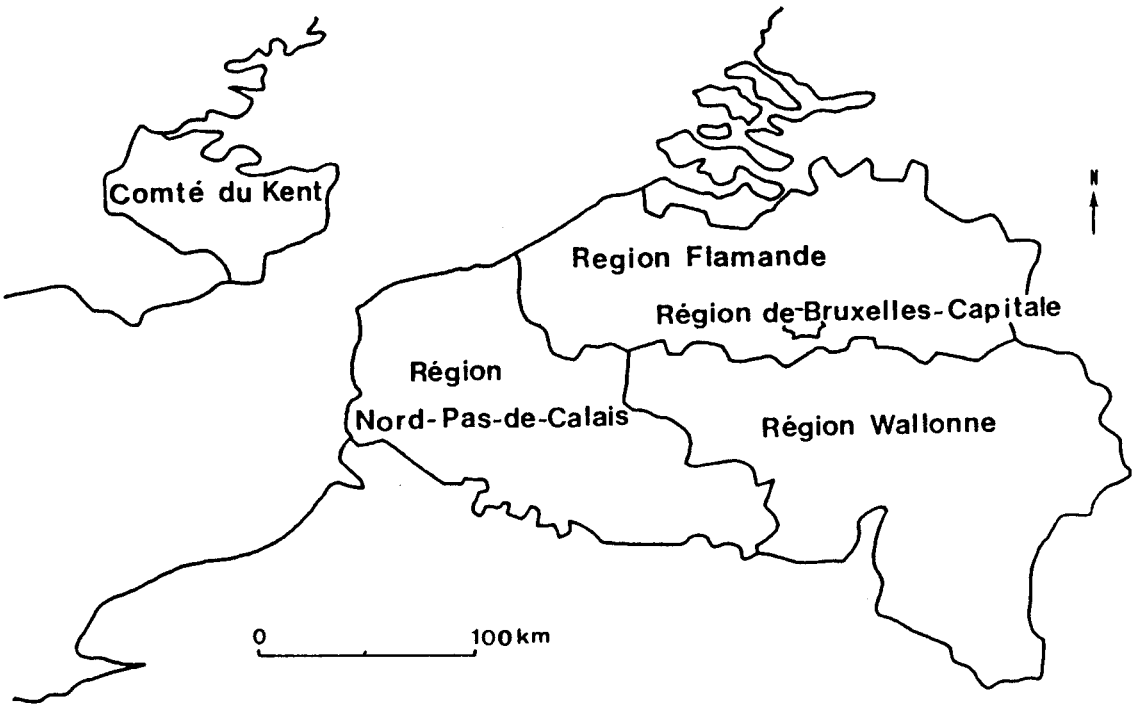
Les liens historiques, la structure des réseaux de communication, la présence de frontières communes, l'intensité des flux économiques et commerciaux et l'importance des échanges entre populations, ont favorisé la mise en route de cette démarche.

Une première rencontre officielle entre le Nord-Pas-de-Calais et le Kent, au printemps 1985 avait débouché sur la signature d'un accord de coopération élargie entre le Kent County Council et le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais le 27 avril 1987, à Leeds Castle tendant à terme à créer une véritable Eurorégion et présenter à Bruxelles un programme coordonné transfrontalier d'intérêt communautaire.

---

(1) Nord-Eclair 28 octobre 1991. "*Vingt ans de coopération transfrontalière.*"

Carte I9 : RESSORT TERRITORIAL DE L'EUROREGION



Les relations avec la Wallonie ont quant à elles toujours existé de façon presque naturelle. Ainsi, dès 1984, le Conseil Régional avait été à l'initiative avec le Hainaut, le West Yorkshire et la Rhénanie Westphalie, de la création de la communauté des Régions Européennes de Tradition Industrielle (RETI). Les RETI sont composées de régions qui ont en commun des problèmes communs de reconversion industrielle et d'adaptation du tissu économique.

Plus tard, le 27 septembre 1990, avait été signée à Lille une déclaration commune par les Présidents des Régions flamande et Nord-Pas-de-Calais. La rencontre entre le Ministre-Président de la Communauté flamande et le Président du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais en novembre 1986 et l'importante participation de la Région au salon Flanders Technology International de Gand en mai 1987 avait déjà renforcé le rapprochement des deux régions. Par ailleurs, le Nord-Pas-de-Calais, la Wallonie et la Flandre sont des membres actifs du Conseil des Régions d'Europe. A ce titre, on notera que le Conseil Régional joue d'autre part un rôle actif dans le cadre du Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) de nombreuses collectivités locales étant jumelées avec des citées voisines de RFA, Belgique et du Royaume-Uni.

Enfin, depuis mai 1990, des commissions transfrontalières existaient déjà dans les domaines de la culture et de l'action sociale et économique, dans le cadre d'un accord passé entre le Département du Nord et les deux Provinces belges du Hainaut et de la Flandre occidentale.

c) Objectifs.

L'Eurorégion ainsi composée serait en volume et en nombre d'habitants, la plus importante par rapport à d'autre structures de ce type. L'objectif de ce dispositif était d'aboutir à une collaboration et à des échanges dans tous les domaines, de créer un territoire homogénéisé par le label d'eurorégion, un espace de collaboration, avec l'objectif de donner à ces cinq régions, une masse critique suffisante pour devenir un interlocuteur de poids et les faire profiter des retombées de l'ouverture des frontières et ne plus être seulement des régions cul-de-sac.

Dans ce but, elle s'était fixée entre autres objectifs, la création d'un catalogue des opportunités technologiques, d'un programme d'échanges inter-entreprises et d'un programme de sécurité routière. Il s'agissait également de définir un programme de lobbying commun aux cinq régions auprès des Communautés européennes.

L'Eurorégion semble aujourd'hui s'être endormie. Elle a cependant joué un rôle historique important en contribuant à lancer l'idée de la coopération transfrontalière et en unissant des régions ayant un passé commun. Mais aujourd'hui, "*Les turbulences politiques chez nos voisins Belges* (...) *donnent déjà de l'inertie à la structure* (...) *Il faudra que ses membres ne s'enferment pas dans leurs commissions et autres groupes de travail pour ne pas oublier leur vocation première*"(1).

---

(1) Croix-l'Evénement (La) 15 février 1992 - "*Euro-région à confirmer.*" -

CHAPITRE 3

BILAN DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE DE PROXIMITE DE LA METROPOLE LILLOISE

A) LE POINT DE VUE DE DECIDEURS ET DES POPULATIONS FRANCAIS ET BELGES

1 - EVOLUTION DE LA PERCEPTION DES DECIDEURS LOCAUX DE 1990 A 1993

1.1 - En 1990.

a) L'enquête Nord-Eclair.

Le journal Nord-Eclair a réalisé en mai 1990 une enquête auprès d'un certain nombre de décideurs politiques (Maires, Bourgmestres...) de la CUDL et des intercommunales Flamandes et Wallonnes qui jouxtent son territoire (1). Cette enquête avait pour objet la recherche de leur opinion au sujet des concepts de Métropole franco-belge, de Métropole transfrontalière. Plusieurs questions étaient posées. Parmi elles figuraient deux questions qui ont retenu notre attention. Il s'agissait de: "*Pensez-vous que l'on puisse envisager la création d'une structure politique franco-belge réunissant des représentants des communes de la CUDL et des arrondissements de Tournai, Mouscron, Comines et Courtrai ?*" et de "*A quelles conditions l'eurométropole peut-elle réussir ?*"

b) Les résultats.

A.Turk - Président du groupe RPR à la CUDL.

Plutôt pessimiste, selon lui, la coopération transfrontalière de proximité devait passer après le règlement des conflits intra-communautaires: "*Il faudrait peut-être d'abord essayer de consolider ce qui existe au niveau communautaire côté français (...) quand on voit les écarts colossaux qui existent, il faut se dire qu'il y aura forcément des problèmes d'adaptation (...) quand on a des préoccupations et des angoisses internes, on a des difficultés à se tourner vers les autres*".

R.Vandierendonck - premier adjoint au Maire de Roubaix.

Sensible aux bénéfices que pourrait tirer Roubaix de la coopération transfrontalière, il avait répondu: "*Il est facile de comprendre l'intérêt pour le versant Nord-Est d'élargir son assise territoriale de part et d'autre de la frontière et de devenir ainsi le versant européen de la Communauté urbaine de Lille*".

---

(1) Nord-Eclair 9-19 mai 1990 "*Enquête sur la capitale franco-belge de l'an 2000.*"

A.Faidherbe - Maire d'Haubourdin.

Ne comprenant pas l'intérêt qu'il pourrait retirer de la coopération transfrontalière de proximité de la Métropole lilloise, il avait répondu à la première question: "*si les communes de la CUDL proches de la frontière peuvent avoir des intérêts très directs dans la création d'une telle structure, qu'auraient à en retirer des communes du Sud de la Communauté comme La Bassée Wavrin ou Lambersart ?*"

L.Demonchaux - Maire de Leers.

Catégorique, le Maire de Leers avait répondu à la première question: "*la création d'une telle structure, avec tout ce qu'elle impliquerait au niveau organisation et réunions, me semble prématuré*".

B.Anselme - Président de l'Exécutif régional Wallon.

Plus optimiste mais cependant méfiant, B.Anselme avait répondu à la première question: "*je suis preneur d'une structure politique franco-belge qui serait composée, de manière équilibrée, de représentants des entités concernées. Il est bien évident que cette structure devrait conserver un statut consultatif*".

A.Diligent - Maire de Roubaix.

Militant de la coopération transfrontalière de proximité de la première heure, il affirmait: "*Je suis cent pour cent pour le développement de cette entité franco-belge. C'est d'ailleurs la chance exceptionnelle de rééquilibrer notre métropole et d'en faire la première métropole internationale. Les structures politiques devront commencer par être, bien entendu, d'abord consultatives et je suis persuadé que dans l'Europe de demain, elles se développeront. Pour cela, plusieurs conditions sont à réunir: Il ne faut pas donner à nos amis belges l'impression qu'on veut les annexer, mais au contraire de jouer un véritable partenariat (...) Il faut: (...) agir avec plus de pragmatisme que d'idéologie. Ce n'est pas de manifestations folkloriques dont nous avons besoin, mais de réalisations concrètes (...) La réalisation la plus importante pour laquelle il faudrait se battre, c'est une zone d'entreprises inter-frontière*".

Déjà sensible à un risque d'impérialisme lillois, il tempérait ses propos en ajoutant: "*J'ai toujours défendu l'idée d'une métropole à dimension européenne, équilibrée, cohérente et bipolaire. Si le projet Euralille va dans ce sens, je suis pour. S'il devait au contraire accentuer le déséquilibre métropolitain, je serais contre*".

J.P.Detremmerie - Bourgmestre de Mouscron.

D'un enthousiasme rare pour l'époque, il affirmait: "*Nous ne faisons pas l'eurométropole, nous sommes l'eurométropole*".

J.P.Balduyck - Député-Maire de Tourcoing.

Méfiant et en recul vis-à-vis de ces nouveaux enjeux, il avait répondu: "*Je suis partant à condition qu'il ne s'agisse que d'une structure consultative. Il est encore beaucoup trop tôt pour parler de structure politique*".

R.Van Spitael - Bourgmestre de Tournai.

Prudent il avait affirmé: "*Les contacts entre communes belges et municipalités françaises sont possibles et ils existent déjà (...) Mais (...) nos structures diffèrent. Il existe donc des obstacles institutionnels sérieux. Ne voyons pas trop grand*".

2.2 - En 1993.

Nous avons réalisé de juillet à septembre 1993 une audition de plusieurs personnalités de la Métropole franco-belge auxquelles était soumis un questionnaire type (annexe 2). L'objectif de cette démarche était de savoir si le point de vue des décideurs locaux avait évolué depuis 1990. Voici les principaux résultats de cette recherche:

a) Réponses aux questions posées.

Présentation et analyse des réponses données à la question suivante: "Pensez-vous que les relations transfrontalières de proximité se sont améliorées au cours des 10 dernières années ? Si oui, à quoi attribuez-vous cette amélioration ? Si non, pourquoi ?"

Toutes les personnalités interrogées ont répondu positivement à cette question, mais à des degrés d'appréciation divers. Tous ont souhaité insister sur le fait que ces relations, bien qu'informelles, existent depuis fort longtemps.

Celles-ci s'ancrent dans l'histoire commune et les échanges qui lient les deux côtés de la frontière. Ainsi, à Armentières, des relations entre associations françaises et Belges existent depuis des dizaines d'années. Elles s'invitent mutuellement. Un exemple: L'association "Les Poilus de France" qui organise chaque année une fête en Belgique et une autre en France. Ces relations anciennes ont souvent été l'occasion de lancer des initiatives plus poussées: "*A l'occasion de cette fête*" affirme G.Haesebroeck, Maire d'Armentières, "*dans le discours que nous prononçons, le Maire de Comines-Belgique et moi-même, nous avons, au cours des 5 dernières années, davantage exprimé les souhaits que nous*

souhaitons établir dans le cadre de relations liées à l'approche de l'Europe. Des projets sont apparus à partir de cela".

De plus en plus souvent, la localisation frontalière est aujourd'hui souvent perçue comme un atout et non plus comme une situation de rebut. H.Segard affirme: "*Notre force, c'est d'être transfrontalier, sans laquelle nous serions isolés*".

Pour A.Braem, Maire de Wervicq-Sud: "*Avec Madame Lernout* (Bourgmestre de Wervik) *les relations se passent fort bien (...) Par ailleurs, la connaissance de la langue flamande a facilité les rapprochements entre les deux communes. En effet, un patois flamand est parlé par beaucoup de gens à Wervicq-Sud*".

Pour G.Deleu, Bourgmestre de Comines, "*il y a une évolution de l'appréhension de problèmes qui concernent les deux côtés de la frontière. Concertation, ouverture d'esprit, aménagement... On réfléchit par delà les frontières*".

L'engagement dans la coopération transfrontalière de proximité se fait sentir tout particulièrement dans les actions menées par la COPIT. B.Haesebroeck, Secrétaire permanent de la COPIT, tire un bilan positif de l'effort accompli: "*Depuis 10 ans, la coopération transfrontalière de proximité s'est considérablement développée, aidée en cela par des incitations de la CEE, notamment par le programme INTERREG, qui ont facilité les contacts avec nos partenaires*".

B.Haesebroeck, en faisant le bilan historique de cette institution, a insisté sur le rôle joué par la CUDL: "*Au départ, il existait effectivement peu de choses. On a vécu dans une ignorance importante par delà la frontière. (...) La CUDL, depuis deux à trois ans, s'est lancée dans un programme de coopération intercommunale. Pierre Mauroy a donc réuni les quatre intercommunales et la CUDL sur la base d'un programme concret axé autour de quatre grands thèmes: la circulation des biens et des personnes, le développement économique, la mise en commun des services publics, l'environnement. C'est autour de ces quatre grands thèmes que nous déclinons des actions de coopération*".

B.Haesebroeck, enthousiaste, explique la coopération par la nécessité d'acquérir une masse critique suffisante: "*Il y a 600.000 personnes dans un rayon de 20 kilomètres autour de la frontière. Quand on ajoute cette population au 1.100.000 que nous représentons, sans hégémonie aucune, c'est un cap important. C'était là un élément d'effet de taille important. L'importance de ce marché a donné des idées à l'ensemble des partenaires. Il y a une mobilisation certaine y compris du côté de Courtrai et de Tournai. L'attrait d'une métropole dynamique, d'une métropole où la circulation se ferait dans de bonnes conditions... était remarquée comme un atout important avec le souci d'étudier la notion d'intérêt mutuel. C'est une prise de conscience collective,*

même si l'initiative est française. La réponse a été au-delà des espérances".

Pour C.Fontaine, Directeur de l'IDETA, les relations s'améliorent indiscutablement: "*Nous avons, grâce à la COPIT notamment, tout fait pour que les relations s'améliorent*".

F.Cornelus, Directeur du LEIEDAL, donne les raisons de cette amélioration des relations transfrontalières de proximité: "*les contacts ont débuté réellement depuis cinq ans. (...) La deuxième moitié des années 70, les années 80, avec la crise économique, ont favorisé un resserrement des liens. Puis, le relancement de l'idée européenne, qui a donné l'envie d'aller voir ce qui se passait de l'autre côté de la frontière. Autre élément, les grandes infrastructures ici le TGV lié au tunnel sous la Manche. Elément le plus récent: la mise en place d'incitations européennes avec en particulier INTERREG (...) Dernier élément, la volonté de la Métropole lilloise, et plus particulièrement de certaines personnalités dont en tête Pierre Mauroy. Enfin, la disparition des frontières a marqué les mentalités. Le fait que le TGV soit déjà arrivé à Lille a son importance et soulève des questions sur ce que ça va apporter*".

Le Bourgmestre d'Estaimpuis, P.Van Honacker, est lui aussi enthousiaste: "*par le fait que la réalité européenne soit là, ça a joué dans la mise en route de nos relations. Je me suis déplacé à de multiples reprises avec le Maire de Wattrelos à la Communauté Européenne à Bruxelles où, sur intervention de Pierre Mauroy, nous avons pu défendre des dossiers tels que l'Institut d'Economie Sociale Européen. Le fait de savoir que la CEE allait donner des subsides, ça a été à la base de ces relations*".

Pour B.Delebecque, Adjoint au Maire de Tourcoing, les relations transfrontalières se sont aussi développées, "*surtout dans le domaine de l'action économique et de l'urbanisme*". Il cite à cette occasion une coopération hospitalière entre l'hôpital Bron de Tourcoing et l'hôpital de Mouscron: "*Le personnel Français s'est mis au néerlandais. Ces deux hôpitaux (...) se sont concertés pour éviter de s'équiper l'un et l'autre des mêmes équipements techniques mais plutôt pour se spécialiser, chacun recourant aux services que l'autre peut lui offrir, dans le domaine de l'analyse médicale, des scanners...*".

Quand on demande à A.Faidherbe, Maire d'Halluin, si les relations transfrontalières de proximité se sont améliorées au cours des 10 dernières années, il répond positivement: "*Je pense qu'en 1976, l'Europe c'était une idée qui se faisait mais qui n'avait pas de possibilités de concrétisation. Aujourd'hui, on a des possibilités de concrétisation. L'Europe, malgré ses difficultés, avance (...) On est au carrefour de deux cultures: c'est intéressant*".

Pour S.Bodson, Chargé de Mission belge INTERREG Nord-Pas-de-Calais/Wallonie l'amélioration s'est faite incontestablement. "*Les*

premiers accords remontent à 1985 avec la communauté française de Belgique. Les RETI (...) avaient déjà développé des contacts. Le phénomène s'est tout à fait développé au cours des dernières années. Le PACTE a servi à financer une cinquantaine de projets qui sont en cours de démarrage actuellement".

Présentation et analyse des réponses données à la question suivante: "Quels sont les problèmes les plus importants que vous rencontrez encore ?"

Si la coopération transfrontalière de proximité suscite de plus en plus d'engouement chez les élus locaux, elle laisse subsister de nombreuses limites que ces mêmes élus ont ainsi présentées:

Pour H.Segard, "*il est aujourd'hui impossible aux communes de Comines France et Comines Belgique de gérer en commun un équipement. Les problèmes les plus importants c'est ceux-là, administratifs et surtout juridiques. A terme la solution juridique la plus adaptée serait d'aboutir à une seule et unique commune. Le but étant de rendre le meilleur service au meilleur coût aux administrés. Nous sommes un laboratoire transfrontalier expérimental. On ne pourra construire l'Europe que par jurisprudence. Si un jour les hommes politiques, quelque soit leur sensibilité politique décident d'avoir une Europe forte, tout va se débloquer. Au niveau des techniciens, de l'Agence de développement, cette dimension transfrontalière est bien prise en compte, mais pas suffisamment au niveau des élus. A la CUDL, chaque élu qui défend un dossier le fait par rapport à son beffroi. Lui demander d'aller voir de l'autre côté de la frontière, c'est parfois impossible*".

A.Braem affirme quant à lui catégoriquement que les deux domaines les plus difficiles sont "*les domaines financier et administratif*". Il donne un exemple: "*On a eu un cas ici. La commune de Wervicq-Sud avait besoin d'une camionnette à quatre roues motrices équipée d'une benne pour réaliser des aménagements dans le bois de Wervicq-Sud. Il s'avérait que la municipalité de Wervik possédait un tel véhicule. La commande fut alors passée. Seulement en Belgique, on ne peut pas établir de carte grise au nom d'une personne publique, telle que la mairie de Wervicq-Sud. Dès lors, le Secrétaire de Mairie s'est proposé pour que ce véhicule soit à son nom mais maintenant se pose le problème de l'acquisition de ce véhicule par la mairie de Wervicq-Sud. Il faut maintenant que cette personne la revende à la ville, ce qui la mettrait dans une situation de gérance, ce qui pose des problèmes*".

A.Braem note d'autres entraves à la coopération transfrontalière de proximité. Elles se situent d'abord dans le domaine économique et concerne un certain sentiment d'abandon de la part des petites communes vis-à-vis des actions décidées par des partenaires plus puissants: "*Notre avenir est imposé par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole lilloise*".

La lenteur administrative représente un autre obstacle selon le Maire de Wervicq-Sud: "*On parle depuis 1970 de la rocade de la Lys. Elle n'est toujours pas réalisée. Or, on est ici dans une zone où il y a énormément d'industries enclavées*".

Pour G.Deleu, "*L'association Comines-Europe est une association Loi de 1901 mais on ne peut pas la subventionner, engager des fonds. On ne peut rien réaliser ensemble, on doit agir chacun de notre côté (...) Un autre problème, c'est le problème linguistique, problème important pour progresser et pour pouvoir concrétiser des choses (...) Un problème aussi concerne le travail. Je constate tous les jours que les français habitant Comines Belgique et qui se présentent à l'ANPE à Lille, à Halluin ou à Armentières n'obtiennent pas les renseignements concernant les offres d'emploi alors qu'un accord a été conclu. Il y a là dans l'exécution des tâches où administrativement ça le permettrait sans aucun problème, un protectionnisme pour les nationaux*".

Pour B.Haesebroeck, la plus grosse difficulté correspond au "*problème de la correspondance des compétences*" L'autre difficulté, c'est que toutes nos actions font l'objet d'une double facturation, d'un double suivi: "*On parle d'un projet d'association de droit européen. Nous l'attendons à corps et à cri. Nous avons étudié l'ensemble des schémas d'organisation, du GEIE en passant par l'association de droit belge... Aucune de ces formules ne nous donne entière satisfaction. Donc nous bricolons*". Pour F.Cornelus, "*dans l'Europe des régions, nous constituerons une métropole à Trois, ce qui sur le plan juridique ne facilite pas les choses. C'est un élément dont il faut tenir compte. Cette complexification* (la fédéralisation de la Belgique) *est quand même une clarification de la situation*". Enfin, dernière remarque de F.Cornelus, qui contraste avec l'esprit de clocher de certains élus français: "*Si on va hors d'Europe, Lille est connue parfois, Courtrai, presque jamais*".

Pour S.Bodson, "*Il serait opportun d'avoir une structure juridique unique qui permettrait de gérer les fonds de manière conjointe (...) Autres freins: une lenteur administrative de la Commission: il a fallu 14 mois pour que la Commission donne son accord sur les programmes qu'on avait déposé. Ca a cassé une certaine dynamique. Les acteurs se sont un peu démobilisés (...) Autre frein spécifiquement français, tout projet doit être instruit par les services de l'Etat, ce qui allonge les délais, qui nous semble, à nous wallons, incohérents*".

S.Tondeur, Chargée de Mission française INTERREG Nord-Pas-de-Calais/Flandre Occidentale, répond par l'affirmative elle aussi, mais elle relativise néanmoins l'impact de ces actions sur l'amélioration de la vie quotidienne des populations: "*Oui, pour les grosses actions mais sur le terrain je n'ai pas vraiment l'impression qu'au niveau du citoyen... Je prends le cas de Hondschoote, il n'y a qu'une rue à traverser mais les gens ne se*

connaissent pas, il y a de moins en moins de gens qui parlent le Flamand...".

Présentation et analyse des réponses données à la question suivante: "Quelles solutions permettraient de résoudre les difficultés auxquelles la coopération transfrontalière de proximité se heurte encore ?"

H.Segard est "*pour le maintien des communes, de leur nom, pour ce qui est de traiter les affaires véritablement locales telles que le social, l'animation, l'enseignement primaire et maternel, mais pas le développement économique par exemple qui doit être traité à un échelon supérieur*". Selon le Maire de Comines, régler ces dysfonctionements passe par la prise en compte des questions de fonds: "*Le problème n'est pas entre la France et la Belgique, encore moins entre Comines, Halluin et Armentières mais entre l'Europe et le Japon, l'Europe et le Sud-Est asiatique. Tant qu'on aura pas compris cela, on prendra du retard*".

Pour G.Deleu aussi, cette prise de conscience de ce changement d'échelle est manifeste. Une certaine crainte de l'étranger subsiste néanmoins chez lui: "*Comines-Belgique est enclavée en Belgique et pour nous, notre pôle d'attraction dans le futur, ce sera Lille et non Courtrai ou Bruxelles (...) Mais, je connais bien la mentalité des Flamands, qui sont de l'autre côté de la frontière linguistique. Eux, ils sont toujours attachés à leur nationalisme flamand et considèrent que le Nord de la France, ça fait partie de la Flandre. Il y a un esprit d'impérialisme conquérant de la part des Flamands pour essayer de conquérir économiquement cette région*".

B.Haesebroeck cite quant à lui les solutions juridiques: "*l'association de droit européen serait certainement dans un premier temps très utile, nous l'attendons avec impatience*". Les actions réalisées restent encore insuffisantes: "*on aurait pu aller plus loin. Notamment, on n'a pas développé suffisamment notre originalité. On est complètement sur la frontière contrairement à beaucoup de villes qui se targuent d'être transfrontalières mais qui n'en ont pas réellement l'assise (...) Nous qui présentons des problématiques évidentes de coopération, de liaisons de coopération, nous aurions pu espérer une reconnaissance de facto, un programme spécifique (...) Là très franchement, c'est vraiment décevant*".

Présentation et analyse des réponses données à la question suivante: "Quel bilan tirez-vous des actions de coopération transfrontalière de proximité que vous avez entreprises ?"

Quant on les interroge sur les actions concrètes qu'ils ont entreprises, les élus évoquent d'abord leurs aspects positifs. Le Maire d'Armentières cite quatre projets réalisés: L'installation en 1991 d'une station d'épuration (Station réalisée par et à l'initiative de la CUDL, implantée sur un terrain en Belgique). Il

a fallu plus de 10 ans pour acheter les terrains. Station implantée avec l'accord des belges "*car leur souhait était de raccorder une partie des habitations de Ploegsteert à notre station d'épuration (...) C'est surtout nous qui apportons*". L'assistance binationale pour les services médicaux de proximité: Ainsi, "*le centre hospitalier de la ville d'Armentières s'est vu doté en 1992, d'un SMUR et nous avons à la demande des Belges répondu favorablement pour qu'il puisse en cas d'accident, se rendre en Belgique*". Le Maire d'Armentières affirme: "*On a visité réciproquement nos maisons de retraite, rapproché nos clubs du troisième âge et lorsqu'il y a des fêtes une à deux fois par an entre les clubs, les invitations sont réciproques. Nos activités dans ce domaine sont plus dynamiques*".

H.Segard affirme: "*On est moyennement satisfait. Il a fallu attendre quatre ans pour voir arriver les premiers écus. C'est décourageant, on se fatigue. De plus, on aurait souhaité qu'on retienne l'ensemble du programme cominois. Tout n'a pas été retenu. On nous a laissé deux petits jouets pour nous faire plaisir: ASTUCE et PEDALO, alors que les gros aménagements dont la station d'épuration n'ont pas été retenus. Il aurait été préférable de jouer l'expérience sur un site important plutôt que de saupoudrer.*" Mais il affirme aussi: "*On a servi de détonateur*".

Quand on lui pose cette question, B.Haesebroeck répond: "*C'est très positif. On a actionné des leviers importants. On a lancé des initiatives, des études, des programmes, certaines actions pour certaines spectaculaires mais on est encore dans une phase de démonstration qui durera certainement encore un an ou deux ou on devra déboucher sur des projets plus ambitieux (...) Aujourd'hui, c'est vrai que les ponts sont jetés certains sont très puissants mais c'est encore fragile. Mais je crois qu'on est dans la bonne voie dans la mesure où la dynamique est évidente, bien ressentie par nos partenaires. La réussite d'Euralille sera aussi un élément déterminant de cette réussite*".

A.Faidherbe a fourni un bilan très détaillé de la coopération transfrontalière de proximité de la Métropole lilloise, source d'effets pervers pouvant risquer de nuire à l'impact de l'ouverture des frontières sur les populations: "*J'avais dit au prêfet que j'avais sur mon territoire un artisan halluinois qui vendait son fioul et son charbon avec une TVA à 18% et qu'à l'époque dans la mesure ou le charbon était considéré comme un bien de première nécessité en Belgique, il n' était taxé que de 5% environ. Ca a été minoré depuis mais ce n'est toujours pas à l'identique. Le préfet a répondu que ce n'est pas important. En effet, ça ne l'est pas pour le gars qui habite Lille ou Hénin-Beaumont, mais pour le commerçant local, frontalier, c'est important car il ne pénétrera jamais le marché belge tandis que les belges viendront avec leurs camions livrer en France. C'est du quotidien. C'est une fragilisation forte des villes frontalières françaises par rapport à la Belgique. Idem pour l'ouverture des magasins. Les belges dérogent à leur législation surtout sur les*

terrains frontaliers, sur Bruxelles et sur la côte. C'est intelligent mais ce n'est pas honnête. Alors ou on harmonise l'application des législations ou bien on dit que là ou les zones frontalières bénéficient de ces tarifs là, on en bénéfice aussi. Sur un certain nombre de marchés sensibles, il faudra qu'on modifie nos législations. Un autre frein c'est la peur qu'ont les artisans français des méthodes belges, très pragmatiques. Autre difficulté, la lourdeur des procédures administratives. L'investisseur belge est en Belgique aidé presque au-delà du normal. Quand il arrive chez nous, toute sa volonté qu'il peut avoir de s'installer chez nous se trouve battue en brèche par cette complexité. On a le temps mais le Belge n'a pas le temps. C'est un frein à l'investissement belge chez nous. On n'a pas la fibre, la volonté économique comme peuvent l'avoir les Belges".

b) Synthèse des résultats de l'enquête.

Le sentiment d'amélioration des relations transfrontalières de proximité au cours des 10 dernières années est ressenti par la plupart des décideurs et acteurs interrogés. Pour beaucoup d'entre eux, des relations existaient déjà depuis fort longtemps, qu'il s'agisse de fêtes franco-belges, de migrations dûes au travail ou bien encore de mariages. Les nouveaux projets se sont finalement appuyés sur cette dynamique préexistante. L'expansion de ces relations remonte au début des années 80. Hormis la décentralisation, rarement évoquée par les personnalités interrogées, d'autres facteurs expliquent ce décollage (du plus souvent au moins souvent cité): la mise en place de financements européens (en particulier INTERREG), l'impact du climat européen sur les mentalités, la volonté de personnes particulièrement dynamiques, la création de la COPIT, instance assurant une cohésion de la Métropole, la crise économique, parfois l'apprentissage des langues étrangères. Ces principaux facteurs ont permis de donner aux décideurs frontaliers le sentiment d'être aujourd'hui davantage situés à un carrefour, avec les espoirs suscités et les projets autorisés, plus que dans un cul-de-sac.

Le sentiment partagé par les personnalités interrogées, d'une amélioration des relations transfrontalières de proximité, ne les empêche pas de lui voir beaucoup de limites et de freins. La première source de difficultés, citée à la quasi-unanimité, concerne le contraste administratif et juridique, qui engendre une séries de difficultés plus spécifiques, nuisant véritablement à la traduction quotidienne de la coopération transfrontalière de proximité: impossibilité de gérer des équipements et des fonds en communs, procédures administratives trop longues, absence d'accords entre les mutuelles françaises et belges et entre les agences pour l'emploi, double facturation, double suivi, problème de la correspondance de compétences... Un autre problème important concerne le contraste opposant un secteur francophone à un territoire néerlandophone, culturellement et sur le plan linguistique, différents. Existe enfin le sentiment qu'on s'occupe

trop de la coopération à longue distance par rapport à la coopération de proximité. Ces limites à la coopération transfrontalière de proximité donnent parfois aux communes le sentiment de n'être que des laboratoires du transfrontalier, et risquent de désamorcer les dynamiques locales.

Parmi les solutions proposées par les personnalités interrogées, figure en premier lieu la création d'une structure juridique de type association de droit européen, susceptible de porter les dossiers INTERREG, de simplifier et de raccourcir la durée des procédures. Par ailleurs, une approche commune de certains problèmes est présentée comme vivement souhaitable, en particulier dans le domaine de l'emploi. Enfin, figure le souhait d'un renforcement des transports transfrontaliers, jugés parfois insuffisants.

En dépit de ces insuffisances, les personnalités interrogées tirent un bilan globalement positif des actions de coopération transfrontalière qu'elles ont entreprises ou dont elles ont la charge. Ces actions se multiplient et plusieurs d'entre elles se sont déjà concrétisées sur le terrain: stations d'épuration, lignes de bus, coopération entre services hospitaliers... Bien entendu, les projets qui subsistent restent nombreux et les élus sont souvent impatients de les voir aboutir. Toutes affirment au moins avoir joué un rôle déclencheur dans ce processus d'officialisation de la coopération transfrontalière de proximité.

Toutes les personnalités interrogées sont d'accord pour affirmer qu'elles souhaitent que les efforts initiés il y a maintenant quatre à cinq ans se poursuivent dans la même direction. Toutes ont des projets d'avenir allant dans cette direction à formuler, projets faisant l'objet de réflexions et en attente de financements (salles de spectacle, nouvelles lignes de bus, circuits touristiques, lutte contre la toxicomanie...).

2 - LE POINT DE VUE DES POPULATIONS

2.1 - Interprétation des réponses au questionnaire réalisé auprès des populations de la Métropole franco-belge.

a) Objectifs du questionnaire.

L'objectif de cette enquête était d'apporter un éclairage de l'impact du décloisonnement frontalier sur l'amélioration de la vie quotidienne des populations telles qu'elles-même le ressentent et mettre en évidence les dysfonctionnements les plus fortement ressentis par celles-ci.

Les résultats de cette enquête (qui n'a qu'une valeur indicative), sont limités en raison de faiblesse de l'échantillon, ne permettant, mais c'était bien l'objet initial de celle-ci, qu'un

éclairage global de la question et la mise en évidence de dysfonctionnements particulièrement fortement ressentis.

Les questions posées figurent dans l'annexe n°2.

b) Méthodologie et profil de l'échantillon.

L'enquête a été réalisée dans les centres-villes des différentes agglomérations. Les personnes interrogées devaient d'une part, être âgées de plus de 18 ans et, d'autre part, résider (ou avoir résidé) et (ou) travailler (ou avoir travaillé) dans la commune d'enquête.

41 personnes ont été interrogées au cours de cette enquête (21 femmes et 20 hommes):

10 à Armentières, le 24 août 1993, entre 08h40 et 11h10
10 à Menin, le 2 septembre 1993, entre 10h00 et 10h50
10 à Halluin, le 2 septembre 1993, entre 11h00 et 12h00
7 à Comines (Belgique), le 8 septembre 1993, entre 10h05 et 10h30
4 à Comines (France), le 9 septembre 1993, entre 10h35 et 10h52

L'âge moyen des personnes interrogées était de 43,4 ans. La personne la plus âgée avait 84 ans et la plus jeune 19.

Le profil socio-professionnel de l'échantillon:
- Retraités: 11
- Chômeurs ou sans profession: 10
- Ouvriers: 10
- Professions intermédiaires: 6
- Cadres: 4

Nombre de Belges interrogés sur le territoire français: 2/25
Nombre de Français interrogés sur le territoire belge: 1/16

Nombre de personnes résidant au lieu de l'enquête: 36
Nombre de personnes travaillant au lieu de l'enquête: 31

2.2 - Les résultats.

a) Réponses à la question: "Combien de fois vous rendez-vous chaque semaine en France/Belgique ?"

- Jamais: 6
- Moins de 1 fois: 10
- 1 fois: 7
- 2 à 5 fois: 11
- 6 à 10 fois: 7
- Plus de 10 fois: 0

b) Réponse à la question: "Pour quelles raisons vous y rendez-vous ?"

(plusieurs réponses étaient autorisées)

- Pour rendre visite à des parents ou amis ? 13 réponses
- Pour des raisons professionnelles ? 1 réponse
- Pour des raisons commerciales ? 22 réponses
- Pour d'autres raisons. lesquelles ? Loisirs (11 réponses).

47 réponses au total.

c) Réponse à la question: "Pour quelles raisons ne vous y rendez-vous jamais ?"

Le principal motif invoqué est l'absence de possibilité de déplacement occasionné par l'âge (motifs de santé). C'est parmi les personnes les plus âgées de l'échantillon que l'on trouve quelques (4) réponses de ce type.

d) Réponses à la question: "Pensez-vous que les relations transfrontalières de proximité se sont améliorées au cours des dix dernières années ?"

- Oui: 22 réponses
- A quoi attribuez-vous cette amélioration ?

Les gens ont conscience de la multiplication des contacts de tous types entre les deux versants: sont cités: "*besoin de se réunir pour atteindre un poids suffisant*", "*meilleure connaissance mutuelle*", "*influence du Roi Baudouin*", "*l'expérience des deux Comines*", "*organisation de jeux franco-belges*", "*multiplication des échanges*", "*développement des relations culturelles entre Halluin et Menin*", "*on fait plus de choses en commun*", "*nouvelles ententes entre les dirigeants des communes*", "*multiplication des actions communes*". Il ressentent par ailleurs l'ancrage historique de ces relations: "*affinités*", "*mariages mixtes*", "*mêmes mentalités*" (cité par deux personnes différentes). Ils attribuent aussi le développement de ces relations à l'impact du décloisonnement frontalier: "*absence de douane*", "*ouverture des frontières*" (cité par trois personnes), par l'"*augmentation du temps libre des gens*" et enfin par le contraste commercial frontalier: "*commerces belges plus attractifs que les français*", "*différences de prix*", "*prix différents*", "*effet commercial*".

- Non: 9 réponses.
- Ne sait pas: 10

e) Réponses à la question: "Quels sont les problèmes les plus importants que vous rencontrez encore ?"

Seules 7 personnes ont répondu à cette question. La première difficulté porte sur la langue (citée par 5 personnes). Les deux autres difficultés citées portant sur l'accroissement des

trafics transfrontaliers illégaux et enfin sur le problème du change des monnaies.

f) Réponses à la question: "Quelles solutions permettraient de les résoudre ?"

Le nombre de personnes ayant répondu à cette question n'est que de 4. Les autres personnes interrogées n'ayant aucune proposition à formuler, même lorsqu'elles ont soulevé des problèmes.

Les quatre propositions relevées portent pour deux d'entre elles sur la langue: "*développer les cours de langues*" et "*développer l'apprentissage des langues*" et pour deux autres sur un renforcement de la répression vis-à-vis de la délinquance transfrontalière: "*être plus sévère vis-à-vis des délinquants*", "*multiplier les contrôles*".

2.3 - Synthèse des résultats.

Cette enquête a permis de mettre en évidence les 4 points suivants:

Les liens entre les deux versants sont réels. Seul 1,46% de l'échantillon interrogé ne franchit jamais la frontière, 61% la franchissant au moins une fois par semaine et 17% presque quotidiennement.

Les motifs de franchissement de la frontière s'expliquent d'abord par l'attraction des commerces (la moitié des raisons invoquées) mais aussi par les contacts familiaux ou amicaux entre les deux versants (plus du quart des réponses apportées) et enfin par l'attraction en matière de loisirs qu'exerce en particulier la Belgique. On notera par ailleurs que l'enquête a mis en évidence la quasi-absence de motivation professionnelle pour le franchissement de la frontière. Enfin, les réponses négatives concernant le franchissement de la frontière concernaient presque exclusivement des personnes âgées ayant des difficultés à se déplacer.

Une majorité de personnes (53,6%) ressent les relations franco-belges de proximité comme s'étant améliorées. Ce résultat va dans le sens des réponses données dans l'enquête réalisée auprès des décideurs locaux. Ces personnes attribuent cette amélioration d'abord à la multiplication des actions de rapprochement entreprises par les décideurs locaux. Pour 21,9% des personnes interrogées, ces relations sont restées identiques à ce qu'elles étaient il y a dix ans. On notera enfin que 24,4% des personnes interrogées sont incapables de fournir un jugement sur cette question.

Pour 12,2% des personnes interrogées, les principaux obstacles qu'ils rencontrent dans leur vie quotidienne (en terme de

coopération transfrontalière de proximité) tient à la barrière de la langue. C'est le premier problème cité. Les autres (4,9%) tiennent au problème du change des monnaies et à l'accroissement de la délinquance. Les solutions proposées (seules 4 personnes en ont proposées) portent sur le développement de l'enseignement du néerlandais et du français dans les écoles du secteur ainsi que sur la mise en place de mesures coercitives à l'encontre des délinquants.

B) LIMITES DU CONCEPT DE METROPOLE FRANCO-BELGE ET PERSPECTIVES

1 - LIMITES ET OBSTACLES AUX PROJETS D'INTERET TRANSFRONTALIER DE LA METROPOLE LILLOISE

1.1 - Des actions encore insuffisamment développées.

Certains problèmes commencent à trouver, à l'heure actuelle, un début de solution, ceci grâce à une dynamique volontariste de concertation entre les institutions. Cependant, ces développements (transports en commun, gestion des ressources naturelles, gestion commune de services publics...), sont encore limités.

1.2 - Le contraste des réglementations nationales.

a) Des partenaires aux compétences différentes.

La coopération transfrontalière se heurte aussi, nous l'avons vu, au fait que l'organisation de l'action administrative diverge d'un pays à l'autre et ce en dépit d'une dénomination parfois identique des institutions. Il existe ainsi une grande différence entre les structures intercommunales françaises et belges. La CUDL est un établissement public à caractère administratif (EPA), disposant de ressources fiscales propres et l'adhésion y est obligatoire. Les intercommunales belges sont en revanche, pour la plupart, des sociétés de droit privé réunissant des personnes publiques et privées. Les structures intercommunales ne perçoivent aucun impôt. Leurs ressources sont constituées par des cotisations. Par ailleurs, en Belgique la région est une sorte d'Etat fédéral...

Cette asymétrie, quelquefois complétée par l'inégalité des moyens financiers dont sont dotées les différentes instances, empêche les partenaires de la coopération de s'engager de façon ferme dans des projets communs. Ils sont simplement réduits le plus souvent à porter ensemble un projet commun, et à le défendre devant les autorités compétentes. Cette asymétrie limite également les possibilités de créer des structures transfrontalières plus opérationnelles, capables d'intervenir directement et de mobiliser les moyens nécessaires.

b) La recherche de nouvelles structures juridiques.

Si en France on trouve des SEM et en Belgique des intercommunales de développement qui sont également des institutions de type mixte, il n'existe pas encore sur le plan juridique d'organisme unique permettant à ces partenaires de concrétiser leurs actions. Plutôt que de créer de nouvelles structures métropolitaines et transfrontalières, il serait probablement plus intéressant de transformer ces dernières pour les rendre pleinement franco-belge.

Les collectivités locales qui nouent des relations ne peuvent à ce jour s'appuyer sur aucun instrument juridique spécifique. Faute d'instruments juridiques adaptés, les collectivités locales en sont réduites à coopérer au sein de structures dénuées de personnalité juridique. Pour résoudre ce problème institutionnel, et donc permettre aux collectivités relevant d'Etats différents de dialoguer au sein d'une structure ayant une personnalité morale sans pour autant être rattachée au droit interne de l'une ou l'autre des parties, il serait nécessaire, d'après une étude réalisée par la CUDL, "*d'arriver à la création d'un Groupement Européen d'Intérêt Public, équivalent du Groupement Européen d'Intérêt Economique (...) La création de cette structure européenne permettrait de répondre aux exigences de la Commission qui exige que les concours communautaires attribués dans le cadre des programmes INTERREG ou FEDER pour encourager la coopération transfrontalière, soient versés à une structure unique*"(1).

A l'heure actuelle, les collectivités concernées n'ont comme solution que la création d'une structure de type association rattachée à tel ou tel ordre juridique national ou bien le GEIE. Ce groupement procure à une structure une personnalité juridique à vocation internationale ayant une véritable existence fiscale autonome. En pratique, cette structure a été créée pour la coopération transfrontalière et transnationale des entreprises privées. L'utiliser pour pratique d'une coopération transfrontalière décentralisée, entre collectivités locales est contraire à l'esprit initial du législateur, bien que possible. D'ailleurs, le recours au GEIE s'est avéré être pourtant la première réponse cohérente à une situation de coopération transfrontalière qui reste ambiguë.

L'article 131 de la Loi du 6 février 1992 (annexe 1) constitue une avancée dans la mesure où il ne concerne plus seulement les régions mais l'ensemble des collectivités locales et leurs groupements qui peuvent aujourd'hui "*conclure des conventions dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France*". D'autre part, l'Article 133 de la même loi prévoit la création de Groupements d'Intérêt Public avec la participation des collectivités locales appartenant à des Etats membres de l'UE ainsi que la participation de ces mêmes collectivités au capital des sociétés d'économie mixte locales.

---

(1) CUDL, SCET DT Nord mai 1993 "*Création d'une structure publique franco-belge: Conférence permanente intercommnale transfrontalière.*" Lille, p15.

Enfin, la formule de la Société Anonyme Européenne est quant à elle, encore à l'état de projet.

Finalement, même si les relations internationales des collectivités locales françaises et des équivalents étrangers, se développent rapidement, cela reste sur des bases juridiques précaires, ce qui pourrait être à terme un frein à leur consolidation.

1.3 - La mauvaise image de la construction européenne par les populations.

a) Les pertes d'emplois.

Le décloisonnement frontalier ne créera pas d'emplois mais contribuera à leur diminution. Ainsi, Rekkem, deuxième bureau douanier français a fermé.

Le parking international douanier du Risquons-Tout, avait quant à lui permis la création de quelques 800 emplois répartis partiellement entre l'administration des douanes et les agences en douane française et belge. Il était doté d'un entrepôt public, d'un magasin spécial et d'un local réfrigéré pour les contrôles sanitaires. Il traitait environ 1.000 véhicules par jour et réalisait annuellement un chiffre d'affaires de plus de 2 milliards de francs belges, ce qui le plaçait au premier rang des postes douaniers de la frontière franco-belge.

b) Le faible retentissement du décloisonnement frontalier sur les populations.

La disparition des frontières, officialisée le 1er janvier 1993, n'a pas effacé les différences de législation d'un Etat à l'autre. Le frontalier doit jongler entre deux législations nationales et parfois avec les règlements communautaires en plus. Ce dernier est aujourd'hui à la recherche d'un véritable statut. Rien n'a véritablement changé du point de vue social, ni en matière de fiscalité, ni en terme de chômage... Une lettre témoignant du découragement d'un habitant de Comines, adressée à H.Segard, Maire de cette ville frantalière fortement engagée dans des actions de coopération transfrontalière, est à ce titre, révélatrice de ce climat de découragement que peut engendrer la complexité du décloisonnement frontalier sur les populations (annexe 3).

1.4 - Les limites du programme INTERREG.

Les limites d'INTERREG portent en premier lieu sur l'absence de volonté de la Commission des Communautés européennes de rendre les collectivités locales directement maîtresses de leur budget INTERREG. Ceci assouplirait pourtant les procédures et raccourcirait pourtant les délais d'obtention des financements.

1.5 - La fragmentation politique de la Belgique.

a) La nouvelle Constitution Belge.

"La Belgique est un Etat fédéral qui se compose des Communautés et des Régions". C'est par 144 voix contre 36, soit par la majorité requise aux deux tiers, que les députés Belges ont approuvé le 6 février 1993 le nouvel article premier de la Constitution de 1830 qui disait: "La Belgique est divisée en provinces". Ce vote est le premier d'une longue série. Il doit conduire à la création d'une dixième province par la scission du Brabant en une partie flamande et francophone, Bruxelles-capitale restant une région à part entière où les Communautés linguistiques se partagent cependant un certain nombre de compétences.

b) L'organisation politique et administrative de la Belgique.

L'édification de la Belgique remonte à la révolution de 1830. La première révision de la Constitution en 1970 avait divisé le pays en trois Régions Economiques: la Flandre, la Wallonie, et Bruxelles. Mais tandis que la Flandre et la Wallonie s'étaient alors rapidement organisées, la Région bruxelloise, dépourvue d'autonomie de gestion et de décision, restait sous la tutelle du Gouvernement National. On avait coutume de dire qu'elle était "*laissée au frigo*"(1).

Depuis la révision de la Constitution de 1988-89, la Belgique est organisée selon des structures fédérales. Cette organisation repose sur des bases à la fois régionales et communautaires. La Belgique comprend aujourd'hui trois régions: la Région wallonne, la Région flamande et la Région bruxelloise et trois Communautés: la Communauté Française, la Communauté Flamande et la Communauté Germanophone. L'Etat central a transféré à chacune de ces nouvelles institutions des compétences qu'elles exercent désormais de manière autonome. Dotées d'une personnalité juridique distincte de celle de l'Etat, elles disposent d'organes législatifs et exécutifs.

Au niveau national, le pouvoir exécutif est exercé conjointement par le Roi et les Ministres. Toutes les compétences qui n'ont pas été attribuées de manière exclusive ou complémentaire aux Communautés et aux Régions restent Nationales. C'est par exemple le cas de la monnaie, du maintien de l'ordre ou de la justice.

Les Régions.

Aujourd'hui, chaque Région dispose d'institutions décentralisées. Les Régions règlent les matières dites d'intérêt régional (aménagement du territoire, logement, expansion économique...).

---

(1) Libre Belgique (La) novembre 1989 "*Comprendre la Belgique Fédérale. Les nouvelles institutions.*" Bruxelles, p27.

Les Communautés et les Régions linguistiques.

Les Communautés règlent les matières dites "*culturelles*" (éducation permanente, tourisme, promotion sociale...) et les matières dites "*personnalisables*" c'est-à-dire liées aux personnes et susceptibles de recevoir un traitement différencié de communauté à communauté (aide sociale, politique familiale...). La coopération internationale en ces matières dépend également des Communautés.

La Communauté flamande est compétente dans les territoires de la région néerlandaise et de la Région bilingue de Bruxelles-Capitale. La Communauté française, compétente dans les territoires de la Région de langue française, est également compétente dans le territoire de la Région bilingue de Bruxelles-Capitale.

Une autre caractéristique de cette organisation institutionnelle est son asymétrie: du côté francophone, la Communauté Française et la Région Wallonne sont des institutions totalement distinctes, alors que du côté Flamand, la Communauté exerce les attributions de la Région, avec la conséquence que ces deux institutions ont une assemblée et un Exécutif commun.

1.6 - Les querelles communautaires et linguistiques.

L'action unificatrice de la royauté n'a pas pleinement réussi à souder les deux communautés linguistiques. Les querelles linguistiques sont en effet les plus apparentes: on compte 5,6 millions de Flamands qui parlent le néerlandais contre 4,2 millions de francophones. Or, ceux-ci ne constituent plus que 18% de la population du Bénélux et "*ils sont moins facilement bilingues que les élites néerlandophones*"(1).

La Flandre bénéficie par ailleurs des effets d'une longue période de dynamisme démographique et son vieillissement est moins accentué que celui de la Wallonie. La Flandre, bien que le bilan naturel n'y dépasse plus 2,5 %, est seule responsable du très modeste accroissement naturel du pays. Au contraire, la Wallonie ne compte pas plus d'habitants qu'en 1930 alors que la Flandre s'est accrue de 1,3 millions d'habitants pendant la même période. Dans la région bruxelloise, îlot à dominante francophone (20% de néerlandophones) en territoire flamand, on peut parler d'une véritable "*hémorragie démographique*"(2). Or la Région ne coïncide nullement avec l'agglomération, ce qui complique encore les problèmes délicats d'équilibre démographique.

Les limites linguistiques, héritage d'une vieille histoire, ont en effet été définitivement fixées en 1963 et toute tentative pour les modifier se heurte à de vives résistances que ce soit dans les Fourons ou le Brabant flamand. Pour J.Maeseele, du LEIEDAL, "*la question linguistique est le plus grave problème pour la coopération transfrontalière*"(3)

---

(1) GAY (François), WAGRET (Paul) mars 1987 "*L'économie des pays du Bénélux.*" Paris, PUF, Coll. Que sais-je ?, p114. (2) Id. p115
(3) Jef MAESEELE - Adjoint de direction - LEIEDAL - Courtrai - 24/06/93

Il résulte de cette situation que la structure administrative et politique de la Belgique est extrêmement compliquée. Certes une réforme entrée en vigueur en 1977 a simplifié le système de base en diminuant le nombre des communes: elles sont maintenant 589 contre 2.359 avant les fusions obligatoires. Seule Bruxelles, pour des raisons linguistiques, a vu le nombre de ses communes inchangé.

La nouvelle organisation de la Belgique se traduit en particulier par des règles de répartition des finances publiques extrêmement complexes. Les crédits régionalisés, en particulier, font l'objet de dures controverses et se répartissent en principe pour un tiers au prorata de la population, un tiers en fonction de la superficie, le dernier tiers dépendant du montant de l'impôt sur les personnes physiques perçu sur le territoire...

Enfin, entre le niveau international, le niveau national et le niveau régional, les tensions restent nombreuses et fortes, surtout en Wallonie où subsistent maintes rivalités principautaires, sans parler de la méfiance à l'égard de Bruxelles.

1.7 - La crise de la langue française.

"*Le français est en crise et son importance dans le monde ne cessera de décliner*", a affirmé P.Klinkenberg lors d'une conférence à Courtrai en 1992, avant d'ajouter: "*en Flandre, la connaissance du français diminue mais le besoin de cadres francophones augmente*"(1). Si la langue française fut pendant longtemps la langue officielle de Belgique, celle de la promotion sociale, au point que l'élite et les classes moyennes des grandes villes flamandes ne pouvaient l'ignorer, ce temps là est bien révolu. Partout l'anglais domine.

TABLEAU n°014: - EVOLUTION DU NOMBRE DE LYCEENS DE LA METROPOLE LILLOISE SELON LA LANGUE VIVANTE ETUDIEE

Remarque: Statistiques concernant les élèves de classes de seconde, première et terminale, LV1, LV2 et LV3 confondues.

	1988-89	1989-90	1990-91	1991-92	1992-93
Anglais	12.165	11.248	11.545	10.941	10.150
Allemand	5.670	5.570	5.395	5.232	4.790
Espagnol	3.035	3.529	3.444	3.483	2.689
Italien	521	530	502	446	351
Russe	397	428	445	375	315
Arabe	160	150	141	134	115
Hébreux	15	18	20	21	19
Néerlandais	1	2	0	0	1
Polonais	0	0	2	2	2
Autres langues	78	87	80	108	37
Total	22.042	21.562	21.574	20.742	18.469

Source: D'après le Rectorat d'Académie de Lille.

---

(1) Nouvelles de Belgique n°6 mai 1992 - revue mensuelle de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille.

Dans l'enseignement public, le nombre d'heures consacrées au français a baissé d'un tiers dans le secondaire. En même temps, la nécessité pour les Wallons d'apprendre le néerlandais devient de plus en plus grande. On peut s'étonner de la même façon, la faiblesse du nombre de lycéens sensibilisés à l'apprentissage de la langue néerlandaise, dans une métropole qui se voudrait déjà transfrontalière (tableau 014).

1.8 - La tentation séparatiste.

a) Les revendications autonomistes Flamandes.

Selon un sondage effectué en octobre 1992 par le quotidien flamand De Standaard, indique que plus de 30% des Flamands seraient favorables à l'indépendance de leur région (1). D'ailleurs, la Volksunie, parti indépendantiste, s'assigne comme objectif "*l'indépendance de la Flandre dans l'Europe fédérale*"(2).

Née en Flandre, la revendication séparatiste, idée ancienne, a été ravivée par le Vlaams Blok, parti d'extrême droite Flamand. Les thèses indépendantistes se sont répandues dans la presse catholique du nord du pays. "*Elles séduisent aujourd'hui un grand nombre d'hommes politiques et rencontrent, dans l'opinion publique flamande, un étonnant succès*"(3).

Quelques peu interloqués, les milieux d'affaire belges francophones s'efforcent de déchiffrer l'avenir. Deux inquiétudes se profilent. En cas de divorce, la Wallonie serait-elle en mesure d'éponger sa dette publique et qu'adviendrait-il de Bruxelles, peuplée à 85% de francophones, mais enclavée en territoire flamand et revendiquée comme capitale par la Flandre.

b) Le cas de la Wallonie.

Le Mouvement Wallon pour le Retour à la France, autre mouvement indépendantiste Belge, possède un drapeau tricolore enrichi du coq Wallon. Dans une interview, des représentants du mouvement affirmaient: "*L'heure est venue d'affirmer notre véritable nationalité. Même origine, même langue, même sensibilité: tous ces traits essentiels d'une nation montrent que nous sommes une branche du peuple français séparée du tronc par des accidents de l'histoire*"(4).

Le mouvement Wallon pour le retour à la France a tenu son premier congrès à Lille en novembre 1991. Maurice, M.Lebeau, président du mouvement, affirme que "*10 à 15% des Wallons seraient favorables au rattachement avec la France*"(5). Il ajoute: "*Nous avons parlé français bien avant les toulousains et les Marseillais ! La tendance française a toujours existé chez nous*"(6). M.Lebeau ajoute: "*Les histoires Belges ont cessé de nous amuser. Et nous ne cherchons pas une solution pour la Belgique-Belgie: il n'y a jamais eu de nation Belge mais un Etat de plus en plus soumis au diktat flamand, un état francophobe où nous sommes coupables de*

---

(1) à (3) 8 octobre 1992 "*La tentation séparatiste.*" L'Express, pp57-58. (4) Monde Dossiers & Documents (Le) janvier 1993, n°206, p2. (5) à (6) Voix du Nord (La) 1-2 décembre 1991 "*Vive la Wallonie et la France ! Vive la Wallonie française !*"

parler français. La seule alternative qui est laissée aux Wallons: l'indépendance ou le rattachement à la France. Pour nous, l'indépendance est une illusion. Par contre, tout milite en la faveur de la constitution d'une 23ème région française, forte de 3,2 millions d'habitants, de Tournai et Malmédy à Liège et Virton..."(1).

1.9 - Les conséquences de ces tendances sur les relations internationales de la Belgique.

La fragilité de l'identité Belge ouvre la Belgique sur l'Europe, mais de façon ambiguë. Pour asseoir son statut de capitale politique communautaire, Bruxelles est en quelque sorte obligée de s'exterritorialiser, tentant de s'assurer une position neutre entre Wallons et Flamands. Cette affirmation supranationale renforce les tendances centrifuges.

Au sein de la Flandre, tous les Flamands ne partagent pas le sentiment du Président de la CCI de Courtrai, prônant le rattachement économique du Courtraisis à la Métropole lilloise: D'après le numéro des Nouvelles de Belgique de décembre 1991, l'agence de développement économique de la Flandre occidentale (le GOM), pense que "*Courtrai peut facilement se passer de l'appui de la Métropole lilloise*"(2). En fait, toujours d'après la même source, "*Lille n'attirerait les Courtraisiens que par ses théâtres, ses musées et son commerce de luxe. Pour le reste... sur le plan professionnel... pfff !*"(3).

Même si le premier échevin de Courtrai, responsable des relations extérieures de Courtrai a tempéré rapidement les propos de l'agence en affirmant que "*le GOM affiche une attitude défensive, à l'heure où Pierre Mauroy propose de nouvelles structures transfrontalières. C'est humain*"(4). Il n'en reste pas moins que l'attitude des décideurs économiques Flamands reflète bien le contraste économique, culturel et social qui existe entre leur région et celle de la Métropole lilloise.

2 - LES PERSPECTIVES DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE DE PROXIMITE DE LA METROPOLE LILLOISE

2.1 - Les principaux domaines de la coopération transfrontalière de proximité de la Métropole lilloise.

Les domaines où des lacunes existent et pour lesquels des actions communes seraient souhaitable pour renforcer la coopération transfrontalière de proximité, sont les suivants:

Les transports en commun: à l'instar de la liaison de bus Wattrelos-Mouscron, il est unanimement souhaité un développement des lignes de bus transfrontalières entre les communes mitoyennes. Déjà, à l'initiative de la CUDL, une nouvelle liaison transfrontalière a été mise en place à partir du 4 octobre 1993.

---

(1) Voix du Nord (La) 1-2 décembre 1991 "*Vive la Wallonie et la France ! Vive la Wallonie française !*" (2) à (4) Nouvelles de Belgique n°1 - décembre 1991 - revue mensuelle de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise.

Cette desserte est assurée du lundi au samedi, par le prolongement de certains services de la ligne 82 (Armentières-Wervicq-Sud).

L'environnement: cette question est souvent abordée, notamment en ce qui concerne l'assainissement des cours d'eau mitoyens (la Lys, le Beck, l'Espierre); appréhension de la gestion des pollutions dérivantes (aériennes, aquatiques).

La coopération entre services publics: les plus souvent cités sont ceux de secours et de lutte contre l'incendie et d'enlèvement des ordures ménagères.

Les infrastructures: certaines peuvent être réalisées de concert, comme les routes de contournement d'agglomérations mitoyennes.

Les loisirs: il est également souvent évoqué la possibilité de créer des circuits ou bases touristiques transfrontaliers.

2.2 - Bilan et perspectives du programme INTERREG.

a) Bilan d'INTERREG 1 (1990-1993).

L'initiative communautaire INTERREG a suscité beaucoup d'intérêt dans la région Nord-Pas-de-Calais de la part des décideurs politiques, économiques et sociaux.

Au cours de la période 1991-1993 correspondant à INTERREG 1, la région Nord-Pas-de-Calais a reçu de la Commission des Communautés européennes plus de 50 millions d'Ecus (environ 350 MF) pour financer en partie des actions franco-belges ou franco-britanniques. Afin de mieux préparer INTERREG 2 (1994-1998), Nord-Pas-de-Calais, Flandres et Wallonie se sont réunis à Courtrai pour accorder leurs projets. Aller plus loin, ouvrir de nouvelles pistes, tel était l'objectif du colloque de Courtrai qui présentait les euroguichets pour les salariés, les entreprises et les consommateurs et mettait en évidence les activités transfrontalières des syndicats et des chambres de commerce.

La Commission des Communautés européennes a réalisé une première évaluation de ses initiatives communautaires parmi lesquelles figure le programme INTERREG. Ce rapport indique que pour modestes que soient bon nombre d'entre eux, les programmes mettant en oeuvre les initiatives communautaires ont été généralement l'un des éléments les plus appréciés à l'échelon local des interventions structurelles de l'Union européenne. Cela est particulièrement vrai d'INTERREG. Les initiatives communautaires ont suscité l'intérêt, catalysé les idées et constitué un cadre de coopération sans commune mesure avec la modicité des ressources mobilisées.

b) Perspectives pour INTERREG 2 (1994-1998).

Renforcer les actions entreprises.

Pour la Commission, en ce qui concerne la coopération aux frontières intérieures, il s'agit de continuer à mettre l'accent sur les mesures propres à créer et à renforcer durablement l'ossature d'une action de coopération favorisant le développement économique. L'avenir de ces programmes est d'ores et déjà ouvert: "*Cette approche par réseaux et de coopération transnationale* (INTERREG), *qui représente l'une des principales formes de la valeur ajoutée des initiatives communautaires, devrait caractériser un certain nombre des thèmes* (...) *susceptibles de constituer un cadre approprié pour les futures initiatives*"(1). Parmi les conclusions de la Commission au sujet des principes de base des futures initiatives communautaires (pour la période 1994-1998), figurent:

La création d'un bureau d'information transfrontalier (antenne d'information belges et françaises de part et d'autre de la frontière pour rencontrer les préoccupations transfrontalières).

La création d'un bureau d'assistance transfrontalier destiné aux entreprises afin "*d'accélérer le processus de modernisation et d'adaptation technologique du tissu industriel de la zone transfrontalière*"(2).

Le développement transfrontalier de la vallée de l'Espierres, l'objectif étant d'établir un schéma directeur pour la vallée de l'Espierres transfrontalière qui assigne les stratégies d'aménagement de cet espace.

Le développement d'une vision pour la zone transfrontalière Escaut-Lys, l'objectif étant d'élaborer un programme commun de concertation transfrontalière, notamment dans le secteur textile, dans la recherche des possibilités d'installation d'une structure d'accueil, vitrine des capacités et du savoir faire industriel commercial, artisanal et culturel.

2.3 - Les projets d'avenir des élus locaux.

Notre questionnaire (annexe 2) a été soumis à différents décideurs et acteurs Français et Belges de la Métropole lilloise impliqués à des titres divers dans des actions de coopération transfrontalière. La dernière question de ce questionnaire était: "*Quels sont vos projets d'avenir en matière de coopération transfrontalière de proximité ?*".

Tous les décideurs interrogés avaient au moins un projet à formuler. En affirmant "*Nous souhaitons fermement que l'évolution continue dans la même direction*", F.Cornelus, Directeur du LEIEDAL traduit le sentiment général dégagé par ces auditions.

---

(1) Commission des Communautés Européennes 16 juin 1993 "*L'avenir des initiatives communautaires dans le cadre des Fonds structurels.*" Bruxelles, p9. (2) Conférence Permanente des Intercommunales Transfrontalières 26 juin 1993, assemblée plénière, Tournai, 31p.

Les objectifs des uns et des autres étaient parfois ambitieux. Ainsi, pour H.Segard, Maire de Comines, "*l'objectif c'est de faire une seule et unique commune, où on fait tout en commun, même si ça peut sembler encore utopique*".

Les objectifs, très nombreux, concernent tous les champs de préoccupation de la vie des populations. En voici quelques uns:

Projet de création d'une passerelle pour les cyclistes et les piétons par dessus la Lys, qui permettra de rejoindre le parc de loisir belge de Wervik qui sera construit sur le délaissé de 20 hectares lié à l'élargissement de la Lys au parc public de Wervicq-Sud (France), "*de sorte que la grande entité de Wervicq serait capable de mettre à la disposition de la région 40 hectares de bois et d'espace naturel*".

"*combler le hiatus qu'il y a entre la sortie de Tournai et Villeneuve d'Ascq (...) Affirmer ce rôle de banlieue, au sens noble, de la Métropole lilloise*", pour C.Fontaine.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

Rejetée par les décideurs locaux et nationaux jusqu'à il y a moins de dix ans, la coopération transfrontalière de proximité s'exprimait pourtant au travers des migrations de travail, des mariages mixtes, bref, par l'acceptation tacite par la population d'une frontière somme toute stimulant les échanges plutôt que les freinant.

Depuis, ces relations se sont transformées. L'engouement des acteurs et décideurs locaux, s'exprimant par la prolifération des initiatives de coopération transfrontalière de proximité, contraste avec l'enthousiasme timide de la population pour ces mêmes actions.

Pourtant, l'effort entrepris, en particulier par les élus locaux, est réel. Il vise d'abord a régler les dysfonctionnements de tous types subsistants en raison de la présence séculaire de la frontière (gestion des eaux souterraines et de surface, transports en communs franco-belges, services publics...) mais se heurte encore à de nombreuses difficultés (absence de structure juridique franco-belge, lourdeur des procédures d'attribution financière, contraste linguistique et culturel...) que les pouvoirs publics entreprennent seulement de résoudre.

A cette échelle géographique, l'enjeu est pourtant de taille pour la Métropole lilloise. Il s'agit en effet pour ses acteurs, français et belges, de prouver que l'Europe du citoyen existe, qu'il est possible de faire cohabiter harmonieusement au sein d'une même métropole Français, Flamands et Wallons, francophones et néerlandophones, autant d'entités socio-politico-culturelles se recoupant ou au contraire se distinguant, mais pourtant attirées par l'image peut-être trop idéalisée que donne déjà cette métropole virtuellement transfrontalière.

D'ores et déjà, la Métropole lilloise fait figure, en raison de cette situation géographique complexe, de laboratoire expérimental de la coopération transfrontalière, de site pilote au niveau européen.

Un autre enjeu de taille se dessine lui aussi. On peut en effet s'interroger sur l'intérêt que peut représenter une Métropole lilloise qui aurait réussi la synergie d'acteurs aussi différents, dans l'optique d'un positionnement géostratégique nouveau vis-à-vis des grandes métropoles voisines (Paris, Bruxelles, Londres, la Randstad, la Ruhr), désormais si proches